

**Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505 – 29,881  
trati Beroun – Rakovník**

**Projekt**

# **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

---

**OBSAH:**

1. Identifikační údaje stavby.....	3
2. Základní údaje o stavbě.....	5
3. Přehled výchozích podkladů .....	8
4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	9
5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby .....	9
6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce.....	10
7. Přehled vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků.....	10
8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby .....	10
9. Členění projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení .....	10
10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability.....	11

## 1. Identifikační údaje stavby

- a) *identifikace stavby, jméno a příjmení, místo trvalého pobytu stavebníka, obchodní firma (fyzické osoby), obchodní firma, IČ, sídlo stavebníka (právnícké osoby), jméno a příjmení projektanta, číslo, pod kterým je zapsán v evidenci autorizovaných osob vedené Českou komorou architektů nebo Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě s vyznačeným oborem, popřípadě specializací jeho autorizace, dále jeho kontaktní adresa a základní charakteristika stavby a její účel:*

Název stavby:	Zvýšení trať. rychlosti v km 26,505 – 29,881 trati Beroun-Rakovník
Stupeň dokumentace:	Projekt
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO:	70994234
DIČ:	CZ70994234
Zastoupená:	SŽDC s.o., Stavební správa západ
Kontaktní adresa:	Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zhotovitel projektu:	Společnost ZTR Křivoklát – sdružení firem PRODIN a.s. a TOP CON SERVIS s.r.o. Prodin a.s., Jiráskova 169, 530 02 Pardubice – Zelené Předměstí TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8
IČ, DIČ:	Prodin a.s. – IČ 25292161, DIČ CZ25292161 TOP CON SERVIS s.r.o. – IČ 45274983, DIČ CZ45274983
Vedoucí projektu:	Ing. Libor Marek (č. autorizace 0006986) TOP CON SERVIS s.r.o.
Zodpovědný projektant:	Část E1 – Martin Lipenský, DiS – Prodin a.s. Část E2 – Ing. Jakub Kara – TOP CON SERVIS s.r.o. Část E3 – Jan Sýkora – TOP CON SERVIS s.r.o. Část D1 – Ing. Starý – Prodin a.s.
Termín odevzdání PD:	10/2014

### *Základní charakteristika stavby a její účel:*

Stavba je zařazena jako akce na rekonstrukci železniční dopravní cesty. Obsahem stavby je zkrácení jízdních dob, které bude dosaženo zvýšením traťové rychlosti na jednokolejně trati Beroun – Rakovník v úseku mezi stanicemi Roztoky u Křivokláta – Městečko u Křivokláta. Dalším přínosem bude zlepšení kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy na železniční dopravní cestě.

Tato trať se vyznačuje nízkými návrhovými parametry, nevhodně situovanými místy zastavení a jistou mírou podudržovanosti, z čehož plynou neatraktivní cestovní doby a tudíž i nižší konkurenceschopnost provozovaných služeb. Zastaralý stav infrastruktury a z něj pramenící množství omezujících podmínek pro konstrukci grafikonu neumožňují vytvoření takové nabídky veřejné dopravy, která by byla atraktivní alternativou k dopravě individuální.

V současnosti je možné při rekonstrukci trati moderním svrškovým materiálem připustit mnohem větší příčné namáhání, které je vyjádřeno hodnotou nedostatku převýšení. Tím je zvláště u větších poloměrů možné podstatné zvýšení rychlosti. U menších poloměrů byl nově zaveden ukazatel zborcení koleje, který připouští u poloměrů pod 275 m stavebně nižší hodnoty převýšení, než tomu bylo dříve.

Je jisté, že si tato trať svůj dopravní význam udrží i do budoucna, a proto je nutno udržovat její stav v provozuschopném stavu odpovídajícím bezpečně a plynulé dopravě s jistou úrovní pohodlí pro cestující. S tímto přímo souvisí kvalita kolejového svršku a objektů na trati.

Jedním z opatření, které tomuto pomáhají, je i přestavba po stavební stránce nevyhovujících úseků nebo mostních objektů. Předkládaná stavba je právě tohoto charakteru a navrhuje rekonstrukci úseku, kde je největší propad v rychlosti na trati a současně řeší rekonstrukci

mostních objektů a propustků, které v tomto úseku leží a neumožňují využití zvýšení příčného namáhání koleje.

Současná traťová rychlost v dotčeném úseku je 50 km/h. Cílem stavby je dosažení rychlosti 70 km/h pro V100 resp. 75 km/h pro V130. Zavedení rychlosti 75 km/h pro V130 však bez zřízení traťového zabezpečovacího zařízení je nereálné vzhledem k tomu, že v současných TTP je pro tento úsek uvedena nejvyšší traťová rychlost 70 km/h. Úspora jízdní doby z důvodu zvýšení cestovní rychlosti posílí konkurenceschopnost železniční dopravy a prohloubí se integrace železniční dopravy do Integrovaného dopravního systému Středočeského kraje.

b) *údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích:*

Dosavadní využití a zastavěnost území nebude stavbou změněna.

Staveniště je dáno rozsahem rekonstrukce železniční tratě, na kterém jsou i dotčené mostní objekty.

Pozemky dotčené stavbou:

- katastrální území Roztoky u Křivokláta (č.k.ú. 742554) – 601/10, 601/21, 605/10, 589/1, 25/1, 25/7, 25/19, 595,
- katastrální území Křivoklát (č.k.ú. 676390) – 227, 224, 225, 206/3, 228, 93/1
- katastrální území Velká Buková (č.k.ú. 778257) – 96/5, 96/6, 96/9, 96/10, 625/2, 96/3, 96/1
- katastrální území Městečko u Křivokláta (č.k.ú. 693316) – 725, 713, 704, 828, 687, 825, 688, 681/1, 681/2, 607/7
- katastrální území Kalubice (č.k.ú. 662313) – 449
- katastrální území Pustověty (č.k.ú. 736961) – 531, 530

c) *údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu:*

- 1) Geodetické zaměření trati a mostů (Geodézie Krkonoše s.r.o., 09/2014)
- 2) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (Prodin a.s. + TOP CON SERVIS s.r.o., 2014)
- 3) Prostorová průchodnost tunelů Pod Basou, Pod Královskou Pěšinkou, Nad Budy (TÚDC, 11/2013)
- 4) Zhodnocení bludných proudů na trati Beroun – Rakovník (JEKU s.r.o. 10/2013)
- 5) Inženýrsko-geologický průzkum (Václav Hušner-GEKO 09/2014)

Stavba se nachází na železniční trati Beroun – Rakovník a nevyžaduje další napojení na komunikační síť ani technickou infrastrukturu.

Příjezd na stavbu je možný po tělese dráhy a po komunikaci vedoucí údolím Berounky a Rakovnického potoka, která spojuje obce ležící v této lokalitě.

d) *informace o splnění požadavků dotčených orgánů:*

Všechny požadavky dotčených orgánů byly do dokumentace zapracovány.

e) *informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu:*

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, nevztahuje se na ni vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, neboť nenáleží do působnosti obecného stavebního úřadu.

f) *údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace u staveb podle 104 odst. 1 stavebního zákona:*

Pro tuto stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko místně příslušného stavebního odboru Městysu Křivoklát podle §15, odst. 2 stavebního zákona (183/2006 Sb.) – viz dokladová část dokumentace.

g) *věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území:*

V návaznosti na zpracování tohoto projektu byly zjišťovány vztahy mezi zařízením SŽDC, resp. ČD a okolními pozemky, sítěmi a stavbami. V prostoru staveniště a jeho okolí neprobíhají ani se nepřipravují investiční a stavební práce jiných investorů.

SŽDC, s.o., TÚDC připravuje stavbu TRS Beroun – Rakovník a Lužná u Rakovníka, která má zajistit pokrytí tohoto úseku traťovým radiovým systémem TRS 450 MHz.

SŽDC OŘ Praha připravuje opravu mostů v úseku Městečko u Křivokláta – Lašovice. Tato oprava by měla proběhnout ve stejném časovém období, shodně s touto stavbou.

Všechny stavby jsou koordinovány.

h) *předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby:*

Zhotovení projektu	05/2014 – 10/2014
Projednání a schválení	11/2014
Stavební povolení	01-02/2015
Výběrové řízení na zhotovitele stavby	01-02/2015
Realizace stavby	03/2015 – 11/2015

Stavební postup lze shrnout do následujících bodů:

- 1) Před zahájením výluky
  - Příprava staveniště a vytýčení všech inženýrských sítí
  - Zřízení montážních plošin pro nosné konstrukce
- 2) Po zahájení výluky na trati
  - Snesení železničního svršku, resp. spodku
  - Demontáž prvků SZT
  - Demontáž stávajících nosných konstrukcí mostů
  - Rekonstrukce spodních staveb mostů
  - Rekonstrukce železničního spodku
  - Osazení nových nosných konstrukcí mostů
  - Osazení nových sdělovacích a zabezpečovacích kabelů do tělesa dráhy
  - Zřízení nového železničního svršku
  - Zpětná montáž prvků SZT s následným přezkoušením zabezpečovacího zařízení
  - Zahájení provozu na trati

i) *statistické údaje o orientační hodnotě stavby bytové, nebytové, na ochranu životního prostředí a ostatní v tis. Kč, dále údaje o podlahové ploše budovy bytové či nebytové v m<sup>2</sup>, a o počtu bytů v budovách bytových a nebytových:*

Jedná se o inženýrskou stavbu s náklady stavby cca 120 mil. Kč.

## 2. Základní údaje o stavbě

a) *údaje o umístění stavby (kategorie dráhy, traťový úsek, obec, lokalizace atd.):*

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505 – 29,881 trati Beroun – Rakovník
TÚ:	0761 Beroun-os.n. (mimo) – Rakovník (včetně)
DÚ:	12 Roztoky u Křivokláta – Městečko u Křivokláta 14 Městečko u Křivokláta – Lašovice
Katastrální území:	Roztoky u Křivokláta (č.k.ú. 742554), Křivoklát (č.k.ú. 676390), Velká Buková (č.k.ú. 778257), Městečko u Křivokláta (č.k.ú. 693316), Kalubice (č.k.ú. 662313), Pustověty (č.k.ú. 736961)
Kraj:	Středočeský

**b) stručný popis stavby z hlediska účelové funkce:**

Železniční spodek nevykazuje, dle stavu šterkového lože a geometrické polohy koleje, významné rozsáhlejší poruchy. Lokální poruchy, způsobující blátivá místa, znečištění šterkového lože a problémy s geometrickou polohou koleje, byly zaznamenány v místech se zanesenými odvodňovacími prvky, příkopy, v místech zářezů. Nástupiště na zastávce Křivoklát je ve stávajícím stavu z konzolových desek a tvárnic Tischer uložených na úložných blocích s výškou nástupní hrany do 300 mm. Příkopy jsou zanesené a drážní stezky přesypané různorodým materiálem.

Železniční svršek je ve stávajícím stavu tvaru S49 na pražcích betonových SB5 nebo dřevěných. Upevnění je pomocí rozponových podkladnic. Kolej je stykovaná. Kolejnice jsou z 80 % výrazně výškově ojeté, nevykazují však převalky, kolejnicové styky vytlučené. Pražce jsou v dobrém stavu. Šterkové lože je mírně znečištěné převážně materiálem ze spadu z okolních lesních porostů, v místech s nefunkčním odvodněním je silně znečištěné hlinitými příměsemi s výskytem blátivých míst.

Most v km 27,190 – jde o most o 7 polích přes Berounku, její inundaci, volný terén a místní komunikaci. Otvor č. 1 je tvořen kamennou klenbou, otvor č. 2, 3, 6 a 7 trémovou plnostěnnou předpjatou konstrukcí, otvor č. 4 a 5 – ocelová trémová nýtovaná plnostěnná konstrukce. Rozpětí konstrukcí je 9,10 + 15,0 + 21,5 + 42,0 + 42,0 + 21,5 + 15 m. Stav 3/2.

Most v km 27,453 – železobetonová šikmá deska ze zabetonovaných nosníků s rozpětím 7,8 m na kamenných opěrách přes silnici III. třídy č. 201. Stav 2/2.

Most v km 28,056 – kamenná klenba o rozpětí 3,6 m. Stavební stav 2/2.

Most v km 28,378 – plnostěnná svařovaná OK bez mostovky o rozpětí 11,4 m na kamenné spodní stavbě přes místní komunikaci. Stav 2/2.

Most v km 29,165 – kamenná klenba o rozpětí 3,55 m přes polní cestu. Stavební stav 2/2.

Most v km 29,701 – železobetonová deska ze zabetonovaných nosníků s rozpětím 3,5 m na kamenných opěrách přes trvalý vodní tok (Trnava). Stav 2/2.

Most v km 31,595 – dvoupolová ocelová plnostěnná nýtovaná OK s mezilehlou mostovkou o rozpětí 2 x 22,85 m na kamenné spodní stavbě přes Rakovnický potok a jeho inundaci. Stav 3/2.

Propustky: km 26,592/ 27,497/ 27,618/ 28,794/ 28,935/ 29,873 – vesměs kamenné klenbové objekty.

Tunely: Nad Budy – km 27,723 – 27,958, dl. 234,8 m, klasifikační stav 2 – vyhovující, vlhký,

Pod královskou pěšinou – km 28,487 – 28,641, dl. 154,5 m, klasifikační stav 2 – vyhovující, suchý,

Pod Basou – km 29,427 – 29,644, dl. 217,4 m, klasifikační stav 2 – vyhovující, suchý.

Přejezd P2326 v km 29,677 (ev.km, který neodpovídá staničení koleje 29,692) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) světelným bez závor. Činnost zařízení je automatická, detekce polohy vlaku je počítači náprav. PZZ je doplněno přejezdníky. Propojení vnitřní a venkovní části zařízení je metalickými kabely, uloženými v kabelových trasách podél koleje.

**c) projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:**

Železniční svršek bude rekonstruován do normového tvaru včetně rekonstrukce odvodnění šterkového lože, železničního spodku a drážních příkopů. V místech opakovaných poruch GPK a výskytu blátivých míst se provede odtěžení železničního spodku až na zemní plán, položení separační geotextilie s případnou výztužnou geosyntetikou a vrstvou šterkodrti. Bude zřízeno nové nástupiště na zastávce Křivoklát, a to z L bloků v kombinaci se zámkovou dlažbou. Výška nástupiště bude v novém stavu 550 mm nad TK. Provedena bude také úprava napojení nástupiště na veřejné stezky a komunikace.

Rekonstrukce železničního svršku spočívá v nahrazení stávajících ojetých kolejnic S49 kolejnicemi novými tv.S49. Pražce budou užity nové betonové s pružným upevněním. V návrhu je uvažováno s betonovými pražci B03 s pružným upevněním. Nové šterkové lože bude ze železničního šterku v tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce.

V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej a provedena úprava prostorové polohy koleje (PPK/GPK) na V130 s dosažitelnými rychlostmi V100 = 75 km/hod, která bude zavedena až po vybudování traťového zabezpečovacího zařízení. Pouze na mostě přes Berounku budou do tratě vložena dilatační zařízení.

Most v km 27,190 – ocelová mostní pole přes Berounku budou rekonstruována do stavu, který umožní zvýšení rychlosti – tj. rekonstrukce podélníků, podlah a mostnic. Na inundačních polích bude provedena nová hydroizolace NK, úprava říms a zábradlí.

Most v km 28,378, most v km 31,595 – výměna ocelových konstrukcí s prvkovou mostovkou, která neumožňuje vytvoření maximálního převýšení potřebné pro zvýšení rychlosti, za mosty s průběžným kolejovým ložem. OK jsou již na konci své životnosti a jejich zesilování současně málo únosné a rzi oslabené konstrukce znamená vynakládání značných finančních prostředků, kdy požadovaného výsledku z hlediska zatížitelnosti bude dosaženo velice obtížně a pouze na omezenou dobu. Nová nosná konstrukce o životnosti 100 let bude navíc příznivější z hlediska údržby a dojde rovněž ke zlepšení komfortu jízdy z hlediska pohodlí cestujících (bezстыková kolej na mostě), sníží se hluchost při přejezdu vozidel.

Mosty v km 27,453/ km 28,056/ km 29,701 – bude provedena nová hydroizolace, římsy a zábradlí.

Propustky – pokud se nejedná o přesypané konstrukce, tak bude provedena hydroizolace, římsy a zábradlí.

V zastávce Křivoklát bude podél koleje zřízena opěrná zeď z důvodu posunu koleje o cca 1 m směrem do přilehlého svahu. U služebního přejezdu v km 28,308 bude provedena úprava polohy stávajících závor.

Tunely – nejsou touto stavbou řešeny. Dojde v nich pouze k rekonstrukci železničního svršku.

Z důvodu zvýšení rychlosti budou upraveny délky přibližovacích úseků. Vzdálené snímače počítače náprav budou demontovány a přeneseny do nové polohy.

Stávající sdělovací a zabezpečovací kabely SŽDC v úseku mezi Roztoky a Městečkem u Křivokláta budou stavbou odstraněny a po provedení rekonstrukce železniční pláně bude vykopána podélná rýha, do které budou společně uloženy nové kabely. Sdělovací kabely u mostu v km 31,595 budou po dobu stavby přerušeny a po osazení nové NK budou naspojovány a nově uloženy do kolejového lože.

*d) charakteristika území dotčeného stavbou:*

Stavba se nachází mezi obcemi Roztoky u Křivokláta – Městečko u Křivokláta - Pustověty, v blízkosti řeky Berounky a Rakovnického potoka. V okolí trati se nachází zástavba obce Roztoky, Křivoklát a Městečko u Křivokláta.

*e) požadavky na realizaci stavby:*

Stavba musí probíhat podle schválené projektové dokumentace a podle platných TKP Státních drah, TP, českých technických norem, evropských norem a nařízení.

Bezpečnost práce a technických zařízení má při provádění dopravních staveb mimořádný význam a zhotovitel je povinen věnovat této problematice odpovídající péči. Jde zejména o zabránění následkům rizik, vyplývajících ze železničního a silničního provozu, pracuje-li se na provozované komunikaci nebo její blízkosti. Zhotovitel při realizaci stavby musí postupovat tak, aby neohrozil bezpečnost provozu jak na železniční trati, tak i na komunikaci.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých zaměstnanců a zaměstnanců svých podzhotovitelů s právními předpisy a technickými normami, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí

odpovídat obsahu činnosti příslušných zaměstnanců. Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím na manipulaci s břemeny, práci ve výškách, v kolejišti, resp. nad vodní plochou.

### 3. Přehled výchozích podkladů

Výchozím podkladem pro zpracování projektu byly:

Podklady předané zadavatelem:

- 1) Archivní výkresy mostů
- 2) Mostní revizní zprávy

Podklady doplněné zpracovatelem přípravné dokumentace a projektu:

- 1) Geodetické zaměření trati a mostů (Geodézie Krkonoše s.r.o., 09/2014)
- 2) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (Prodin a.s. +TOP CON SERVIS s.r.o., 2014)
- 3) Pořízení fotodokumentace
- 4) Prostorová průchodnost tunelů Pod Basou, Pod Královskou Pěšinkou, Nad Budy (TÚDC, 11/2013)
- 5) Inženýrsko-geologický průzkum (Václav Hušner-GEKO 09/2014)
- 6) Vyjádření účastníků řízení
- 7) Závěry z výrobních porad

Vyhodnocení prostorové průchodnosti tunelů pro průjezdní průřez J-GCZ3:

V tunelech Pod Basou, Pod Královskou a Nad Budy dochází pouze ke kolizi s bočními nástavci ve vzdálenosti 2,30 m od osy koleje. Pro tuto trať jde o nepodstatné zúžení průjezdního profilu.

a) *členění stavby na provozní soubory a stavební objekty (změny v objektové skladbě):*

Seznam SO a PS:

#### **E1 – Železniční spodek, svršek, nástupiště, osvětlení nástupiště**

- SO 101 Železniční spodek
- SO 102.1 Železniční svršek
- SO 102.2 Železniční svršek most v km 31,595
- SO 102.3 Přejezdy
- SO 103 Nástupiště zastávka Křivoklát
- SO 104 Osvětlení nástupiště

#### **E2 – mosty, propustky a zdi**

- SO 201 Most v km 27,190
- SO 202 Most v km 27,453
- SO 203 Most v km 28,056
- SO 204 Most v km 28,378
- SO 205 Most v km 29,165
- SO 206 Most v km 29,701
- SO 207 Most v km 31,595
- SO 208.1 Propustek v km 26,592
- SO 208.2 Propustek v km 27,497
- SO 208.3 Propustek v km 27,618
- SO 208.4 Propustek v km 28,794
- SO 208.5 Propustek v km 28,935
- SO 208.6 Propustek v km 29,873
- SO 208.7 Opěrná zeď zastávka Křivoklát

#### **E3 – Přeložky kabelů**

- SO 301 Přeložky kabelů SŽDC – sdělovací
- SO 302 Přeložky kabelů SŽDC – zabezpečovací



**D1 – Přejezdy**

PS 001 Přejezdy v km 26,505 – 29,881

b) *změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně příslušného zdůvodnění:*

Objektová skladba z přípravné dokumentace se v projektu nezměnila.

**4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

a) *zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace:*

Trať Beroun – Rakovník má ryze regionální význam, který spočívá v páteřní obsluze obcí v údolí Berounky. Z matice pravidelné dojížděky lze vysledovat potenciál spádovosti do Berouna, Rakovníka, jakož i do Prahy.

Význam trati v osobní dopravě stoupne po dokončení novostavby Praha – Beroun, kdy bude možné trať využít pro rychlé regionální spojení Rakovníka s Prahou přes Beroun. Nesporný význam trati je také ve využití kapacity pro nákladní dopravu objezdu uzlu Praha v relaci Beroun – Rakovník – Svojetín – Trnovany – Postoloprty – Most / Bílina. Navržená infrastrukturní úprava zachovává jednokolejnost tratě, částečně umožní zvýšení propustnosti tratě.

I přes vynakládané úsilí na zlepšení technického stavu této železniční komunikace zůstávají v trase některé úseky s mostními objekty, jejichž stav je po stavební stránce nevyhovující. Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav jak dotčeného úseku s největším propadem rychlosti, tak i mostních konstrukcí, které limitují toto zvýšení ve výhledovém stavu.

b) *zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku:*

Dosavadní objekty nelze využít jiným způsobem.

c) *údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby:*

- 1) Traťová rychlost po rekonstrukci.....V100 = 70 km/h
- 2) Traťová rychlost maximální .....V130 = 75 km/h
- 3) Průjezdny průřez.....J-GCZ3
- 4) Třída zatížení – zatěžovací schéma.. .....LM71, , klas. souč.  $\alpha=1,1$  (~ vlak ČD-Z) pro nové nosné konstrukce
- 5) Přejednost pro stávající konstrukce .....traťová třída C3/70
- 6) Délka nástupiště na zastávce Křivoklát.....130 m
- 7) Průběžné kolejové lože vyjma ocelové části mostu přes Berounku (prvková mostovka)
- 8) Prostorová průchodnost .....VMP 2,5
- 9) Rekonstrukce žel. svršku a spodku, bezстыková kolej
- 10) Nové sdělovací a zabezpečovací kabely v celém úseku rekonstrukce

**5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

a) *údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu:*

Stavba bude předána do užívání najednou.

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu po dobu, která bude stanovena DÚ.

b) *seznam dočasných objektů (např. kolejová propojení, zatímní most, atd.):*

Stavba vyžaduje zřízení pomocných konstrukcí. V těsné blízkosti mostních objektů budou zřízeny montážní podpěry a plošiny pro stavbu nosných konstrukcí.

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

*Uvede se seznam tzv. určených technických zařízení a stavebních objektů (např. železniční svršek, mosty trvalé a zatímní atd.):*

SO 101 Železniční spodek  
SO 102.1 Železniční svršek  
SO 102.2 Železniční svršek most v km 31,595  
SO 102.3 Přejezdy  
SO 103 Nástupiště zastávka Křivoklát  
SO 104 Osvětlení nástupiště  
SO 201 Most v km 27,190  
SO 202 Most v km 27,453  
SO 203 Most v km 28,056  
SO 204 Most v km 28,378  
SO 205 Most v km 29,165  
SO 206 Most v km 29,701  
SO 207 Most v km 31,595  
SO 208.1 Propustek v km 26,592  
SO 208.2 Propustek v km 27,497  
SO 208.3 Propustek v km 27,618  
SO 208.4 Propustek v km 28,794  
SO 208.5 Propustek v km 28,935  
SO 208.6 Propustek v km 29,873  
SO 208.7 Opěrná zeď zastávka Křivoklát  
SO 301 Přeložky kabelů SŽDC - sdělovací  
SO 302 Přeložky kabelů SŽDC - zabezpečovací  
PS 001 Přejezdy v km 26,505 - 29,881

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

*Uvede se přehledný seznam vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků v členění podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí:*

Správci jednotlivých SO – SŽDC s.o., OŘ Praha.

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

Mosty a propustky nejsou určeny pro pohyb pěších. Opatření pro bezbariérové užívání stavby bude provedeno na nástupišti zastávky Křivoklát.

## 9. Členění projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení

*Uvede se členění, obsah a rozsah projektové dokumentace:*

A – Průvodní zpráva  
B – Souhrnná část  
C – Situace stavby  
D – Technologická část  
E – Stavební část  
F – Organizace výstavby  
G – Náklady  
H – Doklady  
I – Geodetická dokumentace

## **10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability**

*Pro posouzení shody s technickými specifikacemi interoperability (u staveb vybrané železniční sítě České republiky) se vypracuje seznam provozních souborů a stavebních objektů, které mají přímou vazbu na některý ze základních nebo dalších závazných parametrů interoperability dle příslušné vyhlášky o provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému. Provozní soubory a stavební objekty budou členěny v tomto seznamu dle „subsystémů“ infrastruktura, energie, řízení a zabezpečení (subsystém energie bude obsahovat odděleně technologickou a stavební část):*

Předmětná trať není součástí vybrané železniční sítě České republiky, tudíž pro ni neplatí parametry interoperability.