

Souřadnicový systém: S-JTSK
 Výškový systém: Bpv

Č.	DATUM:	POPIS ZMĚNY:	JMÉNO:	PODPIS:

ZADAVATEL:		SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9		PROJEKT servis spol. s r. o.  Mezitrat'ová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 826
VYPRACOVAL:		Bc. Oldřich Hřib		
ODP. PROJEKTANT:		Ing. TOMÁŠ FLIEGEL, Ph.D.		
KRAJ: PLZEŇSKÝ	OKRES: PLZEŇ-sever	MěÚ: PLASY		
AKCE: REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU KAZNĚJOV - PLASY TRATI PLZEŇ - ŽATEC B. Souhrnná část				Č. ZAKÁZKY: ZAK-2013-48 STUPEŇ: P DATUM: 01/2014 MĚŘITKO: - FORMÁT: -
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÁST: B Č. SLOŽKY: 1

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

O B S A H :

B.1.1 Zhodnocení staveniště.....	2
B.1.2 Průzkumy a podklady.....	2
B.1.3 Ochranná pásma	5
B.1.4 Koncepce stavby	8
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	27
B.1.6 Příprava pro výstavbu	29
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor).....	33
B.1.8 Výjimky z předpisů a norem.....	34
B.1.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL	34
B.1.10 Úspora energie a ochrana tepla	34
B.1.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	34
B.1.12 Ochrana obyvatelstva	34
B.1.13 Bezbariérové užívání	34
B.1.14 Odolnost a zabezpečení stavby.....	35
B.1.15 Energetické výpočty	36
B.1.16 Protikoroze ochrana.....	36

B.1.1 Zhodnocení stavenišť

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, meziskládku materiálu a pro odstavení mechanizace se nacházejí na drážních pozemcích v k.ú. 721 531 Plasy p.č. 255/1 u 5. koleje naproti výpravní budovy a p.č. 255/74 u 2. a 4. koleje v ŽST Plasy. Vlastníkem pozemků jsou České dráhy, a.s. Na pozemku p.č. 255/1 bude předmětem dočasného záboru pro účely zařízení staveniště 1 700 m² plochy, na pozemku p.č. 255/74 se jedná o 396 m² na pozemku v k.ú. Kaznějov p.č. 447/1 u manipulační koleje č.5 v žst. Kaznějov dočasný zábor 570 m².

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování této projektové dokumentace byly provedeny následující průzkumy :

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

Dále byly investorem předány tyto podklady:

- Zpráva o geotechnickém průzkumu pro stavbu „ČD DDC, Rekonstrukce žel. svršku km 26,500 – 32,849 trati Plzeň – Žatec“ (traťový úsek Kaznějov – Plasy), zpracovatel Ing. Jan Kraus, KONSULTA V.E.P. (12/2000)
- Doplňující geotechnický průzkum k akci „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov-Plasy km 26,500-32,850 – I. etapa“: část A – Geotechnický průzkum; část B – Geotechnický průzkum skalních stěn, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s. (12/2003)
- Dendrologický průzkum a soupis likvidované mimoletní zeleně pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov-Plasy km 26,500-32,850 – I. etapa“, zpracovatel PRAGOPROJEKT, a.s. (04/2004)

Obsahem geotechnických průzkumů (GTP) předaných investorem (KONSULTA V.E.P. a PRAGOPROJEKT, a.s.) bylo zjištění skladby pražcového podloží, modulu přetvárnosti zemní pláně a návrh skladby konstrukce pražcového podloží a umělých objektů (gabionové zdi, zárubní a obkladní zdi) v úsecích, kde není splněna podmínka únosnosti zemní pláně během předchozích příprav stavby resp. její části. V řešeném úseku trati km 29,616 – 32,405 bylo provedeno v roce 2000 spol. KONSULTA V.E.P. celkem 14 kopaných sond vyhloubených mezi hlavami pražců. Společnost PRAGOPROJEKT, a.s.

provedla v roce 2003 průzkumné práce pomocí 6 kopaných sond hloubených ve štěrkovém loži za účelem ověření konstrukce svršku, druhu zemin v zemní pláni a provedení zatěžovací zkoušky, 9 mělkých výkopů – rovněž kopaných sond ve svazích odřezů za účelem zjištění mocnosti a charakteru pokryvných sedimentů a 6 jádrových vrtů v místech v předchozích přípravách stavby navržených gabionových zdí. Poloha všech sond a vrtů PRAGOPROJEKTu, a.s. je zaznamenána v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

Úkolem Doplňujícího GTP pro návrh odvodnění v úseku Kaznějov – Plasy, vypracovaný v rámci projektu stavby společností WALTEC, v.o.s. v červenci 2009, bylo zjištění hloubky skalních rozhraní v zářezech pro návrh odvodnění. Ke stanovení hloubek skalních rozhraní ve stanovených úsecích bylo použito celkem 13 sond dynamické penetrace.

Vzhledem k chybějícím podkladům o skladbě pražcového podloží v části ŽST Plasy byl v rámci projektu stavby vypracován firmou WALTEC, v.o.s. Podrobný geotechnický průzkum železničního spodku v oblasti ŽST Plasy. Obsahem tohoto PGTP bylo provedení 8 kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek v těchto sondách a 6 laboratorních rozborů. Na základě výsledků PGTP byla navržena konstrukce pražcového podloží pod výhybkami plzeňského zhlaví ŽST Plasy a v přípojkách v délce cca 38m za koncovým stykem výhybky č. 2. I v tomto průzkumu byla zjištěna nedostatečná hloubka skalního podloží, především v oblasti mimo kolejová rozvětvení.

Polohy, skladba a průběhy sond a vrtů, provedených v rámci výše zmíněných GTP, jsou zakresleny rovněž v Situacích, Podélných profilech, Vzorových příčných řezech a Příčných řezech částí E.1.1 a E.1.2 xxx, kolejové řešení.

Na základě výsledků GTP a vyjádření SDC ST Plzeň nejsou v traťovém úseku Kaznějov - Plasy problémy s nedostatečnou únosností zemní pláně či ochranou před nepříznivými účinky mrazu a není zapotřebí provádět sanace tělesa železničního spodku. Nedostatečná únosnost zemní pláně zjištěná třemi sondami spol. KONSULTA V.E.P. (KS km 30,370, km 30,574, km 31,167) byla pouze lokální a s malými odchylkami, dosažení požadovaných hodnot E_{or} se předpokládá i bez návrhu konstrukčních vrstev zkvalitněním odvodnění tělesa žel. spodku. Příznivý stav pražcového podloží potvrdil i následný GTP společnosti PRAGOPROJEKT, a.s. Podle tohoto průzkumu není třeba navrhovat v přechodové oblasti přejezdu v km 32,144 a pod přejezdem zesílenou konstrukci pražcového podloží, zjištěný $E_{or} = 62,07\text{MPa}$ vyhoví i požadované vyšší hodnotě $E_{PL} = 60\text{MPa}$ v přechodových oblastech podle SŽDC S4. Ke zmírnění účinků změny tuhosti pláně tělesa žel. spodku na přechodu s navrhovanou ZKPP sousedního propustku ev. km 32,185 a pro odstranění nepříznivých modulů přetvárnosti v oblasti mezi přejezdem a propustkem (zjištěných sondami GTP KONSULTA v km 32,156 a PGTP WALTEC v km 32,165) bude sanace navrhovaná v této oblasti prodloužena proti směru staničení rovněž do oblasti přejezdu a jeho přechodových oblastí. Sanace tělesa železničního spodku bude tedy provedena i při přechodu zemního tělesa na železniční přejezd a pod přejezdem, přechodová oblast přejezdu bude za přejezdem ve směru staničení prodloužena na začátek výběhu ZKPP propustku v km 32,185. Přechod mezi ZKPP propustku v km 32,185 a navrhovanou sanací KPP v kolejišti ŽST Plasy v rámci PGTP WALTEC, v.o.s. proběhne ve středu mezivýhybkové vzdálenosti výhybek č. 1 a 2 vložených do hlavní koleje přímými větvemi za sebou.

Skladba ZKPP přejezdu typ 5 v km 32,144 v přechodových oblastech a KPP typ 2 pod přejezdem:

- tl. 0,35m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32-63mm na vodorovné pláni tělesa žel. spodku,
- tl. 0,20m podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0-32mm,
- tl. 0,35m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32-63mm na vodorovné pláni tělesa žel. spodku,
- tl. 0,20m podkladní vrstva z minerální směsi,
- upravená zemní pláň skloněná 4% vlevo, v hloubce 0,55m od ložné plochy pražce, zhutnění PS 100%,
- délka přechodové oblasti před přejezdem 10,20m, za přejezdem 17,01m, délka sanace pražcového podloží pod přejezdem 9,80m.

Skladba ZKPP propustku typ 5 v km 32,185 včetně výběhu ZKPP:

- tl. 0,35m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32-63mm na vodorovné pláni tělesa žel. spodku,
- tl. 0,50m podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0-32mm,
- upravená zemní pláň skloněná 4% vlevo (před propustkem) a střechovitě 5%, v hloubce 0,85m od ložné plochy pražce, zhutnění PS 100%,
- ZÚ výběh ZKPP = KÚ ZKPP přejezdu, KÚ výběh ZKPP = ZÚ sanace spodku ve stanici,
- délka přechodové oblasti = $H_0 + 5,00\text{m} = 2,00\text{m} + 5,00\text{m} = 7,00\text{m}$ na obou stranách propustku, délka výběhu ZKPP = 5,00m před propustkem, 9,63m za propustkem,
- ZÚ výběhu ZKPP propustku = KÚ přechodové oblasti přejezdu v km 32,144, KÚ výběhu ZKPP na opačné straně propustku stanoven s ohledem na polohu výhybek do středu mezivýhybkové

vzdálenosti výhybek č. 1 a 2.

Navržené skladby ZKPP splňují minimální požadovanou hodnotu přetvárnosti na pláni tělesa žel. spodku v přechodové oblasti na umělé objekty (žel. přejezd, propustek) $E_{PL} = 60 \text{ MPa}$ dle předpisu SŽDC S4 a vyhovují i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu ve smyslu přílohy 7.

Skladba KPP ve stanici typ 2 (návrh viz PGTP WALTEC, v.o.s., 07/2009):

- tl. 0,35m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32-63mm na vodorovné pláni tělesa žel. spodku,
- tl. 0,25m podkladní vrstva minerální směsi,
- upravená zemní pláň skloněná o střechovitěm sklonu 5%, v hloubce 0,60m od ložné plochy pražce, zhutnění PS 100%,
- ZÚ sanace spodku ve stanici = KÚ výběhu ZKPP propustku v km 32,185 v mezivýhybkové vzdálenosti, KÚ KPP je na úrovni vstupních šachet obou větví podélného trativodu,

Navržená skladba KPP vyhovuje požadovanému $E_{PL} = 40 \text{ MPa}$ na celostátních ostatních tratích s dovolenou rychlostí $V < 120 \text{ km/h}$ v hlavních i předjízdých kolejkách.

Návrh opatření na rozšíření drážní stezky a ochranu násypových a zářezových svahů byl proveden na základě zaměření stávajícího stavu, zpracovaných společností GEFOS, a.s. v únoru 2009. Měřené úseky byly stanoveny PROJEKT servisem spol. s r.o. podle stávajících podkladů a rekognoskace v terénu. Měření bylo provedeno v příčných řezech po 25 m.

Výsledkem zaměření násypových svahů je návrh opatření na rozšíření drážní stezky formou kotvených gabionů, geobuněčných desek a přispávkou podle charakteru okraje násypu, nebo v místech širokých násypů seříznutí terénu a úprava zemní pláně za drážní stezkou v jednotném sklonu 4%.

Výsledkem zaměření zářezových a skalních svahů je návrh opatření na zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru v zářezích např. formou příkopových prefabrikátů tvaru „J“ s pochozí krycí deskou, jež je součástí drážní stezky, a ochrana zářezových svahů např. gabiony či sanačními opatřeními skalních svahů (odřez skalní stěny, čištění, ochrana masivu, zasiťování...). Návrh opatření na sanaci skalních svahů vychází rovněž z Geotechnického průzkumu skalních stěn zpracovaného v prosinci 2003 f. PRAGOPROJEKT, a.s.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v průběhu roku 2009. 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 realizaci stavby je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správcem řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

Ke stanovení likvidované plochy mimoslesní zeleně byl využit investorem předaný Dendrologický průzkum zpracovaný během předchozích příprav stavby. Průzkum byl proveden v březnu 2004 v období vegetačního klidu. Jedná se převážně o plochy porostlé keřovitými porosty, místy se vyskytují o stromy. Dřeviny nebyly geodeticky zaměřeny. Cílem průzkumu bylo zhodnotit množství a stav vzrostlé zeleně na zájmovém území a určit, které stromové a keřové porosty budou dotčeny plánovanou rekonstrukcí a které dřeviny bude nutno vykácet. Účelem bylo stanovení sadovnické hodnoty kácených dřevin, která do jisté míry určuje společenskou hodnotu dřevin. Z charakteristiky jednotlivých lokalit a dřevin vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom. Celkem bude vykáceno 64 ks stromů včetně pařezů o průměru kmene do 30cm a cca 6 200 m² keřovitých či mezernatých porostů včetně mladých náletových stromků např. na skálách.

B.1. 2. 2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

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

Těleso železničního spodku je tvořeno převážně materiálem pocházejícím ze skalních výlomů v trase trati s hlinitými nánosy z okolních svahů. V několika úsecích trati i stanice se v současnosti nachází skalní podloží na úrovni či nad úrovní pláně tělesa železničního spodku.

Ochrana skalních zářezů je předmětem SO 201 Kaznějov – Plasy, a SO 202 ŽST Plasy, sanace skal.

B.1.2.3. Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady :

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 29,617 – 32,220 trati Plzeň - Žatec - zpracovatel AGS spol. s r.o. (12/2003)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku - zpracovatel Ing. Josef Bělík (01/2007)
- Dokumentace železničního bodového pole v úseku Kaznějov - Plasy, zpracovatel ČD, a.s., SŽG Praha, RP Plzeň (01/2007)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec“, zpracovatel SŽDC, s.o., SŽG Praha, Pracoviště Plzeň (05/2009)
- Doplnující GTP pro návrh odvodnění v úseku Kaznějov – Plasy: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec – zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Podrobný GTP železničního spodku v oblasti ŽST Plasy pro stavbu: Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň – Žatec – zhotovitel WALTEC v.o.s. (07/2009)
- Vyhodnocení příčných řezů skalních svahů z naměřených dat pořízených prostorovým laserovým skenerem, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Zaměření násypových svahů v úseku Kaznějov – Plasy TÚ 0501, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Zaměření skalních svahů metodou prostorového laserového skenování, zpracovatel GEFOS a.s. (02/2009)
- Digitální katastrální mapa KÚ Nebřeziny, Plasy v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad Kralovice
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Kralovice, <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>
- Rastrové základní mapy ČR v měřítkách 1:10 000 a 1:5 000, zdroj Český úřad zeměměřický a katastrální Praha, pracoviště Plzeň

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

B.1.3 Ochranná pásma

Pro zpracování projektové 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:

- nová trasa dálkového diagnostického kombinovaného kabelu DOZZ SŽDC, s.o., TÚDC, ve správě ČD-Telematika, a.s. – kabel DOZZ byl zřízen v r. 2005 pro dálkové řízení tratě Plzeň – Žatec. Je veden souběžně s kolejí v celé trati, v ŽST Plasy v km 32,153 se větví – 1. část pokračuje přes propustek v km 32,185 k bývalému strážnímu domku, kde je ukončena, 2. část kříží kolej a pokračuje dále do stanice (výpravní budově), od km 32,298 mezi kolejemi č. 2 a 4. Křížení kabelu s tratí dochází v km 29,947, km 30,139, km 31,296, km 31,951 a km 32,153. Do společné trasy s kabelem DOZZ byly v roce 2005 položeny i kabely SSZT pro obsluhu zabezpečovacího zařízení v trati i stanici. V situacích trati až po přejezd v km 32,144 jsou proto kabely SSZT zakresleny pod značkou kabelu DOZZ.
- stávající kabelová trasa a vnější prvky zabezpečovacího zařízení (snímače počítačů náprav, světelná návěstidla a předvěsti, elektromagnetické zámky, elektromotorické přestavníky výhybek, přejezdová zařízení, venkovní telefonní objekty, ...) ve správě SDC SSZT Plzeň – kabelová trasa zabezpečovacích a sdělovacích kabelů byla položena ve společné trase s kabelem DOZZ v roce 2005. V situacích trati až po přejezd v km 32,144 jsou proto kabely SSZT zakresleny pod značkou kabelu DOZZ. Ke křížení kabelů s kolejí dochází, stejně jako u kabelu DOZZ, v km 29,947, km 30,139, km 31,296, km 31,951 a 32,154, v kolejišti ŽST Plasy v km 32,205, km 32,253 a km 32,275. Po obou stranách koleje (vnějších stranách dopravních kolejí) je vedena od přejezdu v km 32,144, od km 32,275 mezi kolejemi č. 1 a 3 a rovněž mezi kolejemi č. 2 a 4.

- stávající kabelová trasa kabelu nn ve správě SDC SEE Plzeň – kabel nn k osvětlovacím stožárům a napájení RD v ŽST Plasy veden souběžně s kolejí vlevo koleje od stožáru č. 1 v km 32,029. V km 32,134 kříží kolej, dále vozovku místní komunikace a je veden přes stožár č. 4 dále podél 2. resp. mezi 2. a 4. kolejí. Přípojka k napájení bývalého strážního domku kříží koleje v km 32,205. Druhá trasa kabelu nn SEE se nachází na vnější straně kolejiště podél 5. koleje s počátkem od osvětlovacího stožáru č. 8.
- stávající trasa sdělovacího kabelu SŽDC, s.o., TÚDC ve správě ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabel veden v celém traťovém úseku souběžně s kolejí střídavě po obou stranách trati; křížení s tratí probíhá v km 29,652, km 32,002, km 32,153, km 32,276, v ŽST Plasy od km 32,276 mezi 1. a 3. kolejí.
- RWE GasNet, s.r.o. (dříve ZČP Net, s.r.o.) – křížení s vysokotlakým plynovodním potrubím DN 300 probíhá v km 30,305, křížení se středotlakým plynovodem DN 90 v ŽST Plasy v km 32,174.
- Vodárna Plzeň, a.s. – křížení vodovodu v ŽST Plasy v km 32,163.
- ČEZ Distribuce, a.s. – podzemní vedení NN pod propustkem (podchodem) v ŽST Plasy v km 32,183.
- Telefonica O2 Czech Republic, a.s. – křížení sdělovacího kabelu propustky v km 31,882 a v km 32,185 ŽST Plasy.
- ČD, a.s. RSM Plzeň – křížení vodovodu ČD v ŽST Plasy v km 32,419. V ŽST Plasy se rovněž nachází splašková kanalizace, která je trasována mezi 1. a 2. kolejí od km 32,290. Na počátku kanalizace se nachází betonová vstupní šachta.
- Město Plasy – nezaměřená kanalizace z betonových trub DN 800 pod podchodem/propustkem v km 32,185 v ŽST Plasy
- SŽDC, s.o. SDC SBBH Plzeň – budova bývalého stavebního St. 1

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

- Vojenská ubytovací a stavební správa Plzeň
- ČEZ ICT Services a.s.

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.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů a v části H.2 – Doklady – Vyjádření správců sítí.

B.1.3.1. Ochranné pásmo sdělovacích zařízení (sítí elektronických komunikací)

Podmínky vymezující ochranu komunikačního vedení stanovuje zákon č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích. Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení. Na základě vyjádření správců sítí sdělovacích zařízení je potřeba dodržet podmínky pro práci v ochranném pásmu kabelů, zejména provádět zemní práce bez použití mechanizace a s vhodným náradím. Toto je nutné dodržet i u sdělovacího kabelu SŽDC, s.o., jehož přeložení do nové trasy je předmětem PS 08-01 a PS 09-01, avšak na základě projednání na pracovních poradách bylo rozhodnuto, že stávající kabel SŽDC, s.o. musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového hybridního kabelu DOZZ (PS 08-02, PS 09-02).

B.1.3.2. Ochranné pásmo elektrického podzemního vedení, řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky

Podle § 46 energetického zákona č. 458/2000 Sb. činí ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu. Při výkopových pracích v oblasti výskytu sítí dálkového kabelu DOZZ, zabezpečovací techniky ve správě SSZT SDC Plzeň a silnoproudého podzemního kabelového vedení NN ve správě SEE SDC Plzeň a majetku ČEZ Distribuce, a.s. je třeba dodržet podmínky pro práci v ochranných pásmech, které stanovují, že výkopové práce do vzdálenosti 1 m od osy krajního kabelu musí být prováděny ručně. Zemní práce musí být v souladu s ČSN

73 3050 „Zemní práce“ a vyhlášky č. 324/1990 Sb. Je zakázáno manipulovat s obnaženými kabely pod napětím. Odkryté kabely musí být za vypnutého stavu řádně vyvěšeny, chráněny proti poškození a označeny výstražnou tabulkou dle ČSN ISO 3864.

Dodavatel prací musí před zahájením prací zajistit vytyčení podzemního zařízení a prokazatelně seznámit pracovníky, jichž se to týká, s jejich polohou a upozornit na odchylky od projektové dokumentace. Vytyčení kabelových tras a dozor bude provedeno na objednávku u příslušných správců před zahájením stavby. Kontakty a další podrobnosti uvedeny v části H – Doklady příp. v technických zprávách u příslušných PS, SO.

B.1.3.3. Ochranné pásmo plynovodu

Stavební objekty (včetně šachet apod.) musí být umístěny mimo ochranná pásma plynovodu, která činí 4m v případě VTL a 1m v případě STL plynovodu – měřeno kolmo na půdorysný obrys potrubí. Bezpečnostní pásmo VTL plynovodu je 40m na obě strany potrubí DN 300, před zahájením prací v bezpečnostním pásmu VTL plynovodu je třeba tyto práce předem oznámit a konzultovat s pracovníkem RWE Distribuční služby, s.r.o. Před zahájením prací v ochranném pásmu je nutno veškeré plynárenské zařízení nechat vytyčit pro zjištění jeho přesné polohy. Žádost o vytyčení musí být podána minimálně 7 dní před požadovaným vytyčením. V žádosti se uvede číslo jednací stanoviska RWE Distribuční služby, s.r.o. k výskytu plynárenských sítí (viz část H – Doklady). Při provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení je investor (zhotovitel) povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození plynárenského zařízení nebo ovlivnění bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Nebude použito nevhodného nářadí, zemina bude těžena pouze ručně bez použití pneumatických, elektrických, bateriových a motorových nářadí. Před provedením zásypu výkopu v ochranném pásmu plynárenského zařízení musí být provedena kontrola dodržení podmínek pro stavební činnost v ochranném pásmu, kterou provede příslušné regionální centrum RWE Distribuční služby, s.r.o.

B.1.3.4. Ochranné pásmo vodovodu a kanalizační stoky

Dle zákona č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu se ochranným pásmem vodovodního potrubí a kanalizační stoky rozumí vodorovná vzdálenost od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m. U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m. V tomto ochranném pásmu lze provádět zemní práce, terénní úpravy, umísťovat konstrukce či provádět činnosti, která omezují přístup k vodovodnímu řadu a kanalizační stoce nebo by mohly ohrozit její stav, jen ručně při dodržení požadavků norem ČSN 73 3050 „Zemní práce“ a ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Dále je nutné před zahájením prací provést vytyčení vodovodního vedení ve správě Vodárny Plzeň, a.s. v dostatečném předstihu na základě objednávky (viz vyjádření v části H – Doklady). Kanalizace Města Plasy pod propustkem by neměla být stavebními pracemi dotčena. Kanalizační stoka ČD, a.s. ve správě RSM Plzeň mezi 1. a 2. kolejí zůstane zachována.

B.1.3.5. Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č.266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění. Posuny kolejí v řádech dm nemají zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy, a proto se tato hranice v souladu se zákonem o drahách nemění.

B.1.3.6. Ochranné pásmo pozemní komunikace

Stavba se částečně dotýká ochranného pásma silnice I. třídy č. 27 Plzeň – Kralovice v Plasích v úseku km 32,120 – 32,260. Vymezení ochranných pásem stanovuje Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (silniční zákon) jako území ohraničené svislými plochami vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky. V tomto ochranném pásmu lze provádět stavby, které vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu, a terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky, jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem (Krajským úřadem v Plzni).

Silniční ochranná pásma lesní cesty, která úrovněově křížuje trať v km 30,271 a místní komunikace III. třídy, která křížuje trať v km 32,144, zákon nestanovuje.

B.1.3.7. Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa (pozemku určeného k plnění funkce lesa) stanovuje Zákon č. 289/1995 Sb. o lesích, který v §14 odst. 2 ukládá, při dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa, zajištění souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Vzhledem ke skutečnosti, že se převážná část traťového úseku nachází v ochranném pásmu lesa, bude požádáno o vydání souhlasu pro celou stavbu.

B.1.3.8. Nová ochranná pásma

V rámci přeložek kabelů do společné kabelové trasy v traťovém úseku a několika kabelových tras ve stanici vzniknou nová ochranná pásma sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých kabelů. Umístění v terénu je patrné ze situace stavby, realizace nových kabelových tras je předmětem částí D – Technologická část a E.5 Silnoproud.

Nová ochranná pásma jsou vymezena:

- prostorem do 1,5m od krajního kabelu komunikačního vedení v kabelové rýze či kabelovém žlabu. Jedná se o společnou kabelovou trasu, v níž se nachází sdělovací kabely SŽDC, s.o. TÚDC a DOZZ, tedy úsek v km 29,654 – 30,041 vpravo trati, 30,041 – 30,140 vlevo trati, 30,140 – 30,287 vpravo trati, 30,287 – 32,161 vlevo trati, 32,161 – 32,282 vpravo trati.
- prostorem do 1,0m od krajního kabelu nn a zabezpečovací techniky. Jedná se o ostatní kabelové trasy, vpravo trati v prostoru přejezdu a reléového domku a v úseku km 32,256 – 32,282 mezi 1. a 3. kolejí žst. Plasy

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1. Účel stavby

B.1.4.1.1 Celková koncepce řešení

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

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

Zaústění obou předjízdových kolejí do hlavní koleje na plzeňském zhlaví ŽST Plasy vyhoví z hlediska tvaru výhybky a směrových parametrů oblouků rychlosti $V = 50\text{ km/h}$.

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

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

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

Stavba částečně zasahuje také na pozemky p.č. 467/2 k.ú. Plasy ostatní plocha – ostatní komunikace v majetku Města Plasy (v části SO 19-02 a 301), a p.č. 465/4 k.ú. Plasy ostatní plocha –

silnice ve vlastnictví ČR a správě ŘSD ČR (v části SO 19-02) z důvodu zřízení odvodnění vozovky komunikace na přejezdu a vyústění svodného potrubí do příkopu podél silnice I/27. Společná kabelová trasa sdělovacího kabelu SŽDC, s.o., TÚDC a dálkového kabelu DOZZ SŽDC, s.o., navržená částečně v zaměřené trase stávajícího kabelu DOZZ, v rámci PS 08-01 a PS 08-02.

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

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

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od ŽST Plasy. Příjezd silničních vozidel k objektům zařízení staveniště v ŽST Plasy je po silnici I/27 Plzeň – Kralovice. Při provádění prací na železničním přejezdu v km 32,144 resp. v kolejišti je vozidlům stavby zakázán vjezd/výjezd z/na silnici I/27 v ulici Plzeňská v Plasích. Přístup ke staveništi je možný lesní cestou kolem letiště a místní komunikací v Plasích-Rypličce, na kterou řidiči sjedou ze silnice I/27 za autobusovou zastávkou Plasy-Panholec. Pro zajištění této trasy budou provedeny v rámci stavby příslušná opatření na obou komunikacích.

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Kolej traťová, kolej č. 1 (hlavní)

Začátek stavby: km 29,616 000 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje)

Konec stavby: km 32,405 000 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.1 ŽST Plasy)

Kolej č. 2 (předjízdna)

Začátek stavby: km 32,207 971 (začátek výhybky č. 2)

Konec stavby: km 32,446 267 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.2 ŽST Plasy)

Kolej č. 3 (předjízdna)

Začátek stavby: km 32,191 704 (začátek výhybky č. 1)

Konec stavby: km 32,406 217 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje č.3 ŽST Plasy)

Kolej č. 4 (manipulační)

Začátek stavby: km 32,298 437 (začátek směrového vyrovnání koleje č.4 ŽST Plasy)

Konec stavby: km 32,380 897 (konec směrového vyrovnání koleje č.4 ŽST Plasy)

Kolej č. 5 (manipulační)

Začátek stavby: km 32,287 026 (začátek trhání koleje č.5)

Konec stavby: km 32,399 988 (konec trhání koleje č.5 / ZÚ koleje č.5)

Stávající uvedené parametry trati zůstanou zachovány i po provedení stavby:

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

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

doba trvání přejezdu: trvalý

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

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

B.1.4.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

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

V dílčích úsecích trati km 30,610 – 32,020 a v úseku km 32,010 – 32,085 je nutno provést očištění narušených skalních stěn včetně úprav sklonů skalních svahů a u vysokých skalních stěn narušených tektonikou provést nezbytnou sanaci.

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

V dotčeném úseku stavby se nachází přejezdové zařízení světelné železničního přejezdu v km 32,144. Vnitřní zařízení přejezdu je v současnosti umístěno v budově stavědla St. 1, které je určeno k demolici. Zařízení bude přeneseno do nového reléového domku na základech současného stavědla. V současnosti nejsou splněny rozhledové poměry na výstražník při jízdě do místní části Ryplíčka od křižovatky se silnicí I/27.

Rozsah potřebných prací je takový, že komplexní odstranění nevyhovujícího stavu vyžaduje provedení rekonstrukce v rámci samostatné stavby.

Pro odstranění lokálního propadu rychlosti ve vjezdovém oblouku žst. Plasy, kde současná rychlost $V = 60\text{km/h}$ neodpovídá traťové rychlosti $V = 70\text{km/h}$, je nutné stávající výhybky č. 1 a 2 ŽST Plasy posunout o cca 33m respektive 37m směrem do stanice a vzhledem k jejich špatnému stavu je nahradit novými. S tím souvisí i směrová a výšková úprava navazujících úseků hlavní i předjízdových kolejí.

Nezbytnost stavby v rozsahu navržené rekonstrukce je zřejmá z předchozích odstavců a uvedeného popisu současného nevyhovujícího stavu.

B.1.4.1.3 Umístění stavby

Stručná charakteristika trasy

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

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

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

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

Území se zemními a skalními svahy jako celek je stabilní, bez projevů významných geodynamických jevů. V lokalitách dislokací však došlo k intenzivnímu narušení celistvosti horninových masivů. Projevuje se výraznými trhlinovými systémy, povrchovým a puklinovým zvětráváním horniny,

rychlými sesuvy, malým skalním řícením, opadáváním úlomků, akumulací materiálu v patě stěn a svahů a dalšími geodynamickými jevy.

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

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

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

V mezistaničním úseku Kaznějov – Plasy v úseku stavby se nacházejí 2 přejezdy a 9 propustků. Rekonstruovány budou 1 přejezd a 4 propustky, 5 propustků zůstává bez stavebních úprav.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy. To vše s ohledem na to, že geologie a především morfologie této oblasti jsou pro železnici značně nevhodné.

B.1.4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

V současnosti slouží propustek/podchod v km 32,185 jako přístup pěších z Plas do místní části Rypplíčka. V průběhu rekonstrukce propustku bude podchod uzavřen, chodci mohou využít úrovněný přejezd v km 32,144 kde bude během rekonstrukce propustku zřízena provizorní ocelová přechodová konstrukce, vyjma v době zřizování nové konstrukce přejezdu..

B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Neobsazeno.

B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení

B.1.4.4.1 PS 08-01 Kaznějov – Plasy, přeložka sdělovacího vedení

Sdělovací kabel typu TCEPKPFLEY 5x4x0,8 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. Kabelový žlab bude položen ve výkopu 35/50 cm (tzn. že žlab bude kryt zemí 40 cm).

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 110x100 uloženém v zemi.

Přes propustky v km 30,786 a 31,205 v plastovém žlabu 110x100 v zemi vlevo trati. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustku, s označením tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 30,040; 30,140; 30,288 výkop 65/150 cm, kabel v chrániče PVC.

Přes silniční přejezd v km 30,271 bude kabel ve výkopu 50/120 cm 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 ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou.

Vedení bude ukládáno v souběhu s novým vedením DOZZ.

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.

B.1.4.4.2 PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras

Zabezpečovací kabel DOZZ (kabel typu TCEPKPFLEZE 10x4x0,8 + 16E 9/125) spojuje Kaznějov a Plasy

a je hlavním kabelem, který spojuje Plzeň s Blatným u Jesenice, po kterém jsou posílány povely a kontroly pro stanice na trati Plzeň - Žatec.

Dojde k pokládce metalického kabelu profilu TCEKPFLEZE 10x4x0,8 a nové modré HDPE tr. 40mm, do které bude následně zafouknut nový optický kabel 24f.

Zabezpečovací kabely položené v tomto úseku s novými kabely jsou tyto:

- k. č.511 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.491 –TCEKPFLEY 4P1/0,
- k. č.301 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.101 –TCEKPFLEY 3P1/0,
- k. č.302 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.102 –TCEKPFLEY 12P1/0,
- k. č.497 –TCEKPFLEY 4P1/0.

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 je nutný dozor ze strany OŘ-SSZT Plzeň.

Přes propustek v km 30,148 budou kabely vedeny vpravo trati v plast. žlabu 120x100 uloženém v zemi. Přes propustky v km 30,786 a 31,205 v plast. žlabech 200x126 v zemi vlevo trati. Vždy s rezervami 10 m kabelů na každé straně propustku, s označením tyčovým označníkem.

Přechod přes kolej bude v km 30,040; 30,140; 30,288 výkop 65/150 cm kabel v chrániče PVC.

Přes silniční přejezd v km 30,271 bude kabel ve výkopu 50/120 cm 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 ochránit betonovými panely před pojižděním těžkou technikou

B.1.4.4.3 PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení

Sdělovací kabel typu TCEKPFLEY 5x4x0,8 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 50/120 cm v obetonované chrániče.

Vedení bude částečně ukládáno v blízkosti stáv. upravovaného vedení DOZZ nebo v jeho přímém souběhu. Společné výkopy jsou v rozpočtu však vykázány jen v PS 09-04! Přechod 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 TCEKPFLEY 5x4x0,8 musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového kabelu DOZZ

B.1.4.4.4 PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras

Zabezpečovací kabel DOZZ (kabel typu TCEKPFLEZE 10x4x0,8 + 16E 9/125) spojuje Kaznějov a Plasy a je hlavním kabelem, který spojuje Plzeň s Blatným u Jesenice, po kterém jsou posílány povely a kontroly pro stanice na trati Plzeň - Žatec.

Dojde k pokládce metalického kabelu profilu TCEKPFLEZE 10x4x0,8 a nové modré HDPE tr. 40mm, do

které bude následně zafouknut nový optický kabel 24f.

Zabezpečovací kabely položené v tomto úseku s novými kabely jsou tyto:

- k. č.511 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.491 –TCEKPFLEY 4P1/0,
- k. č.301 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.101 –TCEKPFLEY 3P1/0,
- k. č.302 –TCEKPFLEY 7P1/0,
- k. č.102 –TCEKPFLEY 12P1/0,
- k. č.497 –TCEKPFLEY 4P1/0.

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 pojížděním 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.

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

Přechod přes kolej bude v km 32,162, výkop 65/150 cm kabel v chrániče PVC.

B.1.4.4.5 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 počítačící 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 nemění.

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 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 počítačící 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.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro

použití na tratích SŽDC.

B.1.4.4.6 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 firmy Frauscher. 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, seřaďovací 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, výkop 65/150 cm kabel v chrániče PVC.

B.1.4.4.7 SO 18-01 Kaznějov – Plasy, železniční svršek

Obsahem SO 18-01 je rekonstrukce železničního svršku včetně úpravy GPK směrovým a výškovým vyrovnáním 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 svérkami Skl 14 uložených do šterkové 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.

B.1.4.4.8 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 přísypávky. Odvodnění bude řešeno především zpevněnými příkopy a rigoly z tvarovek TZZ 3, TZZ 4a, „J-velký“, „J-malý“, případně podélným vsakovacím žebrem. V zářezích se skalním podložím bude na pláni zřízena vyrovnávací vrstva ze šterkodrti tl. 0,10m, která mj. zabezpečí ochranu skalní horniny před jejím zvětráváním.

B.1.4.4.9 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 kolejí 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 B 91 S/2 s pružným upevněním svérkami Skl 14 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 tvaru J 49 -1:9 -300.

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 úroňová 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 nových 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	l	b	EOV
2	32,228 575	J	49	1:9	300			P	p	b	EOV

B.1.4.4.10 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 zářezích 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 fr. 32-63mm tl.min.0,35m a konstrukční vrstvy ze šterkodrti fr. 0-32mm 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 úroňovým 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.

B.1.4.4.11 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.

B.1.4.4.12 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 délky 1,5m 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

morfologie líce skalního svahu se schopností dosažení projektovaných parametrů skonu.

B.1.4.4.13 SO 301 ŽST Plasy, železniční přejezd v km 32,144

Stavební objekt SO 301 řeší rekonstrukci úrovněvého křížení místní komunikace III. třídy s celostátní dráhou Plzeň - Žatec v ev. km 32,144 mimo souvisejících prací 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 chodců užívání vozovky místní komunikace. Dopravní moment přejezdu je 2800, intenzita automobilové dopravy 50 vozidel/24 hod. (stav z roku 2005).

B.1.4.4.14 SO 401 – Propustek v km 30,148

Stávající stav

propustek 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 minimálně C35/45-XD3, XF4(V12), které budou položeny ve spádu 3%. Pod dnem trouby je navržen základ tl. 250 mm z betonu C25/30-XA1, XF1. 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 typu J (J-velký)

B.1.4.4.15 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 C30/37 - XC4, XF3 tl. 150 mm a vyztužena KARI sítí. Plovoucí deska je v podélném směru vyspádována střešovitě ve sklonu 3%.

Deska bude opatřena izolací z natavovaných asfaltových izolačních pásů proti stékající vodě a zemní vlhkosti s měkkou ochranou z geotextilie o plošné hmotnosti min. 1000 g/m². Izolace bude zatažena po ozub říms a dále pak pod příčnou drenáž za rubem opěr.

Deska bude odvodněna střešovitým spádem 3% za ruby opěr do příčných odvodňovacích žlabů. Drenáž se provede z poloděrovaných PVC trubek světlosti 150 mm ve spádu 4%. Trubky budou osazeny do profilovaného lože a obsypány hrubozrnným štěrkem. Trubky nebudou obalovány geotextilií (zanášá se

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

Budou vybetonovány nové železobetonové monolitické římsy z betonu C30/37 - XC4, XF3 vyztužené ocelí B500B (R). Na římsách bude osazeno nové úhelníkové třímadlové zábradlí.

Dno propustku bude odlážděno dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C25/30 - XF3 tl. 150 mm a ukončeno betonovým prahem.

Přechod z polouzavřeného kolejového lože do otevřeného kolejového lože pro širokou 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%.

B.1.4.4.16 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 V12 třídy minimálně C35/45-XD3, XF4(V12), které budou položeny ve spádu 4%. Pod dnem trouby je navržen základ tl. 250 mm z betonu C25/30-XA1, XF1. Konečná 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 C30/37-XC4, XF3 min. tl. 150 mm. Dlažba bude ukončena prahem šířky 0,6 m z betonu C30/37-XC4, XF3 a pak šterkovým pohozením bude terén plynule napojen na stávající terén.

B.1.4.4.17 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 C30/37-XC4, XF3 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 U3 se žb. římsami do kterých bude v délce 3,0 m od konce římsy osazeno zábradlí.

Přechodová oblast zesílené konstrukce pračcového 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.

B.1.4.4.18 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 (AYKY 4x16) 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 (PPS + 2x RE). Do tohoto rozvaděče bude zaveden kabel AYKY 4Bx25 (ze zrušené KS2) a kabel CYKY 5Jx10 do reléového domku u přejezdu. V rozvaděči bude podružný elektroměr pro jištění zab. zařízení a druhý podružný elektroměr pro strážní domek a třífázová zásuvka umístěná na boku rozvaděče pro připojení dieselaagregátu.

Ve stáv. rozvaděči RH 01 budou z důvodu dodržení el. hodnot jištění na kabelu B13 vyměněny stáv. pojistky 50A za nové pojistky 40A.

Koncepce řešení přeložky:**Stávající stav:**

Stávající kabel elektrického osvětlení typu CYKY 4x25 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 kabelem novým typu CYKY 4Jx25. 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 35/50 cm (tzn. že žlab bude kryt zemí 40 cm).

Přes silniční přejezd v km 32,144 bude kabel ve výkopu 50/120 cm v obetonované chráničce. Pod kolejí bude ve výkopu 65/150 cm kabel chráněn obetonovanou chráničkou PVC 110.

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.

B.1.4.4.19 SO 59-02 ŽST Plasy, EO V

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 typu J 49 1 : 9, 300 na betonových pražcích, zároveň dochází i k podélnému posunu o cca 33 m směrem do ŽST. Výhybka č. 2 bude nahrazena výhybkou novou, typu J 49 1 : 9, 300 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

B.1.4.4.20 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“, kdy 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.

B.1.4.4.21 Seznam a obsah provozních souborů a stavebních objektů stavby:**PS 08-01 Kaznějov – Plasy, přeložka sdělovacího vedení**

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

PS 08-02 Kaznějov – Plasy, ochrana kabelových tras

- Nová kabelizace SZZ Plasy
a traťového úseku Kaznějov – Plasy vč. uložení do žlabu
 - Kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 2765 m
 - Optický kabel 24f 2820 m
 - Zabez. kabely 8530 m
- demontáž a montáž počítačích bodů 6 ks

PS 09-01 ŽST Plasy, přeložka sdělovacího vedení

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

PS 09-02 ŽST Plasy, ochrana kabelových tras

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

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

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

PS 09-04 ŽST Plasy, úprava SZZ

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

Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů – hlavní práce:**SO 18-01 Kaznějov – Plasy, železniční svršek**

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

SO 18-02 Kaznějov – Plasy, železniční spodek

- rekonstrukce drážních stezek (m koleje) 2 282 m
- zřízení nezpevněného příkopu 157 m
- zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 4a 582,5 m
- zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 3 382 m
- dodávka a osazení příkopového žlabu J-malého vč. poklopů 293 m
- dodávka a osazení příkopového žlabu J-velkého vč. poklopů 290,5 m
- zřízení vsakovacího žebra 184 m
- zřízení vyrovnávací vrstvy ŠD na zemní pláni 26 m
- zřízení podkladní vrstvy z minerální směsi 528 m
- sanace zářezového svahu gabionovou zídou 88 m
- rozšíření drážní stezky – kotvený gabion 295 m
- rozšíření drážní stezky – geobuněčná deska 142 m
- rozšíření drážní stezky – přísyp 448 m
- zemní práce 1 kpl

SO 19-01 ŽST Plasy, železniční svršek

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

SO 19-02 ŽST Plasy, železniční spodek

▪ rekonstrukce drážních stezek (m celkem)	864 m
▪ zřízení zpevněného rigolu z tvárnic TZZ 4a	231 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) přejezdu typ 5 vč. KPP pod přej.	242 m ²
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) propustku typ 5	325 m ²
▪ zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží (KPP) typ 2	1863 m ²
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	396 m
▪ trativodní šachty	13 ks
▪ zřízení svodného potrubí	39 m
▪ šachty na svodném potrubí	3 ks
▪ zemní práce	1 kpl

SO 201 Kaznějov – Plasy, sanace skal

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

SO 202 ŽST Plasy, sanace skal

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

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

▪ rozebrání přejezdu	6,70 m
▪ odstranění živičného krytu vozovky vč. přejezdu	135 m ²
▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem	10,80 m
▪ zřízení vozovky s živičným krytem vč. podkladních vrstev	160 m ²
▪ zřízení vozovky s živičným krytem	11 m ²
▪ odvodnění povrchu vozovky prahovou vpustí	12 m
▪ lapač splavenin s kalovým prostorem	1 ks

SO 401 Propustek v km 30,148

▪ přestavba objektu - zatrubnění	1 ks
----------------------------------	------

SO 402 Propustek v km 30,786

▪ rekonstrukce objektu – hydroizolace, spárování, injektáž	1 ks
--	------

SO 403 Propustek v km 31,205

▪ přestavba objektu - zatrubnění	1 ks
----------------------------------	------

SO 404 Propustek v km 32,185

▪ rekonstrukce objektu – hydroizolace, spárování, injektáž	1 ks
--	------

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

▪ demontáž osvětlovacích stožárů	3 ks
▪ dodávka a montáž nového stožáru osvětlení	1 ks

- | | |
|---|------|
| ▪ nový napájecí kabel osvětlovacího stožáru | 95 m |
| ▪ přípojka reléového domku | 1 ks |

SO 59-02 ŽST Plasy, EOV

- | | |
|-------------------------|-------|
| ▪ demontáž a montáž EOV | 2 ks |
| ▪ kabelizace | 370 m |
| ▪ topnice | 12 ks |
| ▪ demontáže | 1 kpl |
| ▪ elektromontáže | 1 kpl |

SO 601 ŽST Plasy, demolice St.1

- | | |
|--|------|
| ▪ demolice objektu stavědla St. 1 vč. odvozu sutí a uložení na skládku | 1 ks |
|--|------|

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Kaznějov - žst. Plasy zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

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

B.1. 4. 5. Požadavky na postupné provádění stavby

Rozhodujícími stavebními objekty jsou stavební objekty SO 18-01, SO 18-02, SO 19-01 a SO 19-02, kterým se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby.

B.1. 4. 6. Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby**B.1.4.6.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu**

Podle zákona o drahách č. 266/1994 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 nejsou.

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

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.30km/h, v následných výlukách návrhovou rychlost 70km/h, a dále dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3-í měsíci 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.

B.1.4.6.2 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby:	rok 2014
Předpokládaná doba trvání stavby:	75 dní
Předpokládaná délka nepřetržité výluky traťové koleje:	65 dní

B.1.4.7. 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. Plasy možnost napojení na přípojky 220/380V, pokud zhotovitel zajistí samostatný odpočet. Totéž se týká přípojky vody, pokud nebude spotřeba řešena paušálně. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá napojením na místní hydranty v železniční stanici Plasy, podél trati se doporučuje dovážet vodu v cisternách.

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

B.1.4.8. 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. Napojení na veřejnou kanalizaci není uvažováno.

Odvodnění tělesa dráhy a zářezových svahů v trati bude zajištěno nezpevněnými a zpevněnými příkopy, rigoly, příkopovými prefabrikáty „J“ či podélným vsakovacím žebrem. Na trati se nachází celkem 9 propustků, z nichž 4 budou předmětem rekonstrukce.

V ŽST Plasy je odvodnění pláň tělesa železničního spodku a zářezových svahů zajištěno podélnými trativody a zpevněným rigolem z betonových tvarovek TZZ 4a. Trativodní větev v km 31,970 – 32,134 bude vyústěna do svodného potrubí, ostatní větve do příčných drenáží před a za propustkem v km 32,185, které budou vyvedeny na svah propustku. Na trativodní síti je navrženo celkem 13 šachet plastových.

Odvodnění povrchu vozovky komunikace před železničním přejezdem v km 32,144 bude řešeno rekonstrukcí prahové vpusti, která bude zaústěna do lapače splavenin, z něhož bude vyústěno svodné potrubí. Potrubí bude zaústěno do stávajícího svahu nezpevněného příkopu podél silnice I/27, který bude

na výtoku zpevněn. Na trase svodného potrubí, které kříží dráhu i komunikaci, budou umístěny 3 betonové šachty, do nichž je zaústěn také podélný trativod a oba rigoly podél koleje.

B.1. 4. 9. 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, naopak po rekonstrukci přejezdu v km 32,144 dojde ke zlepšení průjezdu vozidel a ke zvýšení bezpečnosti na přejezdu. Vozidla staveništní dopravy budou využívat veřejně přístupné komunikace. Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

V době realizace stavby bude dočasně omezen provoz motorové a pěší dopravy na železničních přejezdech v km 30,271 a km 32,144 a v podchodu / propustku v km 32,185.

Uzavírka přejezdu v km 30,271 zabezpečeného mechanickými trvale uzamčenými závory vázanými na traťové zabezpečovací zařízení potrvá celkem 65 dní. Konstrukce bude vyjmuta v 1. stavebním postupu, opětovné vložení proběhne po podbití celého traťového úseku v rámci 9. postupu. Vzhledem k charakteru a intenzitě dopravy 4 voz/24hod (údaj z roku 2005) přístup přes přejezd bude umožněn osobám, které vlastní povolení a jsou řádně proškoleny (v současnosti cca 10 osob) a to vždy po oznámení stavbyvedoucímu / asistentovi stavbyvedoucího, bude zajištěno provizorní úroňové křížení v pauzách mezi čištěním šterkového lože, rekonstrukcí kolejnic a závěrečného podbití.

Během rekonstrukce přejezdu v km 32,144 bude zavedena rovněž uzavírka úseku místní komunikace délky cca 30m od přejezdu ke křižovatce se silnicí I/27. Tento úsek nebude využíván žádnými vozidly. Uzavírka přejezdu a části úseku komunikace potrvá po celou dobu výluky, přičemž 1. den bude provedena demontáž přejezdová konstrukce a vložení ocelová provizoria pro pěší. Následujících dny bude možno přejezd využívat chodci po provizorní konstrukci. Po celou dobu uzavírky budou vozidla stavby využívat drážní těleso a provizorní přemostění, a řidiči směřující z Plas do místní části Ryplíčka nebo k letišti využívat objízdnou trasu po lesní a polní cestě od sjezdu z hlavní silnice I/27 před Plasy za autobusovou zastávkou Plasy-Panholec. Na objízdné trase budou vybudovány dočasné výhybny vozidel. Veřejná linková doprava není přes tento přejezd vedena.

Hlavní práce na rekonstrukci propustku v km 32,185, který slouží rovněž jako podchod pro pěší, potrvají 60 dní. Součástí rekonstrukce je vybudování nové klenby, roznášecí desky rovněž sanace zdiva, vzhledem k úzkému profilu podchodu není možné zajistit bezpečný pohyb chodců. Chodci však mohou využít vozovku místní komunikace a blízký přejezd v km 32,144, který bude během rekonstrukce propustku přístupný po provizorní konstrukci přejezdu.

B.1. 4. 10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna na pozemcích v majetku nebo správě SŽDC, s.o., ČD, a.s. a při rekonstrukci přejezdu a odvodnění i na pozemcích Města Plasy a ŘSD ČR, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha, ostatní komunikace resp. silnice. Nová společná kabelová trasa v trati je vedena v úsecích mimo drážní těleso především po stávající trase kabelů DOZZ a SSZT, která zasahuje i na mimodrážní pozemky SŽDC, s.o. a ČD, a.s., vzniklé dělením původního drážního pozemku v rámci majetkoprávního vypořádání mezi těmito dvěma společnostmi.

Odstranění a vykácení dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v rozsahu stanoveném Dendrologickým průzkumem z roku 2004 v rámci zemních prací na železničním spodku. Jedná se převážně o náletové porosty dřevin, které jsou adekvátní danému prostředí a existenci pod vlivem železniční trati. Z charakteristiky jednotlivých lokalit a dřevin vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom. Rovněž při přípravě prostoru pro zařízení staveniště budou mezi dopravní zpevněnou plochou a kolejíštěm vykáceny náletové křoviny a traviny.

Po ukončení zemních prací budou násypové a zářezové svahy dotčené stavbou opatřeny vegetační ochranou, tj. rozprostřením ornice a osetím travním porostem podle vzorových listů železničního spodku SŽDC Ž 5.11. Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 4. 11. Bezpečnost práce

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška 601/2006 Sb., která nahrazuje vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích v aktuálním znění.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp 1 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 50/1978 Sb. O odborné způsobilosti z elektrotechniky v platném znění.

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. 4. 12. 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 přístupné části se v prostoru stavby nacházejí pouze tři, a to oba úrovněvé přejezdy a propustek/podchod v km 32,185. Dokončená stavba bude v místě těchto objektů veřejně přístupná. U přejezdu v km 30,271 nebudou stavbou změněny kvalitativní parametry přejezdu ani způsob zabezpečení, dojde pouze k doplnění výstražníku na levé straně vozovky pro zajištění rozhledových poměrů. V případě podchodu nebudou rekonstruovány nebezpečné přístupové cesty ani pochozí povrch podchodu.

Stávající úrovněvé křížení místní komunikace s železniční tratí v km 32,144 po stavební stránce v současnosti nesplňuje a ani po rekonstrukci nebude splňovat podmínky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Není a nebude dodržen minimální podélný sklon vozovky 8,33% mezi křižovatkou se silnicí I/27 a přejezdem, kde stávající a navrhovaný sklon jízdního pásu vozovky činí 11,60%. Chodcům je však k dispozici podchod/propustek v km 32,185, jež požadavky Vyhlášky splňuje.

Během stavby se předpokládá, že v době provádění hlavních prací na rekonstrukci podchodu/propustku v km 32,185, budou chodci využívat vozovku místní komunikace a provizorium přejezdu v km 32,144.

B.1. 4. 13. 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 zřízena nová dálková kabelizace (PS 602 Diagnostický kombinovaný kabel), do trasy s kabelem byly přiřazeny rovněž zabezpečovací kabely SZZ a TZZ. Zpracovatel projektu stavby je SUDOP Praha, a.s. – ing. Lapáček, zhotovitelem AŽD Praha s. r. o., Závod Kolín - p. Krampera). Realizaci této stavby bylo původní traťové a staniční zabezpečovací zařízení nahrazeno novým systémem dálkového řízení provozu, původní kolejové obvody byly nahrazeny počítači náprav. Z důvodu potřeby eliminovat možnost poškození tohoto kabelového vedení při rekonstrukci koleje byly jako součást stavby zřízeny samostatné provozní soubory

PS 08-02 a PS 09-02 Ochrana kabelových tras.

Stavba dále na svém začátku bezprostředně souvisí se stavbou „Rekonstrukce mostu v km 29,557 trati Plzeň – Žatec, 1. stavba“. Tato stavba byla realizována v předstihu v roce 2005 – 2006, v rámci této stavby byla provedena sanace kamenného zdiva spodní stavby mostního objektu a kamenných kleneb na začátku a na konci mostu, hydroizolace částí z kamenného zdiva a rekonstrukce železničního svršku v přilehlých úsecích na předmostí. Zpracovatel projektu stavby je VALBEK spol. s r.o., pracoviště Plzeň – ing. Porkát, zhotovitelem FIRESTA a. s., Odštěpný závod Plzeň - p. Šich).

Návrh geometrické polohy pro stavbu „Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec je vypracován v návaznosti na kolejové úpravy v rámci SO 03 Železniční svršek výše uvedené stavby. Pro zajištění ochrany mostu v km 29,557 před účinky bezстыkové koleje ve směru od Plas bude před žateckou opěrou mostu vloženo kolejnicové malé dilatační zařízení (KMDZ). KMDZ bude zřízeno v úseku rekonstrukce kolejového roštu novým materiálem realizované v rámci stavby „Rekonstrukce mostu...“, v tomto úseku bude rovněž provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje. Montáž KMDZ bude provedena na dřevěné pražce namísto prostých kolejnic S49. Bližší podrobnosti jsou uvedeny v textové a výkresové části E.1 Železniční svršek a spodek této dokumentace.

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. 14. Statické výpočty

Statické výpočty byly prováděny v dokumentacích umělých staveb propustků – část E.4 Propustky (SO 401, 402, 403 a 404).

SO 401 Propustek v km 30,148

- navrhuje se zatrubnění stávajícího kamenného propustku se segmentovou klenbovou konstrukcí železobetonovou patkovou troubou DN 1000 založenou do betonového lůžka C 205/25. Výška nadnásypu je 1,55m, šířka propustku 12,87m.
- výpočtový model byl převzat z materiálu Návrh a posouzení železobetonových patkových trub DN 800, 1000, 1200 pro trubní propustky (Brno, srpen 2000).
- projektovaná zatížitelnost trouby je $Z_{UIC} = 4,714$ vlaku UIC-71
- konstrukce je přechodná pro traťovou třídu D4

SO 402 Propustek v km 30,786

- jedná se o kamennou segmentovou klenbu světlosti 1,85m, šířka propustku 5,59m, výška 5,20m, výška přisypávky 0,75m
- navrhuje se částečné ubourání říms a nadklenbového zdiva, sanace stávající klenby, opěr a křídel injektáží, odvodnění propustku pomocí plovoucí izolace na betonové desce, vybetonování nové železobetonové monolitické římsy z betonu a zábradlí.
- pro výpočet zatížitelnosti byl použit výpočetní program CASSANDRA „Výpočet zatížitelnosti klenby“, autor SUDOP Praha, a.s. (1993-96)
- opěry ani základová spára nevykazují žádné poruchy, které by signalizovaly nedostatečnou pevnost zdiva spodní stavby a nedostatečnou únosnost základů (nerovnoměrné sedání, trhliny...)
- projektovaná zatížitelnost vrcholu klenby je $Z_{UIC} = 1,50$, zatížitelnost obou opěr (dříku, základové spáry) je $Z_{UIC} = 1,00$
- konstrukce klenby je přechodná pro traťovou třídu D4 za podmínky, že kamenné zdivo bude po sanaci relativně s dobrým spárováním a v suchém stavu (zamezení prúsaků)

SO 403 Propustek v km 31,205

- navrhuje se zatrubnění stávajícího kamenného propustku z kamenných desek železobetonovou patkovou troubou DN 1000 založenou do betonového lůžka C 205/25. Výška nadnásypu je 1,35m, šířka propustku 12,87m.
- výpočtový model byl převzat z materiálu Návrh a posouzení železobetonových patkových trub DN 800, 1000, 1200 pro trubní propustky (Brno, srpen 2000).
- projektovaná zatížitelnost trouby je $Z_{UIC} = 4,178$ vlaku UIC-71
- konstrukce je přechodná pro traťovou třídu D4

SO 404 Propustek v km 32,185

- jedná se o kamennou polokruhovou klenbovou konstrukci světlé šířky 1,84m a konstrukční výšky 0,50m. Šířka propustku je 5,23m, výška 3,80m, výška přisypávky 1,10m. Opěry jsou z masivního

kamenného zdiva. Chodníkové římsy jsou konzolovitě vyloženy po obou stranách konstrukce.

- navrhuje se částečné ubourání říms a nadklenbového zdiva, sanace stávající klenby, opěr a křídel injektáží, odvodnění propustku pomocí plovoucí izolace na betonové desce, vybetonování nové železobetonové monolitické římsy z betonu a zábradlí.

- pro výpočet zatížitelnosti byl použit výpočetní program CASSANDRA „Výpočet zatížitelnosti klenby“, autor SUDOP Praha, a.s. (1993-96)

- opěry ani základová spára nevykazují žádné poruchy, které by signalizovaly nedostatečnou pevnost zdiva spodní stavby a nedostatečnou únosnost základů (nerovnoměrné sedání, trhliny...)

- projektovaná zatížitelnost vrcholu klenby je $Z_{UIC} = 1,50$, zatížitelnost obou opěr (dříku, základové spáry) je $Z_{UIC} = 1,00$

- konstrukce klenby je přechodná pro traťovou třídu D4 za podmínky, že kamenné zdivo bude po sanaci relativně s dobrým spárováním a v suchém stavu (zamezení průsaků)

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Plasy, č.j.SÚ2065/2013-Ca ze dne 21.5.2013 požadováno. Stavební úřad sděluje, že podle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu je stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

B.1.5.2. Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Neobsazeno.

B.1.5.3. Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci

Kapacitní údaje stavby podle Posuzovacího protokolu IZ+PD

Kapacitní údaje	Přípravná dokumentace	Projekt
Rekonstrukce žel. svršku mat. S49 nový	2 577 m	2 578m
Rekonstrukce výhybek	2 ks	2 ks
Zřízení BK	2 918 m	2 954 m
Pražcové kotvy celkem	0 ks	0 ks
Celková úprava GPK	3 157 m	3 155 m
Odvodňovací příkopy otevřené zpevněné	1 215 m	1 195 m
Odvodňovací příkopy nezpevněné	157 m	157 m
Vsakovací příkop	184 m	184 m
Příkopové žlaby	563 m	583 m
Délka trativodů	383 m	345 m
Konstrukční vrstvy žel. spodku	3 740 m ²	4 349 m ²
Úprava sklonů skalních zářezů	4 300 m ²	4 300 m ²
Gabionová zídka	275 m	295 m
Rekonstrukce žel. přejezdu	1 ks	1 ks
Rekonstrukce propustků	4 ks	4 ks
Rekonstrukce PZS přejezdu	1 ks	1 ks
Montáž EOv	1 ks	2 ks
Přeložky kabelů	11 785 m	12 760 m

Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci

V projektové dokumentaci pro stavební řízení došlo k několika změnám oproti přípravné

dokumentaci stavby. Některé změny byly vyvolány snahou o nalezení úspornějšího či technicky výhodnějšího řešení, jiné byly vynuceny detailnějším rozpracováním projektové dokumentace plynoucí ze stupně dokumentace. Veškeré změny však byly konzultovány a odsouhlaseny na pracovních poradách s objednatelem.

Sdělovací zařízení:

Trasa přeložky sdělovacího kabelu SŽDC, s.o., TÚDC do společné kabelové trasy s kabely DOZZ a SSZT byla přizpůsobena vůči poloze nových či rekonstruovaných objektů železničního spodku (propustky, gabionové zdi, přispávky, zpevněné příkopy, trativody), aby nedocházelo ke vzájemným kolizím. Stávající sdělovací kabel musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového hybridního kabelu DOZZ.

Zabezpečovací zařízení:

Vzhledem ke složitým prostorovým podmínkám stavby, kdy není možné zaručit původně předpokládané nepřerušení stávajícího vedení kabelu DOZZ ochranou kabelu, bylo rozhodnuto o provedení přeložky diagnostického kombinovaného kabelu DOZZ a zabezpečovacích kabelů k jednotlivým prvkům zabezpečovacího zařízení do společné trasy se sdělovacím kabelem ČD, a.s.

Silnoproud:

Nová trasa kabelu nn k napájení osvětlovacích stožárů č. 3 a 4 z nového rozvaděče u RD bude vedena ve společné rýze s kabely ČD, a.s., DOZZ a zabezpečovacími kabely. Obdobně přeložka kabelu napájení EOY bude ve společné rýze s ostatními kabely. Silnoproudé kabely budou od ostatních kabelů v rýze oddělen cihlou tl. 10 cm.

Železniční svršek a spodek:

V hlavních i předjízdových kolejích ŽST Plasy byl navržen, mimo přípojná pole k výhybkám, užitý svrškový materiál soustavy S 49 na pražcích betonových SB 8 s upevněním K a/nebo stávající materiál kolejí kolejových polí. Přípojná kolejová pole délky 25m v kolejích č. 1, 2 a v koleji č. 3 jsou, stejně jako výhybky 2. generace č. 1, 2, z kolejnic E 49 na pražcích betonových s pružným upevněním (B 91S/2, bezpodkladnicové upevnění W14), aby byla zachována jednotná soustava svršku alespoň v jednom poli za výhybkou. Výhybky budou vevářeny do bezстыkové koleje.

Poloha KMDZ byla na základě projednání k přípravné dokumentaci uvedena do souladu s předpisem SŽDC S3. Nově je umístěna do přechodnice ke směrovému oblouku R = 280m, začátek KMDZ je v km 29,638 400. S tím souvisí i začátek bezстыkové koleje, ke kterému je jazyková kolejnice KMDZ přivařena.

Na základě výsledků geotechnických průzkumů pražcového podloží a změnou předpisu SŽDC S4 a vzorových listů spodku Ž 4.2 došlo ke změně rozsahu a skladby ZKPP při přechodu zemního tělesa na úrovnový přejezd v km 32,144, na propustku v km 32,185 a změněn byl také rozsah sanace spodku ve stanici. Zesílená konstrukce pražcového podloží v přechodové oblasti před a za přejezdem a KPP pod přejezdem bude sestávat ze štěrkového lože tl. 0,35m a vrstvy minerální směsi tl. 0,20m, která bude ukončena na začátku výběhu ZKPP propustku ev. km 32,185. ZKPP propustku bude provedena rovněž pod celou výhybkou č. 1, ukončení ZKPP bude probíhat v polovině mezivýhybkové vzdálenosti pod společnými pražci výhybek č. 1 a 2.

K zajištění ochrany skalního tělesa před zvětráváním a pro vyrovnání nerovností v úsecích s příkopovými zídkami „J“ bude na zemní pláni zřízena vyrovnávací vrstva tl. 100mm z propustného materiálu – štěrkodrti fr. 0/32mm.

Bylo zpřesněno zaměření skalních zářezů a násypových svahů, čímž došlo k úpravě návrhu objektů železničního spodku a odvodnění. Rozšíření drážní stezky formou gabionové zídky či přispávky bylo v několika úsecích nahrazeno konstrukcí z geobuněčných desek. Gabiony v násypu jsou nově navrženy kotvené. Drobné úpravy se týkají také zpevněných příkopů a rigolů především jejich začátků a konců.

Odvodnění:

K významnějším změnám v odvodnění železničního spodku došlo v oblasti přejezdu ev km 32,144 v ŽST Plasy a propustku/podchodu ev. km 32,185. Původně 196 m dlouhá trativodní větev od silničního mostu v km 32,000 byla zaústěna do příčné drenáže před propustkem, která byla vyvedena do šachty Š9 před stávajícím levým křídlem propustku. Do šachty navíc vstupovalo svodné potrubí od přejezdu, které rovněž odvádělo vodu z levého rigolu vedeného podél koleje v úseku od mostu k přejezdu. Na opačné straně koleje byl pravý rigol vyústěn před přejezdem do příkopu podél místní komunikace. Obdobně obě trativodní větve od km 32,280 se sklonem proti směru staničení trati byly zaústěny do příčné drenáže v km 32,188 500 za propustkem/podchodem a dále do šachty Š11 navrženou za přístupovou komunikací pro pěší naproti šachtě Š9, tedy vlevo koleje ve směru staničení. Z obou šachet Š9 a Š11 by bylo vyústění vyvedeno na okraj nepevněné přístupové komunikace.

Propustek má nezpevněné dno a slouží i jako podchod pro pěší. Pod propustkem se nachází nezaměřená dešťová kanalizace v majetku Města Plasy a další inženýrské sítě – telekomunikační kabel a kabel elektrického vedení, v blízkosti se nachází i plynovod. Vyústění šachty do stokové kanalizace pod propustkem se ukázalo jako neproveditelné, protože by si vyžádalo jednak průzkum stavu kanalizace a jednání o možném zaústění, ochranu a případné přeložky inženýrských sítí, a jednak zásah do spodní konstrukce propustku. Bylo tedy hledáno nové řešení odvodnění.

V projektu stavby je levá trativodní větev, vedená cca od mostu v km 32,000 ve směru staničení, zaústěna do šachty Š9 a celá větev je vyústěna vlevo na svah před křídlem propustku v km 32,181. Počátek svodného potrubí je na výusti lapače splavenin, do kterého zaústuje prahová vpusť z povrchu vozovky místní komunikace. Z lapače splavenin je svodné potrubí vedeno do šachty Š5, kam zaústuje i zpevněný rigol vlevo koleje a dále příčným přechodem pod kolejí do šachty Š6, kam zaústuje zpevněný rigol vpravo koleje. Svodné potrubí dále kříží místní komunikaci a v šachtě Š8 se mění jeho směr. Vyústění je navrženo do stávajícího příkopu podél silnice I/27, jež se z poloviny nachází na drážním pozemku. Oblast mezi přejezdem a propustkem je odvodněna podélným trativodem, který je vyveden vlevo na svah před propustkem. Trativodní odvodnění části stanice a zhlaví, jehož obě větve od km 32,280 (respektive 32,262), se sklonem proti směru staničení, jsou také svedeny do příčné drenáže za propustkem a vyvedeny na svah.

Sanace skalních svahů:

Na základě nového zaměření skalních svahů došlo k úpravám navrhovaných sklonů těchto svahů. Byla sjednocena šířka lavičky na 1,5m v celém úseku úpravy sklonů skalních zářezů. Vybudováním nového zpevněného příkopu a trativodu za silničním mostem nebude porušen 17m úsek skalního zářezového svahu v km 32,003 – 32,020, který je tímto ze sanace vypuštěn.

Propustky:

U trubního propustku v km 30,148 byla původně navrhovaná betonová vtoková jímka nahrazena seřiznutým vtokovým prefabrikovaným dílem, do kterého zaústuje příkopová zídka z prefabrikátů. Koryto ve svahu bude na vtoku prodlouženo a odlážděno lomovým kamenem namísto žlabových prefabrikátů TZZ 3.

V případě propustku v km 30,786 došlo oproti přípravné dokumentaci k vypuštění navrhované betonové vtokové jímky, ke zvětšení sklonu dna propustku a k prodloužení zaústění na stávající svah.

Zatrubnění propustku v km 31,205 bude provedeno s vyšším spádem dna železobetonových trub 4%. Současně bude provedeno odláždění svahu za výtokem propustku. Vtoková jímka bude zvýšena do úrovně drážní stezky zapuštěného kolejového lože.

K největším změnám oproti přípravné dokumentaci došlo u propustku v km 32,185. Základní koncepce rekonstrukce pomocí železobetonové monolitické desky s římsami nově vybetonované klenbě a s izolací z natavovaných asfaltových pásů s tvrdou ochranou z beton. Došlo ke změně šířkového uspořádání na propustku rozšířením říms pro uplatnění VMP 2,5 s rezervou 125mm a tím i k úpravám svahů a nadezdívce stávajících křídel propustku, která budou předtím sanována. Římsy budou na obou stranách prodlouženy přechodovými betonovými prefabrikáty a opatřeny zábradlím. Plovoucí deska bude vyspádována v podélném směru střechovitě v novém sklonu 3% do příčných drenáží, na kterých budou zřízeny plastové trativodní šachty. Vyústění drenáže je navrženo do svahu do odlážděného koryta provedeného za křídlem propustku. Prodloužena byla také délka přechodové oblasti ZKPP propustku v souladu s předpisem SŽDC S4 na minimální hodnotu 8,0m od okraje začátku betonové desky propustku. Vzhledem k tomu, že nedochází k obnažení celého rubu opěry propustku, není délka přechodové oblasti odvozena od výšky opěry propustku.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1.6.1. Uvolnění staveniště

Umístění plochy pro zařízení staveniště a uvolnění potřebných prostor si vybraný zhotovitel zajistí na základě projednání s ŽST Plasy a v žst Kaznějov v rámci výrobní přípravy.

V rámci harmonogramu prací a výluk se předpokládá, že budou pro zařízení staveniště využity 2 plochy v ŽST Plasy: naproti výpravní budovy na rampě u 5. staniční koleje vč. 5. koleje, a na dopravní ploše u 2. a 4. staniční koleje podél komunikace vedoucí k nádražní budově. V případě rampy u 5. koleje se jedná o dočasný zábor 1700 m² plochy pozemku p.č. 255/1 k.ú. Plasy, v případě pozemku u 2. a 4. koleje se jedná o 396 m² plochy pozemku p.č. 255/74, v žst. Kaznějov pozemek p.č. 447/1 se jedná o dočasný zábor 570 m². Všechny pozemky jsou charakteru dráha a jejich vlastníkem jsou České dráhy, a.s.

Pro potřeby zhotovitele je možné uvolnit bez dalších omezení kusou kolej č. 5. Odstavení strojů a

meziskládka materiálu na ploše u výpravní budovy bude sloužit převážně pro práce na žel. svršku a spodku ve stanici v pozdějších etapách. Projednání odstavení strojů bude součástí ROV.

B.1. 6. 2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

Po dokončení stavby nebudou využívány stávající objekty.

B.1. 6. 3. Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v ŽST Plasy – především kolej č. 5 a přilehlá rampa vč. volné skládky a dopravní plocha u 2./4. koleje před VB a 5 kolej v žst Kaznějov a přilehlé manipulační plochy.

Během výluky železničního dopravy v traťovém úseku Kaznějov – Plasy bude vyloučena doprava na železničním přejezdu v km 32,144 po celou dobu výluky. K zahájení demontážních prací železničního svršku a spodku v rámci SO 19-01 a 19-02 v úseku km 31,970 – KV výhybky č. 2 a odstranění přejezdové konstrukce v rámci SO 301 dojde v 1. etapě výluky. V místě přejezdu bude zřízena provizorní ocelová přechodová pro pěší. Demontáž provizoria se předpokládá na začátku 9. postupu 50. den výluky po dokončení hlavních prací na rekonstrukci propustku/podchodu v km 32,185 (SO 404), po 7 dnech provozu, aby byl chodcům umožněn trvalý přístup do místní části Ryplička.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

B.1. 6. 4. Způsob provedení demolice a místa skládek

Ve stavbě je uvažováno s demolicí stávajícího stavědla St. 1 v ŽST Plasy v rámci SO 601, které v současnosti již neslouží ke svému původnímu účelu. Uvnitř se nachází pouze zařízení sousedního přejezdu v km 32,144, které bude přeneseno do nového reléového domku zřízeného na základech stavědla.

Stavědlo je zděný objekt 3,5 x 4,0m a výšky 4,7m bez podsklepení na kamenné podezdívce a betonových základech. Střecha objektu je sedlová, krytina z pálených střešních tašek na dřevěném bednění, okna a dveře dřevěné. Objekt bude demolován na úroveň betonové podesty. Materiál z demolice bude vytříděn a odvezen na skládku suti a stavebního materiálu ELIOD servis Klatovy ve Zruči u Plzně (do 20 km, stavební suť, beton, dřevo), železný šrot bude odvezen do sběrný surovin (Plasy, do 5 km). V objektu se v současnosti nachází vnitřní zařízení přejezdu v km 32,144, které bude přeneseno do nového RD postaveného na základech stavědla a elektrická přípojka nn, jež bude před zahájením demolice odpojena.

V rámci dalších stavebních objektů budou prováděny v průběhu výluky postupné demontáže v souladu se zavedenými technologickými postupy, upřesněnými eventuelně v příslušných technických zprávách k provozním souborům a stavebním objektům.

Veškerý odpadový materiál bude nejprve vytříděn, buď přímo na místě stavby, nebo na meziskládce na ploše zařízení staveniště, a odvezen na určenou skládku.

Seznam uvažovaných skládek materiálu, kód příslušného odpadu dle a dojezdová vzdálenost od místa stavby je uveden v tabulce:

Název a místo skládky	Dojezdová vzdálenost	Katalogové číslo	Kateg.	Název odpadu
OMGD, s.r.o., Kaznějov	15 km	17 05 04	O	čistá výkopová zemina - odkop
		17 05 04	O	kamenná suť
ELIOD servis, s.r.o. Zruč u Plzně	20 km	07 02 99	O	pryžové podložky
		17 01 01	O	beton z demolice objektů, základů TV
		17 01 01	O	žel. pražce betonové
		17 02 01		dřevo po stavebním použití, z demolice
		17 01 02-03	O	stavební a demoliční suť (cihly, tašky, keramika)
		17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu
		17 02 03	O	PE podložky
		17 05 08	O	štěrk z kolejíště - svršek
Flora Břasy	35 km	02 01 03	O	smýcené stromy a keře, křoviny,

				traviny
		02 01 03	O	pařezy
		17 05 07	N	lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)
RUMPOLD-R Rokycany, s.r.o.	50 km	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné
Sběrna odpadů Plasy	5 km	17 04 05	O	žel. šrot - konstr., stožáry, kolej

B.1. 6. 5. Likvidace porostů

Stavba bude prováděna na pozemcích v majetku nebo správě SŽDC, s.o., ČD, a.s. a při rekonstrukci přejezdu a odvodnění i na pozemcích Města Plasy a ŘSD ČR, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha, ostatní komunikace resp. silnice. Nová společná kabelová trasa v trati je vedena v úsecích mimo drážní těleso především ve stávající trase kabelů DOZZ a SSZT, která zasahuje i na mimodrážní pozemky SŽDC, s.o. a ČD, a.s., vzniklé dělením původního drážního pozemku v rámci majetkoprávního vypořádání mezi těmito dvěma společnostmi. Odstranění a vykácení dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno v nutném rozsahu stanoveném Dendrologickým průzkumem z roku 2004 v rámci zemních prací na železničním spodku. Jedná se převážně o náletové porosty dřevin, které jsou adekvátní danému prostředí a existenci pod vlivem železniční trati. Z charakteristiky jednotlivých lokalit a dřevin vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom. Rovněž při přípravě prostoru pro zařízení staveniště budou mezi dopravní zpevněnou plochou a kolejištěm vykáceny náletové křoviny a traviny.

Dále budou vykáceny stromy v žst. Plasy v místě propustku v km 32,185.

Po ukončení zemních prací budou násypové a zářezové svahy dotčené stavbou opatřeny vegetační ochranou, tj. rozprostřením ornice a osetím travním porostem podle vzorových listů SŽDC Ž 5.11. Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 6. 6. Likvidace škodlivých odpadů

Veškeré odpady, které stavba vyprodukuje, vzniknou v průběhu provádění stavby. Vyjma sypkého materiálu se jedná zejména o betonové a dřevěné železniční pražce, kovové části železničního svršku, osvětlovací stožár, zbytky kabelů, beton a dřevo z demolice a další. Veškeré odpady pochází ze stávajících konstrukcí a vybavení železniční trati a části místní komunikace. Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další odpady vznikat nebudou. Vyjma dřevěných pražců a části železničního štěrku pod výhybkami v ŽST Plasy je veškerý odpad zařazen do kategorie O – obyčejný odpad. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na určené složiště, na deponie nebo skládky, kovový odpad do výkupu. Nebezpečný odpad bude odvážen na skládku nebezpečného materiálu – v případě kontaminovaného štěrku na skládku Flora Břasy (vzdálenost do 35 km), likvidace dřevěných pražců proběhne na skládce RUMPOLD-R Rokycany, s.r.o.

Podrobný rozbor odpadů včetně kategorizace a způsobu likvidace jsou uvedeny v části B.3.1.3 Odpadové hospodářství.

B.1. 6. 7. Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů

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.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů, bližší podrobnosti rovněž v části B.1.3 Ochranná pásma.

Ve stavbě se žádná nová ochranná pásma nenavrhují.

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.

Z charakteristiky jednotlivých lokalit a dřevin vyplývá, že stavbou nebude přímo zasažena žádná chráněná lokalita ani chráněný strom.

B.1. 6. 8. Přeložky podzemních a nadzemních vedení

Přeložky podzemních a nadzemních vedení resp. jejich ochranu jsou předmětem provozních souborů 08-01, 08-02, 09-01, 09-02, 09-03, 09-04 (sdělovací a zabezpečovací zařízení) a stavebních objektů 59-01, 59-02 (silnoproudá zařízení).

Do doby zahájení stavby není zapotřebí provádět jakékoliv přeložky stávajících inženýrských sítí či změny jejich tras. Vlastní stavba, resp. práce na žel. svršku a spodku s výraznými zásahy do stávající trasy sdělovacího kabelu SŽDC, s.o., TUDC vyvolá potřebu přeložky tohoto kabelového vedení do nové trasy. S tím souvisí i přeložky zabezpečovacího kabelu DOZZ a kabelů k prvkům zabezpečovacího zařízení, které budou v trati přeloženy do společné trasy s kabelem ČD, a.s. Ačkoli budou souběžné kabelové trasy (ČD, a.s., SŽDC DOZZ a SSZT) překládány v celé délce stavby, bylo rozhodnuto, že stávající sdělovací kabel ČD, a.s. typu TCEPKPFLEY 5x4x0,8 musí být v době stavby funkční v celém rozsahu až do přepojení a zprovoznění nového hybridního kabelu DOZZ. Proto je před zahájením zemních prací nezbytně nutné provést zejména ochranu kabelu ČD, a.s. před případným poškozením a je nutné jeho trasu přesně vytýčit. Výkopové práce v blízkosti tras kabelů musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

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

V situaci stavby jsou zakresleny veškeré inženýrské sítě, které byly zaměřeny a zjištěny na základě vyjádření správců při zpracování projektu stavby. Poloha těchto sítí je orientačně zakreslena v situaci, podélném profilu a příčných řezech, trasa kabelu DOZZ realizovaná v rámci akce „DOZZ Plzeň – Žatec, 2.část“ byla převzata ze zaměření skutečného provedení. V trase kabelu DOZZ jsou umístěny rovněž zabezpečovací kabely SZZ, TZZ a PZZ.

Před realizací stavby je nutné přesné vytýčení sítí příslušnými správci a nezbytný dozor těchto správců při provádění stavebních prací v jejich blízkosti. U inženýrských sítí podcházejících železniční trať kolmo je nutné prověřit hloubku uložení chrániček s ohledem na navržený způsob odvodnění.

B.1. 6. 9. Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v ŽST Plasy – především kolej č. 5 a přilehlá rampa vč. volné skládky a dopravní plocha u 2./4. koleje před VB a v ŽST Kaznějov kolej č.5 a přilehlá manipulační plocha.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a náradí.

Umístění plochy pro zařízení staveniště a uvolnění potřebných prostor si vybraný zhotovitel zajistí na základě projednání žst. Plasy a v žst Kaznějov v rámci výrobní přípravy.

Projednání odstavení strojů bude součástí zpracování ROV.

B.1. 6. 10. Výluka dopravy a jiná omezení

Výluky kolejí:

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

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

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

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

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

bude železniční doprava organizována bez omezení.

K obratu souprav vlaků může docházet jak v ŽST Kaznějov, v ŽST Plasy budou všechny koleje během výluky ukončeny jako kusé. V Kaznějově lze soupravy objíždět nebo vytahovat až k označníku směr Plasy bez omezení.

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

- 5. kolej bude obsazena mechanizací zhotovitele stavby,
- 3. kolej bude ukončena kuse, sjíždná bude z mladotického zhlaví,
- 1. a 2. kolej, u kterých se nachází nástupiště, budou ukončeny kuse a budou sjíždné pouze z mladotického zhlaví.
- V případě, že nebude možné zajistit řazení vlaků formou motorových jednotek, samostatných motorových vozů či souprav s lokomotivami na obou koncích, bude nutné prodloužit náhradní autobusovou dopravu již do ŽST Mladotice.
- Vzhledem k požadavkům bude náhradní autobusová doprava vedena až do ŽST Mladotice
- sjízdnost, parametry a zabezpečení kusých kolejí č. 4. a 6. se nemění,
- koleje č. 1, 2, 3 a 5 budou mít zkrácenou užitečnou délku, ta však bude vzhledem k délce vlaků osobní dopravy pro tyto potřeby dostačující.

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

- 5. kolej bude obsazena mechanizací zhotovitele stavby
- Ostatní provoz nebude jinak omezen, koleje budou sjíždné pouze z mladotického zhlaví, v žst. Plasy nebude možné docházet k obratu souprav

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

Uzavírky komunikací a přístupových cest:

Uzavírka železničního přejezdu v km 32,144 potrvá po celou dobu výluky. V rámci jednodenní 1. etapy, která začíná 8. dnem výluky traťové koleje, bude demontován stávající živičný kryt vozovky na přejezdu a snesen kolejový rošt. Bude zřízena provizorní ocelová přechodová konstrukce pro pěší, která bude využívána chodci náhradou za uzavření sousedního podchodu/propustku v km 32,185 v době jeho rekonstrukce. Hlavní práce na podchodu/propustku, který leží na trase staveništní dopravy, si vyžádají rovněž její odklon.

Samotná uzavírka přejezdu, při které budou prováděny práce na železničním svršku, spodku, vozovce a odvodnění, potrvá v následujících 4 dnech v rámci 9. etapy (50. – 54. den výluky včetně). Objížděná trasa pro silniční vozidla během výluky přejezdu je vedena z místní části Ryplíčka po komunikaci „K letišti“ a napojení na komunikaci I/27.

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

Informace k organizaci železniční a náhradní autobusové dopravy během výluky jsou předmětem částí B.8 Dopravní opatření a F. Organizace výstavby.

B.1.6.11. Omezení v dodávce energií

Během provádění stavby ani po jejím dokončení není zapotřebí provádět jakékoliv omezení dodávky energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Ve stavbě dochází k dočasnému záboru části pozemků p.č. 255/1 a 255/74, 447/1 ve vlastnictví Českých drah a.s., na němž budou zřízeny plochy pro zařízení staveniště a odstavení kolejové mechanizace. Plochy pro zařízení staveniště se nachází v oblasti rampy u 5. koleje (pozemek p.č. 255/1) a na straně výpravní budovy na zpevněné ploše v blízkosti rampy (na pozemku p.č. 255/74), v žst Kaznějov (p.č. 447/1). Mechanizací zhotovitele bude obsazena staniční kolej č. 5 popřípadě č.6 v ŽST. Kaznějov.

Dále dochází k trvalému záboru cca 96m² pozemku p.č. 467/2 ve vlastnictví Města Plasy v blízkosti přejezdu v km 32,144, kde se nachází počátek svodného potrubí z nově navrženého lapače splavenin do šachty. Tato část pozemku bude převedena do vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o. Rovněž přejde do vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o. část pozemku p.č. 255/1 (cca 11 340m²) ve vlastnictví Českých drah, a.s., na němž bude prováděna stavba.

Jelikož pozemek dráhy p.č. 255/72 (délky 48m a šířky max.1,4m, celkem 32m²), nacházející se mezi drážním pozemkem p.č. 255/1 v majetku ČD, a.s., na němž bude prováděna stavba, a pozemkem p.č. 182/126 ve vlastnictví Města Plasy, na němž je vedena účelová komunikace k nádraží, je rovněž ve vlastnictví Českých drah, a.s., je navrženo i převedení tohoto pozemku do vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o. Navrhuje se, aby pozemky přešly do vlastnictví České republiky / SŽDC, s.o. byly začleněny do pozemku p.č. 255/89, jež v současnosti hraničí s pozemkem p.č. 255/1 v km 32,156.

Mimo výše uvedených pozemků zasahuje stavba dále v níže uvedených případech:

- Kabelová trasa vedená v rámci PS 08-01 a PS 08-02 zasahuje cca v km 31,400 – 31,500 trati vlevo ve směru staničení na pozemky p.č. 255/85 (ČR/SŽDC, s.o. , trvalý travní porost). Kabelová trasa je zde vedena v nové trase.
- Odláždění dna a protilehlého svahu nezpevněného silničního příkopu v místě výtoku svodného potrubí (žkm 32,145, vpravo ve směru staničení) zasahuje na pozemek p.č. 465/4 (ČR/ŘSD ČR, silnice). Plocha odláždění na tomto pozemku je cca 1 m². Hranice pozemků je vedena dnem příkopu.

Podrobný výpis údajů z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část geodetické části dokumentace.

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.1.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích v majetku nebo správě SŽDC, s.o., ČD, a.s. a Města Plasy, které leží v Plzeňském kraji, okres Plzeň-sever. Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část Geodetické části dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

B.1.10 Úspora energie a ochrana tepla

Neobsazeno.

B.1.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Neobsazeno.

B.1.12 Ochrana obyvatelstva

Neobsazeno.

B.1.13 Bezbariérové užívání

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

V průběhu výstavby bude nejprve 14. den výluky traťové koleje uzavřen podchod/propustek včetně obou přístupových cest pro pěší. Doba trvání hlavních prací na propustku nepřesáhne 60 dní. Během této doby budou chodci využívat sousední úroňový přejezd v km 32,144 po provizorní ocelové konstrukci pro pěší. Po dokončení uzavírky podchodu budou na něm probíhat ještě dokončovací práce takového charakteru, které neomezí pohyb chodců.

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

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

B.1.14 Odolnost a zabezpečení stavby

B.1. 14. 1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení. Budování nástupních ploch pro vedení hasebního zásahu se s ohledem na charakter objektů nepožaduje.

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 některých dřevěných prachů stávajícího svršku je z kameniva či betonu. Kryt vozovky na přejezdu v km 32,144 sestává z asfaltového betonu střednězrnného, který je za běžných provozních podmínek nehořlavým materiálem. Také materiál pryžových panelů je z nehořlavých látek.

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.1. 14. 2. Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC, ČD, 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.601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích v aktuálním znění.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Kromě citovaných vyhlášek jsou dále povinni řídit se ustanoveními Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. v platném znění a vyhlášky MMR č. 183/2006 Sb., která se ustanoveními některá ustanovení stavebního zákona, kde jsou uvedeny základní požadavky na způsob zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení pro výstavbu a budoucí provoz. Upozorněním projektanta na základní požadavky BOZ se zřetelem na předmětnou stavbu se zhotovitel stavby a budoucí provozovatel objektu nezbavují povinnosti respektovat veškeré stavbou dotčené předpisy v plném znění.

Veškeré práce musí být prováděny i za dodržení všech bezpečnostních předpisů –Zákon č. 309/2006 Sb. (upravuje požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy), nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

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 50/1978 Sb. O odborné způsobilosti z elektrotechniky v platném znění.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka železnice.

B.1. 14. 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.1. 14. 4. Z hlediska protipovodňové ochrany

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

B.1.15 Energetické výpočty

Neobsazeno – nejedná se o stavbu na elektrizované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění elektrické energie pro svůj provoz.

B.1.16 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana zařízení je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami a hydroizolacemi.

Součástí železničního svršku, koleje a upevnění, se nijak zvlášť proti korozi nechrání, pouze se provede naolejování šroubů a matic a namazání upevňovačů.

Ochrana objektů před účinky koroze způsobené bludnými proudy není řešena, realizovaná stavba se nachází na neelektrizované trati v dostatečné vzdálenosti od styku stejnosměrné a nezávislé trakce a v místech bez silných stejnosměrných zdrojů (MHD), tedy v prostředí bez negativního ovlivňování objektů bludnými proudy.

V září 2012

Vypracoval: Ing. Karel Ogoun

aktualizoval

V říjnu 2013

Vypracoval: Bc. Oldřich Hřib