
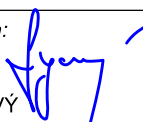
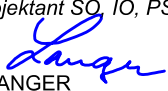

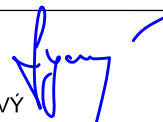


Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

<b>Objednatel:</b>  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
--	---

<b>Generální projektant:</b> 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> ING. PAVEL LANGER  <b>Garant profese:</b> -
---	--	---

<b>Středisko:</b> <b>ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ</b>			
<b>Vedoucí střediska:</b>  ING. JIŘÍ SYROVÝ	<b>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</b>  ING. PAVEL LANGER	<b>Vypracoval:</b>  ING. PAVEL LANGER	<b>Kontroloval:</b>  ING. JIŘÍ SYROVÝ

<b>Název akce:</b> <b>OPTIMALIZACE TRATI PLZEŇ - STŘÍBRO</b> <b>SANACE LOKALITY "MYSLINKA"</b>	<b>Číslo smlouvy:</b> -
	<b>Projektový stupeň:</b> PROJEKT
<b>Část:</b> PRŮVODNÍ ZPRÁVA	<b>Datum:</b> 08 / 2014
	<b>Číslo části:</b> A

# **A. Průvodní zpráva**

**Stavba : Optimalizace trati Plzeň – Stříbro**  
**Sanace lokality „Myslinka“**

**Stupeň dokumentace : Projekt stavby**

## **Obsah :**

1. Identifikační údaje
2. Základní údaje o stavbě
3. Přehled výchozích podkladů
4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu
6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ
7. Přehled vlastníků případně správců hmotných investičních prostředků
8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby
9. Členění projektové dokumentace
10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů
11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
12. Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

# **1. Identifikační údaje**

**Název stavby :**

Optimalizace trati Plzeň – Stříbro  
Sanace lokality „Myslinka“

**Stupeň dokumentace :**

Projekt stavby (dokumentace pro stavební povolení)

**Objednatel :**

Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 70994234  
DIČ: CZ 70994234

**- zastoupený:**

Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

**Zhotovitel dokumentace :**

SUDOP Praha a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
IČ: 25793349  
DIČ: CZ 25739943

Číslo zakázky :

Odpovědný projektant stavby: **Ing. Pavel Langer**

Dokumentace projektu stavby 1.etapy byla dokončena k datu 02/2012  
2.etapy byla dokončena k datu 05/2012

K termínu odevzdání k 31.8.2014 bylo převzato technického řešení PS,SO z dokumentace 1. a 2.etapy stavby zpracované v roce 2012. Souhrnné části obou etap byly spojeny do společných příloh.

**Charakteristika a účel stavby :**

Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace

**Místo stavby :**

Železniční trať v Plzeň - Cheb  
Km 360,550 – 360,670, železniční most v km 360,592

**Kraj :**

Plzeňský

**Katastrální území :**

Kozolupy

Stavba Optimalizace trati Plzeň – Stříbro, sanace lokality „Myslinka“ řeší odstranění trvale probíhajících deformací v lokalitě rozšíření stávajícího náspu a rozšíření mostního objektu v km 360,592 provedené v rámci stavby „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ v letech 2006 - 2007.

Jedná se tedy o sanaci dnešních konstrukcí beze změny dispozičního uspořádání. Z toho plyne, že stavbou nedochází ke změně vlastnických vztahů k sanovaným stavbám ani pozemkům pod nimi. Nedochází ke změně napojení stavby na dopravní infrastrukturu.

Pro zpracování dokumentace byly provedeny potřebné průzkumy a měření. Technické řešení stavebních úprav vychází z podrobného geodetického zaměření celé stavby. Úpravy železničního spodku a mostního objektu jsou navrženy na základě podrobného geotechnického průzkumu.

Technické řešení bylo v průběhu zpracování dokumentace průběžně projednáno na profesních poradách. Přípomínky a požadavky vznesené při projednávání dokumentace byly vysvětleny či zapracovány.

S ohledem na charakter stavby – sanace stávajících staveb v jejich stávající poloze – nedochází ke střetu s požadavky územně plánovacích dokumentací.

Stavba svou náplní řeší komplexně úpravy všech potřebných staveb a zařízení potřebných k řádnému a bezpečnému provozování železniční trati. Splnění těchto požadavků není podmíněno existencí souvisejících nebo podmiňujících investic.

Termíny realizace stavby budou stanoveny dodatečně na základě stavu připravenosti celé akce.

## **2. Základní údaje o stavbě**

### **Umístění stavby :**

Stavba se nachází v km 360,550 – 360,670 železniční trati Plzeň – Cheb. Zahrnuje sanaci dnešního zemního tělesa násypu a sanaci stávajícího železničního mostu.

Z hlediska územního se stavba nachází v obci Kozolupy, katastrální území Kozolupy a Bdeněves.

### **Stručný popis stavby – stávající stav :**

Realizace rozšíření násypu proběhla v období podzim 2006 až konec února 2007. Po uvedení železniční trati do provozu se začaly projevovat deformace směrové a výškové, přičemž jejich nárůst byl zpočátku (po dobu asi 3 let) relativně malý. K výraznému nárůstu deformací došlo v období jara 2010 a probíhají dodnes. Toto vedlo k rozhodnutí o instalaci měřických bodů a zřízení pravidelného monitoringu. Deformace jsou pravidelně sledovány na měřících bodech umístěných na svahu přísypu, na novém mostě a na koleji. Lze konstatovat, že výsledky tohoto monitoringu dostatečně charakterizují časový průběh přetvoření přisypaného svahu násypu a železničního mostu. Z výsledků měření a jejich časového průběhu vyplývají tyto skutečnosti:

- sedání bodů a polohové odchylky nejsou ustálené,
- most (jeho nosná konstrukce) se deformuje ve směru působícího zemního tlaku = jižním směrem, deformace ve směru kolmém jsou nepatrné,
- sedání římsy mostu odpovídá jednak částečnému sedání základů, jednak pootočení mostu jižním směrem,
- polohové deformace příslušných bodů ve vrcholech vyšších dilatačních úseků obou křídel mostu rovněž zcela odpovídají směru zatížení zemním tlakem,
- v souvislosti s deformacemi svahu přísypu dochází k poklesu kolejí, od doby uvedení do provozu již proběhlo několik výškových vyrovnání kolejí,
- z měření vyplývá, že nárůst deformací se zpomaluje, není však ustálen,
- z hlediska zajištění bezpečnosti provozu byl v daném úseku vyloučen provoz v koleji č.1

Mimo výše uvedené geodetické měření byl proveden podrobný geotechnický průzkum celé lokality, byly provedeny jak vrtné práce, tak geofyzikální metody. Geotechnickým průzkumem

byla zjištěna a následně ověřena oslabená vrstva na styku stávajícího zemního tělesa násypu a nového přísypu, tato vrstva vykazuje výrazně zvýšenou vlhkost a plasticitu.

Všechny tyto zjištěné skutečnosti a jejich prognóza vedly nakonec k rozhodnutí o nutnosti sanace svahu železničního násypu v rozsahu km 360,550 – 360,670, tj. v délce cca 120 m a to včetně mostního objektu v km 360,592.

### **Stručný popis stavby – navrhovaný stav :**

Sanace celé lokality bude spočívat v odtěžení příslušné části přísypu včetně oslabené vrstvy na styku s původním náspem, následně bude sanována přístavba a část stávajícího železničního mostu a nakonec bude zemní těleso dosypáno zpět novým násypem vyztuženým geomříží.

Z hlediska realizace bude sanace lokality rozdělena do dvou etap:

1. etapa = uvolnění staveniště a vytvoření podmínek pro realizaci sanačních prací
2. etapa = vlastní sanace zemního tělesa a železničního mostu

#### **1.etapa:**

V rámci 1.etapy jsou navrženy následující stavební práce, jsou uvedeny v chronologickém pořadí:

- realizace kotevních prvků (pilot) záporové stěny vpravo od koleje č.2
- přeložení kabelů (z prostoru vlevo od koleje č.1) zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do definitivní polohy vpravo od koleje č.2 (mezi TV a kotevní prvky záporové stěny)
- provizorní přeložení kabelů osvětlení (z prostoru vlevo od koleje č.1) do polohy vpravo od koleje č.2. Demontáž kabelů EOv a DOÚO uložených podél koleje č.1 bez náhrady, po dobu sanačních prací nebudou funkční
- zrušení troleje v prostoru staveniště a demontáž sanací dotčených podpěr trakčního vedení
- odstranění železničního svršku v koleji č.1 v úseku od výhybky č.9 do km 360,670
- realizace záporového pažení mezi kolejí č.1 a 2, odkop zeminy v prostoru koleje č. 1 do hloubky 1,0 m, zajištění stability výkopu pomocí táhel mezi záporovou stěnou a kotevními prvky vpravo koleje č.2

Po ukončení 1.etapy bude uvolněno staveniště pro vlastní sanaci zemního tělesa a železničního mostu. Po dobu realizace 1.etapy bude provoz v místě stavebních prací veden po koleji č.2. V železniční stanici Kozolupy bude vlaková cesta ve staničních kolejích č.1 a 3 ukončena v místě odjezdových návěstidel L1 a L3. Na realizaci zápor (vrtání a osazení) se předpokládá omezení provozu v koleji č.2 po dobu 71 dnů na cca 6 hodin v nočním čase.

Výše uvedené činnosti budou realizovány na stávajícím tělese dráhy a svým rozsahem nevyžadují stavební povolení.

1.etapu realizace stavby řeší následující PS, SO:

PS 43-21-01 ŽST Kozolupy, SZZ

PS 43-22-01 ŽST Kozolupy, místní kabelizace

PS 50-22-01 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, traťový kabel

PS 50-22-02 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, dálkový optický kabel

SO 43-33-01,02 ŽST Kozolupy, železniční spodek a svršek, 1.etapa

SO 43-35-01 ŽST Kozolupy, trakční vedení, 1.etapa

SO 43-35-11 ŽST Kozolupy, ukolejnění vodivých konstrukcí, 1.etapa

SO 43-36-02 ŽST Kozolupy, úprava rozvodů nn a osvětlení

SO 43-36-03 ŽST Kozolupy, úprava DOÚO

SO 43-36-04 ŽST Kozolupy, EOv

SO 43-38-03 Železniční most v ev.km 360,592, 1.etapa

## **2.etapa:**

V rámci 2.etapy jsou navrženy následující stavební práce, jsou uvedeny v chronologickém pořadí:

- postupné odtěžení zemního tělesa (přísypu a oslabené vrstvy původního náspu) při postupném doplňování prvků záporové stěny
- sanace nové konstrukce mostu a stávajícího mostního objektu
- výstavba nového zemního tělesa vyztuženého geomříží, postupná realizace základů TV, uložení přebytečného materiálu do zatěžovací lavice
- zřízení kabelové trasy pro silnoproudé rozvody (osvětlení, EOVS a DOÚO) podél koleje č.1
- zřízení železničního svršku v koleji č.1 v úseku od výhybky č.9 do km 360,670
- montáž trakčních podpěr a trolejového vedení
- uvedení koleje č.1 do provozu

Po celou dobu realizace 2.etapy bude provoz v místě stavebních prací veden po koleji č.2. V železniční stanici Kozolupy bude vlaková cesta ve staničních kolejích č.1 a 3 ukončena v místě odjezdových návěstidel L1 a L3.

2.etapu realizace stavby řeší následující SO:

SO 43-33-01,02 ŽST Kozolupy, železniční spodek a svršek, 2.etapa

SO 43-35-01 ŽST Kozolupy, trakční vedení, 2.etapa

SO 43-35-11 ŽST Kozolupy, ukolejnění vodivých konstrukcí, 2.etapa

SO 43-38-03 Železniční most v ev.km 360,592, 2.etapa

SO 47-32-51 Kozolupy – Pňovany, dopravní opatření

## **Základní technické a projektované parametry**

Realizací sanačních opatření nedojde ke změně technických a projektovaných parametrů oproti současnému stavu.

### **Charakteristika území dotčeného stavbou :**

Z hlediska navržených stavebních úprav jsou dopady stavby na území naprosto minimální. Sanovány budou stavby trvale ležící na pozemku SŽDC s.o., pro plochy zařízení staveniště budou využity pozemky přiléhající ke stavbě.

Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části dokumentace I.Geodetická část, příloha Majetkoprávní část

### **Požadavky na realizaci stavby :**

#### Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizaci stavby :

Realizace stavby bude probíhat v neobydlené části obce, nehrozí tedy překročení hluková zátěž vyvolaná stavbou přesahující hygienicky stanovené limity.

#### Nároky na přepravní trasy :

Ve stavbě jsou stanoveny odvozní trasy a je navržen odvoz zeminy při zemních pracích na tělese železničního spodku a na sanaci mostního objektu. Přehledně jsou zpracovány v části dokumentace F. Organizace výstavby. Tyto trasy byly kladně projednány s orgány místní samosprávy. V případě jejich modifikace dodavatelem, ať už z jakéhokoliv důvodu, je nutné je opětovně projednat.

#### Podmínky vyplývající ze stavebního povolení :

Podmínky které vyplývají ze stavebního povolení je nutné při realizaci stavby dodržet.

### Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby :

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v Projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

### **Požadavky na zpracování realizační dokumentace :**

V souladu s přílohou č.2 směrnice GŘ SŽDC s.o. č.11/2006 je dokumentace PS zabezpečovacího a sdělovacího zařízení zpracována v rozsahu Projektového souhrnného řešení (PSŘ). Dopracování formou DPSŘ bude provedeno zhotovitelem stavby.

Dokumentace SO 34-38-03 Železniční most v ev.km 360,592 vyprojektovaná pro 2. etapu ve stupni Projektové souhrnné řešení (PSŘ) ve smyslu Směrnice GŘ SŽDC s. o. č. 11/2006 a bude zhotovitelem stavby dopracována do stupně realizační dokumentace stavby - Projekt tzn. dopracování Projektové souhrnné řešení (DPSŘ) ve smyslu Směrnice GŘ SŽDC s. o. č. 11/2006 Příloha 4 (změna č. 1). Veškeré změny oproti PSŘ musí být odsouhlaseny odpovědným projektantem objektu a schváleny objednatelem.

Na základě této realizační dokumentace ve stupni Projekt bude zpracována dokumentace zhotovitele (výrobní a montážní) v souladu s příslušnými předpisy (TKP SSD apod.),

Pro jednotlivé stavební operace bude zhotovitelem zpracován příslušný technologický předpis provádění. Zejména se jedná o tyto technologické předpisy:

- TP pažicích konstrukcí (zápory, zemní kotvy apod.)
- TP hlubinné založení spodní stavby - trysková injektáž
- TP kotvení příčle rámu (předpínání kotev, vrtání chrániček kotev, mikropiloty)
- TP sanačních prací zemních prací kamenného zdiva
- TP betonáže smykové zarážky/kotevní desky
- TP mostních závěrů/dilatačních spar
- TP provádění vodotěsných izolací

Před zahájením stavebních prací jsou TP požadovány k odsouhlasení objednatelem a odpovědným projektantem SO.

### **Požadavky na doplňující průzkumné práce**

Pro zpracování DPSŘ stavebního objektu SO 34-38-03 Železniční most v ev.km 360,592 je nutné zajistit následující průzkumné práce:

#### **Část 300 - Sanace ŽB mostní konstrukce**

Pro upřesnění skutečného provedení mostní konstrukce (část 300) je nutné provést tyto doplňující průzkumné práce.

1. geodetické zaměření sanovaného objektu pro stanovení skutečné polohy a rozměrů,
2. diagnostika polohy vložek výztuže křídel a rámové příčle (prováděno bude průběžně dle postupu sanačních tak, aby dodatečná vrtání pro kotvy nepoškodila stávající výztuž rámu a křídel),

#### **Část 400 - Sanace klenbové mostní konstrukce**

Pro stanovení rozsahu sanace klenbové části (část 400) je nutné provést tyto doplňující průzkumné práce.

1. geodetické zaměření pravého portálu klenbového mostu vč. terénu v okolí (cca 15 m na každou stranu) pro návrh kotevního bloku,
2. očištění vnitřního tubusu klenbové části (např. tlakovou vodou s příměsí abraziva),
3. pasportizace rozsahu trhlin v kamenném zdivu klenbového mostu (podrobná dokumentace rozsahu poškození pro stanovení technologie sanace). Pasportizace bude provedena do rozvinutého pohledu povrchu tubusů a portálů klenbového mostu,

4. ověření tloušťky klenbového zdiva ( 3 x vrt v každém tubusu - celkem 6 dia vrtů (celkové délky cca 8 m)

### **3. Přehled výchozích podkladů**

#### **Členění stavby na stavební objekty :**

Číslování stavebních objektů (SO) je převzato z dokumentace projektu stavby „Optimalizace trati Plzeň - Stříbro“ z roku 2005.

- PS 43-21-01 ŽST Kozolupy, SZZ
- PS 43-22-01 ŽST Kozolupy, místní kabelizace
- PS 50-22-01 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, traťový kabel
- PS 50-22-02 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, dálkový optický kabel
- SO 43-33-01 ŽST Kozolupy, železniční spodek
- SO 43-33-02 ŽST Kozolupy, železniční svršek
- SO 43-35-01 ŽST Kozolupy, trakční vedení
- SO 43-35-11 ŽST Kozolupy, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 43-36-02 ŽST Kozolupy, úprava rozvodů nn a osvětlení
- SO 43-36-03 ŽST Kozolupy, úprava DOÚO
- SO 43-36-04 ŽST Kozolupy, EOVS
- SO 43-38-03 Železniční most v ev.km 360,592
- SO 47-32-51 Kozolupy – Pňovany, dopravní opatření

#### **Změny v objektové skladbě**

Z dokumentace projektu stavby „Optimalizace trati Plzeň - Stříbro“ z roku 2005 byly převzaty jen ty stavební objekty, jichž se týká sanace lokality.

#### **Geotechnické podklady :**

- Doplňkový inženýrskogeologický průzkumu, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 08/2012
- Závěrečná zpráva Myslinka – most SO 43-38-03 – GT posouzení, část: Geotechnický průzkum, ARCADIS Geotechnika, a.s., České Budějovice, 10/2010

#### **Geodetické podklady :**

- Geodetické zaměření lokality Myslinka, zpracovalo SŽG Praha v 02/2012

#### **Ostatní použité podklady :**

- Optimalizace trati Plzeň – Stříbro, Sanace lokality „Myslinka“ - 1.etapa, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 02/2012
- Závěrečná zpráva Myslinka – most SO 43-38-03 – GT posouzení, část 2: GT výpočty a stanovení příčin problémů spojených se sdruženým objektem železničního násypu/kamenného objektu/betonového rámu, ARCADIS Geotechnika, a.s., Praha, 11/2010
- Monitoring železničního mostu na trati 0203 v km 360,592, průběžné měření ve 14 denním intervalu, zajišťuje SŽG Praha
- Optimalizace trati Plzeň (mimo) – Stříbro (mimo), SO 43-38-03, železniční most v km 360,592, geotechnický a stavebnětechnický průzkum, Geo Tec GS, a.s., Praha 10, 09/2004,
- Optimalizace trati Plzeň – Stříbro, SO 43-33-01 ŽST Kozolupy, SO 43-33-02, železniční spodek, ŽST Kozolupy, železniční svršek, SUDOP Praha, a.s., 02/2005
- Znalecký posudek založení mostu SO 43-38-03, Optimalizace trati Plzeň – Stříbro, Masopust, 09/2011
- Myslinka – most SO 43-38-03, Posouzení stability a deformace levého svahu v km 360,612, Geo Tec GS, a.s. Praha 10, 09/2011



## **4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění :**

### **Zhodnocení dosavadního technického stavu :**

V současném stavu jsou jednotlivé stavby a zařízení v uvedené lokalitě ve stavu po ukončení stavby „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“. Proto popis technického stavu odpovídá projektovaným parametrům.

Projekt „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ je součástí výstavby třetího tranzitního železničního koridoru Cheb – Plzeň – Praha a týkal se úseku km 351,425 (Plzeň Jižní Předměstí) až km 381,485 (ŽST Stříbro). Účelem bylo zejména zajištění zvýšené rychlosti na hlavních kolejích pro klasické soupravy i soupravy s naklápačskou technikou a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC. Za železniční stanicí Kozolupy ve směru na Cheb byla původní trať jednokolejná a v souvislosti s plánovaným zdvojkolejněním bylo třeba v určitých úsecích rozšířit stávající zemní těleso. To nastalo zejména v úseku km (cca) 360,570 – 360,670, kde v souvislosti s nutným rozšířením stávajícího mostu v km 360,592 bylo nutné zřídit přísyp ke stávajícímu násypu, jehož výška nad terénem (na kótě cca 333,0 m n.m.) je kolem 20,0 m (povrch pláně je na 353,40 m n.m.), obr.1, 2, 3. Navrženo bylo rozšíření železničního násypu vlevo ve směru staničení asi o 4,5 m. Pod násypem je stávající most z r.1870 sestávající ze dvou paralelních polokruhových kamenných kleneb světlé šířky 8,0 m a výšky ve vrcholu cca 5,7 m, šířka mírně šikmého mostu (87°) byla 45,4 m. Stávající most je založen plošně na základových pasech v hloubce kolem 6,5 m pod terénem. Východní klenbou prochází silnice II/280, západní klenbou pak Myslinský potok. Tento most byl rovněž rozšířen a to pomocí úzkého žb. rámového mostu o rozpětí 16,7 m se svislými stojkami tl. 1,20 m a šířky 4,10 m, resp. 3,25 m (v ose příslušné stojky), výška přemostění je v ose mostu cca 6,80 m nad terénem. Mostovka je tvořena žeb. deskou s náběhy tl. 0,9 m, resp. 1,20 m, která je částečně položena na klenbě stávajícího přemostění, není s ní však konstrukčně provázána. Tato deska je v lici ukončena závěrnou zídou výšky 2,22 m, tl. cca 0,8 m, jež je ve třetinách rozpětí svisle 2x dilatována. Tato závěrná zídka zadržuje nově vybudovaný násyp v jeho patě. Obě mostní opěry pokračují mohutnými šikmými křídly, jež jsou složeny ze dvou vzájemně oddilatovaných částí, vyšší křídla navazující na opěry jsou od nich rovněž oddilatována. Křídla mají charakter L zdi se základovou deskou tl. 1,2 m se zadním ozubem výšky 0,8 m, líc křídel je šikmý ve sklonu 10:1, tl. zdi je proměnná. Na opěry navazující dilatační úseky křídel mají délku 7,3 m a proměnnou výšku 9,6 – 5,7 m, koncové úseky křídel mají délku 7,0 m a proměnnou výšku 5,7 – 2,0 m. Bylo navrženo hlubinné založení nového mostu vč. křídel a to na vrtaných pilotách prof.880 mm délky 5,0 m (opěry), resp. 6,0 m (křídla).

### **Využití hmotného majetku :**

Při realizaci stavby bude nakládáno s vyzískaným materiálem v souladu s platnou legislativou SŽDC. Je navrženo maximálně využít vytěžený materiál zpět do zemního tělesa. Proto bude materiál odtěžen separátně podle následného využití. Kamenivo bude recyklováno a nevhodný materiál bude uložen do zatěžovací lavice.

Z hlediska železničního svršku bude zpět vložen dnešní kolejový rošt a to včetně stávajícího kolejového lože.

### **Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby:**

S ohledem na skutečnost že jde o sanaci nedávno zrealizovaného díla, cílem stavby je zajistit parametry navržené v dokumentaci projektu stavby „Optimalizace trati Plzeň - Stříbro“.

### **Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace:**

Umístění stavby je dáno současným situováním tratě.

## **5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu**

Stavba řeší uvedení lokality do normového stavu, což v tomto případě představuje odstranění havarijní situace. Předčasné užívání staveb se nepředpokládá.

## **6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce**

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebnímu provozu.

Technicko-bezpečnostní zkoušky podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

Technickobezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláň železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko-bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

## **7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

Stavbou dotčený hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. a ČD, a.s. spravují :

### **SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Plzeň**

- **Správa tratí :**
  - stavební objekty železničního svršku
  - stavební objekty železničního spodku
  - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů :**
  - stavební objekty železničních mostů
- **Správa elektrotechniky a energetiky :**
  - stavební objekty osvětlení
  - stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění
  - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
  - stavební objekty EOv
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
  - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
  - provozní soubory sdělovacích zařízení
  - provozní soubory dálkové řídicí techniky

## **8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

Není stavbou dotčeno.

## **9. Členění projektové dokumentace**

Členění dokumentace je ve shodě s přílohou č.2 směrnice GŘ SŽDC č.11 z 30.6.2006 včetně dodatků. Dokumentace stavebních objektů žel.spodku a svršku, trakčního vedení, železničního mostu a ukolejnění je dokladována samostatně pro 1. a 2.etapu realizace stavby.

### **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **C. CELKOVÁ SITUACE STAVBY**

C.1 Celková situace stavby 1:10 000

C.2 Koordinační situace 1:1 000

### **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

1. neobsazeno
2. PS 43-21-01 ŽST Kozolupy, SZZ
3. PS 43-22-01 ŽST Kozolupy, místní kabelizace
4. PS 50-22-01 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, traťový kabel
5. PS 50-22-02 Plzeň Jižní předměstí - Stříbro, dálkový optický kabel

### **E. STAVEBNÍ ČÁST**

6. SO 43-33-01,02 ŽST Kozolupy, železniční spodek a svršek, 1.etapa  
SO 43-33-01,02 ŽST Kozolupy, železniční spodek a svršek, 2.etapa
7. SO 43-35-01 ŽST Kozolupy, trakční vedení, 1.etapa  
SO 43-35-01 ŽST Kozolupy, trakční vedení, 2.etapa
8. SO 43-35-11 ŽST Kozolupy, ukolejnění vodivých konstrukcí, 1.etapa  
SO 43-35-11 ŽST Kozolupy, ukolejnění vodivých konstrukcí, 2.etapa
9. SO 43-36-02 ŽST Kozolupy, úprava rozvodů nn a osvětlení
10. SO 43-36-03 ŽST Kozolupy, úprava DOÚO
11. SO 43-36-04 ŽST Kozolupy, EOVS
12. SO 43-38-03 Železniční most v ev.km 360,592, 1.etapa  
SO 43-38-03 Železniční most v ev.km 360,592, 2.etapa
13. SO 47-32-51 Kozolupy – Pňovany, dopravní opatření

### **F. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

F.1 Technická zpráva

F.2 Situace zařízení staveniště 1:1 000

F.3 Situace dopravních tras 1:10 000

### **G. NÁKLADY STAVBY**

### **H. DOKLADY**

### **I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE**

## **10. Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability**

Není stavbou dotčeno.

## **11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

Stavba svým rozsahem řeší cílový stav staveb a zařízení v dané lokalitě. Nejsou tedy nutné navazující stavby. V době zpracování dokumentace nejsou známy souběžné investice SŽDC s.o. nebo jiných subjektů v lokalitě stavby či bezprostředním okolí.

## **12. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Termíny realizace stavby budou stanoveny dodatečně na základě stavu připravenosti celé akce.

Celková délka realizace 1.etapy sanačních prací 80 dnů

Celková délka realizace 2.etapy sanačních prací 175 dnů