


Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák		 PROGI SPOL. S R. O.	
Vypracoval:	Ing. Miroslav Novák			
Kontroloval:				
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň			Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem projekce@progi.cz Tel: 411 198 004	
Stavba: ODSTRANĚNÍ PROPADU RYCHLOSTI NA TRATI TÁBOR-RAŽICE, V ÚSEKU TÁBOR (MIMO) - PÍSEK (MIMO)			Číslo projektu:	24/2014
			Datum:	02/2015
			Stupeň:	P
			Měřítko:	
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Část:	B
				Číslo výkresu:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)

P-projekt stavby

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Název stavby:	Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Charakter stavby:	Opravné práce, liniová stavba
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Tábor – Písek , TÚ 1811
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Plzeň Škroupova 1017/11, Plzeň
Obec:	Tábor, Nasavrky, Svrabov, Balkova Lhota, Záhoří, Vrcovice, Písek
Katastrální území:	Tábor, Nasavrky, Svrabov, Balkova Lhota, Záhoří, Vrcovice, Písek
Kraj:	Jihočeský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Správce investice:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Plzeň Sušická 1168/23 326 00 Plzeň
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	PROGI spol. s r.o. Žukovova 79/60 400 03 Ústí nad Labem IČ: 032 42 137

B.1.1. Zhodnocení staveniště

Důvodem pro provedení navržených prací je vyžilý stav železničního svršku, nedostatečná drážnost upevňovadel, ojeté kolejnice. Štěrkové lože je znečištěné a GPK zhoršená.

I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury ze strany OŘ Plzeň nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro odstranění propadu rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů. Z těchto důvodů je nutné provést ve vymezených úsecích tratě úpravy stávající infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní. Tato dále popisovaná stavba zahrnuje úpravy železniční infrastruktury, které jsou svým charakterem řazené mezi opravné práce.

Navrženými stavebními úpravami dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo)-Písek (mimo)“ je nezbytnou součástí realizace záměru Jihočeského kraje na udržení podílu železniční dopravy na dopravní obsluze.

Začátek stavby je stanoven do km 2,350, konec stavby je stanoven do km 55,188.

Podkladem pro vyhotovení tohoto projektu stavby je odsouhlasený Záměr projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) - Písek (mimo), Schvalovací protokol záměru projektu č.j.: 50882/2014-O15 ze dne 25. 11. 2014 a Schvalovací protokol MD č.j. 233/2014-910-IZD/2 ze dne 13. 11. 2014.

Traťový úsek Tábor – Balkova Lhota – Písek je důležitou dopravní spojkou mezi tratěmi (Praha) Benešov u Prahy – České Budějovice č. (221), 220 a tratí Zdice – Protivín č. 200. Účelem stavby je odstranění propadu rychlosti a zvýšení kultury cestování pro širokou veřejnost.

Celý dotčený traťový úsek není elektrifikován, trať v celém úseku je jednokolejná.

Stavba řeší regeneraci železničního svršku a spodku ve dvou vybraných traťových úsecích tj. Tábor – Balkova Lhota a Záhoří - Písek.

Stavba zahrnuje výměnu železničního svršku materiálem novým v celkové délce 11.976,12m, včetně úpravy BK v regenerovaných úsecích.

Dále stavba obsahuje regeneraci 3 mostních objektů, z toho dva tyto mostní objekty se nacházejí v úsecích určených k výměně železničního svršku. Sanace mostů spočívá v úpravě izolací, v úpravě říms a zábradlí pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru. Součástí stavby je i regenerace 5 propustků.

V místě stavby se nachází železniční přejezdy. Většina žel. přejezdů do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku budou podrobeny stavebním úpravám.

Předmětem stavby budou úpravy zabezpečovacího zařízení v rozsahu nezbytně nutném.

V rámci stavby se nedochází k trvalým a ani dočasným záborům sousedících pozemků.

Stavba a zařízení staveniště budou realizovány převážně na pozemcích SŽDC.

Rovněž zařízení staveniště bude na pozemcích v majetku SŽDC. Stavbou nedojde ke zhoršení životního prostředí, veškeré odpady budou uloženy v souladu se zákonem o odpadech.

Ve vybraných úsecích trati je navrženo odstranění propadů rychlosti jednak úpravami GPK a stavu žel. svršku, tak uvažováno s budoucím zavedením rychlostního profilu V130 přepočtem stávajících parametrů.

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o liniovou stavbu.

B.1.2. Průzkumy a podklady

Pro návrh stavebních prací byly použity podklady a zapracovány požadavky dodané zástupci OŘ Plzeň. Dále bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro projekt stavby.

V rámci navrženého řešení se nepředpokládají práce na železničním spodku. Geotechnický průzkum pražcového podloží tedy nebyl prováděn.

Celé území dotčené stavbou bylo geodeticky zaměřeno s připojením na ŽBP a bylo komplet převzato z podkladů SŽG.

B.1.2.1. použité podklady

Pro zpracování dokumentace pro výše uvedenou stavbu bylo použito těchto podkladů:

- Schválený Záměr projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)
- Schvalovací protokol záměru projektu č.j.: 50882/2014-O15 ze dne 25. 11. 2014.
- Schvalovací protokol MD č.j. 233/2014-910-IZD/2 ze dne 13. 11. 2014.
- Zadávací dokumentace na vypracování Projektu stavby
- Průběhy inž. sítí v prostoru stavby potvrzený správci jednotlivých sítí
- Vlastní prohlídka na místě stavby
- Porady projektanta a zástupců jednotlivých správ.
- Podklady dodané od OŘ Plzeň
- Geodetické a mapové podklady dodané SŽDC, s. o., SŽG
- Podklady z katastru nemovitostí

Základem pro vytyčovací síť stavby jsou dodané body stávajícího platného bodového pole, použité pro geodetické zaměření stávajícího stavu odpovídajícího úseku trati Tábor – Písek.

B.1.3. Ochranná pásma

Stavba bude realizována na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s. o., v ochranném pásmu dráhy. Zájmové území se nenachází v chráněném území.

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě lze předpokládat kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC, ČD i mimodrážních) jsou obsahem dokladové části tohoto projektu stavby.

B.1.3.1 Chráněné části území a kulturní památky

Stavba se nenachází v chráněném území.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je tato stavba považována za stavbu bezkonfliktní. V místě stavby se nevyskytují žádné kulturní památky.

B.1.4. Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k regeneraci železniční infrastruktury/ v celém úseku/ a odstranění propadu traťové rychlosti v části traťového úseku. Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranici své životnosti.

Dojde k lokální regeneraci příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť na žel. zastávkách Nasavrky a Vrcovice a vytypovaných objektů umělých staveb (mostů a propustků). Navrhovanými úpravami se výrazně zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

B.1.4.2 Dodržení obecných technických požadavků na výstavbu.

Obecné technické požadavky na výstavbu jsou dodrženy.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.

Začlenění stavby do krajiny, respektive její dopad na krajinný ráz je minimální. Stavba se pohybuje ve stávající stopě, nejsou realizovány žádné kolejové přeložky, nové nadjezdy či nové velké budovy.

V rámci této stavby proběhnou jen stavební činnosti opravného charakteru železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v celém traťovém úseku.

Jedná se o liniovou stavbu, jejímž obsahem je výměna žel. svršku a úpravy odvodnění - příkopy. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby na dráze. Rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železniční svršek (S3), železniční spodek (S4), s ČSN 73 6360-1 a dalších příslušných ustanovení a norem ČD, TNŽ, ČSN, TKP. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

Základním cílem této stavby je odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Tábor – Balkova Lhota a v úseku Záhoří - Písek.

Poznámka:

Oproti záměru projektu se před zadáním tohoto projektu stavby nepodařilo projednat a odsouhlasit osazení trvale uzamykatelné závory na žel. přejezdu v km 7,372. Proto je na tomto železničním přejezdu i po provedení stavebních úprav stávající rychlost.

B 1.4.5 Stručný popis navrženého technického řešení SO a PS

Rozsah stavebních prací (jednotlivé úseky), tak jak je popisován v předchozích kapitolách je rozdělen na dvě části - první část (označena 01) je navržena v úseku Tábor (mimo) – Balkova Lhota, druhá část (označena 02) potom v úseku Záhoří – Písek-město.

V obou uvedených úsecích, kde je v rámci řešené stavby počítáno se souvislou výměnou kolejnic, pražců a kolejového lože budou všechny parametry obnovené koleje vyhovovat výhledové rychlosti do 100 km/h (včetně GPK). Uvažovaná sestava železničního svršku je navržena pro výhledovou rychlost s nedostatkem převýšení do 130 mm.

Navržené stavební práce v obou úsecích tedy spočívají v souvislé výměně kolejnic, pražců a šterkového lože. Přesný návrh GPK spočívající ve směrovém a výškovém řešení byl proveden na základě přesného geodetického zaměření.

Začátek posuzované stavby jako celek – km 2,346 144

Konec posuzované stavby jako celek – km 55,188 536

Řešené – vybrané úseky :

Úsek 01 určený k souvislé výměně žel. svršku – km 2,513 252 - km 8,658 938

Úsek 02 určený k souvislé výměně žel. svršku – km 49,358 107 – km 55,188 536

PS 01 – 201 Úpravy zabezpečovacího zařízení

PS 01 – 202 Úpravy zabezpečovacího zařízení související s úpravou žel. svršku

PS 02 – 201 Úpravy zabezpečovacího zařízení

PS 02 – 202 Úpravy zabezpečovacího zařízení související s úpravou žel. svršku

V úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo) se nachází velké množství nezabezpečených přejezdů.

Navrženým řešením popisovaným v jednotlivých SO a PS nedojde k modernizaci zabezpečovacího zařízení (mělo by být předmětem případné rekonstrukce zab.zař. v následujících letech).

Ve vybraných úsecích k odstranění propadu rychlosti tj. v úseku 01 Tábor (mimo) – Balkova Lhota je navrženo provést úpravy na přejezdech z důvodu navýšení rychlosti. U žel. přejezdu v km 4.992 je v současnosti OŘ osazována uzamykatelná zábrana. PZZ v km 5,770 je navržen na rychlost 70 km/h. Pro rychlost 80 km/h je nutno prodloužit přibližovací úseky o cca 100 m. To znamená posunout počítací body o cca 100 m směrem od přejezdu.

V úseku 02 Záhoří – Písek-město jsou PZZ navrženy na rychlost 70 km/h. Není tedy potřeba je upravit. Pro rychlost 70 km/h však nevyhovuje vzdálenost předvěsti žst Záhoří ve směru od žst Písek. Navrhuje se předvěst PŘS vysunout o 73 m z km 50,358 na km 50,431.

V celém prostoru stavby je nutno při obnově železničního svršku provést demontáž a zpětnou montáž všech vnějších prvků zab. zař., které jsou namontovány v kolejišti a jeho bezprostřední blízkosti. V obou úsecích se jedná především o počítací body stávajících PZZ. Při opravě mostu v km 2,378 je potřeba provést vymístění a ochranu kabelové trasy, která vede ve žlabu na konstrukci mostu.

Rozhledové poměry na jednotlivých železničních přejezdech se nemění.

SO 01-101 Železniční svršek km 2,513 252 – 8,658 938

SO 02-101 Železniční svršek km 49,358 107 – km 55,188 536

Rozsah stavebních prací je situován do úseků ve kterých je navrženo odstranění propadů rychlostí.

Část 01, km 2,350 – 8,658 938

- v úseku km 2,350-2,513 252 bude provedena pouze výšková úprava
- kompletní souvislá výměna železničního svršku včetně štěrkového lože, reprofilace části oboustranných příkopů .

V rámci uvažovaných prací se tvar železničního svršku nemění, tj. tv. 49E1 zůstane zachován. Pražce jsou navrženy betonové s pružným upevněním. Štěrkové lože v celém úseku bude nové.

Část 02, km 49,358 107 – 55,188 536

- kompletní souvislá výměna železničního svršku včetně štěrkového lože, reprofilace části oboustranných příkopů .

V rámci uvažovaných prací se tvar železničního svršku nemění, tj. tv. 49E1 zůstane zachován. Pražce jsou uvažovány betonové s pružným upevněním. Štěrkové lože v celém úseku bude nové.

Pro oba úseky společně platí:

- bude provedena výměna a osazení nových schválených zajišťovacích značek a kolej bude zřízena jako BK dle předpisu S 3/2.
- štěrkové lože v dotčených úsecích v rámci souvislé výměny kolejnic a pražců bude zřízeno jako otevřené (včetně nadvýšení a rozšíření kolejového lože). Uzavřené štěrkové lože bude provedeno potom pouze v začátcích a koncích jednotlivých úseků, tj. u vjezdových výhybek stanic.
- bude provedeno pouze přeprofilování části stávajících příkopů v některých zářezích a odstranění pozůstatků stavební činnosti z minulých let (po čištění). Reprofilací příkopů v zářezích bude obnovena jejich funkce. Příkopy budou přeprofilovány pouze tak, aby byla obnovena jejich funkce. V některých úsecích se ze stísněných důvodů nepředpokládá úprava příkopů na normový tvar a rovněž se nepředpokládá zásah, úprava nebo odtěžování stávajících, převážně skalnatých přilehlých svahů (úprava sklonu).

Návrhy a následná stavební činnost bude prováděna tak, aby v žádném případě nedošlo k zásahu na cizí pozemek a veškerá stavební činnost byla prováděna pouze na pozemku ve vlastnictví stavebníka, což je SŽDC s.o.. Reprofilací příkopů nesmí být dotčena stabilita stávajících svahů.

- v obou dotčených úsecích bude provedeno odstranění nezbytných křovin z příkopů a přilehlých svahů tak, aby nezasahovaly do volného průjezdného profilu vlaku. Kořenový systém zůstane zachován
- práce na železničním spodku v obou úsecích nejsou navrženy.

Rozhodující kapacitní údaje SO 01-101

- | | |
|---|------------|
| • Strojní čištění kolejového lože | 6.095 m |
| • Výměna železničního svršku za nový (49E1, pr. bet., pružné up.) | 6.094,15 m |

- | | |
|---|---------|
| • Výměna železničního svršku za nový 49E1, pr. dřevěné, tuhé up. | 37,50 m |
| • Kolej na mostním objektu 4,175 přímé up.(pouze kolejnice) | 14,00 m |
| • Směrová a výšková úprava koleje včetně koleje u MO km2,378 | 6.313 m |
| • Zajištění prostorové polohy koleje (konz. značka na zajišťovacím sloupku: | 89 ks |
| • reprofilace příkopů | 3.415 m |

V tomto úseku je navržena od ZP km 2,513 252 až ZV1 žst. Balkova Lhota km 8,658 938 kompletní výměna železničního svršku tj. kolejnic, upevňovadel, pražců a šterkového lože.

Pro zpracování směrového návrhu byl výchozím podkladem návrh rychlosti (z dopravní technologie záměru projektu) s využitím nedostatku převýšení $l_{\max}=130\text{mm}$. V úsecích, kde to dovolují navržené parametry oblouků a stávající převýšení koleje, dojde k odstranění stávajících propadů rychlosti i pro soupravy využívající maximálního nedostatku převýšení $l_{\max}=100\text{mm}$.

V celém úseku 01 je navržena směrová a výšková úprava koleje včetně úseku koleje před a za regenerovaným mostním objektem v km 2,378, který se nachází mimo úsek určený k výměně žel. svršku. V dotčeném úseku se nachází 3 železniční přejezdy kde je uvažováno se zřízením koleje na dřevěných pražcích vždy v dl. 12,5 m a s úsekem na žel. mostu km 4,175 – přímé upevnění v dl. 14,0 m.

Návrh směrových poměrů byl navržený jak na traťovou rychlost platnou po realizaci stavby, tak pro rychlost výhledovou po realizaci úprav zabezpečovacího zařízení. Proto jsou v popisu jednotlivých oblouků ve výkresových přílohách uvedeny po dohodě s OTH jak parametry oblouků pro rychlost po realizaci stavby, tak parametry oblouků pro rychlost výhledovou.

SO 01-101.1 Výstroj trati:

Podél úseku kde je navržena výměna součástí železničního svršku bude provedena komplet nová výstroj trati (staničníky, rychlostníky, výstražné kříže u přejezdu km 7,372).

Návěst – traťová rychlost

Návěst - rychlostníky a předvěstníky budou umístěny do km polohy dle přílohy Výstroj trati
(Upozornění : „Do doby výstavby PZS na přejezdu v km 7,372 bude přes tento žel. přejezd ponechána stávající rychlost, prozatím bude rychlost 80 km/h v obou směrech začínat až za přejezdem v km 7,372 (rychlostník „80“ doplněný symbolem lokomotivy)“.

Návěst – stoupání, klesání trati se osazuje až od sklonu 5 ‰ dle nového návrhu nivelety.

Návěst – kilometrická poloha

- budou osazeny nové staničníky v úseku s výměnou žel. svršku
- poloha staničníků musí vyhovovat průjezdnému průřezu dle ČSN 280315 a ČSN 736320.

Výstražný kolík s tabulí km přejezdu

V místě dotčeném stavbou budou osazeny zaj. značky koleje dle předpisu S3 díl III.

SO 02-101 Železniční svršek km 49,358 107 – km 55,188 536

Rozhodující kapacitní údaje SO 02-101

- | | |
|---|---------|
| • Strojní čištění kolejového lože | 5.718 m |
| • Výměna železničního svršku za nový 49E1, pr. bet., pružné up.) | 5.718 m |
| - z toho s pražcovými kotvami (každý 3. pražec) | 2.783 m |
| • Výměna železničního svršku za nový 49E1, pr. dřevěné, tuhé up.) | 62,50 m |
| • Směrová a výšková úprava koleje | 5.830 m |

Zajištění prostorové polohy koleje (konz. značka na zajišťovacím sloupku) 155 ks

- | | |
|------------------------------|---------|
| • reprofilace příkopů | 5.179 m |
| • obnovení funkce zatrubnění | 149 m |

V tomto úseku je navržena od ZV7 km 49,358 107 v žst. Záhoří až k ZV1 žst. Písek město km 55,188 536 kompletní výměna železničního svršku tj. kolejnic, upevňovadel, pražců a štěrkového lože (mimo 2 žel. přejezdy).

Pro zpracování směrového návrhu byl výchozím podkladem návrh rychlosti (z dopravní technologie záměru projektu) s využitím nedostatku převýšení $l_{\max}=130\text{mm}$. V úsecích, kde to dovolují navržené parametry oblouků a stávající převýšení koleje, dojde k odstranění stávajících propadů rychlosti i pro soupravy využívající maximálního nedostatku převýšení $l_{\max}=100\text{mm}$.

V celém úseku je navržena směrová a výšková úprava koleje včetně úseků koleje před a za regenerovaným mostním objektem v km 2,378, který se nachází mimo úsek určený k výměně žel. svršku

V popisovaném úseku je z výměny železničního svršku vyjmuto 5 úseků koleje v dl. 12,5 m pod železničními přejezdy v km 49,362, 50,321, 52,990, 54,690 a 54,960. Rekonstrukce těchto přejezdů byla provedena nedávno, kolejové pole pod těmito přejezdy je nové včetně dřevěných pražců. Na žel. přejezdech v km 52,120 a 53,690 se neuvažuje ani se směrovou a výškovou úpravou. Oba přejezdy jsou se živičným povrchem a žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí. Při návrhu směru a výšky byla poloha těchto přejezdů vzata jako fixní.

SO 02-101.1 Výstroj trati

Podél úseku, kde je navržena výměna součástí železničního svršku bude provedena komplet nová výstroj trati (rychlostníky, skloníky).

Podél celého řešeného úseku koleje budou umístěny nové předepsané návěstní značky – rychlostníky a předvěstníky (viz příloha Výstroj trati). V úsecích kde je navržena výměna železničního svršku a je navrženo osadit i nové staničníky a nové zajišťovací značky.

Návěst – traťová rychlost

Návěst - rychlostníky a předvěstníky budou umístěny do km polohy dle přílohy Výstroj trati

Návěst – stoupání, klesání trati se osazuje až od sklonu 5 ‰ dle nového návrhu nivelety.

Návěst – kilometrická poloha

- budou osazeny nové staničníky v úseku s výměnou žel. svršku
- poloha staničníků musí vyhovovat průjezdnému průřezu dle ČSN 280315 a ČSN 736320.

Výstražný kolík s tabulí km přejezdu

V místě dotčeném stavbou budou osazeny zaj. značky koleje dle předpisu S3 díl III.

SO 01-102 Železniční spodek km 2,513 252 – 8,658 938

Stavební práce na železničním spodku v tomto stavebním objektu spočívají v reprofilaci stávajících nezpevněných příkopů podél koleje kde je navržena výměna železničního svršku. Navržená reprofilace příkopů spočívá hlavně v odstranění pozůstatků z čištění koleje z let minulých a znovuoobnovení funkce těchto příkopů pro odvedení srážkových vod. Z doložených příčných řezů je zřejmé že v některých případech není navržen normový tvar nezpevněného příkopu který by vyžadoval rozsáhlý zásah do přilehlých svahů zářezů ale pouze odvodňovací „rygol“. Sklonové poměry těchto přeprofilovaných příkopů potom ve většině délek respektují a kopírují navržený sklon koleje. Jiný sklon je pouze u vyústění příkopů u stávajících propustků nebo při přechodu zářezu do násypu s cílem odvedení zachycené srážkové vody na drážní těleso. Celková navržená délka reprofilace příkopů je 3.415 m (vlevo i vpravo).

Při provádění stavebních prací je nutno zohlednit umístění stávajících drátovodných tras, které nesmí být reprofiilací příkopů dotčeny.

SO 02-102 Železniční spodek v km 49,358 107 – km 55,188 536

Stavební práce na železničním spodku v tomto stavebním objektu spočívají v reprofilaci stávajících nezpevněných příkopů podél koleje kde je navržena výměna železničního svršku. Navržená reprofilace příkopů spočívá hlavně v odstranění pozůstatků z čištění koleje z let minulých a znovuoobnovení funkce těchto příkopů pro odvedení srážkových vod.

Z doložených příčných řezů je zřejmé že v některých případech není navržen normový tvar nezpevněného příkopu který by vyžadoval rozsáhlý zásah do přilehlých svahů zářezů ale pouze odvodňovací „rygol. Sklonové poměry těchto přeprofilovaných příkopů potom ve většině délek respektují a kopírují navržený sklon koleje. Jiný sklon je pouze u vyústění příkopů u stávajících propustků nebo při přechodu zářezu do násypu s cílem odvedení zachycené srážkové vody na drážní těleso.

Celková navržená délka reprofilace příkopů je 5.179 m	vlevo	2.775 m
	vpravo	2.404 m

Při provádění stavebních prací je nutno zohlednit umístění stávajících drátovodných tras, které nesmí být reprofiliací příkopů dotčeny.

Nástupiště

SO 01 – 103 Nástupiště z. Nasavrky

Z technologických důvodů, tj. z důvodu strojního pročištění šterkového lože a následné výměny železničního svršku tj. výměny kolejnic, pražců, upevňovadel a šterkového lože je nutno stávající výškově deformovanou konstrukci nástupiště na zastávce Nasavrky rozebrat. Po provedení stavební činnosti a po definitivní úpravě GPK bude konstrukce nástupiště osazena zpět. Výška nástupní hrany se nemění a zůstane shodná s původní tj. 300 mm na d TK. Délka nástupiště se rovněž nemění a zůstává 79 m. V rámci těchto stavebních úprav je navrženo zřízení krátké přístupové komunikace k nástupišti (šíře 1,6 m, dl. 14 m) ze zámkové dlažby t. 60 mm.

Nástupištní přístřešky jako i osvětlení nástupiště se nemění a není tudíž předmětem tohoto projektu stavby.

Součástí stavebních prací v prostoru zastávky Nasavrky je i regenerace svodného potrubí z příkopu, které se nachází přibližně pod konstrukcí vlastního nástupiště.

Železniční přejezdy

Všeobecně :

Z důvodu obnovy koleje, tj. souvislé výměny kolejnic, pražců a šterkového lože budou v jednotlivých úsecích dotčeny stávající železniční přejezdy. Technický stav přejezdové konstrukce většiny těchto železničních přejezdů je v současnosti nevyhovující.

Pod železničními přejezdy které jsou dotčeny výměnou kolejnic, pražců a kolejového lože v obou úsecích a u kterých bude nutno demontovat stávající přejezdovou konstrukci nebude na základě požadavku zadavatele zřízena ZKPP.

Z pohledu silniční dopravy a zátěže je zřizování ZKPP na většině těchto přejezdů jednak neúčelné (polní přejezdy využívané na jaře a podzim) a jednak v případě zřízení ZKPP na dotčených žel. přejezdech by se jednalo o technické zhodnocení žel. spodku, což je u tohoto typu stavebních prací nepřípustné. Demontáž a následně navržená regenerace dotčené přejezdové konstrukce je vyvolána pouze souvislou výměnou žel. svršku, tj. kolejnic, pražců a šterkového lože. Rozsah stavebních prací na jednotlivých žel. přejezdech byl v Záměru projektu schválen bez připomínek specialisty SŽDC s.o.. Z tohoto důvodu proto nebyl v rámci Projektu stavby proveden průzkum pražcového podloží železničního spodku.

Dle geodetického zaměření a skutečného stavu budou v blízkosti přejezdu přeprofilovány stávající odvodňovací příkopy, popřípadě obnovena funkce průtočnosti zatrubnění příkopů pod komunikací nebo i toto zatrubnění komplet regenerováno.

Typ přejezdové konstrukce je navržen dle požadavku zadavatele, dle ZP, dle zátěže a na základě zkušeností. Převážně se je navržena konstrukce se živičným povrchem, žlábek je tvořen zdvojenou kolejnicí (a to i u přejezdů nacházející se v oblouku). U všech dotčených železničních přejezdů bude upravena jejich šíře v ose koleje na min. 5,0 m. Šířka přejezdu 5,0 m je navržena a musí být dodržena ještě ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje a vždy je měřena kolmo na osu komunikace.

Při odtěžování kolejového lože pod dotčenými železničními přejezdy nesmí dojít k narušení stabilizované a konsolidované vrstvy železničního spodku.

Před a za vlastním přejezdem se provede úprava stávající komunikace v min. rozsahu. Všechny navržené úpravy komunikace budou na pozemku investora-SŽDC s.o.. Výstražné kříže budou vyměněny pouze tam, kde jsou samostatně tj. jen v km 7,372, u ostatních železničních přejezdů bude provedena regenerace výstražníků a závor spočívající v novém nátěru. Na žel. přejezdu v ev. km 4,992 byla před zahájením projektových prací OŘ SSZT osazena uzamykatelná závora.

Dva dotčené přejezdy v km 52,120 a v km 53,690 nacházející se v úseku 02 byly po dohodě se zadavatelem ze stavby vyjmuty neboť jsou po nedávné rekonstrukci. Pro návrh směrového a výškové řešení byla poloha těchto přejezdů vzata jako fixní a neměnná.

SO 01-104.1 Železniční přejezd v ev. km 4,992

Stávající přejezd se nachází v celé své délce v přímé, přejezd je kolmý. Přejezd je nezabezpečený. Stávající konstrukce je tvořena betonovým panelem v dl. 3,0 m uloženým v ose koleje. Vně kolejnic je potom nezpevněný, rozrušený povrch.

Návrh :

Navržené řešení spočívá v osazení nové přejezdové konstrukce tvořené železobetonovými panely vnitřní+vnější do vyrovnané koleje. Šíře přejezdové konstrukce se zvětší na 6,0 m v ose koleje. Přejezdová konstrukce z bet. panelů bude uložena na nové dřevěné pražce.

V místě vlastního žel. přejezdu bude štěrkové lože zapuštěné. Úpravy navazující komunikace po obou stranách přejezdu jsou navrženy z nezpevněného zhuštěného materiálu (přístup pouze zemědělské techniky na pole) a zakončeny v úrovni výstražníků.

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně.

SO 01-104.2 Železniční přejezd v ev. km 5,770

Stávající železniční přejezd se nachází v celé své délce v přímé v blízkosti žel. zastávky Nasavrky. Přejezd je kolmý, zabezpečený. Jedná se o úroňové křížení s místní komunikací. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena živичným povrchem. Komunikace a prostor vně koleje je asfaltový - narušený. Stávající šíře přejezdu v ose koleje je cca 5,0 m.

Podnětem pro provedení stavby je současný nevyhovující stav přejezdové konstrukce a nutné směrové a výškové úpravy koleje řešené v rámci návrhu GPK celého dotčeného úseku.

Stávající žel. svršek je v místě přejezdu tv. S49 na dřevěných pražcích.

Návrh :

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upravené na předepsaný tvar.

Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 01-101. Štěrkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Přejezdová konstrukce se návrhem nemění. Je navržena přejezdová konstrukce se živичným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí. Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen vrstvou ABS, Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m, tj. šíře je shodná s šíří stávající.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11, tl. 0,050m
AC L 16-22 tl. 0,070m
OK I. II. tl. 0,120m
ŠD tl. 0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)
KOLEJOVÉ LOŽE TL. 0,300m

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11, tl. 0,050m
ACL16-22 tl. 0,070m
MZK tl. 0,120m
ŠD tl. 0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

Součástí stavebních úprav na tomto železničním přejezdu je i regenerace oboustranného stávajícího zatrubnění příkopů. Návrh spočívá v odstranění nefunkční a deformované konstrukce pod komunikací a její nahrazení novou konstrukcí z betonových trub DN 400. Zakončení tohoto zatrubnění je navrženo bezčelné, kamenným obkladem svahu osazeném do betonového lože. Navazující příkopy budou přeprofilovány.

Vlevo koleje je součástí stavebních prací na tomto přejezdu i regenerace zatrubnění (pokračování zatrubnění příkopu) pod nástupištěm zastávky Nasavrky. V úseku pod nástupištěm jsou navrženy trouby plastové rovněž DN 400 s kontrolními šachtami. Vyústění zatrubnění je navrženo do stávajícího příkopu za nástupištěm na pozemku SŽDC.

SO 01-104.3 Železniční přejezd v ev. km 7.372

Stávající železniční přejezd se nachází v celé své délce v oblouku. Přejezd je kolmý, nezabezpečený. Jedná se o úrovnňové křížení s účelovou komunikací. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena železobetonovým panelem š. 3,0 m osazeným v ose koleje. Vně kolejnic je potom zřízena komunikace se živičným povrchem.

Podnětem pro provedení stavby je nutné směrové a výškové vyrovnaní koleje řešené v rámci návrhu GPK celého dotčeného úseku.

Stávající žel. svršek je v místě přejezdu tv. S49 na dřevěných prážcích.

Návrh :

Po návrhu úprav GPK se přejezd v celé své délce nachází v oblouku o $R = 1360$ m bez převýšení. Přejezd zůstane kolmý.

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových prážcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v ti. 0,30 m pod ložnou plochou prážců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 01-101. Šterkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí neboť ani výhledově se nepředpokládá v tomto úseku využití nedostatku převýšení nad 100 mm.

Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen vrstvou ABS, Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s úpravou rozšíření na pozemku SŽDC.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11,	tl.	0,050m
AC L 16-22	tl.	0,070m
OK I. II.	tl.	0,120m
ŠD	tl.	0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ	(tvrdé dřevo)	
KOLEJOVÉ LOŽE	TL.	0,300m

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11,	tl.	0,050m
ACL16-22	tl.	0,070m
MZK	tl.	0,120m
ŠD	tl.	0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

SO 02-104.0 Železniční přejezd v ev. km 49,362

Stávající železniční přejezd se nachází v celé své délce v přímé v těsné blízkosti v.č. 7 píseckého zhlaví v žst. Záhoří.

Oproti záměru projektu byl tento žel. přejezd zahrnut do stavby po připomínkách OTH. Připomínka vyžaduje směrovou úpravu GPK pro výhledovou rychlost s následnou uvažovanou úpravou zhlaví žst. Záhoří. Úvaha OTH spočívá v prodloužení vstupní přechodnice přes stávající přímou ve které je situován žel. přejezd v km 49,362. Navržením přechodnice potom dochází k příčným posunům osy koleje na tomto přejezdu v současnosti se živičným povrchem.

Žel. přejezd v km 49,362 je kolmý, zabezpečený. Jedná se o úrovněvé křížení s komunikací III. třídy. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena živičným povrchem, kolejnicový žlábek tvořen zdvojenou kolejnicí. Komunikace a prostor vně koleje je rovněž se živičným povrchem. Stávající šíře přejezdu v ose koleje je cca 5,0 m.

Stávající žel. svršek je v místě přejezdu tv. S49 na dřevěných pražcích.

Návrh :

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m. Přejezd se v celé své délce nachází v přechodnici.

Kolejové lože bude zřízeno v ti. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 02-101. Šterkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Přejezdová konstrukce se návrhem nemění. Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí. Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen živičnou vrstvou. Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m, tj. šíře je shodná s šíří stávající.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11,	tl.	0,050m
AC L 16-22	tl.	0,070m
OK I. II.	tl.	0,120m
ŠD	tl.	0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)		
KOLEJOVÉ LOŽE TL.		0,300m

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11,	tl. 0,050m
ACL16-22	tl. 0,070m
MZK	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů, prahová vpust' nacházející se vlevo koleje nesmí být stavební úpravou na přejezdu dotčena.

Projektant upozorňuje na stanovisko SÚS Písek na uvažovanou pokládku živice na dotčené komunikaci v dubnu r. 2015. Nutno dále respektovat stanoviska dotčených organizací.

SO 02-104.1 Železniční přejezd v ev. km 50,321

Stávající přejezd se nachází v celé své délce v oblouku o $r=289$ v koleji s převýšením. Přejezd je kolmý, zabezpečený závorami. Stávající konstrukce je tvořena umístěním 2 ks betonových panelů v dl. 3,0+3,0 m uloženým v ose koleje. Vně kolejnic je potom nezpevněný, rozrušený povrch.

Po návrhu úprav GPK se přejezd v celé své délce nachází v oblouku o $R=278$ m s převýšením $D=142$ mm. Přejezd zůstane kolmý.

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 02-101. Šterkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí neboť ani výhledově se nepředpokládá v tomto úseku využití nedostatku převýšení nad 100 mm.

Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen vrstvou ABS, Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s úpravou rozšíření na pozemku SŽDC.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11,	tl. 0,050m
AC L 16-22	tl. 0,070m
OK I. II.	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)	
KOLEJOVÉ LOŽE TL. 0,300m	

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11,	tl. 0,050m
ACL16-22	tl. 0,070m
MZK	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

SO 02-104.2 Železniční přejezd v ev. km 52,120 neobsazeno

Železniční přejezd po nedávné rekonstrukci byl ze stavby vyjmut. Kolejové pole na dřevěných pražcích zůstane zachováno. Přejezd se nachází v přechodnici, při návrhu směru a výšky se vycházelo s fixní polohy vlastní přejezdové konstrukce, kde jsou směrové posuny a výškové rozdíly do 2 mm, tedy nulové (dle souřadnic z geodetického zaměření).

SO 02-104.3 Železniční přejezd v ev. km 52,990

Stávající přejezd se nachází v celé své délce v oblouku o $r=279$ v koleji s převýšením. Přejezd je kolmý, polní-lesní, zabezpečený závorami. Stávající konstrukce je tvořena umístěním 4 ks betonových úzkých panelů v dl. 3,0+3,0 m uloženým v ose koleje. Vně kolejnic jsou potom uloženy betonové panely navazující na nepevněný, rozrušený povrch.

Návrh :

Po návrhu úprav GPK se přejezd v celé své délce nachází v oblouku o $R=277$ m s převýšením $D=143$ mm. Přejezd zůstane kolmý.

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v ti. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 02-101. Šterkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí neboť ani výhledově se nepředpokládá v tomto úseku využití nedostatku převýšení nad 100 mm.

Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen živičnou vrstvou. Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s úpravou rozšíření na pozemku SŽDC. Zakončení nezbytné živičné úpravy komunikace na obou stranách přejezdu je betonovým obrubníkem osazeným naležato. Za touto konstrukcí ze živice je potom navrženo pouze zpevnění šterkodrtí.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11,	tl. 0,050m
AC L 16-22	tl. 0,070m
OK I. II.	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)	
KOLEJOVÉ LOŽE TL. 0,300m	

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11,	tl.	0,050m
ACL16-22	tl.	0,070m
MZK	tl.	0,120m
ŠD	tl.	0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

SO 02-104.4 Železniční přejezd v ev. km 53,690 neobsazeno

Železniční přejezd po nedávné rekonstrukci byl ze stavby vyjmut. Kolejové pole na dřevěných pražcích zůstane zachováno. Přejezd se nachází v přechodnici, při návrhu směru a výšky se vycházelo s fixní polohy vlastní přejezdové konstrukce, kde jsou směrové posuny a výškové rozdíly nulové (dle souřadnic z geodetického zaměření).

SO 02-104.5 Železniční přejezd v ev. km 54,690

Stávající přejezd se nachází v celé své délce v oblouku o $r=300$ v koleji s převýšením. Přejezd je kolmý, účelová komunikace k zahrádkám, zabezpečený závorami. Stávající konstrukce je tvořena umístěním 3krátkých betonových v celkové dl. 4,5 m uloženým v ose koleje. Vně kolejnic je potom nezpevněný, rozrušený povrch.

Návrh :

Po návrhu úprav GPK se přejezd v celé své délce nachází v oblouku o $R=299,7$ m s převýšením $D=122$ mm. Přejezd zůstane kolmý.

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozní úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 02-101. Šterkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí. Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen živičnou vrstvou. Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s úpravou rozšíření na pozemku SŽDC. Zakončení živičné úpravy komunikace na obou stranách přejezdu je betonovým obrubníkem osazeným naležato. Stávající zatrubnění příkopů nelze zregenerovat osazením nových betonových trub, neboť dnes hlavně žlab vpravo koleje je ve vzdálenosti 2,6 m od osy koleje. Odsunutím nového žlabu do normové vzdálenosti situování příkopu by došlo k narušení stávajících drátovodných tras které musí zůstat nedotčeny a rovněž k zásahu do různých šachet, což bylo v rámci projektových prací řešeno a konstatováno jako nežádoucí.

Z tohoto důvodu je potom šíře komunikace navržena pouze 3,75 m na obou stranách (po dohodě s OR), aby nedošlo k zásahu do betonových čel zatrubnění. Komunikace je účelová – do zahrádek, tak není nutno dodržet hodnotu šíře komunikace 5,0 m.

Na tuto šíři bude možno komunikaci vně koleje upravit po investiční akci „Úpravy zab. zař“ společně s úpravou zatrubnění příkopů pod komunikací.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11,	tl. 0,050m
AC L 16-22	tl. 0,070m
OK I. II.	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)	
KOLEJOVÉ LOŽE TL. 0,300m	

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11,	tl. 0,050m
ACL16-22	tl. 0,070m
MZK	tl. 0,120m
ŠD	tl. 0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

SO 02-104.6 Železniční přejezd v ev. km 54,960

Stávající přejezd se nachází v celé své délce v oblouku o $r=299,7$ v koleji s převýšením. Přejezd je šikmý, s úhlem křížení 50gr, účelová komunikace, zabezpečený závorami. Stávající konstrukce je tvořena umístěním 3 krátkých betonových v celkové dl. 4,5 m uloženým v ose koleje. Vně kolejnic je potom nepevněný, rozrušený povrch.

Návrh :

Po návrhu úprav GPK se přejezd v celé své délce nachází v oblouku o $R=299,7$ m s převýšením $D=122$ mm. Přejezd zůstane šikmý.

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení stávajícího kolejového roštu a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou) v dl. 12,5 m.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Směrová a výšková úprava bude respektovat řešení popisované v SO 02-101. Štěrkové lože doplněno u žel. přejezdu bude upraveno do předepsaného tvaru.

Je navržena přejezdová konstrukce se živičným povrchem s kolejnicovým žlábkem tvořeným zdvojenou kolejnicí. Povrch přejezdu mezi kolejnicemi i vně kolejnic bude tvořen živičnou vrstvou. Navržená šíře přejezdové konstrukce v ose koleje je 5,0 m.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s úpravou rozšíření na pozemku SŽDC. Zakončení živičné úpravy komunikace na obou stranách přejezdu je betonovým obrubníkem osazeným naležato. Za živičným zpevněním je navrženo vyrovnaní šíře komunikace, konstrukce této části nebude živičná, ale pouze zpevněné kamenivo.

Skladba vozovky přejezdu :

ACo 11, tl. 0,050m
AC L 16-22 tl. 0,070m
OK I. II. tl. 0,120m
ŠD tl. 0,250m
PRAŽCE DŘ. NOVÉ (tvrdé dřevo)
KOLEJOVÉ LOŽE TL. 0,300m

Skladba vozovky komunikace :

ACo 11, tl. 0,050m
ACL16-22 tl. 0,070m
MZK tl. 0,120m
ŠD tl. 0,250m

Odvodnění přejezdu je zajištěno gravitačně do přeprofilovaných příkopů.

Za živičným zpevněním je navrženo vyrovnaní širě komunikace, konstrukce této části nebude živičná, ale pouze zpevněné kamenivo.

Mosty, propustky, zdi

SO 01 – 105.1 Most v km 2,378

Mostní objekt pochází z roku 1889. V roce 1963 byl most sanován a natřen. V roce 2007 došlo při opravě k výměně mostnic a příčníků. Jedná se o most v širé trati s jedním otvorem s ocelovou plnostěnnou konstrukcí přes zpevněnou účelovou komunikaci. Kolejnice je upevněna na dřevěných mostnicích, zábradlí je osazeno na dřevěných příčnících. Nosná konstrukce působí jako prostý nosník, zakončení OK je kolmé.

Vzhledem ke stavu objektu budou nejvíce poškozené části nosné konstrukce vyměněny. Na mostě bude zřízen VMP 2,5. Bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m. Spodní stavba není předmětem opravy.

SO 01 – 105.2 Most v km 4,175

Mostní objekt pochází z roku 1889. Objekt byl rekonstruován v roce 1970. Při rekonstrukci byla nahrazena původní OK současnou konstrukcí s přímým uložením koleje a byly provedeny železobetonové úložné prahy, závěrné zdi a parapety křídel. Další oprava mostu byla provedena v roce 2000, z důvodu nevyhovujícího stavu ocelové konstrukce mostu poškozeného nárazy silničních vozidel. Jedná se o most v širé trati s jedním otvorem s ocelovou plnostěnnou konstrukcí přes silnici II/603 Tábor – Košín. Mostovka je přímo pojížděná, prostá, zakončení OK je kolmé.

Vzhledem ke stavu objektu bude ocelová nosná konstrukce otryskána křemičitým pískem a bude opatřena novým protikorozním nátěrem. Budou opraveny vadné části přímého upevnění.

Stávající zdivo spodní stavby a křídel bude otryskáno křemičitým pískem, sanováno injektáží a hloubkovým přespárováním.

Bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m.

Náletová vegetace v okolí mostního objektu bude odstraněna. Koryto propustku bude pročištěno od nánosů a vegetace, bude vydlážděno lomovým kamenem tl. 200mm do betonového lože C25/30-XC3, XA2 – F2, tl. 100mm. Dlažba bude zakončena betonovým prahem.

SO 01 – 105.3 Most v km 5,490

Mostní objekt pochází z roku 1889. Jedná se o přesýpaný kamenný most s polokruhovou klenbou v širé trati. Na mostě je dodržena drážní stezka, není osazeno zábradlí.

Vzhledem ke stavu objektu bude stávající zdivo nosné konstrukce, spodní stavby a křídel otryskáno křemičitým pískem a sanováno hloubkovým přespárováním a lokálním přezděním. U křídel bude provedena jejich injektáž.

Odstraní se náletová vegetace.

Na římsu bude osazeno nové úhelníkové zábradlí výšky 1,1 m dodatečně kotvené na kotevní desky chemickými kotvami.

SO 01 – 105.4 Propustek v km 2,986

Mostní objekt pochází z roku 1889. Jedná se o kamenný propustek v širé trati s jedním otvorem. Zábradlí není osazeno. Zdivo propustku a vtokové jímky je místy porostlé mechem. Výtok i vtok jsou zanesené. Spárování zdiva místy popraskané a vypadané.

Vzhledem ke stavu objektu bude kamenná konstrukce otryskána křemičitým pískem, lokálně přezděna a hloubkově přespárována. Dno propustku bude vyčištěno od nánosů a bude zde provedena nová dlažba. Okolí propustku bude odlážděno, koryto na výtoku bude reprofilováno k patě svahu.

SO 01 – 105.5 Propustek v km 3,736

Mostní objekt pochází z roku 1889. Jedná se o kamenný propustek v širé trati s jedním otvorem. Zábradlí není osazeno. Zdivo propustku a vtokové jímky je silně porostlé mechem. Okolí vtoku a výtoku je zanesené, porostlé vegetací. Spárování zdiva místy popraskané a vypadané.

Vzhledem ke stavu objektu bude kamenná konstrukce otryskána křemičitým pískem, lokálně přezděna a hloubkově přespárována. Dno propustku bude vyčištěno od nánosů a bude zde provedena nová dlažba. Budou zřízeny nové železobetonové římsy. Okolí propustku bude odlážděno, koryto na výtoku bude reprofilováno k patě svahu.

SO 01 – 105.6 Propustek v km 5,030

Mostní objekt pochází z roku 1889. Jedná se o kamenný propustek v širé trati s jedním otvorem. Zábradlí není osazeno. Zdivo propustku a vtokové jímky je silně porostlé mechem. Okolí vtoku a výtoku je zanesené, porostlé vegetací. Spárování zdiva místy popraskané a vypadané.

Vzhledem ke stavu objektu bude kamenná konstrukce otryskána křemičitým pískem, lokálně přezděna a hloubkově přespárována. Dno propustku bude vyčištěno od nánosů a bude zde

provedena nová dlažba. Budou zřízeny nové železobetonové římsy. Okolí propustku bude odlážděno.

SO 01 – 105.7 Propustek v km 7,874

Mostní objekt pochází z roku 1889. V roce 1928 proběhla na propustku rekonstrukce. Jedná se o kamenný propustek v širé trati s jedním otvorem. Zábradlí není osazeno. Zdivo propustku a vtokové jímky je silně porostlé mechem. Okolí vtoku a výtoku je zanesené, porostlé vegetací, v propustku se drží v současnosti voda. Spárování zdiva místy popraskané a vypadané.

Vzhledem ke stavu objektu bude kamenná konstrukce otryskána křemičitým pískem, lokálně přezděna a hloubkově přespárována. Okolí propustku bude odlážděno.

SO 01 – 105.8 Propustek v km 8,499

Mostní objekt pochází z roku 1889. Jedná se o kamenný propustek v širé trati s jedním otvorem. Zábradlí není osazeno. Zdivo propustku a vtokové jímky je silně porostlé mechem. Okolí vtoku a výtoku je velmi zanesené, porostlé vegetací. Propustkem protéká stálá vodoteč – Raštský potok, v současnosti se v něm drží voda cca do poloviny jeho výšky. Spárování zdiva místy popraskané a vypadané.

Vzhledem ke stavu objektu bude kamenná konstrukce otryskána křemičitým pískem, lokálně přezděna a hloubkově přespárována. Dno propustku bude vyčištěno od nánosů a bude zde provedena nová dlažba. Na vtoku budou do opěr kotveny ocelové česle. Na výtokové straně je navržena betonová stěna koryta.

B 1.4.6 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaná doba výstavby je 2. polovina r. 2015. Předpokládá se nepřetržitě vyloučení koleje z provozu + denní výluky Dokončovací práce se rovněž předpokládají v r. 2015.

Trať 1811 Tábor - Písek bude uvedena do provozu jako jeden celek.

B 1.4.7 Posouzení stavby z hlediska užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Tato stavba pouze provádí nejnutnější úpravy nástupiště Nasavrky a Vrcovice nacházející se podél upravované koleje. Úpravy nástupiště jsou vyvolané z technologických důvodů, kdy dochází k demontáži a montáži stávajícího nástupiště a opětovné vrácení stávající konstrukce zpět.

B 1.4.8 Podmiňující a vyvolané investice a nároky na jejich zabezpečí

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádné podmiňující ani vyvolané investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle, tj. odstranění propadu traťové rychlosti je řešeno v rámci této stavby.

B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek

B 1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávajících staveb a zařízení (nedojde k záboru pozemků či věcným břemenům, nedojde ke změně osy koleje ani nivelety) stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“ v dokladové části dokumentace.

B 1.5.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu projektu stavby

Projekt stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ svým obsahem odpovídá rozsahu předchozímu stupni Záměru projektu.

B 1.5.3 Podmínky EIA

Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ byla posuzována ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost o posouzení byla předána v předchozím stupni dokumentace, tj. v ZP na odbor životního prostředí Jihočeského kraje.

Vzhledem k tomu, že úprava traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat. Navíc kapacita traťových úseků je z hlediska dopravní technologie přímo závislá na kapacitě přilehlých dopraven (železničních stanic - dále jen ŽST). Zde však ke změně konfigurace kolejiště nedojde. Není tedy možné navýšit již danou maximální četnost vlaků (K_{prakt} – praktickou propustnou výkonnost) nacházejících se v definovaných úsecích a přilehlých ŽST. Z toho vyplývá, že infrastruktura SŽDC znovu uvedená do optimálně provozuschopného stavu neumožní zavedení vlaků osobní a nákladní dopravy nad limit platný z let minulých.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o regeneraci stávajících železničních staveb a zařízení, v rámci případného staveniště nedojde k dodatečnému záboru pozemků či věcným břemenům.

Nedojde ke změně osy koleje a nedojde ani ke změně nivelety, dle Stanoviska dotčeného správního úřadu stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“.

Při posuzování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení možných synergických vlivů aktivní varianty nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy, které by znemožňovaly realizaci záměru a to jak z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, sociálních dopadů, tak i vlivů na veřejné zdraví.

Realizace stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ vyplývá z potřeby řešení neuspokojivého stávajícího technického stavu trati, který se projevuje propady traťové rychlosti.

Vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přijatelný. V rámci realizace záměru nebudou nikterak nad míru únosnou ohroženy žádné chráněné druhy rostlin či živočichů.

Z hlediska Natury 2000 dle vyhotoveného Záměru projektu lze konstatovat, že stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ nemá významný negativní vliv, resp. negativní vliv dle § 45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně

přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

Obecné technické podmínky pro stavbu jsou dodrženy.

B.1.6. Příprava pro výstavbu

Při předání staveniště dodavatelům je třeba postupovat podle harmonogramu realizace stavby (viz. část F – organizace výstavby).

Předpokládaná organizace výstavby spolu s návrhem řešení staveniště je zpracována a dokladována v části dokumentace F – organizace výstavby.

Stavební objekty jako zemní práce a příprava ploch pro ZS a uvedení ploch do původního stavu nejsou do stavby zahrnuty a budou záležitostí dodavatele v rámci dodávky stavby.

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba bude realizována pouze na pozemcích SŽDC s. o., respektive ČD a. s. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

Při realizaci stavby se předpokládají plochy ZS (zařízení staveniště) budou nacházet na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. Rozsah stavby je patrný z koordinační situace stavby.

B.1.8. Výjimky z předpisů

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. O drahách, vyhláškou 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/200 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

Projektová dokumentace je rovněž zpracována v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy ČD. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky státních drah. Zdůvodnění odlišností (např. příkopy) je vysvětleno v textových částech jednotlivých objektů.

B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavba vychází z vyhotovené Dopravní technologie, která byla obsahem Záměru projektu.

V rámci vyhotovení tohoto projektu stavby dochází na základě upřesnění podkladů (po geodetickém zaměření a provedení průzkumných prací) k nepatrným změnám, které jsou dále popisovány v jednotlivých kapitolách příslušných SO a PS.

B.2.1. Návrh dopravních opatření

Návrh dopravního opatření byl projednáván na poradách projektanta za přítomnosti příslušných zástupců OŘ.

Vzhledem k daným možnostem a možnostem nepřetržitého vyloučení koleje v úseku Tábor - Písek se předpokládá doba výstavby ve 2 na sebe nenavazujících etapách:

Úsek 01 Tábor – Balkova Lhota	navržená doba vyloučení koleje	21 dní
Úsek 02 Záhoří - Písek	navržená doba vyloučení koleje	19 dní

Upřesnění vymezení výluky:

1. **Úsek 01** = výluka koleje v úseku Tábor (včetně staniční koleje č. 3f) – Balkova Lhota (včetně záhlaví a zhlaví směr Tábor)
2. **Úsek 02** = výluka koleje v úseku Záhoří (včetně zhlaví a záhlaví směr Písek město) – Písek město (včetně záhlaví a zhlaví směr Záhoří)

Případné denní – krátkodobé výluky pro přípravné a dokončovací práce nejsou v této rekapitulaci obsaženy. Předpokládá se pro každou etapu max. 10 x 8 hod. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny dle příslušného výlukového rozkazu.

Pro úsek **01** bude nutná náhradní doprava minimálně v úseku Tábor – Balkova Lhota. Obraty souprav musí být přizpůsobeny nemožnosti objíždění v Balkově Lhotě. Pro nákladní dopravu z/do železničních stanic v úseku Balkova Lhota – Branice bude v době výluky v úseku 01 platit dle dispozic dopravce odklon přes Písek a Červenou nad Vltavou s nutností omezení zatížení na traťovou třídu B2.

Pro úsek **02** bude nutná náhradní doprava minimálně v úseku Záhoří – Písek město. Obraty souprav musí být přizpůsobeny nemožnosti objíždění v obou zmíněných železničních stanicích. Pro nákladní dopravu z/do železničních stanic Vlastec a Záhoří bude v době výluky v úseku 02 platit dle dispozic dopravce odklon přes Tábor a Červenou nad Vltavou s nutností omezení zatížení na traťovou třídu B2.

Plánované výluky budou doupřesněny investorem. Závěrem lze říci, že uvedené termíny výluk jsou pouze orientační a vycházejí z předpokladů a vstupů známých v době zpracování této dokumentace projektu stavby. Konkrétní termíny přesného stanovení výluk budou upřesněny až na základě rozkladu a žádosti dodavatelské organizace po zohlednění konkrétního postupu stavby a možností na straně ČD podle momentálního stavu v období realizace. Totéž platí o době výstavby.

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ byla posuzována ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost o posouzení byla projednávána v předchozím stupni dokumentace.

Vzhledem k tomu, že úprava traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat. Navíc kapacita traťových úseků je z hlediska dopravní technologie přímo závislá na kapacitě přilehlých dopraven (železničních stanic-dále jen ŽST).

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o opravu stávajících železničních staveb a zařízení, v rámci případného staveniště nedojde k dodatečnému záboru pozemků či věcným břemenům.

Nedojde ke změně osy koleje a nedojde ani ke změně nivelety, dle Stanoviska dotčených správních úřadů stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“.

Při posuzování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení možných synergických vlivů aktivní varianty nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy, které by znemožňovaly realizaci záměru a to jak z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, sociálních dopadů, tak i vlivů na veřejné zdraví.

Realizace záměru „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ vyplývá z potřeby řešení neuspokojivého stávajícího technického stavu trati, který se projevuje významnými propady traťové rychlosti.

Vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přijatelný. V rámci realizace záměru nebudou nikterak nad míru únosnou ohroženy žádné chráněné druhy rostlin či živočichů.

Vzhledem k charakteru stavebních prací, které budou realizovány v současných hranicích SŽDC, bez zvýšení počtu kolejí, není nutné posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

- Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

- Ochrana přírody a krajiny

V rámci stavby se provádí výměna žel. svršku a spodku v koleji, regenerace přejezdových konstrukcí na dotčených žel. přejezdech a regenerace částí mostů a propustků. Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. Okolní pozemky narušené stavbou budou uvedeny do původního stavu, včetně obnovy drnového fondu. O případném poškození nadzemních a podzemních částí mimolesní zeleně bude sepsán záznam, který bude ihned doručen příslušnému referátu ŽP.

Odstranění zeleně bude provedeno pouze v místě výskytu náletových křovin zasahujících do připravované rekonstrukce.

- Hluk a vibrace

Při stavební činnosti nedojde v rámci stavby k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91Sb.,§1, odst.2, neobsahuje stavba pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1.000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

- Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu

Při stavbě nedochází k trvalému záboru ZPF i LPF.

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B.4.1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany:

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH nebo HZS.

B.4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce:

Při práci je třeba dbát všech platných příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- nařízení vlády č. 362/2005 – Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 591/2005 – Minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi
- ČSN 343100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízeních
- vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky

Rovněž je bezpodmínečně nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1. Pro práce prováděné strojními mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Další podmínky bezpečnosti práce jsou řešeny v odst. B.2.11.

B.5 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Stavba vychází z vyhotovené dopravní technologie, která byla obsahem Záměru projektu.

Navrhované vyloučení traťové koleje v jednotlivých úsecích, tj. v úseku Tábor – Balkova Lhota a Záhoří - Písek jsou popisovány v kap. č. B.2.1. Takto stanovená doba na pro nepřetržitě vyloučení jednotlivých kolejí byla projednávána na poradách projektanta za účasti kompetentních zástupců OŘ Plzeň.

Dotčená železniční trať kříží v daném území úrovně několik komunikací. Navrženou výměnou železničního svršku jsou z hlediska nutnosti zajištění objízdných tras přímo dotčeny železniční přejezdy v ev. km 5,770 a 49,362. Ostatní dotčené železniční přejezdy jsou polní, účelové a na nich není po dohodě s příslušnými úřady navržena objízdna trasa.

Na komunikaci pod žel. mostem v km 4,175 se předpokládá při stavebních pracích na tomto objektu jednosměrný provoz.

Návrh objízdných tras byl v rámci vyhotovení tohoto projektu stavby řešen a předjednan, včetně projednání zjednosměrnění provozu komunikace pod mostním objektem v km 4,175 po dobu realizace. Stanoviska jsou obsahem dokladové části.

Zhotovitel projedná a opětovně odsouhlasí návrh objízdných tras s příslušnými orgány v dostatečném předstihu před zahájením stavby a současně bude informovat zástupce příslušných obcí o stavebních pracích na žel. přejezdech kde se objízdna trasy nenavrhují.

B.6 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

V rámci stavby nedochází k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k žádné změně odtokových poměrů.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.8 OBJEKTOVÁ SKLADBA

1. Členění PS a SO je děleno dle profesních skupin na níže uvedené stavební objekty a vzešlo z odsouhlaseného záměru projektu.
2. Celkový soupis všech řešených PS a SO :

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

PS 01 – 201 Úpravy zab. zař.

PS 01 – 202 Úpravy zab. zař. související s úpravou svršku (montáž, demontáž)

PS 02 – 201 Úpravy zab. zař.

PS 02 – 202 Úpravy zab. zař. související s úpravou svršku (montáž, demontáž)

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01 - 101 Železniční svršek km 2,513 252 - km 8,658 938

SO 01 - 101.1 Výstroj trati

SO 02 - 101 Železniční svršek km 49,358 107 - 55,188 536

SO 02 - 101.1 Výstroj trati

SO 01 - 102 Železniční spodek km 2,513 252 - km 8,658 938

SO 02 - 102 Železniční spodek km 49,358 107 - 55,188 536

E.1.2 Nástupiště

SO 01 – 103 Nástupiště z. Nasavrky

SO 02 – 103 Nástupiště z. Vrcovice

E.1.3 Přejezdy

SO 01-104.1 Železniční přejezd v km 4,992

SO 01-104.2 Železniční přejezd v km 5,770

SO 01-104.3 Železniční přejezd v km 7.372

SO 02-104.0	Železniční přejezd v km 49,362	
SO 02-104.1	Železniční přejezd v km 50,321	
SO 02-104.2	Železniční přejezd v km 52,120	neobsazeno
SO 02-104.3	Železniční přejezd v km 52,990	
SO 02-104.4	Železniční přejezd v km 53,690	neobsazeno
SO 02-104.5	Železniční přejezd v km 54,690	
SO 02-104.6	Železniční přejezd v km 54,960	

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 01 – 105.1	Most v km 2,378
SO 01 – 105.2	Most v km 4,175
SO 01 – 105.3	Most v km 5,490
SO 01 – 105.4	Propustek v km 2,986
SO 01 – 105.5	Propustek v km 3,736
SO 01 – 105.6	Propustek v km 5,030
SO 01 – 105.7	Propustek v km 7,874
SO 01 – 105.8	Propustek v km 8,499

Oproti kapacitním údajům uvedeným v ZP došlo z důvodu abnormálních hektometrů a z důvodu návrhu parametrů oblouků dle geodetického zaměření k upřesnění staničení na jednotlivých objektech.

Oproti skladbě v odsouhlaseném záměru projektu došlo k redukci nebo přidání některých SO:

SO 02-104.6 Železniční přejezd v ev. km 54,960

Tento stavební objekt nebyl v ZP řešen, je však nutno ho řešit.

SO 02-104.2, SO 02-104.4

Stavební objekty byly vypuštěny z projektu stavby z důvodu jejich realizace v předstihu v rámci opravných prací OŘ Plzeň.

Oproti skladbě v odsouhlaseném záměru projektu došlo k přidání SO:

SO 01-101.1

Zřízení samostatného stavebního objektu pro Výstroj trati pro úsek 01 bylo doporučeno během zpracování projektu stavby. V Záměru projektu bylo s výstrojí trati uvažováno ve stavebním objektu SO 01-101 Železniční svršek jak v popisu, tak v nákladové části.

SO 01-102.1

Zřízení samostatného stavebního objektu pro Výstroj trati pro úsek 02 bylo doporučeno během zpracování projektu stavby. V Záměru projektu bylo s výstrojí trati uvažováno ve stavebním objektu SO 02-102 Železniční svršek jak v popisu, tak v nákladové části.

SO 02-104.0

Stavební objekt byl přidán po připomínkách OTH na směrovou úpravu GPK pro uvažovanou úpravu zhlaví žst. Záhoří, tj. prodloužení vstupní přechodnice přes stávající přímou ve které je situován žel. přejezd v km 49,362. Navržením přechodnice potom dochází k příčným posunům osy koleje na tomto přejezdu v současnosti se živičným povrchem.

V Ústí nad Labem, březen 2015

Vypracoval : Ing. Miroslav Novák

