

Č.j.: 16651 /2018-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom

Posuzovací protokol

dokumentace pro stavební povolení

„Násep "Pastuchovice" na trati Plzeň - Žatec“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Násep "Pastuchovice" na trati Plzeň - Žatec
ISPROFOND:	532 352 0020
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba, rekonstrukce
Místo stavby:	železniční trať č. 160 Plzeň - Žatec dle JŘ, traťový úsek 0502 Mladotice (mimo) – Žatec (mimo) definiční úsek 04 Žihle – Blatno u Jesenice km 150,100 – km 151,675
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Plzeň - sever
Obec s rozšířenou působností:	Kralovice
Obec:	Pastuchovice
Katastrální území:	Pastuchovice
Zadavatel:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO: 70994234, DIČ: CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Realizace stavby:	2018-2019
Zpracovatel dokumentace:	SGJW Hradec Králové spol. s r.o., Na Důchodě 1674, 500 02, Hradec Králové

II. Všeobecné údaje o stavbě

Dokumentace pro stavební povolení řeší liniovou dopravní stavbu „Násep "Pastuchovice" na trati Plzeň – Žatec“ (dále jen stavba). Jedná se o rekonstrukci železničního svršku a spodku a rekonstrukci GPK na trati Plzeň-Žatec. V tomto úseku dochází k opakovaným poklesům tělesa dráhy a k posunu trati. Stavba je realizována na trati s nezávislou trakcí, jednokolejnou, celostátní, s dovolenou traťovou třídou dopravního zatížení C3 a provozním zatížením 5. řádu. Stávající traťová rychlost v dotčeném úseku je 70 km/h. Od roku 2015 je v daném úseku zavedena pomalá jízda 10 km/h.

Vzhledem ke složitým směrovým poměrům zde bude provedena rekonstrukce GPK. Nové prostorové vedení trasy bylo zvoleno tak, aby došlo k optimalizaci zatížení náspu a směrových poměrů s využitím návrhové rychlosti $V/V_{130} = 80/85$ km/h. Stávající nevyhovující železniční svršek bude rekonstruován. Při rekonstrukci bude použit kolejový rošt s pružným upevněním, bude zřízena bezстыková kolej. Dále dojde k rekonstrukci stávajícího deskového kamenného propustku. U železničního mostu v km 151,133 dojde k celkové rekonstrukci vč. svahů. U propustku v km 151,237 bude rovněž provedena rekonstrukce spočívající v rekonstrukci výtoku propustku a zatrubnění stávající klenby ocelovými flexibilními troubami

Stavba je převážně umístěna na drážních pozemcích p. č. 1837 a 1155/1 k.ú. Pastuchovice ve vlastnictví ČR s právem hospodaření SŽDC s.o., u kterého není evidován žádný způsob ochrany. Přeložka kabelů bude vedena částečně mimo drážní pozemky na pozemcích p.č. 2059 a 2062 k.ú. Pastuchovice. Pro realizaci stavby bude zřízen dočasný zábor pozemků. V rámci přípravy stavby není nutné provádět trvalé zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL. Zájmy obecné ochrany přírody nebudou stavbou dotčeny. V místě stavby nejsou vyhlášeny žádná chráněná území, ochranná pásma, dobývací prostory, ložiska, poddolovaná území, skladebné prvky ÚSES, významné krajinné prvky, nebo záplavová území. Stavba se nachází v extravilánu obce a neovlivní krajinný ráz. V oblasti stavby se nenachází žádná zvláště chráněná území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000, vlivem stavby nedojde k zásahu do významných krajinných prvků. Stanovisko k evropsky významným lokalitám a ptačím oblastem dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. je přiloženo v dokladové části.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury, v položce „Základní tabulka“, ISPROFOND 532 352 0020. Financování projektové dokumentace pro stavební povolení bylo hrazeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v roce 2018-2019. Financování realizace stavby se předpokládá z prostředků SFDI .

Výchozí podklady:

- Přípravná dokumentace „Sanace náspu „Pastuchovice“ na trati Plzeň – Žatec“, SGJW Hradec Králové spol. s r.o., Na Důchodě 1674, 500 02, Hradec Králové, 11/2014

Průzkumy:

- prohlídka na místě stavby s doplněním potřebných údajů
- zápisy z jednání a výrobních porad
- fotodokumentace projektanta
- Trať ČD Pastuchovice – Žihle, sanace železničního náspu, podrobný inženýrskogeologický průzkum včetně příloh, K+K průzkum, s.r.o., 11/2009
- Sanace náspu „Pastuchovice“ v úseku trati Žihle – Pastuchovice, provedení sondování střední dynamickou penetrací, K + K environmentální průzkum, s.r.o. 01/2010)
- Doplnkový geotechnický průzkum „Železniční násep na trati Plzeň – Žatec v Pastuchovicích“, GeoTec-GS, a.s., 11/2017

Geodetické podklady:

- kopie katastrální mapy
- výpis z katastru nemovitostí
- geodetické zaměření stávajícího stavu, Správa železniční geodézie Praha – Ing. Roman Poustka; 07/2014

Kapacitní údaje stavby:

Maximální rychlost po rekonstrukci V/V_{130}
Traťová třída zatížení (dle třídy)

80 / 85 km/h
C3

III. Projednání dokumentace

Projednání stavby, obsahuje vyjádření a stanoviska dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD, a.s. a SŽDC, s.o. k předmětné stavbě.

Vyjádření orgánů státní správy:

- **Krajský úřad Plzeňského kraje – odbor životního prostředí**, stanovisko č.j.: ŽP/11492/14 ze dne 5.12.2014, že předmětná stavba nemá významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti; a dále vyjádření č.j.: ŽP/14538/17 ze dne 3.10.2017, že předmětná stavba nepodléhá posuzování vlivů na životní dle zákona č. 100/2001 Sb;
- **Městský úřad Kralovice – odbor regionálního rozvoje a územního plánu**, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j.: ORP/2203/18/Sap ze dne 31.1.2018 s podmínkou, že stavba bude provedena dle předložené dokumentace;
- **Městský úřad Kralovice – odbor životního prostředí**, vydal souhlasné souhrnné stanovisko; č.j.: OZP/1066/18 Pik ze dne 25.1.2018 a dále vydal souhlas dle § 17 odst. 1 písm a) vodního zákona pod č.j.: OZP/5917/18 Mach ze dne 22.3.2018. Podmínky souhlasu budou dodrženy při realizaci stavby.
- **Městský úřad Kralovice – odbor výstavby**, vydal vyjádření bez připomínek; č.j.: OV/1403/18 Sou ze dne 18.1.2018
- **Obecní úřad Pastuchovice**, vydal souhlasné závazné stanovisko č.j.: 29/18 ze dne 26.2.2018 s kácením dřevin s podmínkou, že kácení bude provedeno v období vegetačního klidu s tím, že bude provedena náhradní výsadba;
- **Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje**, vydala souhlasné závazné stanovisko; č.j.: KHSPL/1158/21/2018 ze dne 22.1.2018
- **Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje, krajské ředitelství** vydalo sdělení č.j.: HSPM-246-2/2018 ÚPP ze dne 24.1.2018, že navrhovaná stavba není stavbou, u které vykonává státní požární dozor, proto se k dokumentaci nemůže vyjádřit;
- **Povodí Ohře** vydalo stanovisko pod č.j. POH/08446/2018-2/301100 ze dne 8.3.2018. Podmínky stanoviska budou dodrženy při realizaci stavby.

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto mimodrážní organizace:

- **ČEZ Distribuce, a.s.** – vyjádření č.j.: 0100757703, ze dne 8.6.2017. V zájmovém území stavby se nachází nadzemní sítě. V případě, že se zjistí, že stavebními pracemi se bude zasahovat do ochranného pásma sítí, požádat o souhlas s činností v ochranném pásmu, příp. požádat o přeložku zařízení; a dále vyjádření č.j.: 0100785290 ze dne 7.8.2017; č.j.: 0100785291 ze dne 7.8.2017 - sdělení o existenci sítí – v zájmovém území se nenachází energetická zařízení v majetku ČEZ Distribuce
- **Telco Pro Services, a.s.** vyjádření č.j.: 0200609477 ze dne 8.6.2017 a dále č.j.: 0200633428 ze dne 7.8.2017 a č.j.: 0200633428 ze dne 7.8.2017 sdělení o existenci komunikačního vedení – v zájmovém území se nenachází komunikační vedení v majetku Telco Pro Services, a.s.;
- **GasNet, s.r.o.**, zastoupená společností GridServices, s.r.o. (dříve RWE Distribuční služby, s.r.o.) – vyjádření č.j.: 5001529208, ze dne 8.6.2017v zájmovém území nejsou umístěna žádná provozovaná plynárenská zařízení ve vlastnictví nebo správě GasNet, s.r.o., souhlas s povolením stavby;
- **CETIN, a.s.** – vyjádření č.j.:635520/17 ze dne 8.6.2017, nedojde ke střetu s podzemním vedením sítě elektronické komunikací společnosti CETIN, a.s.
- **Vodárna Plzeň a.s.** – vyjádření č.j.: 575/06/17 ze dne 12.6.2017 o existenci podzemních sítí vodovodu a kanalizace pro stavbu sanace náspu - v zájmovém území nedochází k dotčení vodohospodářské sítě;; vyjádření č.j. 760/08/17 ze dne 9.8.2017o existenci podzemních sítí vodovodu a kanalizace pro přeložku kabelu - v zájmovém území nedochází k dotčení vodohospodářské sítě;

- **Obec Pastuchovice** - vyjádření bez č.j., ze dne 8.8.2017, že v zájmovém území nedochází k dotčení žádných inženýrských sítí ve vlastnictví obce;
- **T-Mobile Czech Republic a.s.** - vyjádření č.j.: E21461/17 ze dne 19.6.2017, že v zájmovém území nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti T-Mobile Czech Republic a.s. a souhlasné stanovisko k vydání Územního souhlasu / rozhodnutí (Stavebního povolení) a následně souhlas s realizací stavby,
- **UPC Česká republika, s.r.o.** (zastoupená společností InfoTel, s.r.o.) – vyjádření o existenci veřejné komunikační sítě – v zájmovém území se nenachází žádná VVKS ve vlastnictví UPC, souhlasné stanovisko se stavbou, č.j.: E012081/14 ze dne 19.6.2017
- **České radiokomunikace, a.s.** – vyjádření č.j.: UPTS/OS/172624/2017 ze dne 26.6.2017 o existenci podzemních sítí – v zájmovém území nedojde ke styku s žádným vedením/zařízením ve správě společnosti,
- **NET4GAS, s.r.o.** – vyjádření č.j.: 5964/17/OVP/N ze dne 12.7.2017, že stavba nezasahuje do bezpečnostního pásma VTL plynovodu a ochranného pásma telekomunikačního vedení,
- **ČEZ Distribuce, a.s.** – souhlas s umístěním stavby a s prováděním činností v ochranném pásmu elektrického zařízení za dodržení podmínek uvedených ve vyjádření, ev.č.: 1097245222 ze dne 26.3.2018

Projednání s drážními organizacemi vč. sítí:

- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor přípravy staveb (O6)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 12411/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 17.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor operativního řízení a výluk (O11)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 14273/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 30.01.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor základního řízení (O12)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 14273/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 30.01.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor traťového hospodářství (O13)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 14039/2018-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 28.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány nebo vysvětleny. Byl vydán souhlas s odlišným řešením od čl. 67 předpisu SŽDC S4 pod č.j. 20 222/2018-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 7.3.2018.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)**, GŘ, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 13039/2018-SŽDC-O14 ze dne 22.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor provozuschopnosti (O15)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č. j.: 18584/2018-SŽDC-GŘ-O15 ze dne 23.2.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor jízdního řádu (O16)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č. j.: 12680/2018-SŽDC-GŘ-O16 ze dne 18.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 12633/2018-SŽDC-GŘ-O24 ze dne 18.01.2018 bez připomínek.
- **SŽDC, s.o., GŘ Odbor strategie (O26)**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 13158/2018-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 23.1.2018 bez připomínek.
- **SŽDC, s.o., SSZ pracoviště Plzeň – úsek technický**, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 se vyjádřil k dokumentaci pod č.j.: 11502/2018-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom ze dne 29.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány.

- **SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha**, Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8 se vyjádřila k dokumentaci pod č.j.: 11081/2018-SŽDC-SŽG PHA-RP PLZ dne 10.5.2018.
- **SŽDC, s.o., OŘ Plzeň**, Odbor přípravy staveb, Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň, vydal souhrnné stanovisko OŘ Plzeň pod č.j.: 11070/2018-OŘ PLZ-ÚT dne 31.1.2018 a dále vyjádření č.j.: 50/17-INV, ze dne 12.06.2017: SEE - č.j.: 460/2017-SEE/V; SMT – objekty ve správě: žkm 150,280 – propustek (železobetonový trubní přes občasný vodní tok); žkm 150,457- propustek (železobetonový trubní přes trvalý vodní tok); žkm 150,808 – propustek (zabetonované kolejnice, deskový přes občasný vodní tok); žkm 151,133 – most (kamenná klenba přes účelovou komunikaci zpevněnou); žkm 151,237 – propustek (kamenná klenba přes trvalý vodní tok – propustek prodloužen dvěma troubami průměr 1,25 m uloženými nad sebou); žkm 151,730 – propustek (železobetonový trubní přes občasný vodní tok); SSZT PLZ, č.j.: 414/2017-SSZT/V - kabelová trasa ve správě SSZT; ST PLZ – bez evidovaného zařízení; Souhrnné stanovisko ČD – Telematika a.s. k existenci komunikačního vedení a zařízení v majetku SŽDC s.o. – divize TÚDC – v zájmovém území telekomunikační vedení v majetku SŽDC, s.o., ve správě TÚDC, servis a údržbu zajišťuje ČD-Telematika, a.s., č.j.: 7969/2017-O
- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem**, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem se vyjádřilo k dokumentaci pod č.j.: 282/2018-SŽDC-L-OŘ UNL ze dne 17.1.2018 bez připomínek.
- **ČD, a.s., GŘ, Nábřeží L. Svobody 1222**, 110 15 Praha 1 vydaly souhlasné stanovisko bez připomínek pod č.j.: 90/2018-O3 ze dne 24.1.2018.
- **ČD Telematika, a.s., Úsek servis infrastruktury**, Železniční 10, 326 00 Plzeň se vyjádřila k dokumentaci pod č.j.: 00698/2018-O ze dne 15.1.2018. Připomínky byly v dokumentaci zapracovány, podmínky vztahující se k realizaci budou akceptovány při realizaci stavby dále vydala Souhrnné stanovisko k existenci komunikačního vedení a zařízení ve správě ČD - Telematika a.s. ke stavebnímu řízení – dochází ke styku se sítí elektronických komunikací; č.j.: 1201709057 ze dne 30.6.2017, dále č.j. 1201709058 ze dne 30.6.2017, 1201709060 ze dne 30.6.2017 a č.j.: 1021712280, ze dne 28.8.2017

V průběhu zpracování dokumentace bylo svoláno vstupní jednání dne 19.7.2017, místní šetření dne 18.8.2017 a konferenční projednání dne 1.2.2018. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil v únoru 2018. Investor vyjádření projektanta akceptoval.

Lze konstatovat, že projednání dokumentace DSP odpovídá uvažované náplni stavby a vydané připomínky nebrání jejímu schválení. Investor bere jednotlivá stanoviska na vědomí. Investiční náklady budou dány schvalovacím protokolem DSP a budou pro další přípravu stavby závazné.

IV. Zdůvodnění stavby

Hlavním cílem stavby je zkvalitnění železniční dopravy na trati Plzeň - Žatec a rekonstrukce náspu tj. žel. svršku a spodku. Dále, vzhledem ke složitým směrovým poměrům, bude provedena úprava GPK v úseku km 150,100 – km 151,675, kde dochází k opakovaným poklesům drážního tělesa. Nové prostorové vedení trasy bylo zvoleno tak, aby došlo k optimalizaci zatížení náspu a směrových poměrů s využitím návrhové rychlosti $V/V_{130} = 80/85$ km/h. Stávající nevyhovující železniční svršek bude rekonstruován za použití kolejového roštu s pružným upevněním v km 150,661 – 151,460 a v km 150,661 – 151,675 bude zřízena bezstyková kolej. Rovněž proběhne rekonstrukce dvou propustků a jednoho mostu a zabezpečení a přeložky dotčených kabelových tras.

V. Koncepce řešení

Přípravná projektová dokumentace je členěna na 1 provozní soubor a 6 stavebních objektů.

- **PS 101** Přeložka drážních kabelů
- **SO 101** Železniční svršek
- **SO 102** Železniční spode

- **SO 106 Výstroj trati**
- **SO 103 Propustek v km 150,808**
- **SO 104 Železniční most v km 151,133**
- **SO 105 Propustek v km 151,237**

PS 101 Přeložka drážních kabelů

V prostoru zemních prací budou přeloženy drážní kabely pro uvolnění staveniště pro rekonstrukci železničního spodku. Nové kabely budou ve většině úseku uloženy do nové definitivní kabelové trasy. Provizorní kabelová trasa bude zřízena jen v úseku od km 150,896 do km 151,124 a v krátkém úseku u propustku v km 151,237.

Přeložka kabelů TÚDC bude provedena v úseku od km 149,941 do km 151,930. Bude přeložena trasa hybridního kabelu TCEPKPFLEZE 10XN0,8+16E9/125 pro dálkové ovládání (DOZZ). Hybridní optický kabel bude při budování provizorní trasy nahrazen optickým single-mode kabelem s 48 vláken v modré optotrubce a metalickým kabelem TCEPKPFLEY 10XN. K tomuto kabelu bude v celém rozsahu stavby přiložena rezervní optotrubka HDPE černé barvy.

Přepojování kabelů bude probíhat v noci. Během výluky nebudou moci být obsluhovány železniční stanice Plasy, Mladotice a Žihle a v mezistaničních úsecích ohraničených těmito dopravními nebude v činnosti traťové zabezpečovací zařízení a kontroly PZS. Stavědlo ovládající ŽST Kaznějov, Horní Bříza a Třemošná u Plzně nebude moci být ovládáno z Blatna u Jesenice a bude muset být obsazeno místní pracoviště JOP v ŽST Kaznějov. Ve stanicích Žihle a Mladotice bude staniční zařízení ovládáno z pultu nouzové obsluhy, v Kaznějově z JOP. Při přepojování bude nejdříve přerušen stávající kabel a pak postupně naspojována vlákna a žíly nového kabelu.

Zvýšení rychlosti neovlivní přibližovací úseky PZS a není nutno je přepočítat a měnit polohu spouštěcích bodů počítačů náprav.

SO 101 Železniční svršek

Směrové a výškové řešení vychází jednak ze stávajícího stavu, jednak je optimalizováno vzhledem k návrhu traťové rychlosti $V = 80$ km/h a vzhledem k zatížení tělesa železničního spodku. Jsou zapracovány požadavky na zvyšování rychlosti osobní dopravy - traťová rychlost $V_{130} = 85$ km/h pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať, která mohou využívat nedostatku převýšení $l_{\max} = 130$ mm. Z důvodu zachování stávajících železničních přejezdů P1692 a P1694 je zvýšení traťové rychlosti navrženo tak, aby nedošlo k zásahu do zabezpečovacího zařízení přejezdů, případně do rozhledových poměrů. Na obou koncích stavby se kolej napojuje na úseky ležící v přímé. Návrh nivelety byl zpracován tak, aby docházelo k minimálním výškovým posunům a současně došlo k vylepšení stávajícího stavu v úsecích, kde bude provedena sanace železničního spodku. Dle požadavku správce byl zvýšen maximální podélný sklon koleje na 15‰ v úseku stávajícího nestabilního násypu. Tím došlo ke snížení nevyhovující neúnosné svrchní části násypu. Výškově se kolej napojuje na stávající stav na začátku úseku v km 150,100, na konci úseku v km 151,675, kde jsou umístěny lomy sklonu.

V úseku km 150,211 – 150,661 budou před započítáním prací sneseny stávající železniční přejezdy, přejezd ev. č. P1692 v km 150,194349 (zvýšení traťové rychlosti v rámci stavby se tohoto přejezdu nedotýká) a přejezd ev. č. P1693 v km 150,552196.

V tomto úseku bude provedeno strojní čištění kolejového lože v celém profilu. Uvažuje se s odtěžením znečištěného lože v rozsahu 30%. Po provedení prací na železničním spodku (hutněné přísypávky, rozšíření drážní stezky pomocí pražcové rovnániny a gabionové zídky) bude provedeno doplnění kolejového lože novým štěrkem frakce 32-63, tloušťky 350 mm pod ložnou plochu pražce a jeho reprofilace do předepsaného profilu, který je navržen dle S3/2 Bezstyková kolej (v oblouku $R_3=339,400$ m s rozšířením a nadvýšením). V prostoru stavby km 150,560 – 150,661, kde budou prováděny zemní práce pro osazení odvodňovacích žlabů, bude kolejové lože dočasně ochráněno před znečištěním separační geotextilií.

V celém úseku bude provedena výměna pryžových podložek pod kolejnicemi a stávajícího upevnění za nové, pružné typu „KS“. Kolejnice, které jsou ve stávajícím stavu svařené do bezstykové koleje, budou rozřezány do délek cca 23,80 m (včetně vyřezání stykových komor), budou doplněny kolejnicové vložky z nových kolejnic 49E1, následně bude provedena rekonstrukce GPK a opětovné zřízení bezstykové koleje.

V rámci dokončovacích prací bude provedeno zpětné osazení přejezdových konstrukcí a úprava navazující části pozemní komunikace v mezích drážního pozemku.

V úseku km 150,661 – 151,485 bude snesen kolejový roštu s jeho následnou demontáží na montážní základně (nákladiště v ŽST Žihle). Dle předkategorizace materiálu je určeno 200 m kolejnic k předání správci, 1448 m kolejnic do odpadu. Vyzískané betonové pražce v počtu 1351 ks budou využity v rámci stavby (opěrná zeď, rozšíření drážní stezky v rámci SO 102), drobný materiál bude roztríděn dle předkategorizace. Kolejové lože bude odtěženo v celém profilu a bude užito v rámci SO 102.

Po provedení konstrukčních vrstev železničního spodku bude provedeno zhutnění pláně tělesa železničního spodku. V úseku rekonstrukce železničního svršku je navržena jako jednostranně skloněná ve smyslu převýšení koleje ve sklonu 5%. Kolejové lože bude tvořeno novým štěrkem frakce 32-63, tloušťky 350 mm pod ložnou plochu pražce. Profil kolejového lože je navržen dle S3/2 Bezстыková kolej, v obloucích poloměru $R_3 = 339,400$ m, $R_4 = 335,000$ m a $R_5 = 365,000$ m je provedeno rozšíření a nadvýšení koruny KL.

Po zřízení kolejové roštu a úpravě GPK automatickou strojní podbíječkou bude provedena dynamická stabilizace s řízeným poklesem v celém profilu kolejového lože, v případě napínání kolejnicových pásů před napínáním. Následně bude zřízena bezстыková kolej, kolejnicové pasy budou svařeny do BK dle SŽDC S3/2 „Bezстыková kolej“. V celém úseku je navrženo broušení kolejnic.

V úseku km 151,485 – 151,675 bude provedeno strojní čištění kolejového lože v celém profilu. Uvažuje se s odtěžením znečištěného lože v rozsahu 30%. Po provedení prací na železničním spodku (hutněné přísypávky) bude provedeno doplnění kolejového lože novým štěrkem frakce 32-63, tloušťky 350 mm pod ložnou plochu pražce a jeho reprofilace do předepsaného profilu, který je navržen dle S3/2 „Bezстыková kolej“ (v oblouku $R_5 = 365,000$ m s rozšířením a nadvýšením).

V celém úseku bude provedena výměna pryžových podložek pod kolejnicemi a stávajícího upevnění za nové pružné typu „KS“. U stávajících kolejnic budou vyřezány stykové komory, budou doplněny kolejnicové vložky z nových kolejnic 49E1, následně bude provedena rekonstrukce GPK a opětovné zřízení bezстыkové koleje.

SO 102 Železniční spodek

V rámci přípravných prací bude provedeno kácení dřevin a výřez křovin v souladu s dendrologickým průzkumem. V případě kácení pro umístění kabelové trasy bude provedeno rovněž odstranění pařezů. V místech, kde se kácení provádí z důvodu zřízení přítěžovacích lavic, se kořenový systém ponechá (má pozitivní vliv na stabilitu svahu).

S ohledem na výsledky doplňkového průzkumu lze konstatovat, že koruna původního historického násypu se nacházela výrazně níže, než je tomu v současnosti. Změna polohy nivelety koleje souvisí s realizací škvárového přísypu a navýšení koruny tělesa za účelem snížení podélného sklonu trati, který zde historicky dosahoval až 2,5%.

Sanace žel. spodku proběhne v úseku staničení 150,661 – 151,430 (nové staničení) tj. 769 m. Podle průzkumů jsou geotechnické podmínky stávajícího tělesa různorodé. Historický násyp je tvořen soudržnými zeminami - písčitými jíly a jíly se střední plasticitou tř. Y-F6 (CS a CI), Y-F4 (CS), Y-S5 (SC) převážně pevné konzistence. Těleso násypu bylo v jeho vývoji několikrát upravováno v podobě přísypávek převážně škvárovitého materiálu tř. Y-S3 a Y-G3 G-F a dále v podobě přítěžovacích lavic z lomového kamene Y-G4 s kamenitou příměsí. Násypové těleso spočívá na podloží tvořeném kvartérními deluviálními až fluviodeluviálními sedimenty (splachy) tř. F4, F6, F7 a F8. Skalní podklad je tvořen horninami permokarbonského stáří zastoupenými zvětralými prachovci až jílovci tř. F6/R6, hlouběji R5 až lokálně R4/R3.

Za hlavní příčinu rozpadu GPK je považováno nerovnoměrné sedání škvárového přísypu v koruně násypového tělesa spolu s roztlačováním materiálu koruny násypového tělesa a pomalé sesouvání škvárových přísypů po stranách násypového tělesa. Příčinu ztráty stability svahů násypu lze spatřovat v příliš strmých sklonech svahů, upravených neuhutněnými přísypy škvárovým materiálem.

Na základě výše uvedených informací bylo pro sanaci žel. spodku zvoleno následující řešení:

a) odstranění škvárového přísypu v koruně násypového tělesa pro potřeby úpravy nivelety koleje, v důsledku toho dojde k odlehčení zatížení horní hrany svahů násypu, tl. odstraňované vrstvy se průběžně mění

b) v úseku staničení km 150,661 – 150,700 a dále v km 151,300 -151,430 je navržena výměna nevhodného typu podloží za zeminu s vhodnou křivkou zrnitosti a vyšší únosností v kombinaci se separační a drenážní vrstvou z netkané geotextilie (400 g/m²)

c) ve zbylém úseku je navrženo zvýšení únosnosti nevyhovujících partií násypu realizací štěrkových pilířů - v části násypu, kde zůstává nedostatečně únosné prostředí, dojde ke zhutnění těchto neulehlých sedimentů s vetknutím paty pilířů do únosnějšího prostředí, v části s odstraněným přísypem proběhne zvýšení únosnosti vyztužením základové půdy (písčitého jílu) vhodným rastrem štěrkových pilířů

d) realizace přítěžovacích lavic v úseku staničení km 150,916 600 – 151,111 400 a km 151,350 000 – 151,425 000

V úseku staničení km 150,661 – 150,700 a dále v km 151,300 -151,430 je navržena výměna nevhodného materiálu zemní plně (typ pražcového podloží 3). Zemina zemní plně bude odstraněna do hl. 0,40 m. Po urovnání do příčného (5%) a podélného spádu bude paraplán přehutněna a opatřena netkanou geotextilií se separační funkcí s plošnou hmotností 400 g/m². Následně proběhne náhrada pokládkou podkladní vrstvy z materiálu ŠD 0/63 v tl. 0,40 m s úpravou do požadovaného příčného spádu (5%) s následným zavalčováním výsivky do povrchu vrstvy. Po přehutnění proběhne pokládka netkané geotextilie se separační a drenážní funkcí s plošnou hmotností 400 g/m². Na tento plošný separační prvek bude provedena konstrukční vrstva z materiálu SD 0/32 tř. A v tl. 0,20 m. PTŽS bude srovnána a přehutněna.

V úseku staničení km 150,700 – 151,300 je v souvislosti se změnou nivelety koleje navrženo částečné odtěžení materiálu koruny. Po odtěžení budou z této úrovně prováděny štěrkové pilíře metodou replacement. Specifikace pilířů:

- v části násypu, kde zůstává nedostatečně únosné prostředí, dojde ke zhutnění těchto neulehlých sedimentů s vetknutím paty pilířů do únosnějšího prostředí
- v části s odstraněným přísypem proběhne zvýšení únosnosti vyztužením základové půdy (písčitého jílu) vhodným rastrem štěrkových pilířů
- realizaci štěrkových pilířů bude předcházet provedení předvrtů do projektované hloubky metodou CFA (průběžným šnekem) průměru 500 mm
- následně budou provedeny štěrkové piloty D 600 – 800 mm (předpokládaný průměr v závislosti na roztlačení zeminy v důsledku radiálního napětí vyvolaného vibroflotací) z drceného kameniva v rozsahu fr. 8/32mm
- štěrkové pilíře budou provedeny v trojúhelníkovém rastru s osovou vzdáleností 1,50 m a hloubkách 2,0 – 7,0 m pod úroveň pilotovací roviny, počet pilířů v jednotlivých řadách se mění v závislosti na konfiguraci násypového tělesa
- po provedení štěrkových pilot bude plán upravena, srovnána do jednostranného příčného sklonu 5% a zhutněna
- poté bude povrch opětovně urovnán do příčného sklonu 5% a zhutněn
- na takto upravené pláni bude provedena pokládka drenážního kompozitu ve skladbě:

- Drenážní geokompozit (v celkové šířce 9m)
- Hydroizolační fólie HDPE oboustranně texturovaná (v celkové šířce 9m)
- Ochranná netkaná geotextilie (v celé šířce násypu)

- další krok představuje navezení materiálu ŠD 0/32 tř. A tl. 0,20 m, urovnání povrchu PTŽS do předepsaného sklonu 5% a přehutnění dle požadavku ČSN 72 1006, TKP staveb SŽDC a předpisu SŽDC S4.

V úseku staničení km 150,916 600 – 151,111 400 (vpravo směru staničení) bude vybudována pražcová rovinanina ze železobetonových pražců založené na vrstvě podkladního betonu tř. C12/15 tl. 0,20 m šířky 0,50 m. Celkem bude využito 940 ks pražců vyzískaných ze stavby. Podkladní vrstva betonu bude provedena na zhutněném štěrkovém polštáři provedeném ve výkopu rýhy min. hloubky 0,60 m pod úložnou plochou pražce, šířky 0,50 m a separovaném netkanou geotextilií s plošnou hmotností 200 g/m².

Na tuto vrstvu budou kladeny vyzískané ŽB pražce v jedné řadě na sraz. Dva sousední pražce budou spojovány dvěma dvojicemi prutů z žebírkové oceli ø20 mm. V polovině každého pražce bude instalováno táhlo (příčně) z 1ks ŽB pražce s ponechanými dvěma kusy vrtulí v otvorech nejbližší lici. Táhlo bude vkládáno do příčné hloubených rýh s osovou vzdáleností 1,20 m. Sклон líce rovinaniny je navržen 60°. Prostor za rubem rovinaniny bude postupně zaplňován a hutněn po

vrstvách max. tl. 0,30 m. Bude použito materiálu z výkopu pro založení rovnániny, materiálu z rýh pro táhla z pražců a materiálu z odkopu koruny stávajícího násypového tělesa. Sklon svahu bude dán spojnici horní hrany rovnániny a hrany odřezu zemní pláně. Povrch přísypu bude chráněn proti plošné erozi pokládkou biodegradační rohože a zatravněním.

V úseku staničení 151,350 – 151,425 bude vpravo osy koleje podél paty stávajícího násypu provedeno odkřovínování a kácení stromů. Jedná se o prostor bývalé úvozové cesty s přístupem k drážnímu tělesu. Vyčištěný prostor bude sloužit k realizaci stabilizačního přísypu. Jeho svahy jsou dány spojnici hranice drážního pozemku a hrany odřezu zemní pláně. Přísyp bude budován ze zemin z odtěžování koruny násypového tělesa a z vývrtů pro šterkové pilíře. Bude budován po hutněných vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch přísypu bude chráněn proti plošné erozi pokládkou biodegradační rohože a zatravněním.

Odvodnění a svahové úpravy

U propustku evid. km 150,280 je z důvodu vedení kabelové trasy navrženo pravostranné rozšíření drážní stezky pomocí gabionové konstrukce. Ve stávajícím stavu zde dochází k sesypání materiálu do propustku a kabelová trasa zde nejde za těchto podmínek umístit. Celková délka konstrukce je 6 m a je tvořena jednou řadou gabionů rozměrů 1,0x1,0x1,0m. V úsecích km 150,240 – 150,320 a km 150,385 – 150,500 vlevo ve směru staničení a km 150,385 – 150,540 vpravo ve směru staničení bude provedeno rozšíření drážní stezky z vyzískaných a užitých betonových pražců – celková délka 350m. Bude využito 411 ks pražců vyzískaných ze stavby a 464 ks pražců dodaných ST OŘ Plzeň (materiál bude dopraven zhotovitelem stavby ze ŽST Plzeň).

Odvodnění žel. spodku, je částečně zajištěno prostřednictvím prefabrikátů příkopového žlabu J v délce 120 m, a to v rozsahu staničení 150,565 – 150,685 vpravo ve směru staničení. Voda ze žlabu bude vyvedena na terén stávajícího tělesa násypu. Ukončení bude provedeno formou kamenné zádlahy na šířku žlabu J.

Dále budou provedeny drážní příkopy a jejich reprofilace do normového stavu, a to v celkové délce 272 m. Jedná se o úseky km 150,555 – 150,685 vlevo, km 151,438 – 151,500 vpravo a reprofilace s napojením na stávající stav v úseku km 151,500 – 151,575 vpravo.

Odvodnění v místě sanace žel. spodku v úseku staničení 150,700 – 151,430 je zajištěno skloněnou zemní plání v jednostranném základním sklonu 5%. Voda je dále odváděna gravitačně na upravené svahy násypu (ve sklonu 1:2) a dále odřezem ve spádu 5% na stávající svahy násypu.

Na všech upravených svazích je navrženo osetí travním semenem (hydroosev na hlušinu).

SO 103 Propustek v km 150,808

Rozsah úpravy stavebního objektu je minimalizován na nezbytně nutnou míru, předpokládá se pouze očištění a hloubkové přespárování kamenného zdiva a reprofilace betonových částí propustku. Vzhledem k výšce nadnásypu není navrhována výměna izolace.

Porušené spáry v kamenném zdivu opěr a křídel budou hloubkově přespárovány do hloubky 100 mm. Veškeré rozvoněné a nestabilní zdivo bude reprofilováno. Zemina přepadávající přes římsy bude odtěžena a bude provedena úprava svahů, náletové dřeviny budou odstraněny cca v šířce 10 m. Proveďte se vyčištění dna na vtoku, včetně kalové jímky, dna propustku a výtoku a to v rozsahu, aby byl zajištěn plynulý odtok z objektu. Budou také odstraněny náletové dřeviny a v rozsahu drážního pozemku.

SO 104 Železniční most v km 151,133

Rozsah úpravy stavebního objektu je minimalizován na nezbytně nutnou míru. Předpokládá se pouze očištění a hloubkové spárování stávající kamenné klenby, dále pak očištění a reprofilace betonových částí. Stávající poškozené zábradlí se nahradí novým s ocelových úhelníků, které bude osazeno na římsy.

Bude provedeno hloubkové přespárování zdiva do hloubky 10 cm. U kleneb, průčelního zdiva a opěr bude přespárováno 50% celkové plochy zdiva. Zdivo křídel bude přespárováno v rozsahu 70% ploch. Před spárováním se provede kompletní očištění zdiva tlakovou vodou. Před spárováním křídel se odtěží zemina, která je přes křídla přesypaná. Bude provedena nová volně položená hydroizolace klenby. Izolace bude uložena ve střechovitém sklonu a zatažena pod nové příčné drenáže, které budou vytaženy za křídly mostu. Izolace bude zakotvena na rubu čelních

zídek. Je navržený mezilehlý systém s vodotěsnou vrstvou položenou přes přípravnou vrstvu na vyspádaný podklad z prostého betonu vyztuženého kari – sítěmi $\varnothing 6 / 100 / 100$ tř. Bst 500 M.

SO 105 Propustek v km 151,237

V rámci sanace problémového násypového tělesa se předpokládá provedení celkové rekonstrukce objektu. V místě propustku dochází k výraznému posunu koleje cca 1,90 m, který však příznivě ovlivňuje zatížení konstrukce a posouvá niveletu koleje osy náspu.

Předpokládá se vybourání stávajících trub na výtok propustku a zatrubnění stávající kamenné klenby pomocí flexibilní ocelové trouby ze spirálovitě vinutého vlnitého plechu DN1600. Trouby budou ukládány na podkladní beton provedený na šterkový polštář. Maximální délka trub bude s ohledem na přepravu 10 m. Propustek se skládá ze čtyř jednotlivých kusů trub spojených vodotěsnými páskovými spojkami s těsnící pryží. Prostor mezi stávající klenbou a novými troubami bude vyplněn samozhutnitelným betonem. Prostor na okrajích klenby bude k osazeným troubám dozděn z betonových tvárnic. Nový propustek bude proveden bez čel, tak že krajní trouby budou seříznuty do sklonu svahu. Svahy stávajícího tělesa budou v prostoru mezi křídly mostu dosypány a vysvahovány do normového sklonu. V šířce 1,0 m kolem koncových trub na vtoku a výtoku bude provedeno odláždění lomovým kamenem.

SO 106 Výstroj trati

V celém úseku budou osazeny nové zajišťovací značky. Z důvodu vedení celé trasy ve složeném oblouku a z důvodu nestability stávajícího stavu železničního náspu je navrženo rozmístění zajišťovacích značek v pravidelném intervalu 30 m. Celkem bude použito 54 ks značek.

V rámci dotčeného stavebního objektu budou dále osazeny hektometrovníky – 8ks (km 150,7 až km 151,4), kilometrovník – 1ks (km 151,0), sklonovníky – 2x3ks (km 150,650, km 151,080, km 151,435), rychlostníky a předvěstníky. Na obou koncích stavby je respektována stávající traťová rychlost $V = 70$ km/h.

VI. Organizace výstavby

Před zahájením výstavby proběhnou přípravné práce, v rámci kterých bude odstraněna vegetace a zemina v místech stavebních jam a ploch ZS. Proběhne zpevnění ploch zařízení staveniště (ZS). Pro tyto účely je vytipován pozemek p. č. 2032, který je v soukromém vlastnictví. Stavba je převážně umístěna na drážních pozemcích p. č. 1837 a 1155/1 k. ú. Pastuchovice ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o. Přeložka kabelů bude vedena částečně mimo drážní pozemky v poli, na pozemcích p.č. 2059 a 2062 k.ú. Pastuchovice. Vzhledem k tomu že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektřiny. Stavba může být prováděna nezávisle na inženýrských sítích v blízkosti předmětného kolejíště. Pro dopravu materiálu bude využita železniční trať. Ostatní materiál na stavbu bude přepravován nákladními automobily na plochy ZS.

Předpokládaná doba přepínání kabelů a s tím spojená nutnost obsazení dopraven Žihle, Mladotice a Kaznějov dopravním zaměstnancem je 8 hod. Přepínání a výluku DOZ bude vhodné provést v nočních hodinách (mezi 22 a 4 hodinou), kdy je minimální provoz. Rozhodující práce budou prováděny ve výluce traťové koleje.

VII. Připomínky

Na základě projednané dokumentace pro stavební povolení a jejího posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Při realizaci stavby musí být respektován rozsah a obsah stavby dle schválené dokumentace pro stavební povolení vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášek č. 243/96 Sb., č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje.

- 3) Zhotovitel musí respektovat požadavky zákona č. 309/2006 sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- 4) Při provádění stavby musí být splněny a dodrženy:
Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8. 1. 2010 pod č. j. S501/2010-OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 11 z 21.1. 2017.
Příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o dráhách a doplňujících vyhlášek:
 - č. 100/95 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení, v aktuálním znění,
 - č. 173/95 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah, v aktuálním znění,
 - č. 177/95 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, v aktuálním znění.
- 5) Zhotovitel stavby zajistí polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich ucelených částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č. j. 892/1998 - O7 ze dne 18. 5. 1998.
- 6) Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“, které tvoří přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravky a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 z 22. 12. 1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č. j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1. 9. 2000 a aktualizovaná verzí 2.1 č. j. 164/03-07hg ze dne 27. 1. 2003, platné od 1. 3. 2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.
- 7) V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
- 8) Při realizaci stavby je nutné respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska (viz čl. III). Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, která propadnou po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby a jsou potřebná pro její řádnou realizaci. Je nutné respektovat podmínky uzavřených smluv, územního rozhodnutí, stavebního povolení nebo jiného správního rozhodnutí Drážního úřadu.
- 9) Přípomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
- 10) V rámci realizace stavby je nepřipustné měnit obsahovou náplň stavby stanovenou schválenou dokumentací pro stavební povolení.
- 11) Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk. Před zahájením prací je nutno dohodnout rozsah potřebných výluk a postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 7/2.
- 12) V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí

technického vybavení" (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveníště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.

- 13) Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního stavu, resp. do řádného stavu podle projektu.
- 14) Zhotovitel musí respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
- 15) Je nezbytné dodržet i podmínky vyjádření z přípravné dokumentace, pokud se vztahují na fázi realizace stavby. Tato vyjádření jsou doložena v dokladové části projektu.

VIII. Závěr

V souladu s výnosem č.1 k Směrnici GR č. 11/2006 ze dne 1.11.2017 se mění pojem „Přípravná dokumentace (PD)“ a nahrazuje se pojmem „Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)“.

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítě technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení. Připomínky z projednání byly uplatněny v rámci zpracování projektové dokumentace ve stupni dokumentace pro Stavební povolení (PSŘ) dle čl. III. a VII.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené dokumentace pro stavební povolení náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje schválit** dokumentaci pro stavební povolení
„Násep "Pastuchovice" na trati Plzeň - Žatec“
- b) **doporučuje stanovit** závazné ukazatele stavby:
 - celkové limitní náklady stavby
 - kapacitní údaje
- c) **doporučuje uložit** splnění připomínek,
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracovala: Ing. Marcela Domanická, tel.: 972 524 124

V Plzni dne 14.5.2018