

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

SO: **SO 02.1 - 8A km 399,710 – 399,735 - ŽSp**

Č. zak: **20/110**

Příloha E.2.1.1

Stupeň: **DUSP**

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

E.2.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zpracováno pro:



AZ Consult, spol. s r.o.

Číslo zakázky.....20/110.....

Výrobek uvolněn k použití

Datum.....7.7.2022.....

Vypracoval: Ivan Doležal

OBSAH:

1.	POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	3
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY	3
4.	POPIS FUNKČNÍHO ŘEŠENÍ	4
	Převzetí staveniště, zahájení prací a zajištění inženýrských sítí	4
	Příprava a demontáž překladiště	4
	Odtěžení a obnova šterkového lože koleje	5
	Bourací práce	5
	Výkopové práce	5
	Podkladní vrstva	5
	Konstrukce zdí	5
	Zásyp konstrukce	6
	Specifikace materiálů	6
5.	POPIS NAPOJENÍ NA DOSAVADNÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	6
6.	ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD	7
7.	ZPŮSOB ZAKLÁDÁNÍ	7
8.	SPECIÁLNÍ POŽADAVKY	7
9.	ŘEŠENÍ OBJEKTU Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BOZP	8
10.	OCHRANA PŘED KOROZÍ A BLUDNÝMI PROUDY	9
11.	POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	9
12.	POŽADAVKY NA ZÁBORY POZEMKŮ	9
13.	STATICKÁ POSOUZENÍ	9
14.	KAPACITNÍ A HYDROTECHNICKÉ VÝPOČTY	9
15.	SOUHLAS ODBORNÝCH ÚTVARŮ	9
16.	DOLOŽENÍ VYJÍMEK Z PŘEDPISŮ TKP	9
17.	PRŮKAZ O ZAPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ	9
18.	NÁVAZNOST NA OSTATNÍ SO	10
19.	ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK	10
20.	POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING	10
21.	PŘÍSTUP A VYUŽÍVÁNÍ SO OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU	10
22.	SHRNUTNÍ ZÁVĚRŮ	10

1. POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb
ISPROFIN:	5323510006 / 3273214993
Místo stavby:	trať Ošelín – Pavlovice rameno 720, TÚ 203
Začátek stavby:	km 397,700
Konec stavby:	km 399,965
Katastrální území:	624713 Damnov
Okres:	Tachov
Kraj:	Plzeňský
Odvětví:	Doprava
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město zastoupená Stavební správou západ Ing. Petrem Hofhanzelem, ředitelem Stavební správy západ

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

SO 02.1 - 8A km 399,710 – 399,735 - ŽSp – Technická zpráva

strana 2

Ústřední orgán:	IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234 Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Dodavatel stavby:	Dle výběrového řízení
Charakter stavby:	Sanace žel. spodku – gabionové stěny
Stupeň PD:	DUSP
Stavební úřad:	Drážní úřad, sekce stavební, oblast Plzeň
Zhotovitel PD:	Společnost „AZS + AZC, Ošelín - Pavlovice“ AZ Consult, spol. s r.o., Klíšská 12, 400 01 Ústí nad Labem IČO: 44567430 DIČ: CZ44567430 AZ SANACE a.s., Pražská 53, 400 01 Ústí nad Labem IČO: 25033514 DIČ: CZ25033514
Zakázkové číslo	20/110
Odpovědný projektant:	Ing. Martin Komín
Datum:	listopad 2021

Přehled zpracovatelů projektu

Ing. Martin Komín	HIP stavby technické
Ing. Jakub Šíma	řešení
Ing. Michela Sedlecká	řešení
Ivan Doležal	řešení

Investor

Ve věcech technických:
Bc. Ladislav Pešička, SŽ, s.o., Stavební správa západ

2. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Viz průvodní zprávu, příloha A, kap. A.1., odst. c).

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

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

V průběhu realizace stavby budou dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a normy. Po dokončení stavby bude dotčené území uvedeno do původního stavu, bude provedena kontrola a vyrovnání GPK v km 399,671 - 400,021, budou přezkoušena veškerá dotčená zařízení a bude možné spustit běžný provoz na trati.

Během stavby budou stávající vedení sdělovací a zabezpečovací v koncových zařízeních odpojena. Vedení, která nelze odpojit a dočasně vymístit mimo staveništní plochu budou vyvěšena na pomocnou konstrukci. Vedení nedotčená (zejména pod přístupovými komunikacemi) budou ochráněna panelovým krytem na polštáři ze ŠD.

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.

V rámci stavby budou provedeny níže uvedené soubory prací, které budou během stavby tohoto SO aplikovány.

4. POPIS FUNKČNÍHO ŘEŠENÍ

Předložené řešení bylo navrženo jako osvědčené řešení navazující na stávající typ konstrukce, které se v aktuálním umístění osvědčilo. Současně místní podmínky nedovolují provedení konstrukce z litého betonu z důvodu nemožnosti dopravit na staveniště čerstvý beton bez mimořádně nákladných přístupových cest. Bylo využito shodného příčného řezu jako u navazující konstrukce. Z důvodu místních nevhodných povrchových vrstev bylo voleno založení v hlubší úrovni z důvodu ochrany a zajištění základové spáry.

Převzetí staveniště, zahájení prací a zajištění inženýrských sítí

Před protokolárním předání staveniště budou vytýčeny a označeny veškeré IS a dotčené objekty. Bude pořízena fotodokumentace výchozího stavu. Práce je nutné časově plánovat tak, aby v této fázi začala platit plánovaná výluka provozu a odstávka trakce. Staveniště bude osazeno staveništní buňkou a mobilním WC a bude oploceno staveništním oplocením. Vyjma zázemí bude sloužit také pro skládku veškerého materiálu vlevo od koleje. U zařízení staveniště bude zajištěna ostraha prostoru po celou dobu prací. Veškerý materiál nutný pro stavbu bude do obou úseků navezen před otevřením výkopu. Další doprava po koleji (i staveništní) bude vyloučena z důvodu otevření výkopu a naprostého vyloučení koleje nad otevřeným výkopem.

Všechny dopravní značky a drážní zařízení v předmětném úseku budou zajištěny nebo ochráněny proti poškození po dobu provádění stavebních prací. Zajištění dopravních a zajišťovacích značek bude provedeno pomocí dřevěného bednění nebo po dohodě se správcem dočasnou demontáží. Tvar a rozměr ochranných bednění bude určen zhotovitelem dle potřeby.

Výkopové práce v blízkosti IS budou prováděny pouze ručně. Po jejich obnažení, označení a zajištění lze opět nasadit techniku. Předpokládá se, že sítě nebude možno v tomto úseku rozpojit, a proto budou vyvěšeny ve výkopu, zajištěny proti pohybu a výrazně označeny.

Příprava a demontáž překladiště

Překladiště materiálu bude vybudováno v t.km cca 404,089. Překladiště je navrženo v obvodu žst. Pavlovice na p.p.č.237/5 s přístupem přes p.p.č. 237/30 k.ú. Pavlovice nad Mží ve vlastnictví Českých drah. Pozemek nese aktuálně stopy technického zázemí s obdobným využitím. Překladiště bude zbudováno jako boční rampa z prefabrikátů podle TKP. Nakládací hrana bude v úrovni ložné plochy nákladního vagonu, tj. ve výšce 1,1 m nad TK. Odsup hrany bude ve vzdálenosti 1,725 m od osy koleje. Překladiště bude vyřešeno v rámci RDS. Během přípravy nebyly ověřeny polohy IS v místě navržené rampy, tyto informace je nezbytné zajistit a zohlednit v rámci RDS. Předpokládá se uložení sítí v místě rampy. Dle historického zákresu lze v patě osadit stěnu rampy z prefabrikátů mezi kolej a pozici stávající sítí. Průjezd kolem překladištní rampy je

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

možný pouze omezenou rychlostí 30 km/h. Rampa je dočasná a je navrhována pouze po dobu stavby. Bude zhotovena v těsném časovém sledu před stavbou a demontována ihned dokončení prací. Pro zhotovení a demontáž rampy jsou v části F_ZOV definovány pomalé jízdy a váží v období 10 dní před a po na interval stavby.

Odtěžení a obnova štěrkového lože koleje

V rámci přístupu k pracovnímu místu bude nutné odtěžení částí stávajícího štěrkového lože v úseku probíhající stavby gabionové zdi. V tomto úseku dojde k odtěžení kameniva ze štěrkového lože až po hranu prážců a jeho uskladnění pro následné vrácení zpět. Kamenivo bude uskladněno na zpevněné ploše ZS, aby nedošlo k jeho promísení s organickými látkami a znehodnocení. Po dokončení stavebních prací bude vyzískané kamenivo vráceno a případně doplněno novým kamenivem dle potřeby, následně bude provedeno výškové a směrové vyrovnaní polohy koleje a upravení tvaru štěrkového lože do předepsaného profilu.

Bourací práce

Ve 2.úseku gabionové zdi dojde k bouracím pracím na části stávající gabionové zdi. V délce 10 m dojde k rozebrání stávající konstrukce a uskladnění materiálu pro zpětné použití, kamenivo vyzískané ze stávající konstrukce, které bude možno použít do nové konstrukce bude uloženo na zařízení staveniště, ostatní materiál bude deponován odděleně a po dokončení prací odvezen a uložen na povolenou skládku.

Výkopové práce

Po odtěžení štěrkového lože, souběžně s bouracími pracemi budou prováděny výkopové práce. Dojde k odtěžení zemního tělesa v nezbytném profilu pro provedení nových konstrukcí – gabionových zdí. Výkopy budou otevírány v maximální podélné délce 5 m. Před otevřením sousedního úseku bude proveden zásyp úseku dokončeného. Svahování odkopaných částí bude provedeno ve sklonu 5:1 a výkop bude zajištěn přílohným pažením. Výkopové práce budou provedeny v závislosti na dostupné technologii vybraného zhotovitele. Je důležité, minimalizovat dobu otevření výkopu, a zamezit ponechání otevřeného výkopu ve srážkově vydatném období. Odtěžená zemina bude uložena na stavbě, na levé straně koleje. Zemina nebude ukládána do prostoru koleje. Pokud to vlastnosti dovolí bude výkopek použit pro zpětný zásyp. Do spodní části zásypu je požadována inertní zemina se zrnem 4/8 mm a to zejména ve spodní části výkopu, kde je úzký prostor. Hutnění bude v tomto prostoru probíhat ručně za pomoci dřevěné tyčoviny. Nevhodné zeminy budou po dokončení prací odvezeny a uloženy na recyklační skládku nebo na místo určené investorem pro další využití. Při výkopových pracích je nutno dbát maximální opatrnosti, aby nedošlo k hloubkovému narušení zemního tělesa pod železniční tratí.

Podkladní vrstva

Pod konstrukci nových gabionových zdí bude vytvořena podkladní vrstva ze štěrkodrti v minimální tloušťce 250 mm hutněna $I_D = 0,9$. terén pod podkladní vrstvou bude terén proveden ve sklonu 4 % z důvodu odvádění průsakových vod.

Konstrukce zdí

Konstrukce gabionových zdí bude vytvořena ze svařovaných sítí, pro lícové strany zdí budou použity sítě s oky 50x100 mm a pro boční a rubové strany budou použity sítě s oky 100x100 mm. Budou použity svařované sítě z drátů o průměru minimálně 4,5 mm, svařené sítě budou povrchové

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

upraveny, proti povětrnostním vlivům pozinkováním ($Zn+10\%Al$ min 350 g/m^2). Jednotlivé sítě budou mezi sebou spojeny pozinkovaným spirálovým drátem. Konstrukce gabionových zdí bude tvořena ze dvou částí, spodní část bude tvořena z kvádrů o rozměrech $1000 \times 1600 \times 1000 \text{ mm}$ a horní část z kvádrů o rozměrech $2000 \times 1000 \times 700 \text{ mm}$. Jednotlivé kvádry ze svařovaných sítí budou ručně vyrovnány kamenivem fr. min. 150 mm . Všechny typy košů budou vyztuženy vnitřními výztuhami dle technologického předpisu výrobce. Po vyskládání kameniva dojde k uzavření horní strany košů svařovanou sítí. Horní a spodní řada gabionových košů bude typově provázána dvěma řadami spirál z důvodu zajištění spolupůsobení. Jedná se o nadstandardní provedení vyplývající ze statického výpočtu. Pod spodní kvádry bude zatažena tkaná separačně-filtrační geotextilie (do 150 g/m^2) min. 250 mm pod konstrukci gabionové zdi. Jedná se o zamezení úbytku zeminy na rubové straně vnikáním do gabionu. Jako separačně-filtrační geotextilie byla volena tkaná s hmotností, která disponuje velkou průlinou a zajistí tak dobrou propustnost pro průnik srážkových vod a nízké riziko kolmatace.

Zásyp konstrukce

Po vytvoření každé řady gabionové zdi bude rubová strana kryta tkanou separačně-filtrační geotextilií (viz odst. konstrukce zdí) a ihned zasypána a zahutněna. Hutnění v úzké spáře za gabionem bude probíhat ručně, hraněným profilem příslušného průřezu, opakovaně dynamicky dokud bude materiál sesedat. Je důležité, minimalizovat dobu otevření výkopu a minimalizovat výšku otevřeného výkopu, a zamezit ponechání otevřeného výkopu ve srážkově vydatném období. Z tohoto důvodu budou dokončené spodní řady gabionové zdi ihned zasypány. Rubová geotextilie bude vytažena až na horní hranu konstrukce. Po obalení separačně-filtrační geotextilií dojde k zásypu do výšky dolní řady kvádrů štěrkodrtí frakce $4/8$ a prostor za horní řadou kvádrů bude zasypán inetrním materiálem, který bude průběžně hutněn na hodnoty $Id > 0.95$. Pro zásyp horní řady gabionů budou použity materiály vhodné do kolejového podloží, např. ŠD frakce $0/32$ nebo jiný, vhodně navazující na materiál konstrukčních vrstev v místě odtěžení. V místě zásypu budou uloženy inženýrské sítě vedoucí nyní v místě gabionové zdi. Sítě budou uloženy v pískovém obsypu a 20 cm nad sítě bude uložena reflexní folie. Horní hrana zásypu bude stržena ve sklonu navazujícím na zemní pláň (4%) a přesypána přes separačně-filtrační geotextilii. Lícová stěna gabionu bude zasypána místním výkopkem z důvodu omezení promrzání základové spáry. Zásyp líce bude hutněn ručními pěchy a upraven do sklonu navazujícím na stávající svah. Povrch zásypu bude zpevněn udusáním lžící bagru.

Specifikace materiálů

Sítě – svařované sítě z ocelového drátu min $4,5 \text{ mm}$, $Zn+10\%Al$ min 350 g/m^2 , oka $50/100$ nebo $100/100$ dle umístění, instalace spon dle technických listů výrobce minimálně však 4 ks/m^2 , nezbytné provázání obou řad gabionů na obvodové hraně kontaktu, pevnost drátu min 500 MPa , pro třídu agresivity C3

Kamenivo do gabionu – kamenivo frakce min 150 , ručně skládané s min. množstvím mezer, vyklínované, nenamrzavé, nenasákavé, neobtnavé, bez solí, s objemovou hmotností $> 2700 \text{ kg/m}^3$, na kontaktu obou řad a na vrchní ploše zásypu jemným kamenivem frakce $4/8$ téhož typu

Kamenivo – mrazuvzdorné kamenivo příslušné frakce dle popisu výše a dle TNŽ 73 6949

Separace-filtrační geotextilie – tkaná geotextilie, separace gabionové konstrukce 150 g/m^2 , přesah min. $0,25 \text{ m}$, průliny cca 1 mm .

5. POPIS NAPOJENÍ NA DOSAVADNÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

SO 02.1 - 8A km 399,710 – 399,735 - ŽSp – Technická zpráva

strana 6

Před zahájením prací bude v zájmu ochrany IS provedeno jejich vytýčení.

Všechny dopravní značky a drážní zařízení v předmětném úseku budou zajištěny nebo ochráněny proti poškození po dobu provádění sanačních prací. Zajištění dopravních a zajišťovacích značek bude provedeno pomocí dřevěného bednění nebo po dohodě dočasnou demontáží. Tvar a rozměr ochranných bednění bude určen zhotovitelem dle potřeby. Před demontáží bude provedena pasportizace stavu a provedeno řádné označení všech vodičů a kabelových vedení. Veškerá manipulace se zařízeními bude provedena přímo jejich správci. V prostoru stavby se nacházejí IS ve správě ČDT, ZZST a SEE.

Ochrana před nebezpečným dotykem bude řešena ukolejněním začátku a konci nově realizovaných opatření. Ukolejnění bude provedeno přes průrazku 250V.

Během prací bude provedeno vymístění stávajících sítí. Pro manipulaci se sítěmi bude nutné otevřít výkop sítí ve větším rozsahu než je délka gabionové zdi. Předpoklad činí 10 m na každou stranu od krajů každého úseku, tzn. min 40 m nad délkou budovaných úseků. Všechny dotčené IS a zařízení budou při dokončení prací navraceny do původního stavu za rub gabionové konstrukce a provozně přezkoušeny.

Napojení stavby na stávající IS nebude provedeno. Energetické spotřeby stavby budou minimální a budou zajištěny mobilním agregátem. Stejným způsobem bude řešena technologická i pitná voda. Je nutné upozornit, že po zahájení výkopových prací nebude možné na stavbu navézt větší množství materiálu, protože i pro stavbu je nutné vyloučit kolej nad otevřeným výkopem a tedy veškeré další potřeby bude nutné zajistit ruční dopravou.

6. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD

V rámci navrženého řešení nedojde ke změnám odtoku srážkových vod. K zásahu do podzemních vod nedojde.

7. ZPŮSOB ZAKLÁDÁNÍ

Konstrukce gabionové zdi bude umístěna na podkladní vrstvu ze štěrkodrti se spodní hranou ve sklonu 4 % a v minimální tloušťce 250 mm. Gabionová zeď – je navržena jako gravitační opěrná zeď bez základu. Zásyp před lícem chrání základovou spáru před promrzáním. Podkladní vrstva bude hutněna na $I_D = 0,9$. Podkladní vrstva bude hutněna na $PS > 0,95$.

V případě zastižení skalního podloží, bude situace řešena s AD. Výsledkem pravděpodobně bude kombinace řešení, tj. částečné zahloubení a částečně upravení úrovně základové spáry.

8. SPECIÁLNÍ POŽADAVKY

V místě navrhovaných objektů se nachází kabelová podzemními vedení. V rámci omezených stavebních nákladů bylo navrženo provedení prací bez celkové přeložky všech dotčených sítí. Situace prací je proto z hlediska POV pracná a složitá. Jsou v maximální míře využívány původní konstrukce a materiály. Likvidovány jsou pouze nevyhovující materiály nebo materiály u nichž lze předpokládat zničení.

Z hlediska přístupu na staveniště pouze po koleji a časových omezení daných výlukou tratě je nezbytné veškerý stavební materiál a zařízení dopravit na staveniště před otevřením výkopu. Po otevření výkopu již nebude možné kolej využívat a to z důvodu stability výkopu. Další doprava již proto bude možná pouze ručně nebo strojně mimo kolej po její levé straně.

Ke všem pracím je proto nutné přistupovat zodpovědně. A je nezbytná častá přítomnost TDI. Technologické chyby v uložení materiálů gabionů nebo zásypu mohou mít dlouhodobé důsledky pro GPK a tedy budou vyžadovat další opakované vyrovnaní GPK, čímž nebude dosaženo cíle projektu.

Předpokládá se, že výkop bude otevírán bočně přes kolej při zpětném postupu dvoucestného rypadla. Po otevření výkopu již nebude možné rypadlem pojíždět kolej a bude nutné použít kolový pojezd na hranici maximálního dosahu rypadla. Ideální je nasadit v úseku 8A dva dvoucestné bagry, tzn. na každém úseku protože rypadlo bude podávat veškerý materiál do výkopu. Zásypy budou muset být rozprostírány ve vrstvách a hutněny, a tedy rozprostírány rypadly a případně i ručně mimo dosah rypadel. Hutnění bude za spodní řadou gabionu prováděno ručně pomocí tyčoviny, za druhou řadou bude prováděno vibračními deskami či pěchy, příp. malými válci tak, jak to situace umožní. Pozor, v zásypu za 2. řadou budou ukládány IS a hutnění v tomto prostoru bude omezeno. V žádném případě nesmí dojít k poškození IS.

V rámci RDS požadujeme předložit konkrétní řešení stavebních postupů a realizace. Navržený rozsah sanací byl upraven projektantem tak, jak je uvedeno v dokumentaci. Za rozsah úprav ve smyslu návrhu odpovídá projektant. Navazující úseky musí splňovat podmínky bezpečného provozu dráhy při splnění základních parametrů tratě. Pro realizaci požadujeme schválit technologický postup prací, zásypů a výstavby zdi.

9. ŘEŠENÍ OBJEKTU Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BOZP

Z hlediska ŽP se stavba nenachází v chráněné zóně. Rovněž nebyly zjištěny biotopy chráněných rostlin či živočichů.

Z hlediska BOZP je nezbytná koordinace prací koordinátorem BOZP. 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. Na SO 03 bude pracovat střídavě více než 5 dodavatelů z důvodu rozsahu prací a nezbytných odborností.

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.

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 okolním vlastníkům a sousedům. 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.

10. OCHRANA PŘED KOROZÍ A BLUDNÝMI PROUDY

Ochranná vedení drážních zařízení nebudou měněna. Nově nejsou žádná opatření instalována. Ochrana před nebezpečným dotykem bude řešena ukolejněním začátku a konci nově realizovaných opatření. Ukolejnění bude provedeno přes průrazku 250V.

11. POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru stavby není požadováno žádné speciální protipožární zabezpečení. Stavba je přístupná převážně z koleje. Je umístěna ve skalním odřezu bez okolních veřejných komunikací. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušnými jednotkami HZS správy železnic ve spolupráci s místně příslušnými jednotkami hasičských sborů. Upozorňujeme na komplikovanost přístupu v době otevření výkopů, kdy není možné ze statických důvodů použít k průjezdu kolej.

S ohledem na navrhované řešení není v rámci stavby řešeno, jelikož budou instalovány převážně nehořlavé materiály. Koncepce celého řešení se neliší od stávajícího stavu a následné řešení nemění stávající stav.

12. POŽADAVKY NA ZÁBORY POZEMKŮ

Práce jsou realizovány na pozemcích ve správě objednatele.

13. STATICKÁ POSOUZENÍ

Statické posouzení je zpracováno v samostatné příloze. Ze statického posouzení vyplynula potřeba vzájemného provázání jednotlivých úrovní gabionových košů.

14. KAPACITNÍ A HYDROTECHNICKÉ VÝPOČTY

Kapacitní a hydrotechnické výpočty nebudou měněny. Cílem není trať ovlivnit z tohoto hlediska.

15. SOUHLAS ODBORNÝCH ÚTVARŮ

Veškeré podmínky uvedené v připomínkách jednotlivých dotčených odborů SŽDC či dotčených subjektů budou do PD zapracovány nebo řádně vypořádány samostatným protokolem.

16. DOLOŽENÍ VYJÍMEK Z PŘEDPISŮ TKP

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

17. PRŮKAZ O ZAPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb

SO 02.1 - 8A km 399,710 – 399,735 - ŽSp – Technická zpráva

strana 9

Výsledky provedeného IGP byly v projektu zohledněny. IGP je přiložen v samostatné příloze.

18. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ SO

V rámci řešeného projektu jsou řešeny 2 samostatné SO. V případě tohoto SO je nutno provést koordinaci a stavební přípravu před zahájením prací, a to zejména s ohledem na omezenou délku výluk, která čítá pro tento stavební objekt 60N. Výluky a pomalé jízdy jsou podrobně popsány v části F – ZOV. Dále je nutno práce na tomto úseku koordinovat z hlediska POV, viz kap. speciální požadavky. Výluka trati je společná pro další práce na trati v rámci staveb "Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb" a stavby "Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy - Ošelín trati Plzeň - Cheb". Práce je proto nutné vzájemně koordinovat a to zejména z hlediska přístupu do zájmových úseků a společného využívání přecladišť a koleje pro dopravu materiálu.

Před zahájením a po skončení hlavních prací ve výluce bude nutné využít ještě pomalých jízd v délce cca 10 dní před začátkem prací a po jejich skončení a to z důvodu dokončovacích prací.

Návaznost mezi jednotlivými SO je pouze z hlediska organizace provádění s ohledem na dopravu materiálu po stejné koleji.

19. ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK

Veškeré podmínky uvedené v připomínkách jednotlivých dotčených odborů SŽDC či dotčených subjektů byly do PD zapracovány či dotčených subjektů budou do PD zapracovány nebo řádně vypořádány samostatným protokolem.

20. POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING

Monitoring na tomto SO nebude prováděn.

21. PŘÍSTUP A VYUŽÍVÁNÍ SO OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

Toto opatření se navrhované stavby netýká.

22. SHRNUVNÍ ZÁVĚRŮ

V rámci zpracování projektu byly definovány požadavky na objednatele a dotčené subjekty.