

Název akce: **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice  
trati Plzeň – Cheb**

SO: **SO 01–02**

Č. zak.: **20/110**

Příloha B.

Stupeň: **DUSP**

Revize: **2 - 7.7.2022 - zpracování připomínek 1A**

## B. SOUHRNNÁ ČÁST

Zpracováno pro:



**AZ Consult, spol. s r.o.**

Číslo zakázky..... 20/110  
Výrobek uvolněn k použití

Datum..... 7.7.2022

Vypracoval: Ing. J. Šíma

**Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

*Souhrnná část*

*strana 1  
DUSP*

**OBSAH:**

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA .....	3
B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ .....	3
B.1.2 PODKLADY A PRŮZKUMY .....	5
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA .....	5
B.1.4 KONCEPCE STAVBY .....	11
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STNOVENÝCH PODMÍNEK .....	15
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....	15
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ .....	19
B.1.8 VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ .....	19
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	19
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	19
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....	21
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....	22
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....	22
B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ .....	22
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....	22
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL .....	22
B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....	23
B.11 OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....	23
B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA .....	23
B.13 BEZBARIÉROVÉ VYUŽÍVÁNÍ .....	23

**PŘÍLOHY:**

Plán kontrolních prohlídek

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Staveniště je dáno požadavky objednatele. Práce jsou navrhovány v 2 samostatných úsecích. Jedná se o 2 zcela odlišné případy porušení drážního tělesa a tedy odlišné geotechnické problémy, které úzce souvisí se stabilitou drážní stezky a celé drážní cesty. Stavební zásahy budou v úseku 8A realizovány v širé trati v nezastavěném území. Práce v úseku 7B budou realizovány taktéž v širé trati, ale v blízkosti chatové osady Mže 67. Oba úsek jsou situovány v katastrálním území Damnov [624713].

Realizací této stavby budou v předmětných úsecích podchyceny pohyby drážní stezky (úsek 8A - SO 02) a zajištěn sesuvný svah (úsek 7B - SO 01). Realizací stavby dojde k uvedení tratě v úsecích definovaných objednatelem do optimálního stavu a vytvoření podmínek pro bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy. Stavba řeší zajištění stability konstrukcí a GPK na trati Plzeň – Cheb v úseku Ošelín – Pavlovice.

Ve všech úsecích je žel.svršek soustavy UIC60. Je tvořen kolejnicí tvaru UIC60 na betonových pražcích B91S s pružným upevněním s rozdělením pražců „d“ nebo „u“. Kolejové lože je šterkové, otevřené. Žel.svršek je vybudován z nového materiálu v rámci staveb: „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ a „Optimalizace trati Stříbro - Planá“ v roce 2013. Kolejnice jsou svařeny a ve všech úsecích je zřízena bezстыková kolej.

Práce proběhnou v rozsahu staničení trati Plzeň – Cheb v km 397,693 - 399,970.

#### 1) SO 01 - 7B km 397.680 - 397.750

Předmětem prací je zajištění pravostranného sesuvného svahu náspu podpírajícího kolej ve svahovém odřezu. V současné době je kolej opřena o rekonstruovanou opěrnou zeď. Zeď je založena na mikropilotovém základu. Zeď je délky 40 m, což odpovídá řešenému úseku. Na počátku nahrazuje řešený úsek opevnění propustku, na konci vybíhá do terénu a je z části ukončen u paty skalního výchozu.

Úsek se nachází v traťovém úseku Ošelín – Pavlovice mezi km 397,496 – 397,811 a trať je vedena v pravém oblouku o poloměru  $R=360$  m s převýšením 120 mm. Maximální traťová rychlost je  $V = 80$  km/h,  $V_{130} = 85$  km/h,  $V_k = 105$  km/h. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná trakční soustavou 25kV/50Hz. Dotčený úsek tratě se nachází v místě, kde na pravé straně bylo zřízeno rozšíření drážní stezky pomocí prefabrikátů U3 mezi km 397,674 – 397,701. Od místa propustku v evid.km 397,630 rekonstruovaného ve stavbě: „Optimalizace trati Stříbro - Planá“ jako SO 58-33-52 navazuje opěrná zeď. Problematické místo se nachází v oblasti propustku a dále pod nově rekonstruovanou opěrnou zdí v km 397,701 - 397,740 jako SO 58-38-49. Opěrná zeď byla zřízena na koruně svahového odřezu. Podkladní vrstvy zdi i vlastní svah pod zdí není stabilní. Ve svahu o celkové výšce cca 20m došlo v minulosti k poruchám kamenné ochrany svahu a v rámci následných prací v roce 2013 byla provedena oprava pouze v úrovni drážní stezky. Svah je strmý, vykazuje trvalé pohyby. Opevnění propustku vykazuje taktéž pohyby a poruchy krytu. Dlouhodobě dochází k uvolňování a sesouvání materiálu odřezu svahu.

V rámci SO 01 bude instalován monitoring pro sledování pohybů a napětí opěrné zdi v koruně svahu a provedeno celkové zajištění svahu. Monitoring bude realizován jak ambulantně, tak i automaticky. Zajištění svahu bude provedeno kotvenou masivní zdí v patě svahu a opevněním svahu betonovou deskou s krytem na povrchu kamennou dlažbou. Kryt svahu bude ve 2 úrovních rozdělen horizontálními kotevnými ŽB prahy. V koruně svahu bude napojení na stávající opěrnou zeď řešeno přechodovou zídou výšky 550 mm. V levé straně opevnění svahu (t.km 397,698) bude veden kaskádový příkop z betonových tvarovek s vyústěním do Mže.

## Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

Problematickou částí tohoto SO je přístup do místa prací, který je řešen samostatným podobjektem SO 01.1. Trasa je vedena od stávající používané lesní cesty po historické cestě až k břehu Mže. Ve staničení km 0,102 překonává za pomoci mostního provizoria trať Plzeň – Cheb v km 397,944 80. Mostní provizorium bude celkové délky min. 24 m s únosností pro nákladní vozidlo (cca 40t). U Mže se komunikace stáčí vpravo a pokračuje po pravobřežních loukách až k zájmovému území. V místě zájmového území bude během stavby plynule navázána na pracovní plochy.

Na trase jsou navrženy dvě výhybny, první v km 0,360 – 0,390 délky 30,0 m a šířky 5,5 m a druhá v km 0,630 – 0,665 délky 35,0 m a šířky 5,5 m. Vzhledem k délce komunikace a strmým sklonům bude organizace dopravy na této komunikaci zajištěna, např. řízením provozu semaforů nebo telefonním řízením operátorem.

Po dokončení stavby bude komunikace v km 0,340 – 0,755 zcela odstraněna a všechny zasažené prvky obnoveny do původního stavu a to vč. travních ploch. Od km 0,780 do konce úseku bude komunikace provedena ve zúženém profilu šířky 2,0/3,0 m a dovedena až ke stávající ocelové lávce.

Komunikace v maximální možné míře zachovává stávající směrové a výškové vedení původní lesní cesty a v nábrežním úseku byla vedena tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do soukromých pozemků. Během situování cesty proběhla jednání se zástupci osady.

## 2) SO 02 - 8A km 399,710 – 399,735

Předmětem prací je zajištění drážní stezky a oprava části gabionové zídky v závěru jejího úseku. Práce budou provedeny ve 2 úsecích a to v km 399,719 – 399,734 a v km 399,943 45 – 399,969 45. V prvním úseku bude provedeno prodloužení stávající gabionové zdi o 15 m. V druhém úseku dojde k rozebrání posledních 10 m stávající gabionové zdi a k výstavbě nové zdi v celkové délce 26 m.

Úsek stavby se nachází v traťovém úseku Ošelín - Pavlovice v místě složitých směrových poměrů tratě. V dotčeném úseku trať vede inflexním bodem mezi pravým a levým obloukem o stejných poloměrech  $R=355$  m. Maximální traťová rychlost je  $V=80$  km/h,  $V_{130}=85$  km/h,  $V_k=105$  km/h. V km 399,712 - 399,735 (začátek zárubní zdi) a v úseku mezi 399,953 - 399,980 došlo k sesutí pravé strany drážního tělesa, prozatím bez vlivu na stabilitu GPK. Zároveň v uvedeném místě došlo ke změně polohy kabelových tras, Drážní stezka v tomto místě je zcela zničena. V úseku podél opěrné zdi SO 58-38-51 (jedná se o SO ze stavby: „Optimalizace trati Stříbro - Planá“) dochází k sesutí zemin tělesa dráhy a podkladních vrstev pod konstrukcí zdi. Z důvodu minimalizace pokračování sesouvání svahu je v tomto místě dlouhodobě snížena traťová rychlost za účelem snížení dynamických účinků na železniční spodek. Průběžně je nutné doplňovat štěrkové lože, doplnění bylo již provedeno 3x za poslední období 3 let. V úseku mezi km 399,700 - 399,760 je zavedena pomalá jízda na rychlost 50 km/h.

V průběhu stavby se předpokládá souběh dalších staveb:

- a) „**Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy – Ošelín trati Plzeň – Cheb**“, projektuje Dipont, jedná se o 5 vybraných úseků v km 366,720 – 392,810
- b) „**Rekonstrukce železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb**“, projektuje AZ Consult, jedná se o 5 vybraných úseků v km 374,650 - 422,730.

Všechny stavby se vzájemně prolínají po stránce časového sousledu a přístupů. Souběh všech staveb je proto nutno koordinovat a to zejména po stránce přístupu technologických zařízení do prostoru jednotlivých sanačních úseků.

## **B.1.2 PODKLADY A PRŮZKUMY**

- a) V rámci tohoto projektu byl zpracován stejnojmenný IG průzkum / AZ Consult, Mudra, duben 2021. K předmětnému průzkumu byly vypracovány 2 doplňky zaměřené na hydrogeologické poměry v prostoru nad přístupovou cestou a průzkum původních mostních opěr v km 397,944 80.
- b) Dále bylo vycházeno z předchozí dokumentace ve stupni DSPS „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ / Sudop Praha, Langer, září 2009
- c) Geodetické a mapové podklady jsou rekapitulovány v příloze I.6.
- d) Místní šetření + fotodokumentace z místa stavby, 08/2021
- e) Katastrální mapa a základní rastrová mapa České republiky pro oblast zájmového území
- f) Platné technické normy a předpisy

Na základě získaných podkladů během IGP a i přes jejich doplnění v rámci projednávání z archivních zdrojů, existují pochybnosti o inženýrsko – geologické skladbě náspu úseku 7B. Dosavadní informace ukazují, že na tělese náspu jsou ve většině plochy pokryvy hlinito-štěrkovitých vrstev o proměnné mocnosti, která v koruně svahu činí cca 1,0 m a u paty 2,5 m. Z dochovaných průzkumů historického propustku v evid.km 397,630 je zřejmé, že propustek byl založen na zájmové straně ve skalních horninách na kótě 414,4 m n.m. a dno měl v místě vyústění na kótě 416,00 m n.m. Z této informace plyne, že minimálně v blízkém okolí propustku je na povrchu náspu výrazně více .

S ohledem na omezené možnosti IGP v době přípravy PD a tedy jeho nedostatečnosti, žádá Ing. Šlais, tel. 720 053 213 realizaci nezávislého IGP v rámci stavby nezávislým zpracovatelem. V rozpočtu byly vyčleněny prostředky na realizaci 1 vrtu z koleje, který bude proveden během 3 denní výluky na jaře 2023, tj. v době instalace mostního provizoria.

## **B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA**

- a) Rozsah stavby nezasahuje do ochranných pásem vod, Natura 2000 a CHKO.

### **Ochranné pásmo dráhy**

Řešená železniční trať má dle §8 zákona o drahách (č. 266/1994 Sb. v platném znění) definováno ochranné pásmo dráhy. To tvoří prostor po obou stranách dráhy vymezený svislými plochami vedenými 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. Obvod dráhy je vymezen hranicemi pozemků určených pro umístění dráhy (dražní pozemek). Hranice dražního pozemku je uvedena jak v koordinační situaci C.2, tak v situaci E.2.

### **Ochranná pásma inženýrských sítí**

Inženýrské sítě, křížící či souběžné s tratí, mají vymezena podle druhu svá ochranná pásma.

Elektrizační soustava (zákon č. 458/2000 Sb., Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) §46) pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV (bez izolace) 7 m  
u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m  
u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m  
u napětí nad 22 kV do 400 kV 20 m  
u napětí nad 400 kV 30 m  
pro podzemní vedení od krajního kabelu:  
u napětí do 110 kV 1 m  
u napětí nad 110 kV 3 m

Telekomunikační zařízení (zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), ve znění pozdějších předpisů po stranách krajního vedení 1,5 m

V obvodu stavby se nachází stávající vedení správců: SSZT, CD-T, SEE/V, CTD. V situacích jednotlivých objektů jsou IS zakresleny.

Během stavby je nutné postupovat tak, aby nedošlo k dotčení, poškození těchto vedení, zařízení a návěstidel. Po dobu stavby mimo výlukovou činnost nesmí dojít k narušení viditelnosti výstražníků a návěstidel, nesmí být omezeny rozhledové poměry na trati a dopravního značení přejezdového zabezpečovacího zařízení dle ČSN 73 6380 v platném znění. Zemní práce budou min. ve vzdálenosti od polohy vedení 1,5m prováděny ručně a opatrně, nesmí dojít ke změně hl. uložení vedení a zařízení. V případě obnažení vedení bude zajištěna jejich mechanická ochrana během stavby. Před záhozem je nutno obnovit původní uložení vedení a přizvat zástupce správce ke kontrole. V případě pohybu mechanizace přes vedení bude zajištěna jeho mechanická ochrana odpovídajícím způsobem.

Při zemních pracích musí být dodrženy tyto podmínky:

- Kabelové trasy a zařízení SSZT nesmí být uvedenou stavbou dotčeny, ani poškozeny.
- Před zahájením prací je nutné vytýčení kabelových tras a zařízení na místě - na objednávku minimálně 14 dní předem.
- Vytýčení kabelové trasy zajistí pí. Pavla Fialová. Objednávku zašlete obratem na kontakt pí. FialovaPa@spravazeleznic.cz, č. tel. 722 971 939.
- Zemní práce musí být prováděny min. 1,5m od zařízení a kabelů SSZT ručně a opatrně.
- Pevné stavby a úpravy terénu musí být svým okrajem min 1,0m od kabelů a zařízení SSZT. Zemními pracemi nesmí dojít ke změně hloubky uložení kabelů a zařízení SSZT.
- Pokud bude prováděn protlak pod tratí ČD, musí být protlakové jámy min. 1,0m za úrovní krajních kabelových tras vně (při hluboké protlakové jámě je nutno provést zapažení). Hloubka kabelových tras je 0,3 – 2 m. Je-li nutné přesnější zjištění hloubky kabelů, je nutno provést zemní sondy.
- Upozorňujeme, že stavbou nesmí být omezena viditelnost výstražníků, rozhledových poměrů a dopravního značení přejezdového zabezpečovacího zařízení dle ČSN 736380/změna 1.
- Stavba a zařízení staveniště nesmí omezit rozhledové poměry na trati (blízko a na vnitřní straně oblouku apod.)
- Stavbou nesmí dojít k omezení přístupu ke kabelovým trasám a zařízení (oplocení).

- V případě dotčení, souběhu, nebo křížení zařízení a kabelů SSZT stavbou, musí tato odpovídat platným normám ČSN.
- V případě obnažení kabelů SSZT nutno zajistit jejich mechanickou ochranu během stavby (vyvěšení). Před záhozem je nutno obnovit původní uložení kabelů a přizvat zástupce SSZT ke kontrole.
- V případě zřízení komunikace přes trasu kabelů, je nutné zajistit odpovídající definitivní, nebo dočasnou (příjezd na stavenišť) úpravu uložení kabelů (hloubka, chránička)
- V případě, že se po trasách kabelů SSZT bude pohybovat mechanizace, požaduje SSZT odpovídající ochranu těchto kabelových tras (panely a pod).
- V případě nemožnosti jiného řešení ochrany kabelů a zařízení SSZT, musí investor v rámci stavby zajistit odpovídající přeložku kabelových tras, nebo zařízení SSZT. Řešení přeložky a zpracovaná projektová dokumentace přeložky musí být předem projednána na SSZT.

Je požadováno dodržování následujících podmínek provedení kabelových tras :

- jednotlivé kabelové trasy musí být uspořádány samostatně vedle sebe, vzájemně se nesmí křížit v jedné trase a musí být uloženy výhradně na pozemcích SZ s.o.
- do kynety s metalickými kabely, na nichž se mají provozovat obvody zabezpečovacího zařízení, se nesmí ukládat zemniče (musí být uloženy samostatně)
- při ukládání do země budou kabely uloženy v kynetě do hloubky nejméně 80cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min. vzdálenost od osy koleje 2,35m (kraje výkopu)
- v případě nemožného dodržení minimální hloubky u kabelových tras (jen ve výjimečných případech, kdy nelze např. vypikovat skalní terén apod.) musí být tyto kabelové trasy žlabové a přebetonovány, nebo budou trasy uloženy v betonových žlabech s krycími deskami o minimální hmotnosti 130 kg (pro dodržení podmínek uvedených v TKP, kapitola 27.3.3, 3.odstavec)
- kabelové trasy budou provedeny co nejpříměji bez obcházení vzrostlých stromů, pařezů, betonových základů, starých drátovodných sloupků a nesmí procházet pod kořeny
- kabelové trasy vedené po mostních objektech a propustcích budou uloženy v ocelových silnostěnných žlabech s minimální tloušťkou plechu 1,5 mm, plechový žlab v náběhu na mostní objekt je třeba zaústit až na dno výkopu do minimální hloubky 30 cm, žlaby budou neděrované, přepáskované nerezovou páskou a v provedení pevného spojení (např. snýtování) přesahů jednotlivých vík žlabů
- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů štěrk a zemina
- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence

ČD - Telematika a.s. jako organizace udržující je na základě smluvního vztahu odpovědná za zajištění provozu, dohledu, servisu a údržby na zařízení telekomunikační infrastruktury Správy železnic, státní organizace ve správě Centra telematiky a diagnostiky (dále jen CTD). Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra

telematiky a diagnostiky), schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6.4. 2020.

Stavebník pracující v blízkosti kabelového vedení, nebo manipulující s kabelovým vedením ve správě CTD, je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození nebo zhoršení kvality sítě elektronických komunikací a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajistí:

- ☐ aby projektová dokumentace byla zpracovaná dle platné legislativy. V polohopisných výkresech dokumentace je nutno uvádět železniční kilometry (jestliže se jedná o ochranné pásmo dráhy),
- ☐ aby činnosti na majetku ve správě CTD uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení byly v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah, (do projektové dokumentace pro územní řízení je nutno zakreslit síť elektronických komunikací ve správě CTD),
- ☐ písemné vyrozumění organizaci udržující o zahájení prací, a to nejméně 15 dnů předem,
- ☐ aby před zahájením zemních prací bylo pracovníky ČD – Telematika a.s. (*Kontaktní osoba: Martin Hofhans, tel. +420 724 644 806, martin.hofhans@cdt.cz*) provedeno vytýčení polohy podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- ☐ prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- ☐ upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- ☐ upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) používali pouze ruční kopání,
- ☐ řádné zabezpečení odkryté podzemní sítě elektronických komunikací (zařízení) proti poškození, zcizení a řádné zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- ☐ odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- ☐ ochranu kabelů v místech, kde kabel vystupuje ze země (vstupy do budov, rozvaděčů, na sloupy, trasy kabelu na mostech a propustech, apod.) a také kabelových vedení a závěrů v objektech,
- ☐ odpovídající ochranu příslušenství kabelových tras (ochranné a označující prvky, tzn. žlaby, chráničky, HDPE trubky, kabelové označníky, markery, ...),
- ☐ aby organizace provádějící zemní práce zhutnila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD - Telematiku a.s. (*kontakty naleznete na [www.cdt.cz](http://www.cdt.cz), sekce **O nás – Informace pro stavebníky - Vytýčení trasy telekomunikačního vedení, kontrola na stavbě***) k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky,
- ☐ aby nad kabelovou trasou a v jejím ochranném pásmu byl dodržován zákaz skládek, deponií materiálu, vysazování trvalých porostů a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům. Bez souhlasu správce nesnižovat, ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelovou trasou,

☐ aby při křížení, příp. souběžích podzemní sítě elektronických komunikací byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,

☐ aby při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV a ČSN 33 2000-5-54-ed.3 „Uzemnění a ochranné vodiče“,

☐ neprodlené ohlášení každého poškození podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení organizaci ČD - Telematika a.s. (telefonicky HELP DESK: +420 972 110 000),

☐ ohlášení ukončení stavby organizaci udržující, včetně správce a jeho pozvání ke kolaudačnímu řízení,

☐ aby při provádění prací byly respektovány podmínky vyplývající ze zákona o elektronických komunikacích č.127/2005 Sb., zákona o drahách č.266/1994 Sb. a stavebního zákona č.183/2006 Sb., včetně platných prováděcích vyhlášek.,

☐ provedení prací (včetně projektování) na síti elektronických komunikací (zařízení) organizací, jejíž pracovníci provádějící práce mají platné příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení, dle zákona o drahách č.266/1994Sb., „Podmínky odborné způsobilosti“ výše uvedeného zákona a vyhl.č.101/1995 Sb., a příslušných výnosů Správy železnic, státní organizace (zejména Předpisem Zam 1). Toto (časově omezené) oprávnění lze získat složením příslušné odborné zkoušky u ředitelství Správy železnic, státní organizace,

☐ uzavření „Smlouvy o vynucené překládce podzemního komunikačního vedení“ se správcem kabelu (Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň) v případě, kdy je telekomunikační vedení (zařízení) položeno nebo jeho poloha změněna mimo pozemky Správy železnic, státní organizace,

☐ ověření výškového umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami vzhledem k tomu, že správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení).

**Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách.**

**Případné rozpory nebo výjimky z jednotlivých ustanovení řeší správce, kterým je: Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363.**

#### **Povinnosti stavebníka při stavbě:**

Pro účely překládky komunikačního vedení ve vlastnictví ČD-T je stavebník **povinen uzavřít** se společností ČD-T **smlouvu o realizaci přeložky kabelových sítí ČD – Telematika a.s.**

Dle §104 odst.17 ZoEK nese stavebník, který vyvolal překládku komunikačního vedení, náklady spojené s nezbytnými úpravami dotčeného úseku vedení sítě elektronických komunikací, a to na úrovni stávajícího technického řešení.

Stavebník je povinen, v souladu se ZoEK, učinit veškerá potřebná opatření k tomu, aby nedošlo k poškození komunikačních vedení stavebními pracemi, zejména tím, že:

- písemně vyrozumí organizaci, která vydala vyjádření, o svém úmyslu provádět stavební práce v blízkosti komunikačního vedení a to nejméně 15 dnů předem,
- před zahájením zemních prací zajistí vytyčení polohy komunikačního vedení přímo na staveništi,

- zajistí, aby nebyly prováděny zemní práce, nebo terénní úpravy v ochranném pásmu komunikačního vedení bez souhlasu jeho vlastníka, tj. ČD-T,
- prokazatelně seznámí všechny pracovníky, kteří budou provádět práce, s polohou komunikačního vedení,
- zajistí odpovídající ochranu komunikačního vedení dle obecně závazných právních předpisů a norem, pokud bude jeho trasa pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací, provede výkop kontrolních sond v případě jakýchkoliv pochybností o trase komunikačního vedení vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- vyzve ČD-T prostřednictvím kontaktní osoby k provedení kontroly před ukončením stavebních prací, zda nebylo pracemi zasaženo do komunikačního vedení nebo jeho ochranného pásma, nebo zda není poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a podmínky stanovené ČD-T,
- zajistí, aby nad trasou komunikačního vedení nebyly budovány skládky, zařízení a vysazovány trvalé porosty, které by znemožnily přístup ke komunikačnímu vedení (např. trvalých parkovišť, apod.),
- nesníží ani nezvýší bez souhlasu ČD-T krytí trasy komunikačního vedení,
- zajistí, aby při případném křížení, nebo souběžích podzemních sítí byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- bude provádět veškeré práce dle podmínek stanovených obecně závaznými právními předpisy, zejména pak ZoEK, StavZ a zákon č. 266/1994 Sb. (zákon o drahách),
- bude při provádění zemních prací dodržena ČSN 73 6133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“, ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV“ a ČSN 33 2000-5-54 ed. 3 „Uzemnění a ochranné vodiče“,
- neprodleně ohlásí případné poškození komunikačního vedení kontaktní osobě a na dohledové centrum sítě ČD-T, tel: **+420 210 021 666**,
- ohlásí kontaktní osobě ukončení stavby servisu kab. sítí, který vydal vyjádření a jeho pozvání ke všem úkonům v řízení o povolení užívání stavby.

Stavebník je srozuměn s tím, že **nedodržením těchto podmínek může dojít k hrubému porušení zákona č. 266/1994 Sb. zákon o drahách a ke spáchání správního deliktu podle ZoEK. Dle § 118 odst. 22 písm. a) ZoEK může být stavebníkovi za uvedený správní delikt uložena pokuta až do výše 2 000 000,- Kč. Dle §119 odst. 7 ZoEK může být stavebníkovi za uvedený přestupek uložena pokuta až do výše 100 000,- Kč. Tím však není dotčeno právo ČD-T požadovat po stavebníkovi náhradu škody, a to jak škody skutečné, tak ušlého zisku.** Stavebník je srozuměn s tím, že nese veškeré náklady na uvedení komunikačního vedení do původního stavu v případě, že dojde v souvislosti s realizací stavby k jeho poškození.

**Veškeré činnosti spojené s manipulací, přeložkami či překládkami komunikačních vedení jsou nezadatelné a je oprávněna je vykonávat pouze ČD-T.**

#### **Povinnosti stavebníka při vytyčování trasy komunikačního vedení ve vlastnictví ČD-T**

Stavebník je povinen zadat sdělení polohy a vytyčení trasy komunikačního vedení výlučně ČD-T, prostřednictvím kontaktní osoby uvedené shora. Cena uvedených činností bude stanovena dle platného ceníku ČD-T.

Je-li vytyčení stavebníkem požadováno do tří (3) dnů od data doručení žádosti (objednávky) na vytyčení, bude do celkové částky za vytyčení připočten expresní příplatek ve výši 30% z celkové částky.

V případě, kdy musí být vytyčení provedeno geodetickou kanceláří, nese stavebník veškeré náklady s tím spojené.

Vytyčení komunikačního vedení bude provedeno na základě písemné objednávky zaslané nejméně čtrnáct (14) dnů před požadovaným termínem, případně do pěti (5) dnů před požadovaným termínem,

#### **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

je-li vytýčení požadováno expresně do tří (3) dnů dle bodu 4.2. Objednávka bude minimálně obsahovat: číslo vyjádření, jeho datum vydání, IČO, DIČ a bankovní spojení stavebníka. Jako dodavatel pak bude objednávkou specifikována obchodní společnost ČD-T dle identifikátorů uvedených v záhlaví těchto Podmínek. Objednávka musí být doručena na adresu provozovny ČD-T, Centrální podatelna – U2, Pod Tábořem 369/8a, 190 01 Praha 9.

Termín, způsob a formu vytýčení je možno řešit individuálně po telefonické dohodě s kontaktní osobou.

b) Dotčená ochranná pásma životního prostředí a vod:

Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa a zasahuje na lesní pozemky. Zasažen bude lesní pozemek p.p.č. 2137/3 v k.ú. Damnov. Trvalý zábor pozemku je 17 m<sup>2</sup>.

c) Ložisková území a báňské požadavky. Netýká se.

d) V rámci prací dojde k odstranění křovin v úhrnné ploše 192 m<sup>2</sup>. V celém řešeném rozsahu všech SO dojde k odstranění 143 ks vzrostlých stromů. Jedná se o stromy v prostoru staré lesní cesty, budované nové přístupové komunikace a v prostoru sesuvu a blízkém okolí zasaženém stavbou. Kácení a mýcení se zpracování v SO 01.2.

e) Zábory ZPF a PUPFL. Pro práce na SO 01 bude nezbytné dočasně i trvale vyjmout pozemky z ochrany PUPFL. U přístupové cesty se bude jednat o vyjmutí dočasné. U sanace sesuvu pak o vyjmutí trvalé.

## **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

a) Přehled technického řešení.

o **SO 01 - 7B km 397.680 - 397.750**

Zájmové území SO 01 je situováno v údolí Mže a je zastavěno chatovou osadou Mže67. Jedná se o rekreační oblast bez možnosti přístupu vozidly. Jedinými přístupovými trasami jsou turisticky značená neprůjezdná stezka a v pravobřežním svahu v zářezu situovaná trať Ošelín – Pavlovice rameno 720, TÚ 203. Jedná se o koridorovou trať Plzeň – Cheb, jednokolejnou, elektrifikovanou s trakcí 25kV/50Hz.

Stavební objekt je členěn na 2 dílčí podobjekty. Předmětem prací je zajištění pravostranného sesuvného svahu podpírajícího kolej ve svahovém odřezu. V současné době je kolej opřena o rekonstruovanou opěrnou zeď. Zeď je založena na mikropilotovém základu. Zeď je délky 40 m a výšky 1,6 m. Je řešen úsek zahrnující opevnění propustku, kaskádu a opevnění svahu v celé délce opěrné zdi. Na počátku navazuje řešený úsek na vyústění propustku, na konci vybíhá do terénu. Opěrná zeď byla zřízena na koruně svahového odřezu. Podkladní vrstvy zdi, opevnění propustku i vlastní svah pod zdí není stabilní a vykazuje dlouhodobé pohyby a deformace. Ve svahu o celkové výšce cca 20 m došlo v minulosti k poruchám kamenné ochrany svahu a v rámci následných prací byla provedena oprava pouze v úrovni drážní stezky. Svah je strmý a dlouhodobě nestabilní. Dochází k uvolňování a sesouvání materiálu odřezu svahu.

Ve SO 01.1 je řešena vlastní sanace sesuvného svahu.

Navržené technické řešení stavby je koncipováno tak, aby došlo k trvalému zajištění sesuvného prostoru v km 397,693 – 397,747. Provedení stavby je komplikované nejen z důvodu sesuvné oblasti, ale navíc ztíženo velmi špatným přístupem k traťovému tělesu, úzkým manipulačním prostorem pro organizaci a provádění výstavby a současně také průchodem jediné stezky pro pěší v daném prostoru stavby. Pro zhotovení navrženého zajištění bude nezbytné zřídit přístupovou komunikaci v délce cca 830 m jejíž součástí bude mostní provizorium přes stávající předmětnou trať, viz SO 01.2. Mostní provizorium bude osazeno na původní svážné cestě do zájmového území s rozponem opěr 23 m a délkou konstrukce 24 m. Vlastní přístupová komunikace bude na cca polovině délky s nezpevněným krytem ze ŠD na zbývající části bude nutné provést kryt z kameniva zpevněného cementem, a to z důvodu příkrého stoupání, odvodnění a zajištění dostupnosti pro běžné nákladní automobily. Navíc bude

## **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

nutné na přístupové komunikaci zřídit řízení provozu světelnou signalizací z důvodu vyhýbání nebo práce organizovat dispečerem. Práce budou zahájeny kácením dřevin, a to průběžně s výstavbou přístupové komunikace. Práce budou probíhat v souběhu, jelikož jediný možný přístup do prostoru je právě budovanou komunikací. Přístupová komunikace, kácení a mostní provizorium jsou řešeny ve SO 1.2.

Vlastní sanační práce budou zahájeny zajištěním opěrné zdi v koruně svahu. Práce budou prováděny za pomalých jízd. Zeď bude osazena geodetickým a automatizovaným monitoringem. Geodetickými body pro dohled nad chováním konstrukce v průběhu prací a automatickým monitoringem náklonů a měření sil v kotvách. Zeď je nutné ze stabilitních důvodů dočasně zajistit doplňkovým kotvením – kotvy řady K1. V počátku prací budou provedeny pouze liché kotvy a dále bude aplikován observační princip. Sudé kotvy budou přidány na základě výsledků monitoringu, pokud budou v průběhu stavby dosaženy mezní síly v kotvách.

Po předpnutí lichých kotev a zprovoznění automatického monitoringu budou práce pokračovat odspodu sesuvného území. V této době bude také možné zrušit pomalé jízdy v zájmovém úseku. V otevřeném paženém výkopu bude zbudována opěrná tížná a kotvená zeď. Pažení výkopu bude řešeno hřebíkováním s krytem ze stříkaného betonu. Tížná zeď bude zajištěna lanovými kotvami dl. 15 m. O zeď bude zapřeno opevnění svahu z betonové desky s povrchovým obkladem z kamenné dlažby do betonu. Opevnění svahu bude ve dvou úrovních přerušeno a ztuženo kotevními trámcí zajištěnými tyčovými svorníky. V koruně svahu v úrovni napojení stávající opěrné zdi a bude zhotovena napojovací betonová zídka výšky cca 55 cm z prostého betonu. Práce na zajištění svahu budou prováděny nejen na pozemcích dráhy, tedy investora, ale i na pozemcích ve správě Lesů ČR.

V prostoru stavby se nachází podzemní sítě zabezpečovacího, sdělovacího a silového vedení, (ve správě ČDT, ZZST, SEE). V blízkosti podzemních sítí budou prováděny výkopové práce a kamenná dlažba z důvodu zpevnění příkrych závěrných svahů.

Práce budou provedeny také na pozemcích č.2137/2 a 2137/3 v k.ú. Damnov. Přístupovými cestami jsou dotčeny další pozemky.

Technické řešení se sestává z vybudování opěrných prvků v sesuvném svahu. Většina původních zemin a kamene bude likvidována na skládku. Část hmot zejména kamene z původního opevnění, u kterého bude shledána požadovaná pevnost odpovídající hornině tř. R3, je možné využít do kamenné dlažby na povrchu betonového krytu. Zbývající část kamene pro opevnění bude nezbytně nakoupit.

Po dokončení tohoto SO a stavby jako celku budou provedeny dokončovací práce v prostoru před tížnou zdí, tj. změna svahování terénu, ohumsování a osetí a dále práce na SO 1.2 spočívající ve finálním dokončení přístupové komunikace před opěrnou zdí. Dále budou provedeny práce vedoucí k odstranění případných negativních dopadů stavby na dotčenou osadu Mže 67. Po dokončení stavby bude dotčené území uvedeno do původního stavu, bude provedena kontrola GPK (vyrovnání GPK se v tomto případě nepředpokládá), budou přezkoušena veškerá dotčená zařízení a následně bude možné spustit běžný provoz na trati.

V SO 01.2 je řešena složitá situace přístupové cesty, která naráží na majetkoprávní vztahy, složitou morfologii terénu a zastavěnost oblasti a nezbytnost mostního provizoria pro překování drážního zářezu.

Jedná se o jediné technicky a majetkoprávně možné řešení ke kterému byly získány souhlasy a které rovněž bylo přijatelné pro objednatele.

Přístupová komunikace bude délky 822 m se šířkou vozovky 3,0 m a s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m. Vozovka této přístupové cesty je navržena s krytem ze ŠD a ve strmých úsecích nad 6% s krytem z SC (kamenivo zpevněné cementem).

Trasa je vedena od stávající používané lesní cesty po historické lesní cestě až k břehu Mže. Ve staničení km 0,102 překonává za pomoci mostního provizoria trať Plzeň – Cheb v km 397,944 80. Mostní provizorium bude rozpětí podpor min. 24 m s únosností pro nákladní vozidlo (cca 40t). U Mže se navrhovaná komunikace stáčí vpravo a pokračuje po pravobřežních loukách až k zájmovému území. V místě zájmového území bude během stavby plynule navázána na pracovní plochy. Rekonstrukce v maximální možné míře zachovává stávající směrové a výškové vedení původní lesní cesty a v ná břehním úseku byla vedena tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do soukromých pozemků. Během situování cesty proběhla jednání se zástupci osady. Se zástupci osady je nezbytná koordinace prací i během stavby. Je nutné si uvědomit, že bez dobré vůle vlastníků sousedních nemovitostí (chatařů) a

## **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

jejich souhlasu by nemohla být tato stavba realizována. Z tohoto titulu žádáme maximální ohleduplnost.

Na trase jsou navrženy dvě výhybny, první v km 0,360 – 0,390 a druhá v km 0,630 – 0,665. Vzhledem k délce komunikace a strmým sklonům bude nezbytné zajistit organizaci dopravy na této komunikaci, např. řízením provozu nebo telefonním řízením operátorem.

Po dokončení stavby bude komunikace v km 0,340 – 0,755 zcela odstraněna a všechny zasažené prvky obnoveny do původního stavu a to vč. travních ploch a živých plotů. Mimo uvedený úsek bude komunikace ponechána se souhlasem lesů ČR, viz dokladovou část. Od km 0,780 do konce úseku bude komunikace provedena dle PD až po dokončení SO 01.1 a napojena a stávající turistickou stezku. Bude provedena ve zúženém profilu šířky 2,0/3,0 m a dovedena až ke stávající ocelové lávce.

Svahy tělesa v náspu i zářezu budu provedeny ve sklonu 1:1,5. Vozovka je odvodněna příčným a podélným sklonem do okolního zatravněného terénu. V úsecích s podélným sklonem větším, než 6%, jsou pro zajištění lepšího odvodnění vozovky, umístěny svodné žlaby 120/110/5 mm délky min. 4,5 m.

#### ○ **SO 02 - 8A km 399,710 – 399,735**

Předmětem prací je zajištění drážní stezky a oprava části gabionové zídky v závěru jejího úseku. V km 399,719 - 399,734 (začátek opěrné zdi) a v úseku mezi 399,953 - 399,968 došlo k sesutí pravé strany drážního tělesa, prozatím bez vlivu na stabilitu GPK. Zároveň v uvedeném místě došlo ke změně polohy kabelových tras. Drážní stezka je v tomto místě zcela zničena. V úseku podél opěrné zdi dochází k sesutí zemin tělesa dráhy a podkladních vrstev pod konstrukcí zdi. Z důvodu minimalizace pokračování sesouvání svahu je v tomto místě dlouhodobě snížena traťová rychlost za účelem snížení dynamických účinků na železniční spodek. Průběžně je nutné doplňovat štěrkové lože, doplnění bylo již provedeno 3x za poslední období 3 let. V úseku mezi km 399,700 - 399,760 je zavedena pomalá jízda na rychlost 50 km/h.

Navržené technické řešení stavby je koncipováno tak, že dojde k odbourání části stávající konstrukce gabionové zdi v koncovém úseku a provedení nové konstrukce gabionové zdi na obou koncích stávající gabionové zdi a to v km 399,719 – 399,734 a v km 399,943 45 – 399,969 45. Vytvořením nové gabionové konstrukce bude zajištěna stabilita železničního tělesa a vytvořen prostor pro drážní stezku. Stavební práce budou provedeny za úplné výluky dopravy a drážních zařízení. Při stavebních pracích dojde k odtěžení části štěrkového lože a zemního tělesa. V prostoru stavby se nachází podzemní síť zabezpečovacího, sdělovacího a silového vedení, (ve správě ČDT, ZZST, SEE). Zejména nezbytná je odstávka trakčního vedení. Podzemní síť budou ručně odkryty v dostatečné délce, aby byla umožněna manipulace ve výkopu a následné uložení všech vedení za rub gabionové zdi.

Po dokončení stavby bude dotčené území uvedeno do původního stavu, bude provedena kontrola a vyrovnání GPK, budou přezkoušena veškerá dotčená zařízení a bude možné spustit běžný provoz na trati. Vedení, která nelze odpojit a dočasně vymístit mimo staveništní plochu budou vyvěšena na pomocnou konstrukci.

Obsahem technického řešení jsou demoliční práce na části gabionové zdi, likvidace vytěženého materiálu na skládce, odtěžení části štěrkového lože a zemního tělesa, vybudování nových úseků gabionových zdí, provedení zásypů a jejich zhutnění a obnova štěrkového lože a zajištění výškové a směrové polohy koleje.

Po dokončení SO a stavby jako celku budou provedeny dokončovací práce vedoucí k odstranění případných nepřímých negativních dopadů stavby na dotčenou lokalitu stavby. Budou provedeny provozní zkoušky všech dotčených zařízení, kolaudace úseku a následně bude vydán souhlas k obnovení provozu.

- b) Všichni pracovníci musí být před vstupem na staveniště seznámeni s možnými riziky a musí být proškoleni pracovníkem BOZP. Rovněž musí být proškoleni pro vstup do prostoru kolejíště.

### **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

Stavba musí být navržena a provedena tak, aby při jejím užívání a provozu nedocházelo k úrazu uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem, výbuchem uvnitř nebo v blízkosti stavby nebo k úrazu způsobeným pohybujícím se vozidlem. Požadavky na bezpečnost při provádění staveb nebo jejich částí jsou upraveny zvláštním předpisem. Při provádění a užívání staveb nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Požadavky na stavby z hlediska jejich užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně řešení přístupu do těchto staveb, požadavky na komunikace, konstrukce a zařízení, jsou upraveny zvláštním předpisem.

- c) Požadavky na architektonické zpracování byly zohledněny. Výstavbou v úseku 8A nevznikají konstrukce, které by významně lišily od stávajícího stavu. V úseku 7B byl na ŽB konstrukce navržen kryt z betonové dlažby, který odpovídá předchozímu vzhledovému řešení zajištění svahu.
- d) Aktuálně předložený projekt sanace respektuje předcházející stavební stav a zohledňuje výsledky inženýrsko geologického průzkumu, viz výše. V každém ze stavebních objektů je navrženo efektivní technické řešení, viz předchozí bod.
- e) V rámci řešeného projektu jsou navrženy 2 samostatné SO. V případě SO 01 je objekt rozdělen na 2 podobjekty. SO 01.1, který je věnován statickému zajištění sesuvu a SO 01.2, který je zaměřen na vybudování přístupové cesty. SO 02 je zaměřen na jiný traťový úsek. Mezi objekty SO 01.x je úzká návaznost nezbytná časová návaznost a posloupnost. Nejprve je nezbytné realizovat SO 01.2, během prací na SO 01.2 je možné zahájit pouze část prací na SO 01.1 (vrtný průzkum, kotvení řady K1 a monitoring) a následně lze realizovat SO 01.1. SO 02 je nutné koordinačně zohlednit zejména z hlediska stavební přípravy před zahájením prací, a to zejména s ohledem na přípravu překladiště a na omezenou délku výluky, která čítá pro tento celý projekt 60N v roce 2023. Přístupy k tomuto objektu se se zbývajících SO nebo stavbami nekryjí a neovlivňují. Předmětný úsek 7B zabere zhotovením 10 měsíců. Kritickým okamžikem je instalace mostního provizoria v objektu SO 01.2 – přístupová cesta, pro které byla stanovena výluka na jaro 2023 (únor) a bez kterého nelze práce započít. Předpokládám realizaci prací v průběhu celého roku 2023.
- f) Stavba ke svému provozu nevyžaduje napojení technickou infrastrukturou. Roční prohlídky zhotoveného díla budou prováděny pěší pochůzkou po koleji a přilehlých turistických stezkách. Pro účely výstavby bude voda na stavbu dovážena v cisternách zhotovitelem stavby, alt. lze se správcem toku domluvit odběr vody z řeky Mže. V případě, že voda z Mže bude použita jako záměsová, je nezbytné denně provádět její kontrolu. Elektrická energie bude pro potřeby stavby dodávána z mobilních zdrojů dodavatele stavby.
- g) V rámci navrženého řešení nedojde k zásahu do odtokových poměrů vůči současnému stavu.
- h) V rámci provádění prací budou nezbytné výluky a pomalé jízdy. Nepřetržitá výluka je v úseku trati Pňovany – Planá u Mariánských Lázní plánována v termínech, dle části F\_ZOV. Požadavky na pomalé jízdy jsou shrnuty rovněž v ZOV. Všechna omezení budou upřesněna po výběru zhotovitele v RDS předložením jeho HMG prací a požadavků a také dle skutečných výluk dle možností Správy Železnic.
- i) Náhradní výsadba nebude prováděna v rámci SO 01.2. Během výstavby dojde k dvojímu přesazení živých plotů v trase přístupové cesty. Tyto živé ploty budou po odstranění přístupové komunikace navraceny a obnoveny. Jedná se o výsadbu a zastřižení živých plotů tvořených:
  - o smrkem o úhrnné ploše 41 m<sup>2</sup>,
  - o ptačí zob o úhrnné ploše 4 m<sup>2</sup>.

Během prací dojde dle dohody s p. Rousem, viz dokladovou část k přesazení vzrostlých borovic č. S70 a S124 z prostoru dočasné komunikace do místa stromu S161. P. Rous si je vědom, že se jedná o vzrostlé stromy a jako takové mají nízkou šanci na nové uchycení.

- j) Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona). Stavba svým objemem prací přesáhne parametry stanovené § 15 odst. 1 zákona číslo 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, kdy „celková předpokládaná doba trvání prací a činností bude delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den“.
- k) Využití stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace se nepředpokládá. Jedná se o prostory se zákonem omezeným přístupem pouze pro osoby poučené a zdravotně způsobilé.
- l) Související investice se nepředpokládají.
- m) Statické posouzení bylo provedeno a je přiloženo samostatně v každém SO.

### **B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STNOVENÝCH PODMÍNEK**

- a) Dosud nebyly stanoveny podmínky pro umístění stavby. Během projednání v době přípravy stavby bylo jednáno se zástupci Lesů ČR, Osady Mže67 a obcí Bor. Všem stranám jsme se snažili maximálně vyhovět. Bohužel zajištění trvalého přístupu do prostoru osady Mže67 pomocí trvalého mostního objektu je v době dokončení prací na PD stále v jednání. Vymístění dočasné přístupové komunikace do lesního svahu za chaty nebylo ze statických důvodů možné.
- b) Využití stávajících objektů se nepředpokládá. Při realizaci SO 02 (úsek 8A) bude využito pozemků ve vlastnictví ČD jako překladiště a mezi deponie.
- c) V rámci zpracování projektu byly předchozí požadavky upřesněny v rámci jednání se složkami SŽ a v souvislosti s již dokončenou stavbou „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“.

### **B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU**

Před prováděním stavby bude nutné vypracování a odsouhlasení RDS dokumentace včetně stanovení konkrétního harmonogramu prací na kotvení horní opěrné zdi a dalších výkopových prací. Realizační dokumentace musí být předložena ke schválení zadavateli a správci díla. Musí obsahovat návrh s přesnou specifikací počtu a rozsahu jednotlivých zkoušek (tahových, pevnostních, zatěžovacích atd.) včetně parametrů monitorovacího zařízení, které bude použito pro sledování stability konstrukce zdi.

Před zahájením stavby bude zhotovitelem zpracován HMG prací. Zhotovitel musí volit takové postupy a technologie, aby byly dodrženy termíny rezervovaných výluk. Zhotovitelem budou upřesněny požadavky na pomalé jízdy. Práce budou zahájeny po vytýčení IS a provedení ochrany zařízení dráhy. Dále budou projednány a zřízeny zařízení staveniště a dočasné deponie materiálu.

## **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

Před zahájením stavby bude provedeno vytýčení pozemků dráhy. V případě kolize navržených prvků či majetkoprávních vztahů bude tato situace řešena s AD.

- a) Práce na kácení vzrostlých stromů a mýcení křovin budou provedeny postupně během prací na SO 01.2. Jedná se o 192 m<sup>2</sup> křovin a 145 vzrostlých stromů. Dojde k přesazení 2 vzrostlých stromů v soukromém vlastnictví.
- b) Využití stávajících objektů (budov) se nepředpokládá.
- c) V rámci stavby byly vytipovány plochy, které je možné využít pro zařízení staveniště a dočasné deponie materiálu. Jedná se o přilehlé plochy kolejíště převážně na pozemcích ve správě objednatele, města Bor a Lesů ČR. Rozhodnutí o skutečných plochách ZS bude záviset hlavně na zhotoviteli stavby a jeho technických možnostech a potřebách.

Každé z použitých ZS bude zajištěno separačním geotextilním krytím o hmotnosti min 200g/m<sup>2</sup>, vrstvou ŠD a zpevněním např. silničními panely. Mezideponie organických zemin lze ukládat přímo na stávající povrch. Mezideponie hlušiny budou kladeny na panelové plochy.

Dotčený železniční svršek, který bude pojížděn z důvodu přístupu k objektu bude zajištěn separačním geotextilním krytím o hmotnosti min 200g/m<sup>2</sup>, vrstvou ŠD a zpevněním např. silničními panely nebo dřevěnými pražci. Po dokončení prací bude uveden do původního stavu.

V rámci stavby není možné se napojit na stávající rozvody inženýrských sítí. Většina úseků je mimo staničních, kde nejsou vhodné napojovací body. Příkony pro připojení v osadě Mže67 nepostačují pro pokrytí staveništních potřeb. Na úrovni zpracování této dokumentace se předpokládá dovážení vody pomocí mobilních cisteren, získání elektrické energie prostřednictvím vlastních diesel agregátů, při stavbě bude použito mobilních telefonů. V rámci zařízení staveniště bude použito chemické WC pro každý z úseků. Odebírání vody z řeky Mže je možné pouze se souhlasem správce, tj. Povodí Vltavy. Vodu z řeky lze používat jako záměsovou pouze pokud denně vyhoví zkoušky na její kvalitu. Bez zkoušek ji lze využít jako vodu pro ošetřování betonových konstrukcí pouze pokud nebude kalná.

Příjezd do prostoru stavby 7B bude řešen po navrhované přístupové komunikaci, viz SO 01.2. Přístup do úseku 8A je možný pouze po koleji ze stanice Pavlovice, kde bude zřízena provizorní nakládací rampa. Veškerý materiál nutný pro stavbu v úseku 8A bude do obou úseků navezen před otevřením výkopu. Další doprava po koleji bude zcela vyloučena z důvodu otevření svahovaného výkopu v těsné blízkosti koleje. **NELZE POVOLIT ANI PRŮJEZD STAVENIŠTNÍ TETCHNIKY!**

- d) Demolice se předpokládají v obou úsecích. Během demolice v úseku 8A bude rozebrán a odstraněn úsek gabionové zdi v km 399,943 -399,953, tedy v délce 10 m. Jako mezideponie materiálu budou využity převážně pozemky objednatele nebo města Bor, viz bod c). Během demolice v úseku 7B bude odstraněno opevnění a skluz u propustku v evid.km 397,630. Dále budou odstraněny fragmenty původního opevnění svahu z kamenné rovnániny o mocnosti 700 mm.
- e) Odstraněné křovinné porosty budou štěpkovány a rozprostřeny na předmětných pozemcích. Živé ploty budou vyjmuty s dostatečným balem a přesazeny mimo trasu přístupové komunikace. Vzrostlé stromy v kolizi budou děleny na délky podle požadavku vlastníka (obvykle á 4 nebo 6 m) odvezeny na deponii v prostoru počátku provizorní komunikace a uloženy do skládek a připraveny pro odvoz.
- f) Nakládání s odpady

Zhotovitel stavby je původcem odpadu a je tedy odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. v platném znění.

V rámci stavby budou vznikat odpady v minimálním množství. Bylo navrženo maximální zpětné využití materiálu zpět do konstrukcí dráhy. Při odtěžování ŽSp budou provedeny odběry vzorků a analýzy vhodnosti zpětného využití a následně rozhodnuto o zpětném použití. Nevhodné materiály budou odvezeny na příslušné skládky dle zákona o opadech a nahrazeny novým. Likvidace odpadů bude probíhat v souladu s platnou legislativou – uložení na skládku.

Odpady vznikající během výstavby:

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Odhadované množství
020000	ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ		
020107	odpady z lesnictví	0	183t
070000	ODPADY Z ORGAN. CHEM. PROCESŮ		
070299	odpady blíže neurčené	0	0,5t
170000	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY		
170101	beton	0	30t
170201	dřevo	0	10t
170202	sklo	0	0,1t
170203	plast	0	2t
170405	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej	0	10t
170500	ZEMINA VYTĚŽENÁ		
170504	výkopová zemina	0	1512t
170508	šterk z kolejiště (odpad po recyklaci)	0	10t
200000	ODPADY KOMUNÁLNÍ		
200100	ODPAD ZÍSKANÝ ODDĚLENÝM SBĚREM		

200101	papír, lepenka	0	5t
200102	sklo	0	1t
200103	drobné plastové předměty	0	1t
200104	ostatní plasty	0	2t
200105	drobné kovové předměty (např. plechovky)	0	1t
200106	ostatní kov	0	10t
200107	dřevo	0	2t
200108	organický, kompostovatelný odpad	0	10t

kategorie odpadů: O-ostatní, N-nebezpečný

Likvidace odpadů bude prováděna na provozovaných skládkách určených k likvidaci příslušných odpadů dle územního odboru MŽP. Podrobné množství jednotlivých druhů odpadů je uvedeno v části G - Náklady stavby.

Objednatel požaduje zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby - buď „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“, a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu. Zhotovitel vypracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady předá při ukončení stavby určenému zástupci SŽ.

Pro uložení nekontaminovaného odpadu např. výkopové zeminy a štěrkového lože budou využity řízené skládky v okolí stavby. Na úrovni zpracování projektu byly zjištěny skládky pro uložení odpadu kategorie O ze stavby Horšovský Týn nebo Černošín ve vzdálenosti 35 km. Přirozenou překážkou je údolí Mže, které se musí objíždět. Pro odpady kategorie N nebyla hledána skládka. S ohledem na starší konstrukcí se nepředpokládá se vznik kontaminovaných materiálů. Doprava sypkého materiálu (výkopek a zeminy) bude probíhat převážně nákladními auty po stávajících cestách.

Odpad při stavbě ve smyslu nařízení vlády č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách byl vyhodnocen – skupina **S – ostatní odpady**.

Vzniklé odpady při realizaci jsou kategorie *ostatní* a budou v rámci stavby likvidovány odpovídajícím způsobem na příslušné skládce s potřebným oprávněním.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

Ke vzniku štěrkového odpadu dojde na SO 02 odstraněním dílčí části ŽSv.

Ke vzniku betonového suti dojde na SO 01 odstraněním podkladního betonu před lícem stávající zdi, z opevnění propustku a dále jako přebytků z betonáže dílčích celků.

Dřevěný odpad – větve a křoviny budou na místě štěpkovány a uloženy na pozemcích vzniku. Stavební řezivo a dočasné podpěry budou likvidovány na skládce.

## Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

Zeminy – v rozsahu výkopu ze ŽSp.

### **Radonové hledisko**

Na základě zákona č.13/2002Sb. - Atomový zákon, §6, odst.4, v platném znění stavba neobsahuje obytné nebo pobytové místnosti. Z tohoto důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

- g) Inženýrské sítě a drenáže uložené v souběhu s kolejí budou respektovány. IS budou po dobu prací dotčeny zejména v SO 02. IS budou vytýčeny, obnaženy a vyvěšeny na hraně výkopu. Výkopy v ochranném pásmu budou provedeny ručně. IS budou po dobu vyvěšeny a podepřeny provizorní konstrukcí. Během prací bude provedena odstávka IS. Drenážní potrubí v SO 01 bude respektovány a při opevnění svahu nově obezděno. Zařízení a značení dráhy bude chráněno po dobu prací dřevěným bedněním.
- h) Viz odst. g).
- i) Nepředpokládá se využití trhacích prací. Postup výjimečných prací bude řízen a upraven v rámci RDS a výkonu koordinátora BOZP.
- j) Pro provedení předložených prací v úseku 8A je vyžadována nepřetržitá výluka trati, viz odst. B.1.4.h). Po dobu výluky bude osobní doprava zajištěna NAD. Výluky budou společné i pro všechny 3 v souběhu realizované stavby, viz kap. B.1.1.
- k) V průběhu prací na SO 02 bude provedena odstávka trakce z důvodu strojní manipulace (bagry a jeřáby).

## **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ**

Práce jsou realizovány převážně na pozemcích ve správě objednatele. V úseku 7B dochází k trvalému záboru pozemků ve správě Lesy ČR, s.p. Trvalý zábor čítá 18 m<sup>2</sup> a není možné se mu vyhnout ze statických důvodů a návaznosti okolního terénu. Podrobněji jsou zábory pozemků řešeny v části I.2 zábory pozemků a F. Zásady organizace výstavby.

## **B.1.8 VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ**

Zhotovení stavby se vyžaduje v souladu s TKP STAVEB STÁTNÍ DRÁHY. Výjimky nejsou navrhovány.

## **B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Provozní a dopravní technologie bude v daných mezistaničních úsecích, vzhledem k charakteru stavby, beze změn. Cílový stav po realizaci stavby, tj. počet vlaků, traťová rychlost, nápravový tlak a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem. V souvislosti se stavbou dojde ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu včetně zkvalitnění průjezdu dotčeným prostorem a ke zlepšení železničního spodku, který bude stabilnější a nebude vyžadovat tak četné zásahy do GPK jako doposud. Stavba řeší odstranění stávajících poruch ve 2 vytipovaných úsecích v mezistaničním úseku mezi žst.

Ošelín - Pavlovice.

Předpokládaný rozsah nahrazované osobní vlakové dopravy a způsob organizování náhradní dopravy je uveden v části F, kapitola řešení dopravní infrastruktury.

## **B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí, nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních

**Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

strana 19

DUSP

podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vše v platném znění. A dále zákonem č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky) a lokality zařazené do soustavy Natura 200 a přírodní parky a řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Stavba se nenachází na území CHKO a nezasahuje do významného krajinného prvku.

Stavba nemusí být posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

V prostoru stavby se nenachází památkově chráněné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována na pozemku investora ostatní plocha, dráha se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde zde k trvalému zhoršení životního prostředí oproti současnému stavu. V úseku 7B dojde k trvalému záboru PUPFL z důvodu umístění opěrné zdi a opevnění svahu. Úseky jsou umístěny v extravilánu obce Bor. V úseku 7B dojde současně k rozsáhlému dočasnému záboru PUPFL z důvodu výstavby dočasné přístupové komunikace.

V rámci provádění stavby je nutné respektovat nařízení vlády č. 272/2011 Sb. - O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, konkrétně nepřekročit předepsanou max. hladinu akustického tlaku ze stavební činnosti v příslušném denním období.

V rámci prací dojde k odstranění křovin v úhrnné ploše 192 m<sup>2</sup>. V celém řešeném rozsahu všech SO 01.2 dojde k odstranění 145 ks vzrostlých stromů. Jedná se o stromy v lesním prostoru staré lesní cesty, budované nové přístupové komunikace a v prostoru břehu Mže, v sesuvu úseku 7B a blízkém okolí zasaženém stavbou. Kácení a mýcení je zpracováno v SO 01.2. Během přípravy této PD docházelo k těžbě lesního porostu v předmětném území a je proto možné, že navržený rozsah prací bude v době stavby významně nižší.

Demolice se předpokládají v obou úsecích. Během demolice v úseku 8A bude rozebrán a odstraněn úsek gabionové zdi v km 399,943 -399,953, tedy v délce 10 m. Jako mezideponie materiálu budou využity převážně pozemky objednatele nebo města Bor, viz bod c). Během demolice v úseku 7B bude odstraněno opevnění a skluz u propustku v evid.km 397,630. Dále budou odstraněny fragmenty původního opevnění svahu z kamenné rovnániny o mocnosti 700 mm.

Při stavbě bude použita taková mechanizace, která svým provozem nebude extrémně zatěžovat okolí hlukem, exhalacemi ani prašností.

Dodavatel zabezpečí stavbu a mechanizaci proti možnému úniku ropných látek. Stavba bude vybavena Sorpční drtí a Hydrofobní rašelinovou sorpční drtí, které budou použity v případě úniku ropných látek. Kontaminovanou zeminu je nutno odstranit do hloubky 50 cm, přemístit ji do připravených sudů a provést následně její dekontaminaci. Dodavatel pro případ úniku látek nebezpečných pro vodní zdroj zpracuje havarijní plán.

Odbouraný materiál bude zaříděn podle "katalogu odpadů" vyhláška MŽP ČR 381/2001 Sb. a uložen na povolenou skládku.

Zhotovitel povede o odpadech jednoduchou evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost KÚ – Odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci.

**Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

## **B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany (CO) a rovněž v zadávacích podmínkách projektu stavby nejsou uvedeny. Z hlediska CO nebyly na stavbu kladeny žádné další nároky. Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba bude prováděna více dodavateli. Zadavatel stavby (stavebník, investor) musí určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Stavba svým objemem prací přesáhne parametry stanovené § 15 odst. 1 zákona číslo 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, kdy „celková předpokládaná doba trvání prací a činností bude delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den“.

Na základě výše uvedeného právního požadavku je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací (jehož náležitosti jsou stanoveny v příloze 4 NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích) oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Oznámení může být doručeno v listinné nebo elektronické podobě. Dojde-li k podstatným změnám údajů obsažených v oznámení, je zadavatel stavby povinen provést bez zbytečného odkladu jeho aktualizaci. Stejnopis oznámení o zahájení prací musí být vyvěšen na viditelném místě u vstupu na staveniště po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Rozsáhlé stavby mohou být označeny jiným vhodným způsobem, například tabulí s uvedením potřebných údajů. Uvedené údaje mohou být součástí štítku nebo tabule umístované na staveništi nebo stavbě.

Staveniště protokolárně převezme hlavní zhotovitel stavby (zhotovitel stavby dle § 160 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)), který je následně plně odpovědný za BOZP na staveništi.

Zhotovitel stavby je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o

příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Při svařování nutno postupovat dle interních předpisů Správy železnic – R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. *V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím (zde např. svařování, broušení) zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.*

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav a umístění inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

V návrhu sanace byly zohledněny prostorové požadavky drah. Stávající stav se oproti původnímu nemění. Nejsou prováděny nové instalace zařízení nebo budování stavebních objektů v limitní blízkosti koleje.

## **B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY**

Stavba po dokončení prací nemá nároky na energie. Netýká se.

## **B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA**

Ochrana betonářské výztuže je zajištěna standardním krytím. Betony byly navrženy pro místní podmínky. Použité kotevní prvky jsou navrženy buď jako dočasné (řada K1), nekorozivní (řady K2 a K3) nebo ve třídě trvalé (řada K4). PKO drátokamenných košů je standardním způsobem žárovým Zn.

Ocelové prvky instalované na povrchu netvoří souvislý povlak skalní stěny (lineární prvek), tzn. riziko bludných proudů nehrozí. Přes uvedené budou nově vybudované gabionové prvky ukolejněny po vzdálenostech 10 m.

## **B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ**

Do průběhu rychlostí nebylo zasahováno. Netýká se.

## **B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

V rámci provádění prací je vyžadována nepřetržitá výluka ve 3 termínech a pomalé jízdy viz kap. B.1.4.h). V době této výluky budou stávající spoje osobní dopravy nahrazeny autobusovými spoji, viz přílohu F. Nákladní vlaková doprava bude vedena po rameni VR 533. V rámci SO 01.2 bude zřízeno řízení provozu na provizorní komunikaci pomocí operátora nebo světelnou signalizací.

## **B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL**

Stavba se bude realizovat převážně na pozemcích ve správě investora. K zásahu do pozemků pod **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

ochranou zemědělského půdního fondu dojde a bude nutné vyřešit dočasné vyjmutí ze ZPF. Pozemky pro plnění funkce lesa (PUPFL) budou dočasně zasaženy přístupovou komunikací a trvale zasaženy umístěním části opěrné zdi v patě sesuvu. V úseku 7B dochází k trvalému záboru pozemků p.p.č. 2137/3 v k.ú. Damnov ve správě Lesy ČR, s.p. Trvalý zábor čítá 18 m<sup>2</sup> a není možné se mu vyhnout.

Dále dojde k záboru pozemku p.p.č. 1460, k.ú. Lažany u Černošína v majetku Povodí Vltavy v rozsahu 82 m<sup>2</sup> a to z důvodu umístění podzemní části patní zdi a vyústění opevněného příkopu.

Podrobněji jsou zábory pozemků řešeny v části I.2 zábory pozemků a F. Zásady organizace výstavby

Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

## **B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

Stavba po dokončení nemá nároky na energie. Netýká se.

## **B.11 OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Protiradonová ochrana se neuvažuje ve exteriérech. Agresivita horniny ve výluhu nebyla. Seismická oblast obou úseků je řazena do kategorie do 0,04g.

Žádný ze SO není umístěn v blízkosti poddolovaného území.

Ochrana proti přírodním vlivům byla zohledněna volbou stavebních materiálů.

## **B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Předmětem stavby je především zajištění GPK, drážního tělesa a drážní stezky, potažmo sesuvného svahu. Zajištěním GPK dojde ke zlepšení dopravního spojení a ke snížení rizik na trati. Další ochrana není předmětem PD.

## **B.13 BEZBARIÉROVÉ VYUŽÍVÁNÍ**

Prostor stavby je po jejím dokončení určen pouze a výhradně pro provoz dráhy a osob jiných organizací zdravotně způsobilých pro práci v obvodu dráhy a v kolejišti. Kolejiště slouží pro železniční provoz a do něj je umožněn přístup osobám s plnou schopností pohybu a orientace. Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nemohou vstupovat do kolejiště.

Vzhledem k řešeným objektům sanace kolejového podloží není pochopitelně řešeno. Jedná se o prostor bez využití osob s omezením.

## Příloha – PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Stavba: **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb**

### Interval:

Trvalá funkce sanačních opatření se neobejde bez pravidelné kontroly. Doporučujeme kontroly GPK provádět v běžném intervalu dle předpisů provozovatele. Kontroly kotevních prvků a betonových konstrukcí provést pravidelnou pochůzkou min. 1x za dva roky.

V úseku 7B doporučujeme po dobu 1 roku kontrolně provozovat monitoring vybudovaný v rámci SO 01.1. Na konci tohoto období provést vyhodnocení měření a stability konstrukce. A pokračovat dle závěrů vyhodnocení.

### Rozsah a zaměření:

Všechny prohlídky budou provedeny a hodnoceny v souladu s vnitřními předpisy provozovatele. Pokud vnitřní předpis prohlídky blíže nespecifikuje, bude použito následující doporučení.

Doporučujeme prohlídky zaměřit na stavebně technický stav instalovaných prvků, tedy zejména na korozi kovových komponent, povrchovou degradaci betonů, geometrickou deformaci jednotlivých prvků.

Dále budou prohlídky zaměřeny na identifikaci případných svahových nestabilit a vývěrů podzemní vody.

Součástí prohlídek musí být pořízení datované fotodokumentace a provedení zápisu o prohlídce včetně zjištěných závad. Zápis rovněž zhodnotí stav a navrhne způsob nápravy závad a termín provedení nápravy závad.

Součástí výše doporučeného monitoringu musí být komplexní zpráva o chování konstrukce s vizualizovanými daty z měření a jejich analýza.

### Požadavky na kvalifikaci:

Prohlídky budou prováděny autorizovaným inženýrem v oblasti geotechniky a statiky pozemních staveb s praxí v oboru min 5 let