

Č.j.: 1827/2014/SSZ-TÚ/Vs

Příloha k SP č.j. 6320/2014-O7

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec
ISPROFIN:	5323520006
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba
Místo stavby:	Traťový úsek (TÚ): 0501 Plzeň – Mladotice Definiční úsek (DÚ): 08 žst. Kaznějov – žst. Plasy E1 žst. Plasy
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Plzeň - sever
Městský úřad:	Plasy
Katastrální území:	Nebřeziny, Plasy
Zadavatel:	SZDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Zahájení stavby:	2014
Ukončení stavby:	2014
Zpracovatel dokumentace:	PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín IČO: 49823141; DIČ: CZ-49823141

II. Všeobecné údaje o stavbě

Stavba „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“ (dále také jen stavba) se nachází na jednokolejném neelektrizovaném celostátním trati TÚ 0501 Plzeň – Mladotice, DÚ 08 Kaznějov – Plasy, E1 žst. Plasy a začíná v km 29,616 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje) a končí km 32,405 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.1 žst. Plasy) trati Plzeň - Žatec.

Traťová rychlost je $V = 70 \text{ km/h}$, v oblasti vjezdového oblouku do žst. Plasy s lokálním omezením na $V = 60 \text{ km/h}$. V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena rovněž pro rychlost $V = 70 \text{ km/h}$ (RP1) a to v celé délce úseku rekonstrukce. Rychlost do odbočky bude v novém stavu v dopravních kolejkách zvýšena z $V = 40 \text{ km/h}$ na $V = 50 \text{ km/h}$. Vozidlům s omezenými silovými účinky na trať bude umožněno pojíždět rekonstruovaný úsek rychlostí $V_{130} = 75 \text{ km/h}$. Vzhledem k stupňovým výhybkám

na Mladotickém zhlaví bude v kolejích č.2 a č. 3 ponechána rychlost $v = 40$ km/h, vzhledem k oblouku $R = 350$ v koleji č.1 a převýšení $D = 53$ mm, bude v žst. Plasy $V_{130} = 70$ km/h.

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

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

Kapacitní údaje stavby:

Průjezdový profil	Z-GC
Traťová rychlost po rekonstrukci	70-75 km/h
Délka rekonstrukce žel. svršku materiálem tvaru S49 (nový)	2578 m
Rekonstrukce výhybek	2 ks

Oproti PD roku 2013 došlo ke změně údajů u některých činností. U délky rekonstrukce žel. svršku došlo k upřesnění oproti PD o 1 m tj. na 2578 m. Do aktualizace projektu byly zapracovány připomínky obdržené ve vyjádřeních k projektu stavby. Došlo ke zkrácení užitečných délek kolejí v žst. Plasy z důvodu posunutí plzeňského zhlaví směrem do stanice tak, aby výhybky neležely na propustku v km 32,185. Došlo rovněž k doprojektování PZZ přejezdu v km 32,144 o závozy požadované PČR. Došlo ke zmenšení rozsahu sanace skal (SO 202) o již provedenou sanaci.

III .Projednání dokumentace

- Sdělení Městský úřad Plasy, stavební úřad (Krojová Ladislava)č.j.: SU-Čás/2069/2013 ze dne 28.2.2013 podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona sděluje, že navržená stavba „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov - Plasy trati Plzeň- Žatec“ je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.
- Vyjádření Městský úřad Kralovice, OŽP, Manětinská 493, 331 41 Kralovice, č.j. OŽP/6343/13 Pik ze dne 29.3.2013 a č.j. OŽP/9752/13 mkr ze dne 16.5.2013 – nemá námitek, souhlas dle § 14 lesního zákona.
- Stanovisko Policie ČR, územní odbor Plzeň – venkov, Č.j.: KRPP-51535-1/ČJ-2013-031106-47 ze dne 2.4.2013, požadavek na zabezpečení přejezdu závořami – byl zapracován do PS.
- Vyjádření Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Dopravní inspektorát (por. Ing. Jaroslav Froněk) Č.j.: KRPP-51535-2/ČJ-2013-031106-47 ze dne 2.4.2013, Nemá námítky, požadavek na změnu ZZ zapracován do PS, vypracován nový DI.
- Závazné stanovisko HZS Plzeňského kraje, krajské ředitelství, Kaplířova 9, 320 68 Plzeň, č.j. HSPM-1322-4/2011 ÚPP ze dne 4.4.2013 – souhlasné stanovisko s požadavkem oznámení uzavírek silnic (bude provedeno před zahájením realizace).
- Vyjádření KHS Plzeňského kraje, Skřetova 15, 303 22 Plzeň, zn. 5919/2120/13 ze dne 4.4. 2013, Souhlasné stanovisko – KHS není dotčeným orgánem státní správy a závazné stanovisko nevydává.
- Lesy ČR – lesní správa Plasy – sdělení bez č.j. ze dne 2.4.2013 – uveden souhlas s uskutečněním stavby za předpokladu dodržení zákona o lesích č.289/95 Sb. a uvedení cesty č. 150/12 do původního stavu v případě jejího používání.
- Povodí Vltavy s.p., závod Berounka– vyjádření č.j. 19399/2013-342/Fr ze dne 8.4.203 – uveden souhlas se stavbou bez připomínek
- Městský úřad Plasy, stavební úřad - vyjádření č.j. SU-Čás/2069/2013 ze dne 21.5.2013 – stavba je v souladu se záměry územního plánování.
- Závazné souhlasné stanovisko ČR – Ministerstva obrany, VUSS Praha, Hradební 12/772, 110 05 Praha 1, č.j. 1757/65339-ÚP/2013-7103/44 ze dne 1.3. 2013, Souhlasné stanovisko.

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto organizace:

- ČEZ Distribuce, a.s., č.j. 0100134704 ze dne 12.2.2013 — uveden zákres sítí a požadavek splnit podmínky pro provádění činností.

- ČEZ ICT Services, a.s., č.j. 0200087141 ze dne 12.2.2013 — souhlas s ÚR a SP
- RWE Distribuční služby, s.r.o., č.j. 5000745624 ze dne 13.2.2013 – Plasy - předán informativní zakres plynárenských vedení, uvedeny podmínky pro provádění stavební činnosti
- RWE Distribuční služby, s.r.o., č.j. 5000745585 ze dne 15.2.2013 - Plasy – Nebřeziny - předán informativní zakres plynárenských vedení, uvedeny podmínky pro provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení
- RWE Distribuční služby, s.r.o., č.j. 5000745592 ze dne 15.2.2013 - Nebřeziny - předán informativní zakres plynárenských vedení, uvedeny podmínky pro provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení
- SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, č.j. 3/13-INV ze dne 4.3.2013; č.j. 134/2013-SEE/V ze dne 20.2.2013; č.j. 114/2013-SSZT/V ze dne 18.2.2013 – vyjádřeny souhlasy.
- SŽDC s.o., TÚDC, č.j. 1287/2013-TÚDC ze dne 25.3.2013 - vyjádření k existenci zemní trasy telekomunikačních vedení
- ČD a.s., RSM Plzeň, č.j. 695/2013-OPT ze dne 20.2.2013 – potvrzeno původní stanovisko č.j. 785/2009-OPT
- Telefonica Czech Republic a.s., č.j. 523762/13 ze dne 12.2.2013 - předány všeobecné podmínky ochrany SEK, situační výkres, informace k vytýčení.
- ČD Telematika a.s., č.j. 7639/2013-O ze dne 16.4.2013 - předány všeobecné podmínky SŽDC a zákresy sítí.
- VUSS Praha, č.j. 1757/65339-ÚP/2013-7103/44 ze dne 1.3.2013 – vydáno závazné souhlasné stanovisko.
- Povodí Vltavy s.p., č.j. 19399/2013-342/Fr SP-2013/5206 ze dne 8.4.2013 – souhlas s akcí.
- Lesy ČR, č.j. LCR954/000915/2013 ze dne 13.2.2013 – v uvedeném území se nenachází vodní toky ve správě Lesů ČR.
- ŘSD ČR, Správa Plzeň, č.j. 103/02/136 ze dne 14.2.2013 – v uvedeném území nemá ŘSD uloženy inženýrské sítě.
- Vodárna Plzeň a.s., 103/02/13 ze dne 14.2.2013 - předán zakres vodovodních zařízení.
- Město Pasy, č.j. SPO-bru/3674/2010 ze dne 3.11.2010 – vyjádření k existenci kanalizace v km 32,185.
- Souhrnné stanovisko ČD Telematika a.s., č.j. 7639/2013/O - předány všeobecné podmínky SŽDC.

Projednání s drážními organizacemi:

- Souhrnné stanovisko GŘ Českých drah, a.s., OI, nábr.. L. Svobody 1222, 110 15 Praha, č.j. 296/13-O3 ze dne 12.4. 2013, uveden souhlas s umístěním stavby, podmínka uzavření smlouvy o právu provedení stavby na pozemcích ČD.
- Vyjádření SŽDC s.o., GŘ, Dlážďená 7, 110 00 Praha 1, č.j. 51396/2013-O14 ze dne 29.11.2013 k aktualizaci PS– připomínky doplněny, text upraven
- Obnova stanoviska SŽDC,OAE, č.j. 1396/2013-OAE ze dne 2.4.2013 – původní stanovisko zůstává v platnosti – zapracováno do PD.
- Obnova stanoviska SŽDC,OTH, č.j. 15716/13-OTH ze dne 10.4.2013 a 5.12.2013– původní stanovisko zůstává v platnosti – zapracováno do PD, technické řešení propustku v km 32,185 změněno., technické připomínky zapracovány do PD nebo PS
- Prodloužení souhrnného stanoviska OŘ SŽDC, Sušická 23, 326 00 Plzeň, č.j. 5216/2013-OŘ PLZ-ÚTN ze dne 3.4.2013, vyjádřen souhlas, připomínky zapracovány do PS.
- Vyjádření ČD Telematika a.s., Úsek INFRA, odbor SKS, Plzeň, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň, zn. 21168/2013-, ukládá podmínky pro provádění stavby – podmínky respektovány.
- Vyjádření SŽDC s.o., TÚDC, Malletova 10 190 00 Praha 9, č.j. 5082/2013 – TÚDC ze dne 4.12.2013 – požadavky na změnu technického řešení zapracovány, projekt změněn.
- Vyjádření ČDT servis kabelových sítí, Purkyňova 22 301 00 Plzeň, č.j. 20829/2013-O, ze dne 25.11.2013 – upozornění na ochranná pásma.

V průběhu zpracování byla svolána závěrečná porada týkající se projednání připomínek k dokumentaci projektu stavby a to dne 5.12.2013. Dále proběhlo místní šetření ohledně technického řešení propustku v km 32,185. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

IV. Zdůvodnění stavby

Nezbytnost stavby v rozsahu navržené rekonstrukce vyplývá ze současného nevyhovujícího stavu.

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

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

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

Z důvodu odstranění lokálního propadu rychlosti $V = 60 \text{ km/h}$ na vjezdovém oblouku do žst. Plasy, zvětšením jeho poloměru, dojde k posunům koleje dovnitř oblouku o max $\Delta = 1,5 \text{ m}$. Částečné napřímění oblouku si vyžádá rovněž posun dvou na sebe navázaných výhybek č. 1, 2 plzeňského zhlaví žst. Plasy o cca 12 m směrem do stanice. Vzhledem k jejich špatnému stavebně-technickému stavu budou nahrazeny novými a vevářeny do nové bezстыkové koleje, která tak bude zřízena v hlavní koleji bez přerušení od mostu v km 29,652 do km 32,911.

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

V. Koncepce řešení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. Koncepce technického řešení je popsána po jednotlivých profesích na následujících stránkách a jedná se o 6 PS a 13 SO.

Seznam PS a SO podléhající TBZ:

PS 08-01 Kaznějov - Plasy, přeložka sdělovacího vedení

PS 08-02 Kaznějov - Plasy, ochrana kabelových tras

PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení

PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras

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

PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

SO 18-01 Kaznějov - Plasy, železniční svršek

SO 18-02 Kaznějov - Plasy, železniční spodek

SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek

SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek

SO 201 Kaznějov - Plasy, sanace skal

SO 202 ŽST Plasy, sanace skal

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

SO 401 Propustek v km 30,148

SO 402 Propustek v km 30,786

SO 403 Propustek v km 31,205

SO 404 Propustek v km 32,185

SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD

SO 59-02 ŽST Plasy, EO V

PS 08-01 Kaznějov – Plasy, přeložka sdělovacího vedení

Sdělovací kabel se nachází v místech stavby, kde se bude provádět rekonstrukce žel. svršku a spodku. V celé délce od nové spojky v km 29,654 do km 31,970 bude nahrazen kabelem novým stejného typu. Tento kabel bude položen v souběhu s novým kabelem DOZZ (PS 08-02). V části trasy bude kabel položen v novém kabelovém žlabu.

Na trase jsou připojeny na stávající kabel telefonní objekty (km 30,271 VTO PZM; 30,690; km 31,953 VTO náv. L), které je nutné připojit z nového kabelu přes novou kabelovou spojku.

Přes propustek v km 30,148 bude kabel veden vpravo trati v plastovém žlabu uloženém v zemi. Přes propustky v km 30,786 a 31,205 v plastovém žlabu v zemi vlevo trati. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustky, s označením - tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 30,040; 30,140; 30,288 - kabel v chrániče PVC a ve výkopu,

Přes silniční přejezd v km 30,271 bude kabel ve výkopu v obetonované chrániče.

Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz zařízení servisovaném ČD Telematika, změnám v propojení z hlediska sdělovacích přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení, je nutný dozor ze strany správce zařízení.

Veškeré přechody vedení pod tratí je nutné ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou.

Vedení bude ukládáno v souběhu s novým vedením DOZZ.

Bylo rozhodnuto, že stáv. kabel TCEPKPFLEY musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového kabelu DOZZ.

PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras

Zabezpečovací kabel DOZZ spojuje Kaznějov a Plasy a je hlavním kabelem, který spojuje Plzeň s Blatnem u Jesenice, po kterém jsou posílány povely a kontroly pro stanice na trati Plzeň - Žatec.

Dojde k pokládce metalického kabelu a nové modré HDPE, do které bude následně zafouknut nový optický kabel. Při úpravách železničního svršku a úpravě železničního spodku bude docházet ke kontaktu s těmito kabely. Proto budou metalické kabely položeny nově.

Po ukončení rekonstrukce bude nutné provést zpětnou montáž a regulaci vnějších prvků v kolejišti.

Ke stáv. trase vedení bude zároveň ukládáno nové vedení SŽDC, s.o., TÚDC (v příslušném PS 08-01); společné výkopy jsou zahrnuty jen v rozpočtu tohoto PS 08-02.

Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz zabezpečovacího zařízení na trati Plzeň - Žatec nesmí dojít k jeho poškození a je nutný dozor ze strany OŘ-SSZT Plzeň.

Přes propustek v km 30,148 budou kabely vedeny vpravo trati v plast. žlabu uloženém v zemi. Přes propustky v km 30,786 a 31,205 v plast. žlabech v zemi vlevo trati. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustky, s označením tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 30,040; 30,140; 30,288 - kabel v chrániče PVC a ve výkopu.

Přes silniční přejezd v km 30,271 bude kabel ve výkopu v obetonované chrániče.

Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz zařízení ve správě ČD Telematika, změnám v propojení z hlediska sdělovacích přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení je nutný dozor ze strany správce zařízení.

Veškeré přechody vedení pod tratí je nutné ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou.

PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení

Sdělovací kabel se nachází v místech stavby, kde se bude provádět rekonstrukce žel. svršku a spodku. V celé délce od nové spojky v km 31,970 bude nahrazen kabelem novým stejného typu. Tento kabel bude položen po levé straně železničního svršku ve směru staničení. Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz zařízení servisovaném ČD Telematika, změnám v propojení z hlediska sdělovacích přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení je nutný dozor ze strany správce zařízení.

Na trase jsou připojeny telefonní objekty (VTO PZS 32,144; VTO Pst.1 km 32,193).

Veškeré přechody vedení pod tratí ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou.

Vedení bude ukládáno v blízkosti stáv. upravovaného vedení DOZZ nebo v jeho přímém souběhu.

Přes silniční přejezd v km 32,144 bude kabel ve výkopu v obetonované chráničce.

Společné výkopy jsou v rozpočtu však vykázány jen v PS 09-04. Přejod propustku v km 32,185 bude řešen novými žlaby s rezervami 10 m kabelu na každé straně v kabelové komoře.

Bylo rozhodnuto, že stáv. kabel TCEPKPFLEY 5x4x0,8 musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového kabelu DOZZ

PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras

Zabezpečovací kabel DOZZ spojuje Kaznějov a Plasy a je hlavním kabelem, který spojuje Plzeň s Blatnem u Jesenice, po kterém jsou posílány povel a kontroly pro stanice na trati Plzeň - Žatec.

Dojde k pokládce metalického kabelu a nové modré HDPE, do které bude následně zafouknut nový optický kabel.

Při úpravách železničního svršku a úpravě železničního spodku bude docházet ke kontaktu s těmito kabely. Po ukončení rekonstrukce bude nutné provést zpětnou montáž a regulaci vnějších prvků v kolejišti.

Veškeré přechody vedení pod tratí v případě potřeby ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou.

Ke stáv. trase vedení bude zároveň ukládáno nové vedení SŽDC, s.o., TÚDC (v příslušném D. PS 08-01) a zabezpečovací (09 – 04).

Společné výkopy jsou však v rozpočtu vykázány jen v PS 09-04!

Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz zabezpečovacího zařízení na trati Plzeň - Žatec nesmí dojít k jeho poškození je nutný dozor ze strany OŘ-SSZT Plzeň.

Přejod propustku v km 32,185 bude řešen novými žlaby s rezervami 10 m kabelu na každé straně, ty budou označeny kabelovými označníky.

Přejod přes kolej bude v km 32,162 ve výkopu kabelem v chráničce PVC.

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

Přejezdové zabezpečovací zařízení se nachází v ŽST. Plasy mezi vjezdovým návěstidlem L a krajní výhybkou č.1. v km 32,144. Zařízení je typu AŽD 71, 3. kategorie typu PZS 3SBI dle ČSN 342650. Přejezd je označen jako D3. Technologická část zařízení je umístěna na St.1, které je určeno k demolici. Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou využity počítač úseky ze staničního zabezpečovacího zařízení. Umístění stávajících výstražníků neodpovídá současně platným normám. Přejezd je zapracován do DOZZ celé trati Plzeň – Žatec, kde dispečerské pracoviště se nachází v ŽST Blatno u Jesenice. Traťová rychlost v daném úseku je 70km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700m. Rekonstrukcí dojde k navýšení traťové rychlosti na 75km/h, zábrzdňá vzdálenost se nezmění.

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení v žkm 32,144 na trati Plzeň – Žatec. Na základě požadavku policie bude přejezd zabezpečen pomocí dvou stojanů závor „A“ a „B“ s celými závory a jedním pomocným výstražníkem „C“ na druhé straně komunikace k dosažení viditelnosti z pozemní komunikace.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI. dle ČSN 342650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Přejezd bude zpět zapracován do DOZZ na trati Plzeň - Žatec. Indikační a ovládací prvky zůstanou stávající, budou změněny délky přibližovacích úseků a tím bude nutná změna v SW.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku umístěného v blízkosti přejezdu na stávající základy St.1 Je navržen přejezd reléového typu s ohledem na již použité typy přejezdů na trati a s ohledem na navázání do dálkového zabezpečovacího zařízení.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou použity stávající počítač úseky, které budou využity ze staničního zabezpečovacího zařízení.

Na základě vyjádření policie ČR budou použity reflexní výstražné kříže bez žlutého fluorescenčního pozadí v základním provedení. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Pro napájení RD bude vybudována a upravena stávající elektrická přípojka - viz. SO 59-01 ŽST. Plasy , úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití na tratích SŽDC s.o. PZZ bude vybaveno diagnostickým zařízením dle Technických specifikací č.2/20007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.11.2007.

PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

V žst. Plasy je vybudováno elektronické stavědlo typu ESA 11, které je zapracováno do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení celé trati Plzeň – Žatec, kde řídicí dispečerské pracoviště je umístěno v žst. Blatno u Jesenice. Výhybky jsou opatřeny elektromotorickými přestavníky resp. výměnovými zámky, návěstidla jsou světelná typu AŽD 70. Pro spolupůsobení jízdy vlaků jsou zde použity počítače náprav. Traťová rychlost je 70 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m

Úpravy zabezpečovacího zařízení jsou vyvolány komplexní rekonstrukcí železničního spodku a svršku na plzeňské zhlaví, kdy dochází mimo jiné i k podélnému posunu výhybek č. 1 o cca 33m a v. č. 2 cca o 37m směrem do žst. Tento provozní soubor řeší úpravy zabezpečovacího zařízení v rozsahu km 31,953 do km 32,370.

Rekonstrukce koleje č.1 končí v km 32,365

Rekonstrukce koleje č.2 končí v km 32,395

Rekonstrukce koleje č.3 končí v km 32,322

V uvedeném prostoru se nachází zabezpečovací zařízení, které musí být před rekonstrukcí demontováno a po rekonstrukci namontováno zpět. Jedná se o přestavníky na výh. č. 1 a 2, odjezdová návěstidla S1, S2, S3, seřadovací návěstidla Se1 a Se2 a počítací body PB3-PB8. Návěstidla S1, S2 S3 bude nutné komisionálně vystaničit, návěstidla Se1 a Se2 budou umístěna do stávajících km poloh. Kabelizace v prostoru stavby bude provedena nová. Po namontování zařízení musí být zařízení komisionálně přezkoušeno a aktivováno. Zařízení je nutné přezkoušet i s ohledem na DOZZ. Za tohoto stavu je nutné počítat s výlukou zabezpečovacího zařízení v délce cca 3 dnů po skončení kolejových výluk.

Přechod propustku v km 32,185 bude řešen novými žlaby s rezervami 10 m kabelu na každé straně.

Přechod přes kolej bude v km 32,162, kabelem v chrániče PVC ve výkopu.

SO 18-01 Kaznějov – Plasy, železniční svršek

Obsahem SO 18-01 je rekonstrukce železničního svršku včetně úpravy GPK směrovým a výškovým vyrovnaním koleje na začátku stavby v úseku km 29,616 – 31,970. Rekonstrukce kolejového roštu a šterkového lože bude provedena v traťové koleji v úseku km 30,420 – 31,970, tj. v délce 1 550m koleje. V úseku km 29,688 – 30,420 bude provedeno čištění šterkového lože a rekonstrukce kolejnic.

Návrh směrového a výškového řešení v podstatě zachovává stávající směrové poměry s tím, že cílem návrhu bylo stanovit odpovídající parametry GPK pro traťovou rychlost $V = 70\text{km/h}$ ($V_{130} = 75\text{km/h}$). Kolejový rošt v úseku rekonstrukce svršku bude sestávat z kolejnic tvaru 49 E 1 na pražcích betonových B 91S/2 s pružným upevněním svěrkami uložených do šterkového lože min. tl. 0,35m pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože se zřizuje na skloněnou pláň, v úsecích s navrhovanými zpevněnými příkopy a rigoly jako zapuštěné nebo polozapuštěné. V km 30,271 bude vyjmuta a po provedení prací na svršku opětovně vložena přejezdová konstrukce s ocelopryžovým krytem.

Stavbou budou odstraněny úseky stykované koleje. Bezstyková kolej bude zřízena od km 29,645 000 (= KÚ KMDZ), v hlavní koleji bude v ŽST Plasy navazovat na stávající BK. Nově budou do BK vloženy obě rekonstruované výhybky včetně přípojných polí v předjízdňích kolejích č. 2 a 3.

SO 18-02 Kaznějov – Plasy, železniční spodek

V rámci rekonstrukce železničního svršku traťového úseku Kaznějov – Plasy bude provedeno rozšíření tělesa železničního spodku v odřezech, rozšíření železniční koruny v zářezích a násypch a zřízení nového odvodňovacího zařízení tělesa železničního spodku. Rovněž bude provedena úprava zemní pláně.

Ze speciálních konstrukcí budou použity gabiony pro zpevnění zářezových svahů, kotvené gabiony a geobuněčné desky pro rozšíření drážní stezky v násypu nebo přisypávky. Odvodnění bude řešeno především zpevněnými příkopy a rigoly z tvarovek, „J-velký“, „J-malý“, případně podélným vsakovacím žebrem. V zářezích se skalním podložím bude na pláni zřízena vyrovnávací vrstva ze šterkodrti, která mj. zabezpečí ochranu skalní horniny před jejím zvětráváním.

SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek

Obsahem tohoto stavebního objektu je rekonstrukce železničního svršku včetně úpravy GPK směrovým a výškovým vyrovnaním kolejí od km 31,970 do km 32,405 (v 1. koleji). Rekonstrukce kolejového roštu a šterkového lože v hlavní koleji bude provedena v úseku km 31,970 – 32,365, v předjízdňích kolejích č. 2 a 3 žst. Plasy do km 32,395 (k.č.2) resp. km 32,322 (k.č.3). V rámci rekonstrukce kol. roštu budou dodána nová kolejová pole z kolejnic tvaru 49 E 1 na pražcích betonových s pružným upevněním svérkami uloženými do šterkového lože tl. 0,35m, ve stanici budou pole rovněž z užitého materiálu. Součástí SO je i rekonstrukce výhybek č. 1, 2. Obě výhybky budou 2. generace na betonových pražcích s pružným upevněním. Úpravou stávající GPK vjezdového oblouku žst. Plasy mezi silničním mostem v km 32,000 a žel. přejezdem v km 32,144 dojde k odstranění lokálního propadu traťové rychlosti z $V = 60\text{km/h}$ na $V = 70\text{km/h}$.

Stavbou budou odstraněny úseky stykované koleje. Bezstyková kolej bude zřízena od km 29,651 600 (= KÚ KMDZ), v hlavní koleji bude v žst. Plasy navazovat na stávající BK. Nově budou do BK vloženy obě rekonstruované výhybky včetně přípojných polí v předjízdňích kolejích č. 2 a 3.

Stavbou nebudou dotčeny stávající úrovňová nástupiště v ŽST Plasy.

Rychlost a užitečné délky kolejí v ŽST Plasy			
kolej číslo	rychlost [km/h]	délka stávající [m]	délka nová [m]
1	70/60	547	525
2	50/40	525	488
3	50/40	551	518
4	40	105	105
5	40	350	350
6	40	37	37

Tabulka <u>nových</u> výhybek na plzeňském zhlaví ŽST Plasy											
č.v.	staničení	druh	svršek	úhel	zákl. poloměr	transformace	typ	směr	poloha vým.	druh pražce	poznámka
1	32,191 704	J	49	1:9	300			L	I	b	EOV
2	32,228 575	J	49	1:9	300			P	p	b	EOV

SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek

V rámci rekonstrukce železničního spodku žst. Plasy bude provedeno rozšíření tělesa železničního spodku v odřezech, rozšíření koruny tělesa v zářezech a násypech, zřízení nového odvodňovacího zařízení tělesa železničního spodku a vybudování nového odvodnění na přejezdu. Součástí objektů železničního spodku je též oblast přechodů z propustku a přejezdu na zemní těleso.

V přechodových oblastech na umělá tělesa žel. spodku (žel. přejezd v km 32,144 a propustek v km 32,185) je navržena sanace pražcového podloží zřízením ZKPP. Na základě výsledků geotechnického průzkumu je navržena sanace pražcového podloží rovněž v části kolejiště žst. Plasy. Začátek KPP je v km 32,008 začátek přechodové oblasti ZKPP přejezdu je v km 32,135, KÚ ZKPP přejezdu/ZÚ ZKPP propustku se navrhuje v km 32,170 850. Přechod mezi ZKPP propustku a KPP bude uskutečněn ve středu mezivýhybkové vzdálenosti v km 32,224 935. Ukončení sanace KPP bude v km 32,296 565.

Všechny 3 typy pražcového podloží budou sestávat ze šterkového lože tl.min.0,35m a konstrukční vrstvy ze šterkodrti a minerální směsi. V případě ZKPP přejezdu bude tloušťka minerální směsi 0,20m, u ZKPP propustku bude ŠD tl. 0,50m a v případě KPP ve stanici je navrhována tloušťka minerální směsi 0,25m.

Odvodnění pláň tělesa železničního spodku a zářezových svahů je v rámci tohoto SO řešeno podélnými trativody a zpevněným rigolem z betonových tvarovek TZZ 4a. Součástí je rovněž zřízení svodného potrubí v km 32,134, do kterého jsou svedeny rigoly po obou stranách koleje v km 32,008 – 32,134, ale i srážková voda z povrchu vozovky komunikace před úrovnovým přejezdem. Vyústění svodného potrubí proběhne do silničního příkopu u silnice I/27. Ostatní trativodní větve budou vyústěny do příčných drenáží před a za propustkem zřízených v rámci SO 404 Propustek v km 32,185. Na trativodní síti je navrženo celkem 11 šachet plastových a 2 šachty betonové, na svodném potrubí 3 šachty betonové.

SO 201 Kaznějov – Plasy, sanace skal

Úprava sklonů skalních zářezů a odřezů bude provedena v následujících úsecích km:

30,610 – 30,655	levá strana (ve směru růstu staničení) v navrhovaném sklonu 1,25:1 pod lavičkou šířky 1,5m resp. 1,5:1 nad ní,
31,084 – 31,126	levá strana v navrhovaném sklonu 1:1,2 pod lavičkou resp. 1,25:1 nad ní,
31,200 – 31,290	levá strana v navrhovaném sklonu 3:1 nad lavičkou resp. od 1:1,2 přes 1,5:1 až po 2:1 pod ní,
31,246 – 31,285	pravá strana v navrhovaném sklonu 1,25:1,
31,675 – 31,725	levá strana v navrhovaném sklonu 1,2:1 pod lavičkou resp. 2:1 nad ní, od km 31,680 ve sklonu 3:1 pod lavičkou resp. 5:1 nad ní, od km 31,703 v postupně mírnějších sklonech až po sklon 1:1,75 pod lavičkou resp. 1,5:1 nad ní,
31,685 – 31,710	pravá strana v navrhovaném sklonu 2,5:1.

Před započítáním úprav sklonů skalních svahů se provede ochrana pražců a kabelových tras proti pádu kamenů. Po odstranění náletových dřevin se provede očištění navětralého povrchu skalních stěn mechanicky, resp. za použití hydraulických klínů, rypadel a beztrhavinového rozpojování a konečná úprava do navržených sklonů.

Vzniklé trhliny, neodstranitelné převisy a narušené plochy skalního povrchu se vyplní cementovou směsí, resp. se jednotlivé nestabilní bloky zajistí individuálně kotvami.

SO 202 ŽST Plasy, sanace skal

Úprava sklonů skalních zářezů a odřezů bude provedena v následujících úsecích km:

31,980 – 31,990	levá strana (ve směru růstu staničení) v navrhovaném sklonu 1,5:1 pod lavičkou šířky 1,5m resp. 5:1 nad ní,
32,010 – 32,085	pravá strana, skály v původním sklonu, hexagonální síť typ 8 x 10cm, s kotevními trny.

Před vlastní sanací skal se provede ochrana pražců a kabelových tras proti pádu kamenů. Po odstranění náletových dřevin se následně provede očištění navětralého povrchu skalních stěn mechanicky, resp. za použití hydraulických klínů a beztrhavinového rozpojování. Vzniklé trhliny, neodstranitelné převisy a narušené plochy skalního povrchu se vyplní cementovou směsí, resp. se jednotlivé nestabilní bloky zajistí individuálně svorníky. Na takto upravené skalní svahy se položí ochranná zajišťovací hexagonální síť. Její jednotlivé sekce budou svázány výrobcem doporučeným způsobem.

Síť bude kotvena do skalního masivu kotevními trny v rozteči 2 x 2m, uložených do vývrtů provedených v předstihu ručními pneumatickými kladivy, které budou následně injektovány injektážní hmotou.

Spodní a vrchní hrana ochranné sítě bude rovněž kotvena a to řadou kotev v rozteči 2m. Dále se osadí kotevní oka na hlavy kotevních trnů a ochranná síť se zajistí šesti pramennými ocelovými lany s PVC ochranou kotvenými ke spodní a horní hraně ochranné sítě.

Po ukončení těchto prací se provede napnutí kotevních lan a důsledná kontrola spojení jednotlivých pásů sítě. Kotevní oka se upraví vhodným antikoročním nátěrem. Ve smyslu technických podmínek pro použití zvoleného systému svorníků se provede jejich předepnutí.

Veškeré práce budou prováděny pracovníky s kvalifikací pro práce ve výškách za použití jistících lan, sedaček a pomocných lešení. Skládka materiálu a bude zřízena na protilehlé straně zářezu na pozemku dráhy. Odvoz sutí bude proveden po železnici.

S ohledem na informace uváděné v geotechnických průzkumech tj. že skalní podklad v podobě proterozoických sedimentárních hornin je silně až zcela zvětralý, lze předpokládat, že rozpojitelnost těchto partií nebude vyžadovat těžkou mechanizaci v podobě použití impaktorových kladiv. Těžba bude moci být

prováděna těžkými rypadly tedy bude v souladu s aktuálním zněním ČSN 73 6133 (používanou ke klasifikaci těžitelnosti zemin) spadat do tř. těžitelnosti II. (ve smyslu dříve platné ČSN 73 3050 Zemní práce se jedná o tř. těžitelnosti 4-5). Předpokládáme menší fragmentaci horniny a tudíž méně výraznou morfologii líce skalního svahu se schopností dosažení projektovaných parametrů sklonu.

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

Stavební objekt řeší rekonstrukci úrovněového křížení místní komunikace III. třídy s celostátní dráhou Plzeň - Žatec v ev. km 32,144 mimo související práce na železničním svršku a spodku. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění krytu i podkladu vozovky komunikace navazující na přejezd a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. navazujících úseků komunikace.

Rekonstrukce přejezdu v km 32,144 (= km 32,145 000) je vyvolaná potřebou provedení prací na rekonstrukci železničního svršku v úseku Kaznějov – Plasy. Pro umožnění úprav GPK a zřízení trativodního odvodnění mezi šachtami Š 6 a Š 9 a rovněž z důvodu stavebnětechnického stavu přejezdu je nutné stávající konstrukci rozebrat a osadit novou, včetně napojení přilehlé komunikace a zajištění rozhledových poměrů.

Současný stav je nevyhovující s ohledem na bezpečnost účastníků silničního provozu přijíždějících k přejezdu od křižovatky se silnicí I/27, kde je vzhledem ke sklonovým i směrovým podmínkám komunikace a k přítomnosti skalního zářezu i násypu železniční trati nedostatečná délka rozhledu pro zastavení před železničním přejezdem.

Vzhledem k blízkosti podchodu pro pěší (propustek v km 32,185) a z něj vyplývající slabé frekvence chodců na přejezdu v zastavěném území obce nebudou prováděna opatření k zamezení chodcům užívání vozovky místní komunikace. Dopravní moment přejezdu je 2800, intenzita automobilové dopravy 50 vozidel/24 hod. (stav z roku 2005).

SO 401 – Propustek v km 30,148

Stávající stav

Propustek je klenutý kamenný. Délka propustku je 5,30 m, světlost 1,85 m a volná výška 2,30 m. Opěry jsou z kamenného zdiva. Založení propustku se předpokládá plošné. Dno propustku je zaneseno.

Navržené řešení

V rámci stavby Rekonstrukce železničního svršku bude demontována stávající kolej, odstraněn železniční svršek a železniční spodek. Po odtěžení železničního tělesa budou ubourány římsy, nadklenbové zdivo a segmentová klenba stávajícího kamenného propustku. Novou nosnou konstrukci propustku tvoří železobetonové patkové trouby DN 1000 z betonu V12 třídy, které budou položeny ve spádu 3%. Pod dnem trouby je navržen betonový základ tl. 250 mm. Koncové části propustku budou mít zesílený základ, který je tvořen obetonováním dolní třetiny na délku 2,1 m. Na vtoku i výtoku je propustek ukončen trubním prefabrikátem se šikmým čelem, kolem kterého bude proveden obklad lomovým kamenem. Na výtoku do obkladu bude osazena deska s vyznačeným letopočtem rekonstrukce. Koryto na vtoku bude odlážděno a do tohoto odláždění bude zaústěn zpevněný příkop železničního spodku a příkopový žlab z prefabrikovaných dílců.

SO 402 – Propustek v km 30,786

Stávající stav

Objekt se skládá z původní klenby z roku 1872. Klenba prosakuje (znatelné výluhy), má částečně vyplavené spárování. Výskyt trhlin ve sparách, občasné vypadané spárování, znatelné výluhy, objekt je zanesen, zábradlí je třímadlové ukotvené do kamenných říms. Právě i levé křídlo vykazuje vypadané spárování až do hloubky cca 10 cm, jsou viditelné průsaky vody.

Navržené řešení

Stávající propustek bude částečně ubourán - římsy a nadklenbové zdivo. Stávající klenba, opěry a křídla budou sanovány injektáží a hloubkovým přespárováním.

Nově bude zřízeno odvodnění propustku pomocí plovoucí izolace na betonové desce. Deska bude z betonu tl. 150 mm a vyztužena KARI sítí. Plovoucí deska je v podélném směru vyspádována střežovitě ve sklonu 3%. Deska bude opatřena izolací z natavovaných asfaltových izolačních pásů proti stékající vodě a zemní vlhkosti s měkkou ochranou z geotextilie. Izolace bude zatažena po ozub říms a dále pak pod příčnou drenáž za rubem opěr. Deska bude odvodněna střežovitým spádem 3% za ruby opěr do příčných odvodňovacích žlabů. Drenáž se provede z poloděrovaných PVC trubek ve spádu 4%. Trubky budou osazeny do profilovaného lože a obsypány hrubozrnným štěrkem. Trubky nebudou obalovány geotextilií

(zanáší se jemnou frakcí splavenin). Voda z drenážních trubek bude vyvedena skrz kamenné čelo na terén vpravo.

Budou vybetonovány nové železobetonové monolitické římsy vyztužené ocelí. Na římsách bude osazeno nové úhelníkové třímadlové zábradlí.

Dno propustku bude odlážděno dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm a ukončeno betonovým prahem.

Přechod z polouzavřeného kolejového lože do otevřeného kolejového lože pro širou trať je nutno zajistit před i za propustkem vlevo i vpravo. Římsy budou prodlouženy přechodovými prefabrikáty a to prvky římsové zídky 1, které umožní přechod přechodovou rampou ve sklonu 12%.

SO 403 – Propustek v km 31,205

Stávající stav

Propustek z roku 1872 se nachází u obce Plasy. Propustek je kolmý s rovnoběžnými křídly. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek má světlou šířku 0,80 m, délku 3,13 m a volnou výšku 0,40 m. Opěry jsou z kamenného zdiva. Založení propustku se předpokládá plošné. Dno propustku je zaneseno.

Navržené řešení

Po odtěžení železničního tělesa bude stávající propustek vybourán. Novou nosnou konstrukci propustku tvoří železobetonové patkové trouby DN 1000 z betonu, které budou položeny ve spádu 4%. Pod dnem trouby je navržen základ tl. 250 mm z betonu. Koncová část propustku na vtoku budou mít zesílený základ, který je tvořen obetonováním dolní třetiny na délku 2,1 m. Na vtoku propustku bude vybetonována železobetonová jímka, která bude opatřena roštem z kompozitního materiálu. Na výtoku je propustek ukončen trubním prefabrikátem se šikmým čelem, kolem kterého bude proveden obklad lomovým kamenem. Na výtoku do obkladu bude osazena deska s vyznačeným letopočtem rekonstrukce. V délce cca 1,2 m na výtoku bude koryto odlážděno dlažbou tl. 150 mm do betonu min. tl. 150 mm. Dlažba bude ukončena prahem šířky 0,6 m z betonu a pak šterkovým pohozem bude terén plynule napojen na stávající terén.

SO 404 Propustek v km 32,185

Stávající stav

Propustek z roku 1872 se nachází v obci Plasy. Propustek je kolmý se šikmými křídly. Nosnou konstrukci tvoří kamenná segmentová klenbová konstrukce světlé šířky 1,84 m a konstrukční výšky 0,50 m. Délka propustku je 5,30 m a volná výška min. 1,90 m. Opěry jsou z masivního kamenného zdiva. Chodníkové římsy jsou konzolovitě vyloženy po obou stranách konstrukce. Založení propustku se předpokládá plošné.

Navržené řešení

Stávající polokruhová kamenná klenba bude kompletně ubourána včetně průčelních zdí a křídel až po úroveň opěr. Bude zhotovena nová klenba ze železobetonu s vetknutými průčelními zdmi. Klenba bude v podhledu obložena kamenem tl. 50 mm. Průčelní zdi a klenbové věnce budou obloženy kamenným obkladem tl. 150 mm. Ponechané části opěr a křídel budou sanovány výplňovou injektáží a bude provedeno hloubkové přespárování. Vzhledem k požadavku na převedení uzavřeného šterkového lože budou zhotoveny vyložené průčelní zdi ze železobetonu tl. 300 mm s římsami šířky 440 mm.

Horní povrch klenby a svislý rub průčelních zdí bude opatřen izolací z natavovaných asfaltových izolačních pásů proti stékající vodě a zemní vlhkosti s měkkou ochranou z geotextilie. Izolace bude zatažena po ozub říms a dále pak pod příčnou drenáž za rubem opěr. Izolace bude ukončena v ozubu pod římsami. Rubová drenáž bude vyvedena na odláždění za křídly vpravo propustku.

Přechodové oblasti obou částí mostu jsou navrženy z krabicových dílů se žb. římsami do kterých bude v délce 3,0 m od konce římsy osazeno zábradlí.

Přechodová oblast zesílené konstrukce pražcového podloží je uvažovaná dle ČD S4, příl. 24 a podle zásad odsouhlasených se zpracovatelem SO žel. spodku a to na délku 8,0 m od osy propustku s výběhem délky 5,0 m směrem na Kaznějov, resp. výběhem délky 32,80 m směrem na Plasy (vzhledem k umístění výhybky). Výběh ZKPP přechází do konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku. Na celé délce ZKPP je navržena geotextilie.

SO 59-01 ŽST Plasy, úprava osvětlení, kabelových rozvodů a přípojka RD

Přípojka pro RD:

Stávající stav:

Stávající St.1 bude v této akci zbouráno. Na jeho místo (na podestu) bude postaven nový reléový domek RD pro zabezpečovací zařízení stávajícího přejezdu v km 32,144. Na budově St.1 je stávající KS2 (slouží pro připojení stavědla) a třífázová zásuvka. Odtud je veden kabel do KS 03, umístěného na strážním domku naproti stavědlu St 1. Dále bylo z KS 02 napájeno vlastní stavědlo St 1 a přejezd v km 32,144.

Navrhovaný stav:

Pro napájení přejezdového zařízení bude vedle RD osazen nový plastový pilíř. Do tohoto rozvaděče bude zaveden kabel (ze zrušené KS2) a kabel do reléového domku u přejezdu. V rozvaděči bude podružný elektroměr pro jistič zab. zařízení a druhý podružný elektroměr pro strážní domek a třífázová zásuvka umístěná na boku rozvaděče pro připojení dieselagregátu. Ve stáv. rozvaděči RH 01 budou z důvodu dodržení el. hodnot jističů na kabelu B13 vyměněny stáv. pojistky za nové pojistky.

Koncepce řešení přeložky:

Stávající stav:

Stávající kabel elektrického osvětlení se nachází v místech stavby, kde se bude provádět rekonstrukce žel. svršku a spodku.

Navrhovaný stav:

Stáv. stožáry č. 1 a 2 budou demontovány bez náhrady. Stáv. stožár č. 3 bude demontován a nahrazen stožárem novým. Stožár č 3 bude nový včetně přípojky k němu. V celé délce od osvětlovacího stožáru č.3 k osvětlovacímu stožáru č.4 (vedle bývalého st.1 v žst. Plasy) bude nahrazen novým. Tento kabel bude položen po levé straně železničního svršku ve směru staničení.. V celé trase bude kabel položen v kabelovém žlabu. Kabelový žlab bude položen ve výkopu (tzn. že žlab bude kryt zemí 40 cm). Přes silniční přejezd v km 32,144 bude kabel ve výkopu v obetonované chráničce. Pod kolejí bude ve výkopu kabel chráněn obetonovanou chráničkou PVC.

Vzhledem k rozsahu prací a dopadu celé stavby na provoz a změnám v propojení osvětlovacích stožárů a koordinaci výluk zařízení je nutný dozor ze strany SDC Plzeň – SEE . Prováděcí firma musí dodržet veškeré související normy s navrženými pracemi.

SO 59-02 ŽST Plasy, EOV

Rekonstrukce ohřevu výhybky je vyvolaná rekonstrukcí železničního svršku a spodku na výhybkách č.1 a č.2. Stávající výhybka č. 1 bude nahrazena výhybkou novou na betonových pražcích, zároveň dochází i k podélnému posunu o cca 33 m směrem do žst.. Výhybka č. 2 bude nahrazena výhybkou novou, na betonových pražcích, zároveň dochází i k podélnému posunu o cca 37 m směrem do žst. Před snesením výhybek bude elektrický ohřev na obou výhybkách demontován a po opětovném položení a podbití opětovně namontován. Pro ohřev výměn budou použity topné tyče v nerezovém provedení pro výhybky 2. generace. Délka a výkon použitých topných tyčí jsou dány typem výměny a místními klimatickými podmínkami. Napojení topných tyčí k napájení bude provedeno ve svorkovnicových skříňkách s vývodkami s krytím min. IP 54. Systém uchycení topnic umožní snadnou montáž a v případě poruchy např. mechanickým poškozením např. při podbíjení bude výměna rychlá a jednoduchá. Detektory dešťových srážek a námrazy budou demontovány a opět namontovány původní zpět. V prostoru výhybky bude provedena nová kabelizace, kabely vedoucí z dopravní kanceláře budou na konci výhybek naspojovány tak, aby byla zachována jejich funkčnost

SO 601 ŽST Plasy, demolice St.1

Stávající PZS přejezdu v km 32,144 umístěné ve st. č.1 je již zastaralé a je nutno jej rekonstruovat. Stávající objekt stavědla 1 v ŽST Plasy pozbývá významu dokončením stavby „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“, kde je nyní původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu, původní kolejové obvody jsou nahrazeny počítači náprav. Stavědlo 1 je určeno k demolici, na jeho základech bude postaven nový reléový domek pro nové PZS v rámci PS 09-03.

VI. Organizace výstavby

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

Předpokládaná lhůta výstavby a popis postupu výstavby

Předpokládané lhůty výstavby:

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

Popis postupu výstavby:

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

0. etapa (stavební postup)

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

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

1. etapa

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

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

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

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

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

Budou zahájeny práce na propustku v km 32,185.

2. etapa

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

V rámci této etapy budou v ŽST Plasy provedeny úpravy pro zajištění přístupu staveništní dopravy od zařízení staveniště ke stavbě a pro možnost objíždění souprav osobních vlaků přijíždějících od Mladotic lokomotivami či motorovými vozy. Dále dojde k návozu kolejnic, pražců, upevnění, betonových prefabrikátů

do žst. Kaznějov pro odvodnění a zatrubnění propustku v km 30,148 pro úsek s rekonstrukcí kolejnic a čištěním šterkového lože od začátku stavby do km 30,420.

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

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

3. etapa

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

Dojde k zahájení sanace skal za vjezdovým návěstidlem ŽST Plasy.

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

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

4. etapa

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

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

5. etapa

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

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

6. etapa

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

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

7. etapa

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

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

8. etapa

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

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

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

9. etapa

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

Uzavírka žel. přejezdu v km 32,144.

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

10. etapa

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

Nutná technologická přestávka před zatížením roznášecí desky vybetonované nad propustkem.

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

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

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

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

11. etapa

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

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

Po několikaměsíčním provozu bude provedeno závěrečné podbití automatickou strojní podbíječkou.

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

VII. Připomínky

Na základě projednané aktualizace projektu stavby a jejího posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené aktualizace projektu včetně dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013
- 3) Dodržení kromě jiného příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
- 4) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky všech legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví.
- 5) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.
- 6) Název stavby nelze měnit. V korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který bude uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 7) Zhotovitel bude respektovat možnosti vybudování zařízení staveniště, přístupové cesty na staveniště, možnosti zajištění energetických a jiných síťových přípojek, potřebných pro zajištění realizace stavby uvedené v části B.4 projektové dokumentace.

VIII. Závěr

Předložená aktualizace projektu stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly kladné a nebrání jejímu schválení. Vyjádření dotčených orgánů, majitelů nemovitostí a správců sítí obdržena v rámci projednávání původní PD a nedotčená změnou ÚR budou aktualizována před zahájením prací.

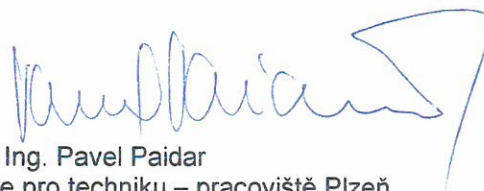
Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené aktualizace projektu stavby náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje schválit** projekt stavby
„Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“
- b) **doporučuje stanovit** závazné ukazatele stavby:
 - celkové limitní náklady stavby
 - kapacitní údaje
- c) **doporučuje uložit** splnění připomínek,
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Vladimír Suchý, č.t. 972 524 387

V Plzni dne 7. 2.2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(34)



Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ