

Název akce : **Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku  
Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb**

SO: **SO 01 - 05**

Č. zak.: **20/109**

Příloha B.

Stupeň : **DUSP**

Revize: **1 - odstranění deponie a zatrubnění**

## B. SOUHRNNÁ ČÁST

Zpracováno pro:



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

Číslo zakázky..... 20/109  
Výrobek uvolněn k použití

Datum..... 3.9.2021

Vypracoval: Ing. J. Šíma

**Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany –  
Mariánské Lázně 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 .....	4
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA .....	4
B.1.4 KONCEPCE STAVBY .....	9
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STNOVENÝCH PODMÍNEK .....	13
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....	14
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ .....	17
B.1.8 VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ .....	17
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	17
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	17
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....	18
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....	20
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....	20
B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ .....	20
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....	20
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL .....	20
B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....	20
B.11 OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....	20
B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA .....	21
B.13 BEZBARIÉROVÉ VYUŽÍVÁNÍ .....	21

**PŘÍLOHY:**

Plán kontrolních prohlídek

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Stavenišťe je dáno požadavky objednatele. Práce jsou navrhovány v 5 samostatných úsecích. Jedná se o různorodý výběr směsice převážně geotechnických problémů, které úzce souvisí se stabilitou drážní stezky nebo celé drážní cesty. Stavební zásahy budou realizovány v širé trati v nezastavěném území v katastrálních územích Pňovany [722804], Damnov [624713], Záhoří u Černošína [620475], Ústí nad Mží [667684], Vysoké Sedliště [721301], Chotěnov u Mariánských Lázní [901903], Stanoviště u Mariánských Lázní [691674] a Úšovice [691674]. Dále bude stavební zásah probíhat v žst. Milíkov v kat. území Milíkov u Stříbra [757799].

Realizací této stavby budou v předmětných úsecích podchyceny pohyby ŽB prefabrikátů (SO 01, 03 a 05), zajištěna GPK nad přechodovými oblastmi (SO 02, 03 a 05) i v širé trati (SO 04). 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 Pňovany – Mariánské Lázně.

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 štěrkové, otevřené. Žel.svršek je vybudován z nového materiálu v rámci staveb: „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ a „Optimalizace trati Stříbro - Planá“. Kolejnice jsou svařeny a ve všech úsecích je zřízena bezстыková kolej.

Práce proběhnou v rozsahu staničení trati Plzeň – Cheb v km 374,650 - 422,730.

#### 1) SO 01 - 2A km 374,650 - 374,800

Předmětem prací je zajištění pravostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku v délce 129 m.

Úsek se nachází v traťovém úseku Pňovany – Vranov v místě oblouku o poloměru  $R=431$  m. Maximální traťová rychlost je  $V = 90$  km/h,  $V_{130} = 90$  km/h,  $V_k = 120$  km/h. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná trakční soustavou 25kV/50Hz.

#### 2) SO 02 - 3B km 387,350 – 387,450

Předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK nad přechodovou oblastí podchodu pro pěší a oprava deformované protihlukové stěny, rovněž v místech přechodové oblasti. V celkové délce 32 m.

Úsek se nachází v žst. Milíkov, v místě je dvojkolejná trati. Kolej je vedena v přímé a maximální traťová rychlost je  $V = 105$  km/h,  $V_{130} = 110$  km/h,  $V_k = 140$  km/h. Trať je elektrifikována trakční soustavou 25kV/50Hz.

#### 3) SO 03 - 9C km 398,821 – 398,851

Předmětem prací je zajištění pravostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku v km 398,821 – 398,851, tedy v délce 30 m. A dále zajištění všech náběžných mostních křídel tyčovými svorníky v km 398,742 – 398,753 a v km 398,813 - 398,824.

Úsek se nachází v traťovém úseku Ošelín - Pavlovice v místě mostu v km 398,783, kde je traťová kolej vedena v přímé mezi oblouky o poloměru  $R=375$  a 365 m. Maximální traťová rychlost je  $V = 80$  km/h,  $V_{130} = 85$  km/h,  $V_k = 105$  km/h. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

#### 4) SO 04 - 9D km 405,457

Předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK v okolí inflexního bodu v km 405,457.

Úsek se nachází v traťovém úseku Pavlovice – Brod nad Tichou v místě inflexu v km 405,457, kde je traťová kolej vedena ve složitých poměrech mezi oblouky o poloměru  $R=585$  a  $460$  m. Maximální traťová rychlost je  $V = 85$  km/h,  $V_{130} = 90$  km/h,  $V_k = 110$  km/h. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná el.

5) SO 05 - 9 km 420,800 – 422,730

Předmětem prací je zajištění levostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku. Zajištění bude provedeno ve vytipovaných 8 úsecích v délce  $24+12+33+18+21+30+89+81$  m, celkem 308 m. Dále je předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK nad přechodovou oblastí mostu v ev.km 420,914. V celkové délce cca 28 m.

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 vybraných lokalit železničního svršku v úseku Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb**“, projektuje AZ Konsult, jedná se o 2 vybrané úseky v km 397,68 – 399,735

Všechny stavby se vzájemně prolínají a 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
- 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.

## **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 (drážní pozemek). Hranice drážního 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, ČEZ Distribuce, a GasNET. 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 p. Milan Košán.
- Objednávku zašlete obratem na kontakt p. Milan Košán [KosanM@szdc.cz](mailto:KosanM@szdc.cz); č. tel. 9725 22298, 725 339 122.
- 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 staveniště) 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 SŽ 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 odpovědna za zajištění provozu, dohledu, servisu a údržby na zařízení telekomunikační infrastruktury Správy železnic, státní organizace ve správě Centra telematiky a diagnostiky (dále jen CTD).

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 vytyčení 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 pojížděna 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 zhotvila 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 - Vytyčení 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, jejich 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.**

**Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany –  
Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb  
Souhrnná část**

strana 7  
DUSP

**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, je-li vytyčení 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:

Nejsou.

c) Ložisková území a báňské požadavky. Netýká se.

d) V rámci prací dojde k minimálnímu odstranění křovin. V celém řešeném rozsahu všech SO dojde k odstranění náletu jen na objektu SO 02 z důvodu budování přístupové cesty a to v rozsahu do 40 m<sup>2</sup>. Kácení není v rámci stavby plánováno.

e) Zábory ZPF a PUPFL. Pro práce na SO 05 bude nezbytné dočasně vyjmout pozemky z ochrany PUPFL z důvodu dočasné rampy nezbytné pro přístup na těleso násypu.

## **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

a) Přehled technického řešení.

### **○ SO 01 - 2A km 374,650 - 374,800**

Stávající opěrná zeď pro rozšíření drážní stezky v úseku délky 129 m v rozsahu staničení trati km 374,667 93 – 374,797 43 tvořená betonovými prefabrikáty typu U3 je mělce založená ve vrstvě výzisku z čištění kolejového lože, který tvoří pokryv násypu do hloubky až 1,5 m. V důsledku sesouvání povrchových vrstev násypu dochází ke vzniku kaveren pod základovou spárou prefabrikátů a jejich odklonu od svislé. Důsledkem tohoto pohybu je změna prostorové polohy koleje zejména ve svislém směru, která je mimo přijatelné tolerance.

Technické řešení zajištění stability opěrné zdi spočívá v instalaci stabilizačních pilot tvořených štetovnicemi typu VL 604 raženými na líci prefabrikátů v počtu dvou kusů na každý prefabrikát a tím přenesení sil ze základové spáry hlouběji do podloží. Každá štetovnice bude s prefabrikátem spojena pomocí dvou kusů chemických kotev. Zemina pod dolním lícem prefabrikátu bude v nutném rozsahu odtěžena, základová spára bude urovnána a bude proveden podkladní beton pro novou přibetonávku. Na líci prefabrikátů bude na podkladní beton provedena vyztužená přibetonávka šířky 0,30 m, jejíž součástí bude také vyplnění prostoru pod dolním lícem prefabrikátu. V přibetonávce budou provedeny prostupy pro stávající vyústění drenáže za rubem zdi.

Navržené technické řešení stavby je koncipováno tak, aby došlo k trvalému zajištění stability opěrné zdi a prostorové polohy koleje. Stavební práce budou prováděny pomocí odpovídající mechanizace převážně z koleje (kolejový jeřáb, kolejové rypadlo), případně ze svahu násypu (kráčivé rypadlo). Dílčí stavební práce budou prováděny ručně. Veškeré stavební práce budou probíhat za přímého dozoru projektanta. V průběhu realizace stavby budou dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a normy.

### **○ SO 02 - 3B km 387,350 – 387,450**

Provedení prací bude realizováno po sejmutí ŽSv v km 387,380 – 387,412.

Sanace přechodových oblastí bude provedena vytěžením nevyhovujících zemin a jejich náhradou za vyhovující materiály. Práce budou prováděny na pozemcích dráhy, tedy investora. Na Chebské straně podchodu je manipulační prostor silně omezen stávajícími návěstidly. Po dohodě mezi objednatelem a správcem lze odpojené návěstidlo snést a uložit pro opětovné použití. Základ návěstidla nebude dotčen. Přístupové cesty do prostoru kolejiště byla navrženy přes pozemky 3.stran a jsou navrženy jako zpevněné s panelovým krytem z důvodu ochrany podzemních sítí před účinkem vysokého zatížení kolovými vozidly na povrchu.

V prostoru stavby se nachází podzemní sítě zabezpečovacího, sdělovacího a silového vedení, (ve správě ČDT, ZZST, SEE). Zejména nezbytná je odstávka trakčního vedení a odpojení kabelových vedení ovládání a řízení návěstidel.

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 vyrovnaní GPK, přezkoušena veškerá dotčená zařízení a bude možné spustit běžný provoz na trati. Práce budou provedeny na pozemcích č.1257/2 v k.ú. Milíkov u Stříbra. Přístupovými cestami jsou dotčeny pozemky č. 1257/2, 813/14, 813/4 a 1227/2 v téže k.ú.

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.

Technické řešení se sestává ve výměně materiálu přechodových oblastí za ŠD. Stávající zásypy budou likvidovány na skládku. Bude provedena kontrola a případné vyčištění drenáže. Skladba, s výjimkou výměny materiálu zásypu a změnou jeho hutnění, nebude měněna. Během dokončovacích prací budou znovu osazeny a vyrovnané sloupy PHS za využití původního založení. A panely PHS budou zpětně instalovány.

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.

○ **SO 03 - 9C km 398,821 – 398,851**

Provedení prací bude realizováno po sejmutí ŽSv v km 398,710 – 398,910.

Stávající opěrná zeď pro rozšíření drážní stezky v úseku délky 30 m v rozsahu staničení trati km 398,821 77 – 398,851 77 tvořená betonovými prefabrikáty typu U3 je mělce založená ve vrstvě štěrku písčitohlinitého, který tvoří pokrov násypu do hloubky cca 1,0 m. V důsledku sesouvání povrchových vrstev násypu dochází ke změně prostorové polohy prefabrikátů a jejich odklonu od svislé.

Stávající křídla (přechodové zídky) mostu v km 398,745 53 – 398,750 53 a v km 398,816 77 – 398,821 77 délky 5,00 m tvořená monolitickými železobetonovými úhlovými zdmi s ubíhající výškou dřívků jsou deformovaná vůči zbývající části mostu tvořené monolitickou železobetonovou vanou. Deformace křídel činí jednotky cm směrem vně koleje a má převážně rotační charakter okolo bodu na styku základové spáry a líce křídel.

Technické řešení zajištění stability opěrné zdi spočívá v instalaci stabilizačních pilot tvořených štětovnicemi typu VL 604 raženými na líci prefabrikátů v počtu dvou kusů na každý prefabrikát a tím přenesení sil ze základové spáry hlouběji do podloží. Každá štětovnice bude s prefabrikátem spojena pomocí dvou kusů chemických kotev. Zemina pod dolním lícem prefabrikátu bude v nutném rozsahu odtěžena, základová spára bude urovnaná a bude proveden podkladní beton pro novou přibetonávku. Na líci prefabrikátů bude na podkladní beton provedena vyztužená přibetonávka šířky 0,30 m, jejíž součástí bude také vyplnění prostoru pod dolním lícem prefabrikátu. V přibetonávce budou provedeny prostupy pro stávající vyústění drenáže za rubem zdi.

Statické zajištění stávajících křídel mostu spočívá ve stabilizaci jejich stávající polohy vzájemným sepnutím pomocí ocelových svorníků procházejících pod kolejí. Protilehlá křídla mostu budou spojena pomocí 3 kusů ocelových svorníků tvořených kotevnými tyčemi typu IBO R 32 osazenými v injektovaném PE ochranném návleku Ø 60 mm. Svorník bude od zásypu křídel oddělen chráničkou z korugované HDPE trubky DN 200 mm.

Navržené technické řešení stavby je koncipováno tak, aby došlo k trvalému zajištění stability opěrné zdi

a křídel mostu a tím ke dlouhodobému zajištění prostorové polohy koleje. Stavební práce budou prováděny pomocí odpovídající mechanizace převážně z koleje (kolejový jeřáb, kolejové rypadlo), případně ze svahu násypu (kráčivé rypadlo). Po dobu snesení železničního svršku bude využívána běžná stavební mechanizace (kolové/pásové rypadlo, nákladní automobily) odpovídající velikosti. Dílčí stavební práce budou prováděny ručně. Veškeré stavební práce budou probíhat za přímého dozoru projektanta. V průběhu realizace stavby budou dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a normy.

Po dokončení stavby bude okolní dotčené území uvedeno do původního stavu a bude možné spustit běžný provoz na trati.

Po dokončení SO a stavby jako celku budou provedeny dokončovací práce vedoucí k odstranění případných nepřímých negativních dopadů stavby na dotčenou lokalitu stavby.

○ **SO 04 - 9D km 405,457**

Vzhledem k poruchám GPK v prostoru inflexního řešení dojde k rekonstrukci žel. svršku i spodku v celém rozsahu tohoto inflexu.

Je tedy navržena rekonstrukce železničního svršku od km 405,381 do km 405,554 (staničení je dáno polohou svarů v obou kolejnicových pasech koleje). Materiál bude užitý nebo nový (více viz Materiál žel. svršku, práce na žel. svršku).

V oblasti nově zřizovaného žel. spodku v km 405,402 – 405,535 bude nutné vytrhnout kolej a odtěžit štěrkové lože.

V rámci předmětného úseku dojde ke znovuzřízení bezстыkové koleje. V souvislosti se zřízením bezстыkové koleje musí PTŽS vyhovět podmínce pro její šířku pod bezстыkovou kolejí, dále musí vyhovět tvar kolejové lože dle předpisu S3/2

Vzhledem k výše uvedenému bude v rámci železničního spodku provedena sanace žel. spodku, a to v rozsahu celého inflexního směrového řešení, tedy v km 405,402 – 405,535. Sanace žel. spodku bude odvodněná systémem levostranných trativodů, které budou vyústěny do volného terénu (více viz níže).

V případě zvýšeného rizika odhalení IS podél trati se počítá s ochraněním těchto IS.

Prostorová průchodnost - uvažována základní průřez Z-GC dle ČSN 73 6320. Byla prověřena prostorová průchodnost se základním průřezem Z-GC v místech, kde by mohlo docházet ke kolizím.

○ **SO 05 - 9 km 420,800 – 422,730**

Stavební objekt sestává ze dvou odlišných typů konstrukcí. Jedná se o sanaci stávající opěrných zdí ze ŽB prefabrikátů na koruně násypu a z opravy přechodových oblastí mostu v evid. km 420,914.

Stávající opěrné zdi pro rozšíření drážní stezky v úseku délky 24 m v rozsahu staničení trati km 420,838 02 – 420,861 97 tvořené betonovými prefabrikáty typu U1 a dále v úsecích délky 12 m (km 420,882 23 – 420,894 26), 33 m (km 422,032 32 – 422,064 87), 18 m (km 422,066 02 – 422,083 93), 21 m (km 422,247 04 – 422,267 89), 30 m (km 422,289 11 – 422,318 92), 90 m (km 422,471 28 – 422,560 45) a 81 m (km 422,601 81 – 422,682 91) tvořené betonovými prefabrikáty typu U3 jsou mělce založené ve vrstvě výzisku z čištění kolejového lože, který tvoří pokryv násypu do hloubky až 0,7 m. V důsledku sesouvání povrchových vrstev násypu dochází ke změně prostorové polohy prefabrikátů a jejich odklonu od svislé. Zejména v km 422,000 – 422,730 dochází v důsledku těchto pohybů ke změně prostorové polohy koleje.

Technické řešení zajištění stability opěrné zdi spočívá v instalaci stabilizačních pilot tvořených štetovnicemi typu VL 604 raženými na líci prefabrikátů v počtu dvou kusů na každý prefabrikát a tím přenesení sil ze základové spáry hlouběji do podloží. Každá štetovnice bude s prefabrikátem spojena pomocí dvou kusů chemických kotev. Zemina pod dolním lícem prefabrikátu bude v nutném rozsahu odtěžena, základová spára bude urovňována a bude proveden podkladní beton pro novou přibetonávku. Na líci prefabrikátů bude na podkladní beton provedena vyztužená přibetonávka šířky 0,30 m, jejíž součástí bude také vyplnění prostoru pod dolním lícem prefabrikátu. V přibetonávce budou provedeny

**Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany –**

**Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb**

*Souhrnná část*

prostupy pro stávající vyústění drenáže za rubem zdi. Toto sanační opatření je navrženo celkem v osmi úsecích odpovídajících výše uvedeným úsekům s poruchami. Stávající prefabrikáty v úseku 1 (km 420,838 02 – 420,861 97) a v úseku 2 (km 420,882 23 – 420,894 26) budou před spojením se štětovnicemi narovnány do původní polohy pomocí odpovídající mechanizace. Po vytvrnutí přibetonávky bude základová spára prefabrikátů injektována cementovou suspenzí pomocí manžetové trubky vložené do základové spáry před betonáží přibetonávky.

Stávající most v ev.km 420,914 dlouhodobě vykazuje ve svém okolí (v linii koleje) změny GPK. Při bližším ohledání ve fázi IG průzkumu bylo zjištěno, že v přechodové oblasti ve směru Chodová Planá je kaverna. Došlo tedy k poklesu zásypu přechodové oblasti, pravděpodobně vlivem špatného hutnění. Bylo proto navrženo otevření obou přechodových oblastí mostu až na kótu 536,06 m n.m.. Otevřením přechodových oblastí dojde také k odstranění gabionových zídek. Konstrukce budou demontovány a v maximální míře použity při obnově stavu. Zeminy přechodových oblastí budou posouzeny z hlediska zpětného využití. V nákladech je uvažováno s odvozem celého objemu na skládku a nákupem nového materiálu. Pokud by se ukázalo, že zeminy jsou vhodné pro zpětné použití, budou položky odvozu, skládkového a nákupu vhodných zemin fakturovány pouze odpovídajícím způsobem. Po odstranění zemin budou obnoveny poškozené izolace mostní konstrukce. O výměně a rozsahu výměny rozhodne po očištění konstrukce AD ve spolupráci s TDI investora. Zásypy budou provedeny z velmi vhodných zemin s hutněním na  $I_d = 0,95$  nebo  $PS = 100\%$  a to po vrstvách tl. 300 mm. Ukládání zemin bude přerušeno nad základovou spárou nových gabionových zdí, které ze stabilitních a konstrukčních důvodů byly oproti původnímu stavu hlouběji založeny. Gabionové zdi budou provedeny ze svařovaných sítí s okem 50x100 mm s PKO Zn. Koše budou vyplněny nenamrzavým kamenem ručně. Kámen bude v celém objemu vyskládán. Provedení prací po dokončení zkontroluje TDI investora. Gabionové koše lze průběžně zasypávat po jednotlivých vrstvách. Od kóty 539,08 bude provedena podkladní vrstva z ŠDa o tl. 250 mm, viz příčný řez. Báze podkladní vrstvy bude levostranně skloněna 5%. Na dokončenou podkladní vrstvu bude proveden ŽSv dle SO 05.2.

- 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 kolejiště. 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 nevznikají konstrukce, které by významně lišily od stávajícího stavu.
- d) Aktuálně předložený projekt sanace respektuje předcházející stavební stav a zohledňuje výsledky inženýrsko geologického průzkumu, viz výše. V každém z pěti stavebních objektů je navrženo efektivní technické řešení, viz předchozí bod.
- e) V rámci řešeného projektu je prováděno 5 samostatných SO. Návaznost mezi jednotlivými objekty je pouze z hlediska organizace provádění s ohledem na přístup do prostoru staveniště každého z SO po stejné koleji.
- f) Stavba ke svému provozu nevyžaduje napojení technickou infrastrukturu. Roční prohlídky zhotoveného díla budou prováděny pěší pochůzkou po koleji. Pro účely výstavby bude voda na



stavbu dovážena v cisternách zhotovitelem stavby. Elektrická energie bude pro potřeby stavby dodávána z mobilních zdrojů dodavatele stavby.

- g) V rámci navrženého řešení nedojde k zásahu do odtokových poměrů.
- h) V rámci provádění prací budou nezbytné výluky a pomalé jízdy. Nepřetržitá výluka je v úseku trati Pňovany - Planá u Mariánských Lázní plánována od 11.10.2023 do 9.12.2023 (60N), přičemž se týká úseků 2A, 3B, 9C a 9D (SO 01 - 04). Současně v téže výluce se budou provádět i úseky ze stavby "Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň - Cheb" a stavby Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy - Ošelín trati Plzeň - Cheb. Bude tedy nezbytná koordinace všech staveb a výluk. Dále je nepřetržitá výluka plánována od 3.4.2024 do 31.7.2024 (120N) v úseku trati Planá u Mariánských Lázní - Mariánské Lázně. Tato výluka se týká úseku 9 (SO 05).

Pomalé jízdy bude nutné zajistit pro přípravné a závěrečné práce, tedy pro každý úsek před a po výluce v délce cca 10 dní. Tato omezení budou upřesněna po výběru zhotovitele a předložení jeho HMG prací a požadavků.

- i) Náhradní výsadba nebude prováděna.
- 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.
- l) Související investice se nepředpokládají.
- m) Statické posouzení bylo provedeno a je archivováno u zhotovitele projektu.

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

- a) Dosud nebyly stanoveny podmínky pro umístění stavby.
- b) Využití stávajících objektů se nepředpokládá.
- 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 zahájením stavby bude zhotovitelem zpracován HMG prací. Budou upřesněny požadavky na pomalé jízdy. Práce budou zahájeny po vytýčení IS a provedení ochrany zařízení dráhy. Dále budou zřízena zařízení staveniště a dočasné deponie materiálů.

Před zahájením prací budou provedeny přípravné práce formou mýcení křovin v úseku SO 02. Při zahájení stavby bude provedeno vytýčení pozemků dráhy. V případě kolize navržených prvků či majetkoprávních vztahů bude tato situace řešena s AD.

- a) Při zahájení stavby dojde v rámci prací k odstranění náletu v perimetru SO 02. Jedná se o mýcení křovin do plochy 40 m<sup>2</sup>.
- b) Využití stávajících objektů (budov) se nepředpokládá.
- c) V rámci stavby byly vytipovány plochy, které je možné využít pro zařízení staveniště a dočasné deponie materiálů. Jedná se o přilehlé plochy kolejiště převážně na pozemcích ve správě objednatele. 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.

Dotčený železniční svršek, který bude pojižděn 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. Po dokončení prací bude uveden do původního stavu.

V rámci stavby není možné se napojit na stávající rozvody inženýrských sítí. Většina úseků je mimostaništních, kde nejsou vhodné napojovací body. Ve stanici Milíkov (SO 02) bude během prací provedena odstávka elektrických rozvodů a tedy ani zde není možnost napojení. 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.

Příjezd do prostoru stavby je v převážné většině zajištěn po koleji z nejbližší stanice. V případě SO 02, 03, 04 a částečně i SO 05 byly navrženy přístupy na těleso trati pro nákladní vozidla. V případě SO 04 přístupová cesta vede přes brod, který může způsobit nepřístupnost stavby a komplikace s dodržením časového HMG z důvodu nepříznivých klimatických podmínek (vyšší stav vody na brodu). Železnici nebo po sil.

- d) Demolice se nepředpokládají. Jako mezideponie materiálu budou využity převážně pozemky objednatele, viz bod c).
- e) Odstraněné porosty budou štěpkovány a rozprostřeny v místě.
- 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	1t
070000	ODPADY Z ORGAN. CHEM. PROCESŮ		
070299	odpady blíže neurčené	0	0,5t
170000	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY		
170101	beton	0	10t
	Žel. pražce betonové	O	200ks
170201	dřevo	0	5t
170202	sklo	0	0,1t
170203	plast	0	2t
170405	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej	O	12t
170500	ZEMINA VYTĚŽENÁ		
170504	výkopová zemina	0	4660t
170508	šterk z kolejiště (odpad po recyklaci)	O	1000t
200000	ODPADY KOMUNÁLNÍ		
200100	ODPAD ZÍSKANÝ ODDĚLENÝM SBĚREM		
200101	papír, lepenka	0	2t
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	1t
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. 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 ŠŽDC 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 ŠŽ.

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. Přírozenou překážkou je údolí Mže, které se musí objíždět. Pro odpady kategorie N nebyla hledána skládka. S ohledem na starší konstrukci se nepředpokládá se vznik kontaminovaných materiálů. Doprava sypkého materiálu (výkopek a zeminy) bude probíhat převážně nákladními auty po přístupových cestách. Doprava štětovic a betonu pak z nejbližší vhodné stanice po koleji.

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 02,03,04 a 05 odstraněním ŽSv.

Ke vzniku betonového suti dojde na SO 01,03 a 05 odstraněním podkladního betonu před lícem stávajících zídek.

Dřevěný odpad – větve a křoviny budou na místě štěpkovány a uloženy na svazích násypů. Stavební řezivo a dočasné podpěry.

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 až 05. IS budou vytýčeny. 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 02 budou v rozsahu výkopu nahrazeny novým, šachy budou využity stávající. Zařízení a značení dráhy bude chráněno po dobu prací dřevěným bedněním.
- h) Během stavby bude vedení křížící kolej v km 387,403 na SO 02 dočasně odpojeno nebo vymístěno mimo výkop. Stávající trasa toto vymístění s rezervou umožní. Správce vedení stanoví podmínky pro vymístění tohoto vedení, zejména pak přípustné radiusy oblouků.
- i) Nepředpokládá se využití trhacích prací. Postup výjimečných prací bude řízen a upraven v rámci výkonu koordinátora BOZP.
- j) Pro provedení předložených prací je vyžadována nepřetržitá výluka trati, viz odst. B.1.4.h). Po dobu výluky bude osobní doprava zajištěna autobusovými linkami.
- k) V průběhu prací na SO 02 bude proveden odstávka napájení celé stanice Milíkov. Bude rovněž nezbytné pro všechny úseky zajistit výluky trakce z důvodu strojní manipulace (bagry a jeřáby).

### **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ**

Práce jsou realizovány na pozemcích ve správě objednatele. 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 5 vytipovaných úsecích v mezistaničním úseku mezi žst.

Přovany - Mariánské Lázně.

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 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.

**Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Přovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb**  
*Souhrnná část*

*strana 17*  
**DUSP**

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. Úseky jsou umístěny v extravilánu obcí Pňovany, Záhoří u Černošína, Damnov, Ústí nad Mží, Vysoké Sedliště a Chodová - Skláře a Úšovice a intravilánu obce Milíkov.

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 stavby dojde k odstranění náletové vegetace na SO 02. Demolice nejsou navrhovány.

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 havarijný 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.

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.

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“.

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.

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 sítí, 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. V rámci SO 02 dojde k opravě protihlukové stěny. Její geometrii je nezbytné po dokončení zkontrolovat vůči poloze koleje.

## B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

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

## B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Ocelové prvky (štětovnice) jsou spočteny s vysokou životností na korozní úbytek. Ochrana betonářské výztuže je zajištěna standardním krytím. Betony byly navrženy pro místní podmínky. Použité kotevní prvky jsou navrženy ve třídě trvalé. 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.

## 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 a pomalé jízdy. V době této výluky budou stávající spoje osobní dopravy nahrazeny autobusovými spoji, viz přílohu F.

## 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 ochranou zemědělského půdního fondu nedojde. Pozemky pro plnění funkce lesa budou dočasně zasaženy přístupovou rampou na SO 05. 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 s výjimkou SO 02.

## 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 je řazena do nejnižší kategorie u SO 01 se zrychlením 0,015g, u SO 02 - 04 je řazena do kategorie do 0,04g, u SO 05 pak do kategorie do 0,06g

Žádný ze SO 05 je umístěn v blízkosti poddolovaného území. Jedná se o zejména o most v ev.km 420,912 a úsek sanace úhlových zdí č.1 a 2. Poddolované území je uvedeno v geofondu jako:

Klíč 230

Název Chotenov -



	Skláře
Surovina	Železné rudy
Stáří	neznámé
Projevy	haldy
Přesnost údajů	přesná
Úroveň dokumentace	nedostatečná
Věrohodnost informací	zjištěná
Zákres	8
Signatury	
Rozsah	system
Okres	Cheb
Mapa ZM 1 : 50 000	1141
Mapové listy ZM 1 : 25 000	11413
Rok pořízení	2021
Plocha	200786

## B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA

Předmětem stavby je především zajištění GPK a drážní stezky, potažmo náběžných zdí mostů, resp. i navazujících úhlových ŽB zdí. 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 vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně 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.

### 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.

### Požadavky na kvalifikaci:

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