




Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:		Zodp. projektant:	Kontroloval:		
Ing. Jan Hašek		Ing. Jan Hašek	Ing. Petr Burda		
Kraj: Středočeský		Traťový úsek/Obec: Čerčany – Praha Krč			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
„Oprava mostu na trati Praha-Krč (mimo)- Praha – Modřany (včetně)- vypracování Projektové dokumentace“ SO 10-01 Železniční svršek				Formát	A4
				Datum	11/2021
				Účel	PDPS
				Č. zakázky	3111-21-139
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu:				Část dokumentace	Č. výkresu
TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.2.1.1	1






Obsah

1	Základní údaje o stavbě	4
1.1	Identifikační údaje	4
1.2	Umístění stavby, správce	5
1.3	Popis stavby	6
2	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech	6
3	Podklady	6
3.1	Vstupní podklady	6
3.2	Polohový systém, staničení a vytyčování	7
3.3	Inženýrské sítě	7
4	Popis stávajícího stavu	7
5	Navrhovaný stav	8
5.1	SO 10-01 Železniční svršek	8
5.1.1	Směrové řešení	8
5.1.2	Výškové řešení	8
5.1.3	Prostorové uspořádání	9
5.1.4	Kolejový rošt	9
5.1.5	Kolejnice	9
5.1.6	Pražce	9
5.1.7	Výhybky	9
5.1.8	Kolejové lože	10
5.1.9	Bezстыková kolej a pražcové kotvy	10
5.1.10	Rozšíření rozchodu	11
5.1.11	Drážní stezky	11
5.1.12	Výstroj trati	11
5.1.13	Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje	11
6	Vliv stavby na životní prostředí	12
6.1.1	Vliv na životní prostředí	12
6.1.2	Odpadové hospodářství	12
7	Koordinace, přípravné práce	13
8	Inženýrské sítě v prostoru stavby	14
8.1	Demontáže a montáže	14
8.2	kabelová trasa	14
8.3	Přeložka EOv na výhybkách č. 1 a 2	15
9	Dokončovací práce	15
10	Závěrečná ustanovení	15
11	Související předpisy:	16



1 Základní údaje o stavbě

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	„Oprava mostu na trati Praha-Krč (mimo) – Praha – Modřany (včetně) - vypracování projektové dokumentace“
Specifikace stavby:	stavba dráhy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Dílčí část – objekt (SO/PS):	SO 10 – 01 Železniční svršek
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby
Katastrální území:	Hodkovičky [727857]
Místo dílčí části:	Stavba na regionální dráze trať č. 523A dle TTP
Trať podle prohlášení o dráze:	303 00
Traťový úsek TU:	1713 Čerčany Praha-Krč
Definiční úsek DU:	04 žst, Praha Modřany zastávka – žst. Praha Braník
Kategorie dráhy:	regionální
Období realizace:	III - IV. Q. 2022
Údaje o stavebníkovi:	Správa železnic, státní organizace  Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Praha Partyzánská 24 170 00 Praha 7
Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:	
Hlavní projektant stavby:	TOP CON SERVIS s.r.o, Ke Stírce 56, 182 00 Praha 8,



Odpovědný projektant SO 10-01:

PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,

IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161

Odpovědný projektant SO01: Ing. Jan Hašek

Autorizace ČKAIT 0602727

1.2 Umístění stavby, správce

Začátek kolejových úprav: km 8,820 112

Konec kolejových úprav: km 9,199 360

Celková kolejových úprav: 379,248m

Kraj: Středočeský

Okres: Hlavní město Praha

Správce: OŘ Praha, ST Praha západ

Parcely:

Tabulka dotčených pozemků:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnitví	Výměra [m ²]	Účel využití pozemku	Druh pozemku	Stavba způsob využití
Obec: Praha [554782]; Katastrální území: Hodkovičky [727857]							
1	1074	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1233	16255	železnice	ostatní plocha	dráha
2	41	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1233	818	železnice	ostatní plocha	dráha
3	1073/41	České dráhy a.s.	358	7512	železnice	ostatní plocha	dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

Správce tohoto majetku je Správa železnic, s.o., OŘ Praha



1.3 Popis stavby

Řád koleje:	5
Hmotnost na nápravu:	20,0t/6,4t
Traťová třída dle UIC:	C2
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	P6
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	F4
Nejvyšší traťová rychlost:	80 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, s.o. – Oblastní ředitelství Praha (OŘ Praha), Správa tratí Praha - západ

2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci opravy mostů v ev.km 9,053 trati Čerčany – Praha Krč. V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku v řešeném rozsahu, odtěžení kolejového lože, zřízení nového kolejového lože a zpětné vložení kolejového roštu.

Rozdělení na stavební objekty

- SO 10-01 Železniční svršek
- SO 20-01 Oprava mostu

3 Podklady

3.1 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby, Správa železnic, s.o.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Praha, ST Praha západ
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy



3.2 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Pro celý opravovaný úsek je zavedeno nové jednotné staničení, které je proloženo osou traťové koleje trati Čerčany – Praha Krč. Staničení je navázáno na staničení projektu PPK a staničení projektu „Revitalizace trati Praha – Vrané n. Vltavou – Čerčany“.

Prostorová poloha koleje bude upravena metodou APK – absolutní poloha koleje.

3.3 Inženýrské sítě

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě drážních i civilních správců.

Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytyčit přímo v terénu jejich správců. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!**

4 Popis stávajícího stavu

Most km 9,053 se nachází v blízkosti železniční stanice Praha – Braník. Most je dvoukolejný a nachází se na něm kolejová spojka skládající se z výhybek JS49 1:11-300. Stavební objekt řešení snesení kolejového roštu nutnou pro opravu mostní konstrukce a jeho zpětné vrácení do původního stavu. Stanice Praha Braník prošla v roce 2015 revitalizací, kdy byli zrekonstruováni železniční svršek a spodek. Zároveň byli v Praze Braníku vybudovány nové bezbariérové nástupiště s pevnou hranou. V rámci této revitalizace byli výhybky č. 1 a 2 tvořící kolejovou spojku regenerovány.

Na mostě se nachází železniční svršek tvaru S49 na dřevěných pražcích s rozdělením „d“. Na mostě jsou zároveň v obou kolejích umístěny pojistné úhelníky. Směrem na Čerčany se v koleji č.1 nachází železniční svršek tv. S49 na betonových pražcích SB8 s rozdělením „d“. Kolej č. 1 je bezstyková. V koleji č. 3 je pak železniční svršek tv. S49 na betonových pražcích s rozponovým upevněním. Kolej č. 3 je kusá ukončena kolejnicovým zarážedlem. Kolej č. 3 je po výhybku č.2 bezstyková. Zbylá část koleje č. 3 je pak stykovaná.

Dotčené stávající výhybky

č. 1	JS49 1:11-300,L,p,d
č.2	JS49 1:11-300,L,p,d

V traťové koleji je stávající traťová rychlost 80 km/h. V kolejové spojně na mostě je rychlost 50 km/h.



5 Navrhovaný stav

5.1 SO 10-01 Železniční svršek

Stavební objekt řeší provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci opravy mostů v ev.km 9,053 trati Čerčany – Praha Krč. V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku v řešeném rozsahu, odtěžení kolejového lože, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení nového kolejového roštu. Řešení přechodové oblasti u mostu nebylo vzhledem k charakteru stavby objednatelem požadováno. Po stavbě je počítáno s následnou úpravou koleje.

Součástí stavebního objektu budou i nezbytné demontáže a zpětné montáže na zabezpečovacím zařízení a na elektro zařízení.

Stávající projekt železničního svršku řeší (dle zadání projektových prací) pouze uložení koleje prakticky bez výraznějšího zásahu v rámci případných dílčích (lokálních) oprav. Před realizací kompletní obnovy SVI je nutno zpracovat projekt železničního svršku, který bude řešit též novou GPK koleje, její případné přizdvížení a vyrovnaní, úpravy BK a změnu pražců na betonové dle připomínek OŘ-ST vč. vlivu těchto úprav na NK atd. Tyto úpravy zajistí plnou ochranu SVI a prodlouží její životnost.

5.1.1 Směrové řešení

Návrh GPK je komplexně zpracován v situacích v měřítku 1:500 a v dalších výkresových částech řešených v rámci dokumentace. V koleji č. 1 projekt odstraňuje oproti stávajícímu stavu kompenzační oblouky velkého poloměru ($R=3600$ m). Výhybky č. 1 a 3 budou dle nového návrhu ležet na společné tečně. Dále je navázání na stávající stav navrženo pomocí oblouku o poloměru $R=496$ m s převýšením $D=81$ mm. Vzhledem k charakteru projektu – opravná práce mostě je navázání na stávající stav řešeno v minimální rozsahu, tj. ukončení směrové a výškové úpravy stávající koleje v kružnicové části oblouku.

V koleji č. 3 jsou pro navázání na stávající stav směrem k nástupišti s pevnou nástupní hranou v žst. Praha – Braník navrženy kompenzační oblouky velkého poloměru $R=3500$ m. Kompenzační oblouky v koleji č. 3 vzniknou i z důvodu dodržení rovnoběžnosti kolejí a osové vzdálenosti 5,0 m ve spojce. V projektu skutečného provedení žst. Praha – Braník není osová vzdálenost a rovnoběžnost kolejí v kolejové spojce dodržena, proto v rámci skutečného provedení nejsou v koleji č. 3 kompenzační oblouky. Kolej na mostě bude v přímé. Pro navázání na stávající stav je v koleji č. 3 navržen složený oblouk $R=200/242$ m, bez převýšení. Kolej č.3 je kusá a je ukončena kolejnicovým zarážedlem.

Návrh GPK je navržen na stávající rychlost v koleji č.1 $V=80$ km/h.

5.1.2 Výškové řešení

Nový výškový návrh respektuje stávající stav. Nejvyšší podélný sklon v řešeném úseku je 5,5‰.

Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonu v kolejích jsou převážně $R_v=5000$ m, minimální poloměr je pak $R_v=3000$ m. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Sklonové poměry jsou patrné z přílohy č.3 Podélný profil. Výškový návrh uvažuje se zachováním stávajícího železničního svršku na dřevěných pražcích. Při budoucím vložení betonových pražců, by na mostní konstrukci vznikla při současném výškovém návrhu nedostatečná tloušťka kolejového lože.



5.1.3 Prostorové uspořádání

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

5.1.4 Kolejový rošt

Stavba řeší snesení a opětovné vložení železničního svršku nutnou pro celkovou opravu železničního mostu ev. km 9,053. Projekt uvažuje s vložением stávajícího kolejového roštu a výhybek zpět do koleje. Pouze u kolejového roštu na dřevěných pražcích projekt uvažuje s jejich výměnou za nové dřevěné pražce. Vložení dřevěných pražců umožní i montáž pojistných úhelníků na mostě, tak jak jsou ve stávajícím stavu. Kolejový rošt na betonových pražcích bude vrácen na stejném místě zpět do koleje. Kolejnice z roku 1991 zůstanou stávající, pouze projekt uvažuje s vyřezáním svarů naposunováním kolejnic a vložением kolejnicových vložek.

Železniční svršek na mostě koleje č. 1 a 3

- Stávající kolejnice S49
- Dřevěné pražce (nové)
- Rozdělení pražců „d“ – 611 mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 min

5.1.5 Kolejnice

Stávající kolejnice tv. S49 budou vráceny zpět do stavby. Pouze se provede vyříznutí svarů naposunování kolejnic a jejich vyvločkování. Kolejnicové vložky budou dodány správcem ST Praha. Kolejnicové vložky budou vloženy i do středových částí výhybek č. 1 a 2 po vrácení zpět po provedení prací na mostě.

Stávající kolejnice z koleje č. 1 a 3, které nebudou využity v rámci stavby, budou vyzískány a předány správci. Vzhledem k tomu, že projektant v době zpracování projektu neměl k dispozici předkategorizaci svrškového materiálu, bude hospodaření s využitým materiálem řešeno globálně až v rámci vlastní stavby – po provedení detailní kategorizace svrškového materiálu.

5.1.6 Pražce

V rozsahu snášení je uvažováno s výměnou stávajících dřevěných pražců za nové dřevěné pražce. V při výměně dřevěných pražců bude provedena výměna penefolových podložek pod pokladnice. V místech kolejových úprav provedena výměna pryžových podložek pod patu kolejnice za nové. Zároveň bude provedena výměna stávajících svérkových kompletů za nové svérkové komplety ŽS4.

V koleji č. 1 jsou na mostě po km 8,926 betonové pražce SB8 do koleje vloženy v roce 1991. Tyto betonové pražce budou po stavbě vráceny zpět do koleje.

Pražce budou do koleje vloženy s rozdělením „d“ – 611 mm – pro bezстыkovou kolej, jako ve stávajícím stavu.

Se stávajícími dřevěnými pražci bude nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

5.1.7 Výhybky

Projekt počítá se snesením stávajících kolejové spojky, která je tvořena výhybkami č. 1 a 2, tvaru JS49 1:11–300. Projekt uvažuje se snesením výhybek na 1/3. Po vložení zpět do koleje, je počítáno



s výměnou středových kolejnic u výhybek za nové/užité. Kolejnicové vložky dodá objednatel ST. Výhybky byly v roce 2015 v rámci revitalizace regenerovány, proto je v projektu počítáno pouze s jejich demontáží a zpětnou montáží. V rámci stavebního objektu železničního svršku budou demontovány a zpětně namontovány přestavníky a ohřevy na výhybkách.

Snášené a opětovně vkládané výhybky:

Číslo výhybky	Staničení	Označení výhybky	Typ srdcovka	Druh závěru	Druh upevnění	EOV	Stavění (místní M, elektomotor EM)	Poznámka
1	9,014 549	JS49-1:11-300, L,p,d	ZPN	ČZ	K	Ano	EM	Regenerovaná 2015
2	8,932 333	JS49-1:11-300, L,p,d	ZPN	ČZ	K	Ano	EM	Regenerovaná 2015

Výhybky jsou vybaveny srdcovkovými a jazykovými propojkami v souladu s předpisem SŽDC S3, díl. XIV. Při demontáži a zpětné montáži je třeba postupovat, tak aby vodivé propojení nebylo poškozeno.

5.1.8 Kolejové lože

Je počítáno v rozsahu opravy železničního svršku s odtěžením stávajícího kolejového lože až po mostní konstrukci (u úseku na mostě) a na pláš tělesa železničního spodku mimo most. V rozsahu opravy kolejového roštu bude zřízeno nové kolejové lože z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63mm v tl. 350mm (nebo po mostní konstrukci) pod ložnou plochou pražce v souladu s předpisem SŽDC S3 díl X.

Na mostě a směrem k žst. Praha Braník bude kolejové lože řešeno jako zapuštěné.

Stávající kolejové lože bude možné využít pro zásypy mostního objektu. S přebytečným množstvím bude naloženo dle zákona o odpadech 541/2020 Sb.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat kolejovému loži z výměnové části výhybek. Na jednu snesenou výhybku je předpokládáno separované odtěžení kolejového lože v množství 15 m³. Jedná se o lokálně znečištěný štěrk, který bude případně likvidován jako nebezpečný odpad.

5.1.9 Bezстыková kolej a pražcové kotvy

Bezстыková kolej je ve stávajícím stavu zřízena v koleji č.1. V rozsahu opravy železničního svršku bude zřízena nová bezстыková kolej. Výhybky budou svařeny do BK. V koleji č. 3 bude v rozsahu snášeného svršku zřízena bezстыková kolej – z důvodu aby se na mostní konstrukci nenacházel kolejnicový styk a i z důvodu ukončení bezстыkové koleje. Resp. aby dýchající konec BK nezasahoval na výhybku č. 2– v souladu s předpisem SŽDC S3/2. V rozsahu směrové a výškové úpravy stávající koleje bude upravena upínací teplota stávající BK.

Vzhledem k poloměru oblouku R=496m nejsou pražcové kotvy řešeny.



5.1.10 Rozšíření rozchodu

Rozšíření rozchodu v koleji je dle ČSN 73 6360-1 navrhováno pro poloměry $R < 275\text{m}$. V rámci řešeného úseku jsou menší poloměry pouze v koleji č. 3, kde je počítáno pouze se směrovou a výškovou úpravou koleje. Projektant počítá, že už ve stávajícím stavu je rozšíření koleje zřízeno.

5.1.11 Drážní stezky

Na mostní konstrukci se nachází uzavřené kolejové lože, bez pochozí povrchové úpravy. V novém stavu po opravě mostu je počítáno se zachováním stávajícího stavu, kdy bude zřízeno uzavřené KL bez pochozí úpravy drážní stezky. Zároveň je na mostě dostatečná šířka říms, které složí jako drážní stezka.

V místě směrové a výškové úpravy koleje v otevřeném kolejovém loži bude provedena reprofilace stávajících drážních stezek. Drážní stezky budou zřízeny v úklonu 5% směrem od kolejového lože.

5.1.12 Výstroj trati

V řešeném úseku dojde před zahájením prací na železničním svršku ke snesením veškeré výstroje trati. Po provedení stavebních prací bude stávající/nová výstroj trati osazena do poloh dle dokumentace. Projekt počítá se snesením a zpětnou montáží námezníků a s návěstí Traťová rychlost.

5.1.13 Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Staničení je navázáno na staničení projektu prostorové polohy koleje (PPK) a zároveň na projekt Revitalizace trati Praha – Vrané n. Vltavou – Čerčany.

Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy koleje a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohové a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění PPK vč. jeho projednání se Správcem PPK a vč. veškeré související dokumentace požadované výše zmíněným předpisem zajistí zhotovitel stavby.

K zajištění PPK budou použity nové konzolové zajišťovací značky na ocelových sloupcích otevřeného profilu s betonovými základy. Sloupky budou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 1003 – signální žlutá. V některých místech (např. zídky na koncích nástupišť, římsy mostů a propustů, ...) mohou být po odsouhlasení Správcem PPK místo ocelových sloupků s betonovými základy použity měřické hřeby umístěné přímo v těchto zídkách a římsách.

Definitivní umístění zajišťovacích značek a jejich typy budou určeny v rámci výstavby místním šetřením za účasti zástupce zhotovitele a zástupce Správce prostorové polohy koleje.

Návrh vytyčovací sítě

Jako výchozí body pro veškeré vytyčovací práce, kontrolní měření a zaměření skutečného provedení stavby musí být použity body stávajícího železničního bodového pole (ŽBP), které splňují TKP staveb státních drah, nebo body určené z těchto bodů, případně body určené metodou GNSS, jejichž



souřadnice budou do systému S-JTSK transformovány klíčem schváleným příslušným správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie).

Nově určené body musí být vybudovány dle „Metodický pokyn ředitele SŽG Praha – prozatímní č.05/2016“.

Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné body vytyčovací sítě v terénu vyhledat a viditelně označit (kolíky, barva, výstražná páska) tak, aby nedošlo během stavby k jejich zničení!

6 Vliv stavby na životní prostředí

6.1.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikát olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

6.1.2 Odpadové hospodářství

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a šterk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

Zatřídění odpadů dle vyhlášky 8/2021 Sb



Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených bouracích prací je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky	O	odvoz na skládku
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	N	odvoz na skládku NO
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)	N	odvoz na skládku NO

7 Koordinace, přípravné práce

V rámci přípravných prací bude provedeno vytýčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení. Stavba předpokládá práce pouze na železničním svršku, kdy by mělo dojít ke kolizi pouze s prvky zabezpečovacího zařízení – přestavníky, počítací body, návěstidlo.

Při provádění prací je třeba věnovat zvýšenou pozornost stávajícím inženýrským sítím.

Práce na železničním svršku a spodku je potřeba koordinovat s ostatními stavebními objekty.



8 Inženýrské sítě v prostoru stavby

8.1 Demontáže a montáže

Vzhledem k navrženým opravám kolejové části, je nutné v kolizních místech demontovat vnější prvky zabezpečovacího zařízení. V dotčeném úseku se jedná o všechny snímače počítače náprav (PB2, PB3, PB4 a PB5) včetně přípojných skříní.

Na výhybkách č.1 a č.2 budou demontovány a následně vráceny elektromotorické přestavníky.

Z koleje 3a bude demontována a následně namontována výkolejka Vk1 včetně výkolejkového návěstidla.

V části úseku kde dojde ke kolizi s kabelovým závěrem, bude tento demontován.

Dále bude demontováno trpasličí návěstidlo Se1. Jelikož v těchto místech dochází ke stranovému posunu koleje cca o 20cm směrem k návěstidlu, při zpětné montáži bude vráceno ve stejném staničení a v maximálně možné vzdálenosti kolmo od osy koleje (k hraně pochozí betonové části mostu).

Všechny prvky zabezpečovacího zařízení, které budou demontovány (mimo Se1, viz. výše), budou zpět vráceny ve stejné poloze.

Následně bude provedeno kompletní přezkoušení technologií souvisejících s demontovanými prvky, tzn. včetně spouštění přejezdu B1 (spouštěcí bod je PB3).

8.2 kabelová trasa

Jedná se o kabely ve správě SSZT typu TCEPKPFLEY v různých profilech, kabely ve správě SEE a ve správě ČDT typu TCEPKPFLE 10XN0,8 a TCEPKPFLE 3XN0,8.

Kolizní místa:

km 9,027 kolize trasa SSZT (křížení kabelová trasa/kolej č.1)

km 9,039 kolize trasa SEE (křížení kabelová trasa/kolej č.3)

km 9,050 kolize trasa SSZT (křížení kabelová trasa/kolej č.1)

km 9,075 kolize trasa SSZT, SEE, ČDT (křížení kabelová trasa/kolej č.1, kolej č.3)

Návrh opatření vychází z předpokladu uložení stávajících kabelových tras dle platných norem a předpisů.

V případě potřeby (při nepředpisovém uložení stávajících kabelových tras) bude u metalických kabelů použito kabelové vložky se spojkami typu XAGA.

S kabely bude manipulováno s velkou opatrností, aby nedošlo k jejich porušení, ať již při samotné manipulaci nebo nežádoucímu prověšení kabelové trasy.

Všechny kabelové spojky a případné změny směru kabelové trasy budou označeny pomocí ID MARKERU příslušné barvy.

Silová zařízení a kabely – červená (169,8 kHz)

Sdělovací zařízení a kabely – oranžová (101,4 kHz)



Zabezpečovací zařízení a kabely – fialová (66,35 kHz)

V místech pojíždění stavební mechanizace bude trasa vhodným způsobem ochráněna. Před záhozem kabelové trasy musí budoucí správce provést kontrolu kvality spojek, uložení kabelů, křížení sítí a uložení markerů.

8.3 Přeložka EOv na výhybkách č. 1 a 2

V rámci stavby dojde ke snesení a opětovnému vložení stávajících výhybek č. 1 a 2 typu 1:11-300 na mostě v km 9,053. Výhybky jsou osazeny elektrickým ohřevem. Součástí toho SO je demontáž kompletní topné soupravy na těchto dvou výhybkách. Demontováno bude kompletní vybavení topných tyčí, příchytka hlavic topných tyčí, pérové příchytka vlastních topných tyčí, připojovací šňůry, chráničky pro tyto šňůry, připojovací rozvodné skříňky vč. nosných konstrukcí těchto skříněk, dále topnice pro ohřev táhel všech přestavníků vč. sálavých desek a veškerý drobný spojovací a upevňovací materiál.

Po výměně výhybek bude zařízení elektrického ohřevu nainstalováno zpět na výhybky. Po zpětné montáži bude provedena kontrola a nastavení funkce topných tyčí včetně jejich zaklimatizování.

Na konci montáže bude provedena revize zařízení.

9 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

Součástí dokončovacích prací bude předání svrškového materiálu správci dle kategorizace výzisku, ekologická likvidace prachů určených k likvidaci, pryžových a penefolových podložek a výzisku z pročištění příp. těžení kolejového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.

10 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další informace, skutečnosti a okolnosti než ty, které jsou výslovně uvedeny a zpracovány v této dokumentaci. Absence zpracování informací, skutečností a okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považována za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné a úplné, pokud nebylo výslovně uvedeno jinak.

V Pardubicích
vypracoval: Ing. Jan Hašek
Prodin a.s.
e-mail: jan.hasek@prodin.cz
tel.: 727 954 205



11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezstyková kolej</i>
SŽ S4	<i>Železniční spodek</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>
TP 133	<i>Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 170	<i>Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004</i>
SŽDC Ž 1-10	<i>Vzorové listy železničního spodku</i>
VL 0 – 6.4	<i>Vzorové listy pozemních komunikací</i>
TKP SSD	<i>Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC</i>
TKP PK	<i>Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD</i>

Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"
Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací