

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	7
2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....	7
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ.....	10
2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	10
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	12
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	12
2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A ZAŘÍZENÍ	12
2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	12
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	12
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	12
2.10	HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY	13
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	13
3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	13
4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	13
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	14
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	14
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	14
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	14
8.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA	14
9	NÁVRH PLÁNU KONTROLNÍCH PROHLÍDEK.....	18

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) Jedná se o tělesa násypu železniční trati. Stavbou se dosavadní charakter území nemění. Úsek v km 390,010 – 390,870 se nachází v intravilánu obce Svojsín. Ostatní úseky se nacházejí v extravilánu.

Stavbou nedojde ke změně charakteru území ani jeho dosavadního využití.

- b) Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování
- c) Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území
- d) Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou zohledněna v dokladové části této dokumentace

e) GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY:

Z geomorfologického hlediska je možné lokalitu zatřídit následovně [2]:

Systém: Hercynský

Subsystem: Hercynská pohoří

Provincie: Česká vysočina

Subprovincie: Poberounská soustava

Oblast: Plzeňská pahorkatina

Celek: Plaská pahorkatina

Podcelek: Stříbrská pahorkatina

Okrsek: Svojsínská vrchovina

CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Podle informací zveřejněných na Portálu veřejné správy ČR(<http://geoportal.gov.cz>), nejsou zájmové lokality součástí žádných ochranných pásem, zvláště chráněných území přírody a krajiny.

CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ

Podle dostupných informací nejsou zájmová území součástí žádného dobývacího prostoru.

SESUVNÁ ÚZEMÍ

V širším okolí zájmových území nejsou Českou geologickou službou evidovány plochy svahových nestabilit (online mapy mapy.geology.cz).

GEOLOGICKÉ POMĚRY ŠIRŠÍHO OKOLÍ

Proterozoikum

Z hlediska regionální geologie náleží všechny zájmové lokality do oblasti proterozoika Barrandienu, který je v širším okolí zastoupen horninami zbraslavsko-kralupské skupiny. Skalní podloží je tvořeno především metamorfity (fylity, fylitickými břidlicemi a drobami, drobami až metadrobami) s lokálními polohami žilných intruzí porfyrů a porfyrítů a ojediněle se vyskytujícími vulkanity.

Paleozoikum

V širším okolí zájmových oblastí je paleozoikum zastoupeno zpevněnými sedimenty svrchního karbonu (westphal) s litologickým vývojem slepenec, arkózy a pískovce.

Terciér

Terciérní nezpevněné sedimenty jsou zastoupeny hlavně fluvialně až fluviolakustrinně uloženými štěrky a štěrky s písčitou příměsí a vložkami jílu, které přecházejí místy do štěrků jílovitých.

Kvartér

Kvartérní pokryv je zastoupen deluviálními písčitohlinitými až kamenitohlinitými sedimenty, fluvialními sedimenty, které jsou zrnitostně především jemnozrnného charakteru, a to hlinitopísčitých až jílovitopísčitých frakcí a dále eolickými sedimenty, převážně již přemístěnými, které jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami.

HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY ŠIRŠÍHO OKOLÍ A ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Zájmová území Vrbice u Stříbra, Svojšíň a Řebří jsou z hlediska hydrogeologického rajónování řazena do rajonu č. 6212 – Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po

Staňkov, Hracholusky potom do rajonu č. 6221 –Krystalinikum v mezipovodí Mže pod Stříbrem.

Hydrogeologické poměry úzce souvisí s geologickou stavbou zájmových území a lze předpokládat, že budou vyvinuty 2 pod sebou následující zvodnělé systémy. Prvním zvodnělým systémem je průlinový kolektor tvořený deluvii a fluviálními uloženinami. Hladina podzemní vody je volná, charakterizovaná průměrnou hodnotou koeficientu transmisivity T v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-4}$ – $1 \cdot 10^{-8}$ $m^2 \cdot s^{-1}$ a koeficient filtrace $k_f = 10^{-5}$ – 10^{-7} $m \cdot s^{-1}$ jílovitých zemin potom ještě nižší, a to až $k_f = 10^{-9}$ $m \cdot s^{-1}$. Podzemní voda je dotována pouze atmosférickými srážkami.

Druhý zvodnělý systém je vytvořen v komplexu hornin proterozoika, jako celek je relativně nepropustný. Tento kolektor vytváří nespojitě zvodnění v puklinovém systému skalního podloží. Vydutnost zvodně je závislá na četnosti diskontinuit, stupni rozpukání a typu výplně. Podložní metamorfity mají koeficient filtrace 10^{-7} - 10^{-8} $m \cdot s^{-1}$

f) Pro danou stavbu byl proveden inženýrsko-geologický průzkum

Nově provedenými průzkumnými pracemi byly shrnuty informace o materiálním složení těles náspu na lokalitě SO 11-11-01 (Hracholusky), SO 13-11-01 (Vrbice u Stříbra) a přísypu na lokalitě SO 15-11-01 (Řebří), a dále potom přechodových oblastí mostů na lokalitě SO 14-20-01 (Svojšín).

V lokalitě SO 11-11-01 (Hracholusky) byl průzkumnými pracemi dokumentován materiál použitý pro rozšíření náspu, kdy se jednalo o štěrk hlinitý. Podloží náspu je dle provedené kopané sondy tvořené fluviálním štěrkem s příměsí jemnozrnné zeminy. Původní těleso náspu bylo ověřováno pouze sondou dynamické penetrace a dle zjištěných měrných odporů a chování soupravy při provádění sondy, je možné usuzovat jílovitou písčitou zeminu.

V lokalitě SO 13-11-01 (Vrbice u Stříbra) byl kopanou sondou v koruně náspu ověřen štěrk jílovitý a dle provedené sondy dynamické penetrace je možné konstatovat, že obdobný materiál byl v celé délce sondy (12m).

Provedené jádrové vrty u mostu v lokalitě SO 14-20-01 (Svojšín), ověřily složení zemin v přechodových oblastech mostu. Sednutí v přechodové oblasti mostů na lokalitě Svojšín bylo nedostatečným hutněním materiálu ukládaného do přechodových oblastí mostu.

Důvodem sesouvání povrchových vrstev a výrazné eroze okolo propustku v lokalitě SO 15-11-01 (Řebří), je velký sklon svahu náspu, který se pohybuje mezi 47° a 53°.

- g) Lokalita SO 14-20-01 (Svojšín) se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje stupně 2a - Milíkov, povrchový zdroj Mže

Lokalita SO 15-11-01 (Řebří) se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje stupně 3 - Milíkov, povrchový zdroj Mže

- h) Území se nenachází v záplavovém území.

Zájmové území lokality km 384,250 – 384,750 (Vrbice u Stříbra) je Českou geologickou službou evidováno jako poddolované území (online mapy mapy.geology.cz). V okolí zájmového území se nacházejí stará důlní díla na polymetalické rudy.

- i) V lokalitě SO 11-11-01 (Hracholusky) stavba vyvolá nutnost trvalého záboru pozemků soukromých vlastníků.

Zbytek stavby nebude mít vliv na okolní pozemky ani stavby, odtokové poměry území zůstanou nezměněny.

- j) V rámci stavby nejsou plánovány žádné asanace ani demolice.

- k) V lokalitě SO 11-11-01 (Hracholusky) stavba vyvolá nutnost dočasného a trvalého záboru pozemků ZPF.

V ostatních stavebních objektech nedojde k trvalým ani dočasným záborům pozemků ZPF a PUPFL

Zábory jsou uvedeny v tabulce v odst. n)

- l) Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu, přeložky sítí. Bezbariérový přístup není vzhledem k charakteru stavby řešen.

- m) Stavba bude realizována společně se stavbou „Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb“ a „Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb“.

- n) Seznam pozemků na kterých se stavba provádí je uveden v následující tabulce. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Stávající ochranné pásmo dráhy nebude změněno.

č. SO	Parc. číslo	Výměra m ²	Trvalé zábory	Dočasné zábory	Druh pozemku	Způsob ochrany	Využití pozemku	LV	Vlastník přísl. hospodařit
SO 11-11-01	k.ú. Hracholusky nade Mží								
	87/13	31	-	17	Trvalý travní porost	ZPF	-	10002	ČR
									SPÚ
	408/1	209	106	89	Ostatní plocha	ZPF	Ostatní komunikace	10002	ČR
									SPÚ
	76/37	24716	106	329	Orná půda	ZPF	-	561	Bělohav Ondřej, Hochmannová Petra, Vlk Vlastimil Ing.
	76/38	4724	16	50	Orná půda	ZPF	-	561	Bělohav Ondřej, Hochmannová Petra, Vlk Vlastimil Ing.
	76/39	21361	23	63	Orná půda	ZPF	-	561	Bělohav Ondřej, Hochmannová Petra, Vlk Vlastimil Ing.
	408/3	121	-	-	Ostatní plocha	-	Ostatní komunikace	92	ČR
									SŽ, s.o.
	408/2	10	-	-	Ostatní plocha	-	Ostatní komunikace	92	ČR
									SŽ, s.o.
	76/3	1705	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	92	ČR
									SŽ, s.o.
SO 13-11-01	k.ú. Vrbice u Stříbra								
	804/1	64970	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	15	ČR
									SŽ, s.o.
SO 15-11-01	k.ú. Řebří, Nynkov, Svojšín								
	179	13313	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	6	ČR
									SŽ, s.o.
SO 12-20-01	k.ú. Svinná u Stříbra, Vranov u Stříbra								
	617	19737	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	72	ČR
									SŽ, s.o.
	592/1	31227	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	72	ČR
									SŽ, s.o.
SO 14-20-01	k.ú. Svojšín								
	1090/11	8587	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	6	ČR
									SŽ, s.o.
	1091	306	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	6	ČR
									SŽ, s.o.
	1090/21	269	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	6	ČR
									SŽ, s.o.
	1090/14	429	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	6	ČR
									SŽ, s.o.
	1090/1	38083	-	-	Ostatní plocha	-	dráha	399	ČD, a.s.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) Jedná se o zvýšení stability tělesa násypů stávající železniční trati, jedná se tedy o změnu dokončené stavby.

Základní charakteristika trati

Traťový úsek	0203 - Plzeň hl.n. - os.n. (mimo) - Cheb (včetně)
Definiční úsek	08 Kozolupy - Pňovany, 16 Stříbro - Milíkov, 18 Milíkov - Svojšíň, 20 Svojšíň - Ošelín
kategorie dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy dle TSI INF	P5 F1
Součást sítě TEN-T	ano
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	100 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	720 A
Číslo traťového a definičního úseku	020308, 020316, 020318, 020320
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120km/h
Trakční soustava	střídavá 25kV/50Hz
Počet traťových kolejí	Kozolupy - Pňovany: dvoukolejná Pňovany - Ošelín: jednokolejná

Současný stav řešených úseků trati:

SO 11-11-01 Odvodnění paty násypu v km 366,720-366,900:

Lokalita je monitorována přesným měřením správce prostorové polohy koleje. V časovém odstupu jsou sledovány poklesy vybudovaného rozšíření drážního tělesa. Dále dochází mezi mostem v km 366,658 a místem, kde trať přechází do zářezu k odplavování paty svahu, zvětšování erozní rýhy a tím ke snižování stability svahu tělesa násypu. Z navazujícího zářezu je v km 366,931 provedeno vyústění zpevněného příkopu TZZ3 na svah. Příkop spolu s navazujícím úsekem zářezu odvodněního pomocí příkopového prefabrikátu UCH odvodňuje celý zářez do výše popsaného místa vyústění. Erozní rýha vzniká v těsné blízkosti svahu tělesa násypu a její hloubka přesahuje 1m.

SO 12-20-01 Přechodová oblast mostu v ev. km 379,86:

V místě mostu v ev. km 379,863 dochází k opakovaným poruchám GPK. Místa poruch jsou situovány v přechodových oblastech mostu. Při prohlídce vyústění příčných drenáží za opěrami mostu je patrna jejich značná deformace. Dochází tedy k sedání zásypu přechodové oblasti mostu. Odvodnění přechodové oblasti není kvůli deformaci drenáží funkční.

SO 12-30-01 Ochrana kabelového vedení SŽ mostu v ev. km 379,863

V místě mostu v ev. km 379,863 se nachází vpravo v kolejovém loži kabelové vedení ve správě SŽ-SSZT. V rámci prací na SO 12-20-01 dojde ke střetu s tímto kabelovým vedením.

SO 12-30-02 Ochrana kabelového vedení ČD-Telematika u mostu v ev. km 379,863

V místě mostu v ev. km 379,863 se nachází vpravo v kolejovém loži kabelové vedení ve správě ČD-Telematika. V rámci prací na SO 12-20-01 dojde ke střetu s tímto kabelovým vedením.

SO 13-11-01 Drážní stezka v km 384,350 - 384,500

V km 384,350 – 384,470 dochází k erozivnímu odplavování drážní stezky vpravo koleje. GPK je zatím stabilní, absencí drážní stezky je však ztížena kontrola a údržba trati.

Lokalita SO 14-20-01 Přechodová oblast mostu v ev. km 390,780

V místě železničního mostu v ev. km 390,780 opakovaně dochází k poruchám GPK v přechodových oblastech mostu. Rovněž dochází k poruchám napojení protihlukových stěn na římsu mostu.

SO 14-30-01 Ochrana kabelového vedení SŽ mostu v ev. km 390,780

V místě mostu v ev. km 390,780 se nachází vpravo v kolejovém loži kabelové vedení ve správě SŽ-SSZT a SŽ-SEE. Vpravo od koleje č. 1 je veden metalický kabel SSZT v plastovém žlabu 20x10. Vpravo od koleje č. 1 je veden metalický kabel NN ve správě SŽ - SEE – ovládání odpojovačů. V rámci prací na SO 14-20-01 dojde ke střetu s tímto kabelovým vedením.

SO 14-30-02 Ochrana kabelového vedení ČD-Telematika u mostu v ev. km 390,780

V místě mostu v ev. km 390,780 se nachází vpravo v kolejovém loži kabelové vedení ve správě ČD-Telematika. V trase je vpravo od koleje č. 1 veden svazek čtyř dálkových optických kabelů v plastovém žlabu. V rámci prací na SO 14-20-01 dojde ke střetu s tímto kabelovým vedením.

Lokalita SO 15-11-01 Přechodová oblast mostu v ev. km 390,780

V těsné blízkosti propustku v ev. km 392,731 dochází k opakovanému erozivnímu sesouvání svahu tělesa násypu. Svahy v okolí výtoku propustku jsou velmi strmé $>45^\circ$. Sesouvání již postihuje základovou spáru prefabrikátů, zajišťujících stabilitu drážní stezky.

- b) Základním principem navržené stavby je zvýšení bezpečnosti drážní dopravy zajištěním stability drážního tělesa a zajištěním bezpečného pohybu drážních vozidel a drážních zaměstnanců.
- c) Jedná se o stavbu trvalou
- d) Stavbou nedojde ke změně současné dopravní koncepce, kapacity stavby a parametrů trati
- e) Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací
- f) Stavba nevyžaduje výjimky z technických požadavků na stavby, technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby a z platných předpisů a norem.
- g) Závazná stanoviska dotčených orgánů budou zohledněna po jejich vydání
- h) Stavba nevyžaduje ochranu podle jiných právních předpisů.
- i) Základní bilance stavby:

Předpokládaný rozsah skládkovaných zemin a hornin: 4541t

Předpokládaný rozsah skládkovaných betonů z demolic: 45t

Předpokládaný rozsah skládkovaných štěrků z kolejiště: 1160t

Předpokládaný rozsah skládkovaných kamenných sutí: 267t

Dovezené materiály do násypů: 1549m³

Nové štěrkové lože: 680m³

- j) Předpokládané období realizace stavby je 01/2022 – 01/2023. Jednotlivé úseky stavby budou realizovány najednou v jedné výluce.
- k) Stavba nevyžaduje zkušební provoz ani předčasné užívání
- l) Orientační náklady stavby jsou odhadovány na 12mil. Kč bez. DPH

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanistické řešení není vzhledem k charakteru stavby řešeno
- b) Architektonické řešení není vzhledem k charakteru stavby řešeno

2.3 Celkové technické řešení

- a) SO 11-11-01 Odvodnění paty násypu v km 366,720-366,900

V rámci tohoto objektu bude proveden zpevněný příkop u paty tělesa násypu.

SO 12-20-01 Přechodová oblast mostu v ev. km 379,863

V tomto objektu je navržena kompletní rekonstrukce přechodové oblasti. V rámci prací bude snesena kolej, stávající zásyp za opěrami bude odtěžen. Na opěrách mostu bude opravena izolace, bude provedena nová svislá drenáž a bude nově vybudováno odvodnění mostní opěry vodorovnou drenáží. Nakonec bude proveden nový zásyp přechodové oblasti a ZKPP dle SŽ S4.

SO 12-30-01 Ochrana kabelového vedení SŽ mostu v ev. km 379,863

V rámci SO 12-30-01 jsou navržena opatření k ochraně sítí SŽ – SSZT, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vymístěny a zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů

SO 12-30-02 Ochrana kabelového vedení ČD-Telematika u mostu v ev. km 379,863

V rámci SO 12-30-02 jsou navržena opatření k ochraně sítí ČD-Telematika, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vymístěny a zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů.

SO 13-11-01 Drážní stezka v km 384,350 - 384,500

V tomto objektu je navrženo zajištění drážní stezky. Vzhledem k tomu, že nedochází k rozpadu GPK a pro potřebnou minimalizaci výluk, je navrženo využít systému zajištění drážní

stezky spočívajícím v instalaci ocelových trubkových zápor zapuštěných do cementové malty. Nad úroveň terénu jsou záporny doplněny pažinami z C-profilů z ocelového plechu.

SO 14-20-01 Přechodová oblast mostu v ev. km 390,780

V tomto objektu je navržena kompletní rekonstrukce přechodové oblasti. V rámci prací bude snesena kolej, stávající zásyp za opěrami bude odtěžen. Na opěrách mostu bude opravena izolace, bude provedena nová svislá drenáž a bude nově vybudováno odvodnění mostní opěry vodorovnou drenáží. Nakonec bude proveden nový zásyp přechodové oblasti a ZKPP dle SŽ S4.

O 14-30-01 Ochrana kabelového vedení SŽ mostu v ev. km 390,780

V rámci SO 14-30-01 jsou navržena opatření k ochraně sítí SŽ – SSZT, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vymístěny, zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů.

SO 14-30-02 Ochrana kabelového vedení ČD-Telematika u mostu v ev. km 390,780

V rámci SO 14-30-02 jsou navržena opatření k ochraně sítí ČD-Telematika, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vymístěny, zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů.

SO 15-11-01 Zajištění svahů v km 392,780 - 392,810

V tomto objektu navrhujeme provedení odláždění kolem výtokové části propustku. Odláždění bude opřeno do vodorovných železobetonových prahů, které budou ke svahu tělesa přikotveny trvalými tyčovými kotvami. Pod dlažbou bude svah zpevněn tyčovými kotvami (hřebíky).

- b) Stavba neklade nároky na zvýšenou spotřebu energií
- c) Celková spotřeba vody v rámci celé stavby bude 1000m³
- d) V rámci stavby dojde k produkci odpadů z výkopů. Celkové bilance takto vzniklých odpadů:

17 01 01 Beton: 45t

17 05 04 Zemina a kamení: 4808t

17 05 08 Štěrky ze železničního svršku: 1160t

Štěrky ze železničního svršku může být využit při zásypech přechodových oblastí.

e) Stavba neklade žádné požadavky na kapacity veřejných komunikačních vedení

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

2.6 Základní charakteristika technologických objektů a zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty ani zařízení.

2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

- a) Popis stávajícího stavu – viz kap. 2.1 a)
- b) Stručný popis navrženého řešení – viz kap. 2.3 a)

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.10 Hygienické řešení stavby

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Stavba nevyžaduje napojení na technickou a dopravní infrastrukturu.

4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- a) traťová a staniční technologie nebude stavbou změněna
- b) Stavba bude probíhat ve výluce. Výluka je plánovaná pro tuto stavbu v délce v 60NV od 11.10.2023 do 9.12.2023. Stavba bude probíhat společně se stavbami:

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního svršku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb“

„Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb“

Daným úsekem tratě projíždí 16 párů osobních vlaků denně (6 párů rychlíkových 10 párů regionálních). Nákladní vlaky tvoří významnou dopravu na trati, 26 pravidelných spojů a několik nepravidelných dle potřeb dopravců. Tento údaj vychází z platného grafikonu vlakové dopravy (GVD 2021). Osobní doprava bude zajištěna náhradní autobusovou dopravou, nákladní doprava bude přerušena nebo odkloněna po jiné trati.

- c) parametry stavby nebudou stavbou změněny

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

- a) Terénní úpravy budou prováděny jen v rozsahu výkopových prací
- b) Zpětné zásypy po výkopových pracích budou osety travním semenem
- c) Proti důsledkům eroze bude u objektu SO 13-11-01 použita protierozní matrace, u objektu 15-11-01 bude provedena kamenná dlažba do betonu.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

- a) Vzhledem ke svému charakteru stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí
- b) Vzhledem ke svému charakteru stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu
- c) Stavba nezasahuje do chráněných území NATURA 2000

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 Technická zpráva

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

materiál	potřeba	zajištění	doprava
šterkodrt'	1549 m3	lom	po kolejích/nakl. auty
šterk pro kolejové lože	680 m3	lom	po kolejích/nakl. auty
výztuž mikropilot	893,4 kg	huť	po kolejích/nakl. auty
válcované profily pro pažení	7104	huť	po kolejích/nakl. auty

- b) Odvodnění staveniště

Stavba bude odvodněna gravitačně v rámci odvodnění stávající trati.

- c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba se nachází na železnici a je dostupná po polních a lesních komunikacích. Napojení na technickou infrastrukturu není vyžadováno.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

V lokalitě SO 11-11-01 (Hracholusky) stavba vyvolá nutnost dočasného trvalého záboru pozemků soukromých vlastníků, viz kap. 1 n).

e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Okolí staveniště není nutné chránit. Kácení náletových dřevin bude probíhat jen v rámci nejbližšího okolí stavby.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zařízení staveniště bude umísťováno na pozemcích stavebníka, nutné trvalé a dočasné zábory v rámci stavby viz kap. 1 n).

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Bezbariérové obchozí trasy nejsou požadovány

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

17 01 01 Beton: 45t

17 05 04 Zemina a kamení: 4808t

17 05 08 Štěrky ze železničního svršku: 1160t

Štěrky ze železničního svršku může být využit při zásypech přechodových oblastí.

Nejbližší skládka: AZS 98, s.r.o.- Stříbro

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Předpokládaný rozsah skládkovaných zemin a hornin: 4541t

Předpokládaný rozsah skládkovaných betonů z demolic: 45t

Předpokládaný rozsah skládkovaných štěrků z kolejiště: 1160t

Předpokládaný rozsah skládkovaných kamenných sutí: 267t

Dovezené materiály do násypů: 1549m³

Nové štěrkové lože: 680m³

Zeminy budou v případě potřeby mezideponovány v rámci zařízení staveniště.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba ani její provádění nebudou mít negativní vliv na životní prostředí. Stavba musí být vybavena havarijní sadou pro případ úniku hydraulického oleje ze stavebních strojů. Veškeré odpady budou likvidovány na skládce.

Hluk ze stavební činnosti bude způsoben při očišťování horninových masivů. Stavební objekty se nenacházejí v těsné blízkosti obydlí nebo chráněných venkovních prostorů. Stavební práce způsobující hluk budou prováděny výlučně v denní době.

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Práce budou částečně probíhat v blízkosti provozované koleje. Práce budou postupovat podle plánu BOZP a podle platné legislativy. V rámci stavby nebude nutné pracovat se škodlivými a nebezpečnými látkami.

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽ musí mít uzavřenou smlouvu se SŽ o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽ. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a

zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., přepisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nebudou dotčeny žádné stavby s bezbariérovým užíváním.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavbou nebudou dotčeny žádné pozemní komunikace.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Stavba nevyžaduje speciální podmínky pro provádění, stavba bude probíhat ve výluce.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba v jednotlivých úsecích bude probíhat současně v následujících základních krocích:

- Demontáž koleje (SO 12-20-01, 14-20-01)
- Výkopové práce, pažení
- Oprava izolací, odvodnění
- Zásypy, mikropiloty, kotvení,
- Terénní úpravy
- Obnova konstrukčních vrstev žel. spodku
- Obnova žel. svršku

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Stavba bude probíhat ve výluce. Výluka je plánovaná pro tuto stavbu v délce v 60NV od 11.10.2023 do 9.12.2023. Stavba bude probíhat společně se stavbami:

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního svršku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb“

„Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Přovany - Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb“ Náklady na náhradní autobusovou dopravu jsou řešeny v rámci stavby „Rekonstrukce vybraných lokalit železničního svršku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb“

9 NÁVRH PLÁNU KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Plán kontrolních prohlídek je součástí samostatného dokumentu.

V Brně

17.8.2021

Ing. Jan Grepl