


Souřadnicový systém: S-JTSK
 Výškový systém: Bpv

AKTUALIZACE 06/2013

| | | | | |
|--|--|------------|---|--------------------|
| ZADAVATEL: | SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9 | | PROJEKT servis spol. s r. o.  Mezitrat'ová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 | |
| VYPRACOVAL: | Ing. ALEŠ SRŠEŇ | | | |
| ODP. PROJ. STAVBY: | Ing. PAVEL NOVÁK | | | |
| KRAJ: PLZEŇSKÝ | OKRES: PLZEŇ-město | MěÚ: PLZEŇ | | |
| AKCE: REKONSTRUKCE ŽEL. SVRŠKU KM 3,730 - 8,175 PLZEŇ - ŽATEC (TŘEMOŠNÁ) TÚ 0501 Plzeň - Mladotice DÚ 02 Plzeň hl.n.-seř.n. - Třemošná u Plzně | | | Č. ZAKÁZKY: | 007-S/P2012 |
| | | | STUPEŇ: | PD |
| | | | DATUM: | 08/2012 |
| | | | MĚŘÍTKO: | - |
| | | | FORMÁT: | - |
| OBSAH: | SOUHRNNÁ ČÁST | | ČÁST: | B |
| | | | Č. SLOŽKY: | - |

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H :

| | |
|---|-----------|
| B. SOUHRNNÁ ČÁST | 1 |
| O B S A H : | 1 |
| B.1 Souhrnná technická zpráva | 2 |
| B.1.1 Průzkumy a podklady..... | 2 |
| B.1.2 Ochranná pásma | 3 |
| B.1.3 Koncepce stavby | 4 |
| B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL | 20 |
| B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)..... | 20 |
| B.1.6 Výjimky z předpisů a norem..... | 20 |
| B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby | 22 |
| B.2 Provozní a dopravní technologie | 23 |
| B.3 Vliv stavby na životní prostředí | 23 |
| B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí..... | 23 |
| B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby..... | 26 |
| B.4 Odolnost a zabezpečení stavby..... | 26 |
| B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany | 26 |
| B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce | 27 |
| B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení | 27 |
| B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany | 28 |
| B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí..... | 28 |
| B.6 Organizace výstavby..... | 28 |

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Průzkumy a podklady

B.1.1.1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování přípravné dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy :

- Posouzení propustnosti geotechnického prostředí v místech předpokládaných vsakovacích objektů, stanovení koeficientu vsaku pro stavbu „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora (10/2012)
- 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 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 a.s, Oblastní ředitelství Plzeň

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci říjnu 2012. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správcí řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

B.1.1.2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží z 09/2002 ukázaly, že v úseku km 3,800 – 6,700 jsou nevhodné geotechnické poměry a z části i hydrogeologické.

Geotechnický průzkum byl proveden ve dnech 16., 18., 19.7.2002, celkem bylo provedeno 16 kopaných sond doplněných v místech, kde zemní plán byla tvořena soudržnými zeminami sondami vrtanými. Sondy byly rozvrženy podle délky koleje určené k rekonstrukci.

V koleji tratě Plzeň - Třemošná bylo pomocí kopaných sond zjištěno, že kolejové lože je převážně zabahněné a jeho tloušťka pod ložnou plochou pražce činí 40 - 80 cm. Pod kolejovým ložem byly většinou zastíženy písčité sedimenty. Zemní plán tvoří zeminy charakteru jílovitého a hlinitého písku, částečně až písčitého jílu. Jílovité písky a písčité jíly jsou málo propustné a nebezpečně namrzavé. Ve dvou sondách byla zastížena zadržovaná srážková voda, zeminy v sondách byly vlhké, ve větších hloubkách byly velmi vlhké někdy až zvodnělé. Únosnost zemní pláně je dosti proměnlivá, průměrně se pohybuje mezi hodnotami $E_{or} = 25,000 - 35,000$ Mpa, nejvyšší hodnota modulu přetvárnosti byla 40,500 Mpa, nejnižší hodnota modulu přetvárnosti 16,981 Mpa, resp. $E_{or} = 8,491$ Mpa.

Na základě výsledků geotechnického průzkumu bude zapotřebí zvýšit únosnost zemní pláně zřízením sanace železničního spodku. Sanace bude zřízena v úseku od km 3,800 do 6,700 podle následujícího přehledu:

| | |
|------------------|--|
| km 3,800 – 4,100 | typ 2, štěrkořt' tl. 0,25 m |
| km 4,100 – 4,300 | typ 6, štěrkořt' tl. 0,30 m, zlepšená zemina tl. 0,45m |
| km 4,300 – 5,900 | typ 2, štěrkořt' tl. 0,25 m |
| km 5,900 – 6,700 | typ 2, štěrkořt' tl. 0,15 m |

Geotechnický průzkumu železničního spodku z 07/2009 prokázal, že v úseku 6,700 – 8,170 je

pražcové podloží vyhovující. V tomto úseku je nutné zřídit zesílenou konstrukci pražcového podloží pouze v přejezdu v km 8,161.

V úsecích, kde je zemní pláň tvořena z jílovitých zemin, se na zemní pláni navrhuje zřízení separační geotextilie. Jedná se o úseky km 3,800 – 4,100 a km 4,300 – 5,900.

B.1. 1. 3. Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady :

- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby pro PD – zpracovatel SŽDC a.s., Středisko železniční geodézie Praha, Pracoviště Plzeň)
- Digitální katastrální mapa KÚ Bolevec v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad Plzeň
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Plzeň, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>
- Rastrová základní mapa ČR v měřítku 1 : 10 000, zdroj ČÚZK Praha, pracoviště Plzeň

Pozn.: Jednotná železniční mapa (JŽM) pro dotčený úsek není dosud zpracována a pro projektové práce ji nebylo možné využít.

B.1.2 Ochranná pásma

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- stávající kabelová trasa a vnější prvky zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC OŘ SSZT Plzeň – křížení v km 4,222, km 4,358, km 5,957, km 6,187, km 6,457, km 6,579, km 6,903, km 7,066, km 7,337, km 8,138, km 8,185 a km 8,440
- stávající kabelová trasa ve správě SŽDC OŘ SEE Plzeň - křížení v km 4,358, km 6,002 a km 6,463
- stávající trasa telekomunikačního vedení ve správě ČD-Telematika a.s. – křížení v km 4,222, km 4,358, km 5,957, km 6,002, km 6,579, km 6,903, km 7,066, km 7,337, km 8,138, km 8,185 a km 8,440
- stávající trasa dálkového kabelu DOZZ SŽDC s.o. – křížení v km 4,209, km 5,145, km 5,983, km 5,998 a km 6,479
- RWE Distribuční služby s.r.o. – křížení s nízkotlakým plynovodním potrubím v km 4,792
 - křížení s vysokotlakým plynovodním potrubím v km 7,874
- ČEZ Distribuce a.s. – nadzemní vedení NN křížení v km 5,500
 - podzemní vedení NN křížení v km 5,169 (vedeno propustkem), km 6,035, km 6,359
 - nadzemní vedení VN křížení v km 3,803, km 4,244, km 5,372, km 6,010, km 7,976
 - podzemní vedení VN křížení v km 3,800
 - nadzemní vedení VVN v km 5,890, km 6,219, km 6,248
- ČEZ ICT Services a.s. – podzemní vedení v km 3,800
- Vodárna Plzeň a.s. – kanalizace křížení v km 4,721
 - vodovod křížení v km 4,758, km 4,769 (vedeno propustkem), km 5,000
- Telefónica O2 Czech republic, a.s. – kabel v km 4,778, km 5,361 (veden v tělese silničního nadjezdu), km 7,918 a km 8,193

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- Vojenská ubytovací a stavební správa Plzeň
- Správa informačních technologií města Plzně

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček, protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

Prekládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

B.1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1. Účel stavby

B.1.3.1.1 Celková koncepce řešení

Stavba „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná) se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 0501 Plzeň – Mladotice, DÚ 02 žst. Plzeň hl.n.-seř.n. – Třemošná u Plzně. Traťová rychlost je $V=70\text{km/h}$. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=80\text{km/h}$ (RP2).

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně vybraných umělých objektů (mostů, propustků), rekonstrukci přejezdů, ochranu kabelových vedení v nezbytném rozsahu a úpravu zabezpečovacího zařízení.

V mezistaničním úseku Plzeň – Třemošná u Plzně v rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 úrovně přejezdy, 10 propustků a 2 mosty.

Přejezdy v km 4,226, km 5,994, km 6,450 a km 8,161 budou rekonstruovány. Propustky v km 3,806 a km 3,865 budou zrušeny. Rekonstruováno bude 7 propustků a 1 zůstane bez stavebních úprav. Rekonstruovány budou také mosty v km 4,769 a km 6,013. V daném úseku se nalézá 1 mimoúrovňové křížení v km 5,358.

Součástí prací na železničním spodku je provedení demontáže a zpětné montáže nástupiště v zastávce Plzeň-Bolevec. Při zpětné montáži bude nástupiště zkráceno na 110m.

V rámci rekonstrukce bude provedena rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/2) a pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/1 a č. 3203/2).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/1) a pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/22).

Dalšími pozemky dotčenými stavbou jsou pozemky v majetku města Plzeň. Jedná se o pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 1898/1, č. 2178, č. 2925/1, č. 2943/5 a č. 3151).

Stavba také zasahuje stavebním objektem SO 401 Napájecí kabely PZS na pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 2180/5). Pozemek je v majetku manželů Balíkových.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

Začátek stavby: km 3,200 000 (začátek rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

Konec stavby: km 8,454 076 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje)

Realizací stavby „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“ v letech 2005 - 2006 bylo původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu.

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničních přejezdech v km 4,226, km 5,994 a km 8,161. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od žst. Plzeň hl.n.-seř.n. Přejezd silničními vozidly do žst. Třemošná u Plzně je po silnici I-27 Plzeň – Kralovice.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

| | |
|--------------------------|---------|
| ▪ návrhová rychlost | 80 km/h |
| ▪ traťová třída zatížení | C3 |
| ▪ hmotnost na nápravu | 20 t |
| ▪ prostorová průchodnost | Z-GC |
| ▪ řád traťové koleje | 5 |

B.1.3.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se funkčního odvodnění části železničního tělesa, dále pak již nevyhovujícího šterkového lože a stavebního stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí svršku je nutné provést též stavební úpravy umělých objektů (mostů a propustků).

Stavba jako jeden funkční celek řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení je vyvolanou investicí rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících staveb v daném zájmovém území vyvolané i jinými investory.

Tato stavba se doporučuje koordinovat s dalšími stavbami uvažovanými v dané lokalitě, především se stavbami „Silnice I/20 a I/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“ a „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“.

V neposlední řadě bude podstatně zvýšena bezpečnost železniční dopravy v celém úseku Plzeň – Třemošná u Plzně. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na všech úrovnových křížení s předmětnou železniční tratí.

B.1.3.1.3 Umístění stavby

Stručná charakteristika trasy

Jednokolejná železniční trať úseku Plzeň – Třemošná prochází členitým územím. První část je převážně na náspu. Od zastávky Plzeň – Bolevec trať pokračuje v zářezu. Občasné vodoteče jsou přemostěny četným množstvím propustků a mostů.

Příkopy podél trati jsou většinou zanesené a nefunkční, případně chybí úplně. Na přilehlých svazích tělesa v blízkosti koleje se ve značné míře vyskytuje náletový porost.

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 na trati je 365 m.

V mezistaničním úseku Plzeň – Třemošná v rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 přejezdy, 10 propustků a 2 mosty.

Rekonstruovány budou 4 přejezdy, 7 propustků a 2 mosty, 1 propustek zůstává bez stavebních úprav. Zrušeny budou 2 propustky.

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 nevhodné.

B.1.3.2. Stručný popis navrženého technického řešení

Návrh trasy

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházejí ze základních předpisů, norem a

typových podkladů. Technické řešení objektů bylo projednáváno průběžně s investorem a správcem.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové ani výškové polohy koleje. Původní rychlost je v celém úseku zvýšena na $V=80$ km/h.

V celé délce rekonstruovaného úseku bude zajištěn volný schůdný a manipulační prostor.

Z hlediska sklonových poměrů se celý úsek nachází ve stoupání s průměrnou hodnotou cca 9‰, maximální hodnotou sklonu 11,80 ‰ a minimální hodnotou 0,00 ‰. Limitujícím místem je železniční zastávka Plzeň – Bolevec, kde musí být podle platných předpisů dodržena výška nástupní hrany nad temenem kolejnice a její vzdálenost od osy koleje. Dalšími fixními body pro návrh nivelety byly stávající mosty, propustky a přejezdy.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

| | |
|--------------------------|---------|
| ▪ návrhová rychlost | 80 km/h |
| ▪ traťová třída zatížení | C3 |
| ▪ hmotnost na nápravu | 20 t |
| ▪ prostorová průchodnost | Z-GC |
| ▪ řád traťové koleje | 5 |

PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení

1/ Přejezd A1 km 4,226

Tento přejezd bude v současné době zachován a bude pouze upraven. Jedná se především o zrušení stávajících kolejových obvodů na tomto přejezdu bez náhrady. Kolejové obvody budou nahrazeny počítačícími úseky. Jejich technologická část bude umístěna na přejezdu v km 5,994. „Rozizolování“ zůstane zachováno jako stávající a proto bude možné využít stávající kabelizaci. Spouštěcí body jednotlivých přejezdů zůstanou zachovány. Celkem bude zřízeno dvanáct počítačících bodů a osm počítačících úseků.

2/ Přejezd A2 km 5,994

Tento přejezd je na hranici své životnosti a proto se navrhuje nahradit přejezdové zabezpečovací zařízení novým modernějším, rovněž však typem reléovým. Výstražníky budou nové v plastovém provedení se závory. Do tohoto domku by byla umístěna i vnitřní výstroj počítačů náprav a přenesena výstroj automatického hradla. Venkovní prvky jako jsou návěstidla budou nová. V plastovém a zinkovém provedení. Detekce volnosti mezistaničních úseků i přibližovacích úseků jednotlivých PZS bude zjišťována pomocí systému počítačů náprav. Délky přibližovacích úseků se pro přejezd nemění. Uvažováno je s možností dálkového rezetu počítačů náprav z pracoviště dispečera i s uzemněním všech snímačů. Pro nově zřizované počítače náprav se předpokládá využít stávající kabelizaci pro kolejové obvody. V rámci úprav zabezpečovacího zařízení bude nutné provést úpravu adresného SW.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2. Přejezd bude osazen jedním výstražníkem s jednou světelnou skříní a jedním výstražníkem se dvěma světelnými skříněmi.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku umístěného v blízkosti přejezdu v km 5,994.

3/ Přejezd A3 km 6,450

Tento přejezd bude zachován. V rámci rekonstrukce koleje dojde pouze k demontáži a zpětné montáži kabelových závěrů pro soubor ASE, včetně uchycení do kolejnic.

Ovládací a indikační prvky zůstanou stávající na kolejové desce na St.14 Plzeň seř.nádraží a u dispečera v JOP bude zobrazena souhrnná hláška jako doposud.

Pro napájení technologického domku bude využita nová elektrická přípojka, budovaná na přejezdu „A2“ s využitím stávajícího napájecího kabelu, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 401.

4/ Přejezd A4 km 8,161

Přejezd bude výlukovými pracemi ovlivněn z důvodu zásahu rekonstrukce koleje do přibližovacího úseku. Jedná se o demontáž a zpětnou montáž počítačícího bodu PB11 v km 7,545.

PS 102 Přeložka kabelu DOZZ

Tento provozní soubor řeší přeložku a ochranu diagnostického hybridního kabelu DOZZ v mezistaničním úseku Plzeň - Třemošná. Kabel překáží rekonstrukci železničního svršku a úpravě železničního spodku. Proto je nutné ho přeložit.

V úseku km 3,650 - 3,745 bude stávající kabel DOZZ ručně odkopán a přesunut mimo kolizi se zpevněným příkopem.

V úseku km 3,745 – 3,900 bude stávající kabel DOZZ ručně odkopán a zahlouben pro zajištění minimálního krytí 0,7m, ev. přeložen mimo prostor odtěžovaného svahu (nedopustit uložení mimo pozemek stejného majitele!).

Dále pak v celé délce od stávající spojky v km 4,210 do km 8,180 bude nahrazen kabelem novým, stejného typu.

Zároveň budou z kabelu DOZZ v km 4,226 a 5,994 vyvedeny výpichem nové kabely 4P1,0 ke stávajícím telefonním objektům SLDS na stávajících RD.

Přes propustky bude kabel veden vpravo trati ve žlabu Zekan 1 uloženém v zemi, či na zábradlí. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustky, s označením tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 8,180, protlakem v hl. 2,2m, kabel v chrániče PVC. Přes silniční přejezd v km 5,994 bude kabel veden protlakem.

PS 103 Ochrana kabelových tras

Sdělovací kabel typu ŽDK 1 se nachází v blízkosti stavby, kde se bude provádět rekonstrukce žel. svršku a spodku.

K přímému střetu může dojít především v přechodu trati v km 4,360 a na mostku v km 4,769. Dbát zvýšené pozornosti na ochranu kabelu bude vhodné i v propustce v km 7,068.

Veškeré přechody vedení pod trati je nutné ochránit betonovými panely před pojezdem těžkou technikou.

V následujících úsecích střetu dojde k pokládce nového kabelu 4P1,0 vždy k příslušnému stávajícímu T objektu (ty se mohou nalézat buď samostatně, nebo na objektu RD). Jedná se o km 5,402; km 6,010, km 6,188; km 6,430; km 6,900; a km 8,125.

SO 101 Železniční svršek

| | |
|---|---------|
| ▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice S49, pražce betonové B-91 S/2 | 4 445 m |
| ▪ zřízení nových kolejnicových pasů | 4 445 m |
| ▪ svařování kolejnic | 380 ks |
| ▪ rekonstrukce kolejového lože | 4 445 m |
| ▪ rekonstrukce drážních stezek | 4 445 m |
| ▪ úprava geometrické polohy koleje celkem | 4 725 m |
| ▪ zřízení bezстыkové koleje | 4 725 m |
| ▪ vystrojení trati | 1 kpl |

SO 102 Železniční spodek

| | |
|---|---------|
| ▪ zřízení zpevněného příkopu z tvárnic TZZ 3 | 720 m |
| ▪ zřízení zpevněného příkopu z tvárnic TZZ 4 | 4 212 m |
| ▪ dodávka a osazení příkopového žlabu J-velkého vč. poklopů | 349 m |
| ▪ odpařovací příkop - polovegetační tvárnice | 175 m |
| ▪ vsakovací žebro – vsakovací bloky | 525 ks |
| ▪ horská vpusť | 2 ks |
| ▪ vsakovací jímka | 1 ks |
| ▪ rozšíření drážní stezky zídka typu L | 51 m |
| ▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů | 951 m |
| ▪ svodné potrubí | 47 m |
| ▪ trativodní šachty | 40 ks |
| ▪ demontáž nástupiště vč. šikmých ramp | 168 m |
| ▪ zpětná montáž nástupiště | 110 m |
| ▪ zpětná montáž šikmých ramp (2x9m) | 18 m |
| ▪ zemní práce | 1 kpl |

SO 201 Přejezd v km 4,226

Rekonstrukce přejezdu v km 4,226 souvisí se stavbou „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“. Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 4,226 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Stavební objekt SO 201 řeší vyjmutí stávající přejezdové konstrukce a po provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku její opětovné vložení. Po vložení přejezdových panelů bude provedeno navázání na stávající průběh komunikace navazující na přejezd.

Skladba konstrukčních vrstev navazující komunikace je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D2-N-5. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího nezpevněného krytu komunikace bude zřízena podkladní vrstva ze štěrkodrti ŠD tl. 200mm a krycí vrstva ze zhutněné recyklovatelné asfaltové směsi tl. 90mm.

SO 202 Přejezd v km 5,994

Stavební objekt SO 202 řeší rekonstrukci úrovňového jednokolejného křížení místní komunikace IV. třídy s celostátní dráhou Plzeň – Žatec v ev. km 5,994 mimo souvisejících prací na železničním svršku a spodku. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění vrchního krytu i podkladu silniční komunikace navazující na přejezd a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. navazujícího úseku komunikace. Šířka komunikace na přejezdu v novém stavu bude odpovídat kategorii komunikace a umožní bezpečný a plynulý průjezd silničních vozidel.

Rekonstrukce přejezdu v km 5,994 trati Plzeň – Žatec je vyvolaná potřebou provedení prací na rekonstrukci železničního svršku v úseku Plzeň – Třemošná u Plzně. Pro umožnění úprav GPK a zřízení trativodního odvodnění mezi šachtami Š5 a Š6 a rovněž z důvodu stavebnětechnického stavu přejezdu je nutné stávající konstrukci rozebrat a osadit novou, včetně napojení přilehlé komunikace a zajištění rozhledových poměrů.

Přejezdová konstrukce musí vyhovět umístění v přechodnici a vzestupnici a v případě provádění údržby GPK musí být snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd se proto navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce, která se snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Přejezdová celopryžová konstrukce šířky 8,40m s úhlem křížení 90° je navržena se závěrnými zídkami tvaru T. Pro stavbu je použito celkem 14 vnějších panelů délky 1,2m (7 vlevo a 7 vpravo od osy koleje) a 14 vnitřních délky 0,6m. Závěrná zídka pro ukládání vnějších panelů přejezdových konstrukcí je uložena cementovou maltou MC 10 na podkladní blok z monolitického betonu B 35 vyztuženého kari sítí. V místě přechodu na kolej bude osazen ochranný klín.

Skladba konstrukčních vrstev navazující komunikace je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D1-N-3. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího asfaltového krytu a ložních vrstev komunikace bude zřízena ochranná vrstva z mechanicky zpevněné zeminy MZ tl. 150mm, podkladní vrstva ze štěrkodrti ŠD tl. 150mm a krycí ohrubná vrstva z obalovaného kameniva ACP 16+ tl. 50mm a asfaltového betonu ACO 11 tl. 40mm.

SO 203 Přejezd v km 6,450

Rekonstrukce přejezdu v km 6,450 souvisí se stavbou „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“. Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 6,450 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Stavební objekt SO 203 řeší vyjmutí stávající přejezdové konstrukce a po provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku její opětovné vložení. Po vložení přejezdových panelů bude provedeno navázání na stávající průběh komunikace navazující na přejezd.

Skladba konstrukčních vrstev navazující komunikace je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D2-N-3. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího asfaltového krytu a ložních vrstev komunikace bude zřízena ochranná vrstva z mechanicky zpevněné zeminy MZ tl. 150mm, podkladní vrstva ze zhutněné recyklovatelné asfaltové směsi R-mat tl. 50mm a krycí ohrubná vrstva z asfaltového betonu ACO 8CH tl. 50mm.

SO 204 Přejezd v km 8,161

Stavební objekt SO 204 řeší rekonstrukci úrovňového jednokolejného křížení místní komunikace III. třídy s celostátní dráhou Plzeň – Žatec v ev. km 8,161 mimo souvisejících prací na železničním svršku a spodku. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění vrchního krytu i podkladu silniční komunikace navazující na přejezd a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. navazujícího úseku komunikace. Šířka komunikace na přejezdu v novém stavu bude odpovídat kategorii komunikace a umožní bezpečný a plynulý průjezd silničních vozidel.

Rekonstrukce přejezdu v km 8,161 trati Plzeň – Žatec je vyvolaná potřebou provedení prací na rekonstrukci železničního svršku v úseku Plzeň – Třemošná u Plzně. Pro umožnění úprav GPK a zřízení trativodního odvodnění mezi šachtami Š39 a Š40 a rovněž z důvodu stavebnětechnického stavu přejezdu je nutné stávající konstrukci rozebrat a osadit novou, včetně napojení přilehlé komunikace a zajištění rozhledových poměrů.

Přejezdová konstrukce musí vyhovět umístění v oblouku bez převýšení a v případě provádění údržby GPK musí být snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd se proto navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce, která se snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Přejezdová celopryžová konstrukce šířky 8,40m s úhlem křížení 73° je navržena se závěrnými zídkami tvaru T. Pro stavbu je použito celkem 14 vnějších panelů délky 1,2m (7 vlevo a 7 vpravo od osy koleje) a 14 vnitřních délky

0,6m. Závěrná zídka pro ukládání vnějších panelů přejezdových konstrukcí je uložena cementovou maltou MC 10 na podkladní blok z monolitického betonu B 35 vyztuženého kari sítí. V místě přechodu na kolej bude osazen ochranný klín

Skladba konstrukčních vrstev navazující komunikace je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list D1-N-3. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího asfaltového krytu a ložních vrstev komunikace bude zřízena ochranná vrstva z mechanicky zpevněné zeminy MZ tl. 150mm, podkladní vrstva ze štěrkodrti ŠD tl. 150mm a krycí ohrubná vrstva z obalovaného kameniva ACP 16+ tl. 50mm a asfaltového betonu ACO 11 tl. 40mm.

SO 301 Propustek v km 3,806

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1914. Nosná konstrukce je desková z prostého betonu se zabetonovanými kolejnicemi s betonovými opěrami. Stavební stav je nevyhovující, levá strana propustku je z 90-ti % zanesena, pravá strana je zcela zanesena.

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| délka přemostění: | 0,70m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 1,20m |
| světlost kolmá: | 0,70m |
| délka propustku: | 2,30m |
| výška propustku: | 1,15m |
| šířka propustku: | 4,60m |
| volná výška: | 0,50m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, betonové pražce |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Z důvodu zanesení a nefunkčnosti stávajícího propustku je navržen na zrušení. Po odtěžení štěrkového lože budou provedeny výkopy. Betonová čela, opěry a deska budou zbourány. Na úroveň zemní pláně bude výkop zasypán zeminou vhodnou do zásypů a hutněn po vrstvách.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| převýšení: | 0mm |
| sklonové poměry: | +9,40‰ |

SO 302 Propustek v km 3,865

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1915. Nosná konstrukce je desková z prostého betonu se zabetonovanými kolejnicemi s betonovými opěrami. Stavební stav je nevyhovující, propustek je zcela zanesen a nefunkční.

| | |
|---------------------------|-------|
| délka přemostění: | 0,70m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 1,20m |
| světlost kolmá: | 0,70m |
| délka propustku: | 2,22m |
| výška propustku: | 1,25m |
| šířka propustku: | 4,63m |

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| volná výška: | 0,60m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, betonové pražce |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Z důvodu zanesení a nefunkčnosti stávajícího propustku je navržen na zrušení. Po odtěžení štěrkového lože budou provedeny výkopy. Betonová čela, opěry a deska budou zbourány. Na úroveň zemní pláň bude výkop zasypán zeminou vhodnou do zásypů a hutněn po vrstvách.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| převýšení: | 0mm |
| sklonové poměry: | +9,40‰ |

SO 303 Propustek v km 4,660

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1872. Zdivo kamenné klenby, opěr a svahových křídel má vypadané spárování, nefunkční izolaci (klenba prosakuje), vykazuje trhliny, v opěrách jsou místy i vydrolené kameny do hloubky cca 50 mm. Přilehlé svahy jsou značně zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| délka přemostění: | 1,86m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 2,80m |
| světlost kolmá: | 1,86m |
| délka propustku: | 7,35m |
| výška propustku: | 3,86m |
| šířka propustku: | 5,26m |
| volná výška: | 2,10m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč, stezka pro pěší |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=377m |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu ocelovým flexibilním profilem 2,37 x 2,91 m. Rub konstrukce je z důvodu možné elektrifikace trati chráněn stříkanou izolací, ukončení ocelového profilu vlevo i vpravo je provedeno seříznutím ve sklonu 1:1,5 a obloženo kamenným obkladem do betonu. Dno ocel. konstrukce bude vydlážděno dlažbou. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,7%. V úrovni stezky bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |

| | |
|------------------------|---------------|
| směrové poměry koleje: | oblouk R=378m |
| převýšení: | 101mm |
| sklonové poměry: | +11,07‰ |

SO 304 Propustek v km 4,983

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1872. Zdivo kamenné klenby, opěr a svahových křídel má vypadané spárování, nefunkční izolaci, vykazuje trhliny. Přilehlé svahy jsou značně zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| délka přemostění: | 0,96m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 2,00m |
| světlost kolmá: | 1,00m |
| délka propustku: | 5,93 m |
| výška propustku: | 5,33m |
| šířka propustku: | 10,42m |
| volná výška: | 2,00m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu na trubní propustek DN 1200 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoky zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sклон dna propustku je navržen 2,2%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| převýšení: | 35mm |
| sklonové poměry: | +11,07‰ |

SO 305 Propustek v km 5,170

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1872. Zdivo kamenné klenby, opěr a svahových křídel má vypadané spárování, nefunkční izolaci, vykazuje trhliny, nevyhovuje šířkovým parametrům trati ani požadavkům na strojní čištění. Přilehlé svahy jsou značně zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|---------------------------|-------|
| délka přemostění: | 1,00m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 2,00m |
| světlost kolmá: | 1,00m |
| délka propustku: | 6,66m |
| výška propustku: | 4,36m |
| šířka propustku: | 5,45m |
| volná výška: | 2,61m |

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu na trubní propustek DN 1200 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoky zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 2,04%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka šterkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přímá |
| převýšení: | 0mm |
| sklonové poměry: | +11,07‰ |

SO 306 Propustek v km 6,415Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1916. Nosná konstrukce je desková se zabetonovanými nosníky, opěry a křídla jsou betonová s kamenným obkladem. Nosná konstrukce prosakuje, na pravé straně je omítka odpadlá od spodní části nosné konstrukce, římsy mají nedostatečnou výšku. Propustek nevyhovuje šířkovým parametrům trati ani požadavkům na strojní čištění. Přilehlé svahy jsou značně zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| délka přemostění: | 0,80m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 1,30m |
| světlost kolmá: | 0,80m |
| délka propustku: | 1,80m |
| výška propustku: | 2,09m |
| šířka propustku: | 4,50m |
| volná výška: | 1,05m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=730m |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající deskový propustek navržena na přestavbu na trubní propustek DN 1000 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoky zakončenou železobetonovým prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,83%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=730m |
| převýšení: | 30mm |
| sklonové poměry: | +11,80‰ |

SO 307 Propustek v km 7,068

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1940. Zdivo kamenné klenby, opěr a svahových křídel má vypadané spárování, nefunkční izolaci (klenba prosakuje), na pravé straně je poškozená parapetní deska nad křídlem, křídla porostlá mechem. Přilehlé svahy jsou zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| délka přemostění: | 1,92m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 3,00m |
| světlost kolmá: | 1,92m |
| délka propustku: | 6,68m |
| výška propustku: | 3,24m |
| šířka propustku: | 5,33m |
| volná výška: | 1,60m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | turistická stezka, cyklostezka |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající kamenná klenba navržena na přestavbu ocelovým flexibilním profilem 2,515 x 3,06 m. Rub konstrukce je z důvodu možné elektrifikace trati chráněn stříkanou izolací, ukončení ocelového profilu vlevo i vpravo je provedeno seříznutím ve sklonu 1:1,5 a obloženo kamenným obkladem do betonu. Vpravo je navržena po obou stranách gabionová zídka. Cyklostezka bude plynule napojena na stávající stezku a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,5%. Odvodnění je řešeno odvodňovacími žlaby, odvodněnými potrubím do vsakovací jímky vpravo. V úrovni stezky bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| převýšení: | 50mm |
| sklonové poměry: | +8,53‰ |

SO 308 Propustek v km 7,207

Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1939. Zdivo kamenné klenby, opěr a svahových křídel má vypadané spárování, nefunkční izolaci (klenba prosakuje), v opěrách jsou místy vydrolené kameny ze zdiva, křídla jsou porostlá mechem. Přilehlé svahy jsou zarostlé vegetací.

| | |
|---------------------------|-------|
| délka přemostění: | 0,97m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 1,80m |
| světlost kolmá: | 0,97m |

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| délka propustku: | 5,36m |
| výška propustku: | 4,73m |
| šířka propustku: | 10,31m |
| volná výška: | 1,68m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=900m |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu bude stávající zdivo nosné konstrukce, spodní stavby a křídel otryskáno křemičitým pískem, očištěno tlakovou vodou a sanováno injektáží a hloubkovým přespárováním. Na římsách bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Dlažba koryta občasné vodoteče bude vyčištěna a částečně rekonstruována. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=795m |
| převýšení: | 44mm |
| sklonové poměry: | +8,53‰ |

SO 309 Propustek v km 7,567Stávající stav:

Stávající propustek je z roku 1912. Nosná konstrukce je desková se zabetonovanými nosníky, opěry a křídla jsou betonová s kamenným obkladem. Nosná konstrukce je popraskaná, prosakuje, místy je na konstrukci odpadlá omítka. Na několika místech je beton odpadlý od ocelových nosníků a nosníky jsou v těchto místech zkorodované. Římsy mají nedostatečnou výšku. Propustek nevyhovuje šířkovým parametrům trati ani požadavkům na strojní čištění. Přilehlé svahy jsou značně zarostlé vegetací. Propustek je na konci své morální i stavebně technické životnosti.

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| délka přemostění: | 1,20m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 1,60m |
| světlost kolmá: | 1,20m |
| délka propustku: | 2,10m |
| výška propustku: | 1,98m |
| šířka propustku: | 4,57m |
| volná výška: | 1,05m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | občasná vodoteč |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| cizí zařízení na propustku: | chránička pod propustkem |

Návrhový stav:

Vzhledem ke stavu objektu je stávající deskový propustek navržen na přestavbu na trubní propustek DN 1000 z železobetonových prefabrikovaných patkových trub na betonovém loži. Propustek bude na obou stranách ukončen seříznutými železobetonovými prefabrikáty, obloženými kamenným obkladem. Vtok i výtok bude upraven kamennou dlažbou, na výtoku zakončenou železobetonovým

prahem a těžkým kamenným záhozem, prosypaným zeminou. Dlažba bude plynule napojena na stávající koryto a terén. Sklon dna propustku je navržen 0,83%. Přilehlé svahy budou vyčištěny od náletové vegetace.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| převýšení: | 48mm |
| sklonové poměry: | +10,50‰ |

SO 310 Most v km 6,013

Stávající stav:

V roce 2005 byla provedena revize, žel. svršek a konstrukce jsou bez zjevných závad. Pod mostem jsou naplaveniny a odpadky. Přilehlé svahy vpravo jsou zarostlé vegetací.

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| délka přemostění: | 3,13m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 3,50m |
| světlost kolmá: | 3,00m |
| délka mostu: | 7,00m |
| výška mostu: | 3,95m |
| šířka mostu: | 6,24m |
| volná výška: | 2,74m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | Bolevecký potok |
| úhel křížení s překážkou: | 71° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Vzhledem k dobrému stavu mostního objektu se provede pouze výkop pro izolaci, odizolování desky s tvrdou ochranou a rubová drenáž. Bude prověřena výška stávajícího zábradlí a sloupky nastaveny tak, aby splňovaly výšku 1,1 m, na obou stranách bude doplněno třetí madlo a obnovena protikoroze ochrana. Koryto Boleveckého potoka bude částečně rekonstruováno. Svahy budou vyčištěny od náletové vegetace. Přechody štěrkového lože vpravo jsou řešeny prefabrikáty přechodových zídek.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | přechodnice |
| převýšení: | 8mm |
| sklonové poměry: | +9,74‰ |

SO 311 Most v km 4,769

Stávající stav:

Objekt se skládá z původní kamenné klenby, bez závad a trhlin. Kamenná šikmá tížná křídla jsou bez závad. Objekt byl v roce 2000 rekonstruován, bylo provedeno zesílení původní klenby nadbetonovanou žb. deskou, injektáž klenby a křídel, nové římsy, zábradlí a rubové odvodnění. Při rekonstrukci objektu byl uplatněn MPP 2,2R.

| | |
|---------------------------|-------|
| délka přemostění: | 4,70m |
| rozpětí nosné konstrukce: | 5,30m |
| světlost kolmá: | 4,70m |

| | |
|-----------------------------|---|
| délka mostu: | 10,50m |
| výška mostu: | 5,11m |
| šířka mostu: | 5,45m |
| volná výška: | 2,93m |
| počet otvorů: | 1 |
| přemostěná překážka: | místní komunikace ul. U Velkého rybníka |
| úhel křížení s překážkou: | 90° |
| počet kolejí: | 1 |
| železniční svršek: | S49, dřevěné pražce |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=380m |
| cizí zařízení na propustku: | není |

Návrhový stav:

Stávající objekt je z důvodu nedostatečného výškového i šířkového uspořádání pod mostem navržen k demolici a bude nahrazen novým z rámových prefabrikátů s šikmými křídly.

Prostorové uspořádání na mostě je navrženo pro VMP 2,5. Vlevo je navrženo otevřené štěrkové lože, vpravo z důvodu uložení multikanálu pro kabely částečně otevřené, které je na čelech zapažené novými železobetonovými římsami. Přechody štěrkového lože jsou řešeny rampami. Odvodnění je řešeno příčnou drenáží DN150 v jednostranném sklonu 3%. Drenáž bude vytažena na svah tělesa a vpravo bude zavičkována. Rekonstrukce vozovky není součástí této akce. Vozovka bude uvedena do původního stavu a chodník pod mostem plynule napojen na stávající.

| | |
|---------------------------|--|
| tloušťka štěrkového lože: | 0,35m |
| železniční svršek: | S49, betonové B91 S/2, pružné upevnění |
| směrové poměry koleje: | oblouk R=378m |
| převýšení: | 101mm |
| sklonové poměry: | +8,83‰ |

SO 401 Napájecí kabely PZS

Zrušením stávajícího napájecího kabelu bude nutno vybudovat dvě nové elektro přípojky pro nové PZZ v km 4,226 a 5,994 a zároveň pro stávající osvětlovací stožáry nástupiště v zastávce Bolevec.

Pro napájení přejezdového zařízení v km 4,226 bude zřízena nová elektropřípojka. Na stávajícím sloupu ČEZ na pozemku kč. 2180/5 zajistí společnost ČEZ instalaci přípojkové skříně PS 200. Z tohoto rozvaděče bude veden nový kabel AYKY 4-Jx16 do stávajícího rozvaděče a stávajícího releového domku u přejezdu.

Pro napájení přejezdového zařízení v km 5,994 bude vedle RD osazen nový plastový pilíř (PPS + 2x RE). Do tohoto rozvaděče bude zaveden kabel AYKY 4-Jx70 ze stávající trafostanice a kabel CYKY 4-Jx10 do releového domku u přejezdu. V rozvaděči bude celkový elektroměr a elektroměr podružný pro měření zabezpečovacího zařízení a třífázová zásuvka umístěná na boku rozvaděče. Rozdíl spotřeby elektrické energie bude spotřeba osvětlení zastávky.

Stávající napájecí kabel pro PZS v km 6,450 bude vzhledem ke kolizi se zpevněným příkopem v úseku od km 6,265 do km 6,380 nahrazen novým kabelem CYKY 4-Jx16 a do stávajícího kabelu bude na obou koncích přespojkován.

B.1. 3. 3. Požadavek na postupné provádění stavby

Rozhodujícími stavebními objekty jsou stavební objekty SO 101 a SO 102, kterým se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby.

B.1. 3. 4. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby

B.1.3.4.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o drahách č.266/94 Sb v platném znění §5, odst.1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst.2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí

ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko bezpečnostní zkoušky a eventuelně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §§5 až 7.

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 o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závory u přejezdu v km 5,994. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti.

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.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko bezpečnostní zkouškou 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 technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní 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).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

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 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. 50km/h, v následných výlukách návrhovou rychlost 80km/h, a dále dle TKP 7.3.4 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.

B.1.3.4.2 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby :

2014

B.1. 3. 5. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn

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. Plzeň hl.n. 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 Plzeň hl.n., podél trati se doporučuje dovážet vodu v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonní vyrozumění bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

B.1. 3. 6. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění tělesa dráhy v prostoru zářezu bude zajištěno zpevněnými příkopy, případně trativody.

B.1. 3. 7. Napojení na dopravní systém

Vzhledem k charakteru realizované stavby nevznikne jejím provozem potřeba řešení motorové dopravy. Počty parkovacích míst, dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

B.1. 3. 8. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna převážně na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Odstranění a vykácení dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 3. 9. Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a

ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

B.1. 3. 10. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Veřejnosti přístupných částí se v prostoru stavby nachází pět, a to přejezdy v km 4,226, km 5,994, km 6,450 a v km 8,161. Dalším veřejně přístupným místem je železniční zastávka Plzeň Bolevec. Dokončená stavba bude v těchto místech veřejně přístupná.

U přejezdů nebudou stavbou změněny kvalitativní parametry přejezdů ani způsob zabezpečení. Pouze u přejezdu v km 5,994 budou osazeny výstražníky se závorami.

B.1. 3. 11. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

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“. Tato stavba byla realizována v předstihu v roce 2005 – 2006, v rámci stavby byla v souběhu s traťovou kolejí provedena nová dálková kabelizace (PS 602 Diagnostický kombinovaný kabel). Zpracovatel projektu stavby je SUDOP Praha, a.s. – ing. Lapáček, zhotovitelem AŽD Praha s. r. o., Závod Kolín - p. Krampera).

Realizací této stavby je původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu.

Z důvodu potřeby eliminovat možnost poškození tohoto kabelového vedení při rekonstrukci koleje byl jako součást stavby zřízen samostatný provozní soubor PS 102 Přeložka kabelu DOZZ.

Stavba dále na svém začátku souvisí se stavbou „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“, která se přimyká k železniční trati č. 160 Plzeň - Žatec v řešeném úseku km 3,700 – 4,600. V rámci výše uvedené stavby dojde k zamezení přístupu k přejezdu v km 4,226 s polní cestou, která bude zaslepena před silnicí I/20 a ze strany od Velkého Boleveckého rybníka.

Stavební objekt SO 434 – Železniční trať č.160, přeložka napájecího kabelu nn pro zabezpečovací zařízení řeší přeložku kabelového vedení SEE v rozsahu kolize se silničním tělesem. Nový napájecí kabel povede podél koleje ve směru staničení v souběhu se stávajícím železničním tělesem. Přeložka bude ukončena v km 4,358.

Ve stavebním objektu SO 455 – Úpravy sdělovacích DK kabelů ČD – SŽT bude provedena přeložka telekomunikačního vedení ve správě ČD-Telematika do nové trasy v úseku km 3,181 – 4,358. Bude použit nový kabel. Místní kabely se položí do stejné trasy. Nové kabely budou položeny od nového KD 1 ve směru na Třemošnou do km 4,385.

V rámci stavebního objektu SO 466 – Úpravy sdělovacích MK kabelů ČD-SDC – SSZT bude provedena přeložka sdělovacího kabelu ve správě SŽDC SSZT. Místní kabely se přeloží do stejné trasy jako telekomunikační vedení ve správě ČD-Telematika. Nové kabely se položí od nového KD 1 ve směru na Třemošnou do km 4,385.

Úpravu zabezpečovacího vedení řeší stavební objekt SO 480 – Úprava zabezpečovacího vedení na železniční trati č. 160. Stávající kabely budou v km 3,200 – 3,800 obnaženy, rozříznuty a napojeny na nově přeložené kabely. Propojení kabelů bude provedeno kabelovými spojkami v délce 1200 m.

Zpracovatelem dokumentace pro územní rozhodnutí je SUDOP Praha a.s. – Ing. Stádník.

Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 4,226 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Stavba dále souvisí se stavbou „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“. V této stavbě je vymezen samostatný stavební objekt SO 601 Zrušení železničního přejezdu v km 6,45018 železniční trati. Přejezd slouží cyklistické dopravě a je na něj zamezen přístup motorovým vozidlům. V rámci tohoto objektu bude

provedena demontáž celopryžové konstrukce včetně vybourání závěrných zídek. Dále rozebrání vozovky komunikace do vzdálenosti 3,0 m od osy koleje na obě strany. Také bude vybourán propustek DN 600, délky 15,40 m po levé straně přejezdu, včetně čel a vtokové jímky a obnoví se původní drážní příkop. Na pravé straně se rovněž provede úprava drážního tělesa do původního stavu před vybudováním cyklostezky.

Zpracovatelem dokumentace je Pragoprojekt K. Vary – Ing. Nolč.

Z důvodu plánovaného zrušení přejezdu v km 6,450 je navrženo vyjmutí přejezdové konstrukce, provedení rekonstrukce železničního svršku a spodku a opětovné vložení stávající přejezdové konstrukce, včetně navázání na stávající průběh křižující komunikace.

Dále je nutné koordinovat časovou polohu výlukové činnosti s výstavbou 3. tranzitního koridoru.

Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby, pouze je upozorněno na potřebu koordinace souvisejících staveb po celou dobu přípravy a realizace.

B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno převážně na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o., které leží v Plzeňském kraji, okres Plzeň-město. Stavba také částečně zasahuje na pozemky, jejichž majitelem je město Plzeň a na pozemek v majetku manželů Balíkových.

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/2) a pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/1 a č. 3203/2).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Plzeň (parc. č. 12827/1) a pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 3203/22).

Dalšími pozemky dotčenými stavbou jsou pozemky v majetku města Plzeň. Jedná se o pozemky v katastrálním území Bolevec (parc. č. 1898/1, č. 2178, č. 2925/1, č. 2943/5 a č. 3151).

Stavba také zasahuje stavebním objektem SO 401 Napájecí kabely PZS na pozemek v katastrálním území Bolevec (parc. č. 2180/5). Pozemek je v majetku manželů Balíkových.

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

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

| | |
|---------------------|---|
| Parcelní číslo : | 12827/2 |
| Výměra : | 1631 m ² |
| Katastrální území : | Plzeň 721 981 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Využití pozemku : | Dráha |
| Druh pozemku : | Ostatní plocha |
| Číslo LV : | 26285 |
| Vlastnické právo : | SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město |

| | |
|---------------------|------------------------------|
| Parcelní číslo : | 3203/2 |
| Výměra : | 16 229 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |

| | |
|---------------------|---|
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Využití pozemku : | Dráha |
| Druh pozemku : | Ostatní plocha |
| Číslo LV : | 217 |
| Vlastnické právo : | SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město |
| Parcelní číslo : | 3203/1 |
| Výměra : | 99 844 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Využití pozemku : | Dráha |
| Druh pozemku : | Ostatní plocha |
| Číslo LV : | 217 |
| Vlastnické právo : | SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město |
| Parcelní číslo : | 12827/1 |
| Výměra : | 3844 m ² |
| Katastrální území : | Plzeň 721 981 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Využití pozemku : | Dráha |
| Druh pozemku : | Ostatní plocha |
| Číslo LV : | 327 |
| Vlastnické právo : | České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15 |
| Parcelní číslo : | 3203/22 |
| Výměra : | 2342 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Využití pozemku : | Dráha |
| Druh pozemku : | Ostatní plocha |
| Číslo LV : | 11105 |
| Vlastnické právo : | České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15 |
| Parcelní číslo : | 2178 |
| Výměra : | 1267 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Druh pozemku : | Orná půda |
| Číslo LV : | 1 |
| Vlastnické právo : | Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00 |
| Parcelní číslo : | 3151 |
| Výměra : | 514 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| 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 : | 1 |
| Vlastnické právo : | Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00 |
| Parcelní číslo : | 1898/1 |
| Výměra : | 2177 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Druh pozemku : | Orná půda |
| Číslo LV : | 1 |
| Vlastnické právo : | Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00 |
| Parcelní číslo : | 2943/5 |
| Výměra : | 1689 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| 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 : | 1 |
| Vlastnické právo : | Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00 |
| Parcelní číslo : | 2925/1 |
| Výměra : | 1770081 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Druh pozemku : | Lesní pozemek |
| Číslo LV : | 1 |
| Vlastnické právo : | Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 301 00 |
| Parcelní číslo : | 2180/5 |
| Výměra : | 1992 m ² |
| Katastrální území : | Bolevec 722 120 |
| Typ parcely : | Parcela katastru nemovitostí |
| Mapový list : | DKM |
| Určení výměry : | Ze souřadnic v S-JTSK |
| Druh pozemku : | Zahrada |
| Číslo LV : | 1871 |
| Vlastnické právo : | Balík Jaroslav a Balíková Eva, Masarykova 1065/27, Plzeň, Doubravka 312 00 |

B.1.6 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Provést geodetické doměření a doplnění podkladů pro potřeby projektu stavby
- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení přípravné dokumentace.
- Vyřešit majetkoprávní vztahy v oblasti mostu km 6,013 (část mostu je mimo drážní pozemek).
- Další stupeň dokumentace koordinovat se stavbami „Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 2. etapa“ a „Třemošenský rybník – Orlík, I/27 Plzeň“.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Plzeň hl.n. - žst. Třemošná u Plzně 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. Vlastní stavba umožňuje zvýšení traťové rychlosti ze 70km/h na 80km/h. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=80\text{km/h}$ (RP2), a to v celé délce úseku.

V rámci rekonstrukce budou zrušeny stávající kolejové obvody a zřízeny počítače náprav.

| | <u>počáteční stav</u> | <u>cílový stav</u> |
|--------------------------------|-----------------------|--------------------|
| ▪ traťová rychlost | 70 km/h | 80 km/h |
| ▪ traťová třída | C3 | C3 |
| ▪ hmotnost na nápravu | 20 t | 20 t |
| ▪ prostorová průchodnost | Z-GC | Z-GC |
| ▪ řád traťové koleje | 5 | 5 |
| ▪ kategorie trati | celostátní | celostátní |
| ▪ druh trakce | motorová | motorová |
| ▪ typ zabezpečovacího zařízení | DOZZ* | DOZZ* |

* realizováno v rámci samostatné stavby v r. 2005-2006

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována převážně v současných hranicích pozemků ČD a.s. a SŽDC s.o. bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

B.3. 1. 1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna převážně na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navážení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřízeny na minimální, normou stanovené exhalace, a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

B.3. 1. 2. Vodohospodářská problematika

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z části prostoru železničního tělesa se zaústěním do volného terénu.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Využití stávajícího materiálu:

| využití | Kolejnice | | Pražce | |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| | T (m) | S49 (m) | SB8 (ks) | dřevo (ks) |
| | | | | |
| celkem | 6 306 | 2 584 | 2 046 | 5 245 |
| šrot | 1 625 | 1 000 | 0 | 3 446 |
| užitý | 4 681 | 1 584 | 2 046 | 1 799 |

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC Oblastní ředitelství Plzeň. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců. a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC Oblastní ředitelství Plzeň. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Kategorizace odpadů:**Vyzískaný odpadový materiál**

| poř. číslo | katalogové číslo | kateg. | název odpadu | jedn. | množství | Číslo SO |
|------------|------------------|--------|--------------------------------------|----------------|----------|------------|
| 1 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 24 | PS 101 |
| 2 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 88 | PS 102 |
| 3 | 17 03 01 | N | asfaltové směsi obsahující dehet | m ³ | 2 | PS 102 |
| 4 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 2 | PS 103 |
| 5 | 17 05 08 | O | hlušina a kamenivo – svršek | m ³ | 9 652 | SO 101 |
| 6 | 17 02 04 | N | žel. pražce dřevěné | ks | 3 446 | SO 101 |
| 7 | 17 04 05 | O | žel. šrot – kolejnice, upevnění | t | 131 | SO 101 |
| 8 | 17 02 03 | O | PE podložky | kg | 620 | SO 101 |
| 9 | 07 02 99 | O | pryžové podložky | kg | 2 377 | SO 101 |
| 10 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 13 553 | SO 102 |
| 11 | 17 05 04 | O | výkopový materiál – podklad vozovky | m ³ | 35 | SO 201-204 |
| 12 | 17 03 01 | N | asfaltové směsi obsahující dehet | m ³ | 24 | SO 201-204 |
| 13 | 17 01 01 | O | železobetonové panely a prefabrikáty | m ³ | 14 | SO 201-204 |
| 14 | 17 01 01 | O | beton z demolice objektů | m ³ | 353 | SO 301-311 |
| 15 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 160 | SO 301-311 |
| 16 | 17 04 05 | O | žel. šrot – zábradlí | t | 1 | SO 301-311 |
| 17 | 17 05 04 | O | čistá výkopová zemina – odkop | m ³ | 8 | SO 401 |

Likvidace odpadů :

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu :

- 1) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 2) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 3) uložení na skládce nebezpečných odpadů (např. Litvínov, vzdálenost do 120 km)
- 4) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 5) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 6) uložení na skládce nebezpečných odpadů (např. Litvínov, vzdálenost do 120 km)
- 7) odvoz do výkupu (např. Třemošná)
- 8) likvidace na skládce
- 9) likvidace na skládce
- 10) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 11) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 12) uložení na skládce nebezpečných odpadů (např. Litvínov, vzdálenost do 120 km)
- 13) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 14) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 15) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)
- 16) odvoz do výkupu (např. Třemošná)
- 17) odvoz na řízenou skládku (např. Chotíkov, vzdálenost do 25 km)

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

B.3. 1. 4. Ochrana zemědělského a lesního půdního fondu

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského či lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

B.3. 1. 5. Chráněné části území a kulturní památky

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

B.3. 1. 6. Hluk a vibrace

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

B.3. 1. 7. Radonové hledisko

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb., §1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/92 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována převážně na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., a jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací a realizaci železničního spodku a svršku lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa

s výjimkou pražců je z kameniva.

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Stavba svým charakterem nevyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Celá stavba je bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu ČD Op 16 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazujících předpisů Op 16/3, Op 16/4, Op 16/8 a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
 - Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
 - Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
 - Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
 - Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
 - Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
 - Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
 - Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě
- Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany

Stavba se nenachází v zátopové oblasti a není nutné ji zvlášť chránit proti povodni.

B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí

Po dokončení stavby bude v rekonstruovaném úseku zvýšena rychlost z $V=70\text{km/h}$ na $V=80\text{km/h}$. Vyšší traťová rychlost bude zavedena v celém úseku km 3,720 – 8,450.

V dokumentaci jsou dle ČSN 73 6360-1 čl. 7.1.3.1 uvedeny také parametry oblouků při využití nedostatku převýšení $l=130\text{mm}$ ($V_{130}=85\text{km/h}$). Tyto hodnoty jsou pouze výhledové a po dokončení stavby bude na rekonstruovaném úseku zavedena rychlost $V = 80\text{km/h}$, vyhovující konvenčním vozidlům.

B.6 Organizace výstavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Plzeň hl.n. – Třemošná u Plzně. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Osobní doprava bude v tomto období zajištěna náhradní autobusovou linkou. Provizorní zastávky budou umístěny při železničních stanicích Plzeň hl.n. a Třemošná u Plzně a u zastávky Plzeň Bolevec.

Zhotovitel zajistí při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 30km/h , následně do dvou týdnů návrhovou rychlost 80km/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 měřicím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

Při realizaci budou vozidla stavby využívat komunikaci I/27, ze které budou na staveniště přijíždět po silnici od Boleveckého rybníka k přejezdu v km 4,226, komunikací u zastávky Plzeň Bolevec k přejezdu v km 5,994 a ulicí Orlík k přejezdu v km 8,161. Na tuto skutečnost budou řidiči upozorněni informačními značkami IP 22 „Změna místní úpravy“ s textem „Pozor výjezd vozidel ze stavby“, které budou umístěny vždy před jednotlivými výjezdy na komunikaci I/27 a osazeny po celou dobu realizace akce. Trasy staveništní dopravy a její intenzita bude předmětem části F – Organizace výstavby v dalším stupni dokumentace.

Součástí stavby je rekonstrukce železničních přejezdů v km 4,226, km 5,994, km 6,450 a km 8,161. Při realizaci stavby budou vozidla využívat objízdných tras, jejichž stanovení bude předmětem dalšího stupně dokumentace.

V srpnu 2012

Vypracoval: Ing. Aleš SRŠEŇ