

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
**Kounicova 26**  
**611 36 Brno**

OBJEDNAVATEL:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 Koleje, silnice	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Radoslav Bangó	GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Jan Zářecký <i>Galuch</i>	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Radoslav Bangó	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Radoslav Bangó	KONTROLOVAL Ing. Radoslav Bangó	
KRAJ: Jihočeský	POVĚŘENÝ OÚ: Tábor		STUPEŇ: DUSP+PDPS	
REKONSTRUKCE NZEE A KABELOVÝCH ROZVODŮ NN V ŽST. TÁBOR SO 01 Zpevněné plochy			ZAK. ČÍSLO 20130-01-1021	ARCH. ČÍSLO 2021110002
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 10/2021	
Technická zpráva			ČÁST DOKUM. D.2	PŘÍLOHA 1

# Technická zpráva

## SO 01 Zpevněné plochy

### 1. Identifikační údaje:

<b>Stavba :</b>	<b>REKONSTRUKCE NZEE A KABELOVÝCH ROZVODŮ NN V ŽST TÁBOR</b>
<b>Stavební objekt :</b>	SO 01 Zpevněné plochy
<b>Stupeň projektu :</b>	DUSP (SPOLEČNÉ POVOLENÍ) + PDPS
<b>Objednatel :</b>	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
<b>HIS:</b>	Ing. Petr Zdeněk
<b>Projektant :</b>	SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
<b>Odpovědný projektant SO :</b>	Ing. Radoslav Bangó, Ing. Jiří Bastl, Ing. Gabriela Růžičková
<b>Navrhl, vypracoval :</b>	Ing. Radoslav Bangó, Ing. Jiří Bastl, Ing. Gabriela Růžičková
<b>Geotechnický průzkum:</b>	AQUA ENVIRO s.r.o. Mgr. Tomáš Hladík
<b>Kraj:</b>	Jihočeský
<b>Katastrální území:</b>	Tábor

### 2. Základní údaje o zpevněné ploše

<b>Zpevněná plocha:</b>	Sjezd - asfaltobetonový kryt, Zpevněná plocha – zámková dlažba
<b>Přístup vozidel:</b>	Nákladné vozidlo s hydraulickou rukou, návoz technologie

### 3. Přehled použitých podkladů

- 1) geodetické zaměření
- 2) místní šetření na místě stavby
- 3) pracovní porada a určení rozsahu stavebního objektu
- 4) fotodokumentace

### 4. Obecné údaje o stavbě

#### 4.1 Účel a rozsah předmětu díla

Cílem této stavby je výměna stávajícího náhradního zdroje elektrické energie (NZEE), výměna kabelových rozvodů nn a rekonstrukce technologických částí.

Součástí stavby je také stavební rekonstrukce objektu trafostanice pro umístění nového NZEE.

### 5. Popis současného stavu

#### 5.1 Stávající stav

V místě objektu se nachází budova SŽ, kolem které je stávající zpevněná plocha. Příjezd k ploše je pomocí stávajícího sjezdu. Areál je oplocen ze strany hlavní komunikace. Na sjezdu se nachází stávající vstupní brána a branka. Zpevněná plocha a sjezd je z betonových panelů. V zpevněné ploše se nachází stávající šachty s poklopy. Plocha je odvodněna uličními vpusti.

### 6. Zpevněná plocha

#### 6.1 Rozsah zpevněné plochy

- A) Zpevněná plocha kolem budovy
- B) Sjezd
- C) Prefabrikovaná zídka a kácení

#### 6.2 Zpevněná plocha kolem budovy SŽ

Zpevněná plocha kolem budovy SŽ, bude ze zámkové dlažby tl. 100 mm, určené pro nákladní vozidly. Zpevněná plocha bude sloužit pro nakládku a vykládku technologie. Rozsah zpevněné plochy je určen stávajícím stavem. Stávající zpevněná plocha z betonových panelů bude demolovaná. Plocha bude nově zhotovena z dlažby.

- Před budovou SŽ směrem ke kolejišti bude zachován stávající domek cca 2 x 2 m včetně betonových panelů. Kolem domku se betonové panely nařežou 10 cm od fasády domku na každou stranu. V místě odřezu se osadí silniční obrubník na úroveň stávajících bet. panelů, dle řezu A2.
- Před budovou SŽ směrem ke kolejišti bude nově postavena plechová garáž o rozměrech 3 x 5 m, pro kterou je plocha přizpůsobená na jednotnou výšku. Plocha v garáži bude vyspádovaná sklonem 2% do středu k nově osazenému liniovému žlabu, který bude odvádět z garáže povrchovou vodu.
- Před budovou SŽ směrem ke kolejišti bude zpevněná plocha vyspádovaná 2 % od budovy (případně dle napojení). Vyšší část rampy pro budovu SŽ se upraví a nižší část bude demolována. V místě malé rampy bude zhotovena zpevněná plocha až po fasádu budovy. Pro nástup na rampu se zhotoví schodiště.
- Před budovou SŽ směrem ke kolejišti bude zpevněná plocha ukončená vysunutým silničním obrubníkem o 120 mm v betonové patce. Každé 2 m bude mezi obrubníky vynechán prostor 2-3 cm, aby mohla protéct voda ze zpevněné

plochy na terén. Za silničním obrubníkem je navržena 0,75 m nezpevněná krajnice. Aby ukončení zpevněné plochy bylo stabilní a nesesunulo se do kolejíště je zpevněná plocha ukončena L prefabrikovanou zídka. Viz řezy.

- Mezi budovami SŽ a ČD bude zpevněná plocha vyspádovaná od přídlažby kolem budovy k stávajícímu rigolu a nové uliční vpusti, dle stávajícího stavu. Viz řez B2 a B5.
- Zpevněná plocha mezi hlavní komunikací a budovou SŽ je výškově upravena, tak, aby se dalo plynule přijít k vratům s náhradním zdrojem. Zpevněná plocha šířky 3,9 m je ukončena silničním obrubníkem a je vyspádovaná 2% sklonem od budovy k zídce s oplocením. Vedle zpevněné plochy bude vybudovaná nová ž.b. zídka s oplocením. Prostor k budově se k okapovému chodníku vysype drobným štěrkem. Podlaha v místnosti se zvedla na výšku 442,280 m B.p.v.. Zpevněná plocha začne na výšce 442,230 m B.p.v., výška vozovky je o 5 cm nižší než budoucí podlaha v místnosti. Před vraty se nachází v zpevněné vozovce stávající vodoměrná šachta, která nejde výškově upravit s výškou 442,120 m B.p.v.. Zpevněná plocha se zborťí na tuto šachtu.
- Všechny šachty (mimo vodoměrné šachty) v zpevněné ploše budou mít v rámci objektu odvodnění upraveny výškově poklopy dle zpevněné plochy s třídou zatížení D400 (nákladní vozy). Velké šachty na rohu budovy SŽ a ČD pro kabely zůstávají v stávajícím stavu.
- Krajnice a prostor mimo zpevněnou plochu se ohumusuje tl. 100 mm a povrch se zatravní.

### 6.3 Sjezd

Sjezd je navržen v rozsahu dle stávajícího sjezdu. Počítá se s příjezdem nákladního vozidla s hydraulickou rukou. Aby mohlo vozidlo přijet a odejít přes sjezd, bude potřeba zabrat oba jízdní pruhy na hlavní komunikaci. Na sjezd se napájí plocha s novou brankou pro pěší, která změnila oproti stávajícímu stavu svou polohu. Vozovka sjezdu se vymění za vozovku s asfaltobetonovým krytem. Napojení sjezdu na hlavní komunikaci se vozovka nařeže a natře spojovacím asf. nátěrem, sjezd se oddělí od komunikace silničním obrubníkem s 20 mm převýšením. Sjezd se napojí na nově navrženou zpevněnou plochu. Sjezd po stranách se ukončí silničním obrubníkem, který se vysune 20 mm nad vozovku sjezdu. V místě kanalizační šachty při sjezdu, kde bude začínat nový plot s ž.b. zídka, se osadí od zídky za kanalizační šachtu 2x silničním obrubníkem s 2 x 150 mm převýšením dle výškového rozdílu, aby obrubník byl vysunut 20 mm nad vozovku sjezdu.

Na sjezdu z hlavní komunikace se zhotoví nová vysouvatelná brána.

### 6.4 Odvodnění

Zpevněná plocha a sjezd jsou odvodněny příčným sklonem do terénu, uličními vpusti a liniovými žlaby. Zemní pláň je odvodněna 3% k trativodu DN 150. Odvodňovací prvky a trativody jsou zapuštěny přímo, nebo pomocí kanalizačních přípojek do kanalizace. Kanalizační přípojky patří objektu „SO 02 Odvodnění zpevněných ploch“. Srážková voda z povrchu vozovky je vyspádováním svedena k odvodňovacím prvkům, nebo ke krajnici vedle kolejíště, kde mezi mezery obrubníky proteče na terén. Všechny šachty (trativodní i kanalizační) budou odpovídat pro dopravní zatížení D400 (nákladní vozy) a budou mít ocelový poklop.

### 6.5 Navazující objekty

Zpevněná plocha a sjezd navazuje na stávající vozovku a na nové oplocení se zídka dle zaměření. Sjezd navazuje na bránu a branku.

## 6.6 Konstrukce vozovky

### **VOZOVKA SKLADBA A:**

#### **ZPEVNĚNÁ VOZOVKA - ZÁMKOVÁ DLAŽBA**

- ZÁMKOVÁ DLAŽBA; 100 mm
- L - LOŽNÍ VRSTVA, DRCENÉ KAMENIVO 4-8 mm, 40mm
- MECH. ZPEV. KAMENIVO; 0/32; 220mm
- ŠTĚRKODRŤ ŠDa; 0/63, 250mm
- Celkem 610 mm
- Edef,2 = min 45 MPa,
- SEPARAČNÍ GEOTEXTÍLIE
- VÝMĚNA PODLOŽÍ 500 mm

### **VOZOVKA SKLADBA B:**

#### **ZPEVNĚNÁ VOZOVKA – ASFALTOBETON, SJEZD**

- (TP 170, D1-N-1, TDZ - III, P-III)
- ACO11+, 40 mm
- SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- ACL16+, 60 mm
- SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- ACP 16+, 50 mm
- INFILTRAČNÍ POSTŘIK 1,0 kg/m<sup>2</sup>
- MZK 170 mm
- ŠDa 250 mm
- Celkem 570 mm
- Edef,2 = min 45 MPa,
- SEPARAČNÍ GEOTEXTÍLIE
- VÝMĚNA PODLOŽÍ 500 mm

### **Zemní pláň:**

Zemní pláň v aktivní zóně pod vozovkou se upraví na požadovanou únosnost Edef,2 = min 45 MPa. Předpokládá se výměna podloží v tl 0,5 m za únosnější materiál tak, aby byla dosáhnuta požadovaná únosnost zemní pláně. Dle výměny zemní pláně je oceněna úprava zemní pláně v rozpočtu. Dle geotechnika bude pro výměnu zemní pláně použita štěrkodrt' o frakci 0/63 mm. Ve výkopu se počítá s odvozem výkopu pro výměnu pláně v tloušťce do 0,5 m pod vozovkou. Výměna podloží se provede jen v případě, že po potřebných výkopových pracích nebude zemní pláň dostatečně únosná. Dle únosnosti bude výměna a případná úprava podloží konzultována s geotechnikem. Na únosné podloží a do trativodních výkopů se položí separační geotextilie v celém rozsahu.

## 7. Inženýrské sítě, chráničky

Z dostupných podkladů se v místě přejezdu nachází:

### **a) stávající inženýrské sítě**

- kabely pro technologii
- vodovod
- kanalizace
- jiné

Před začatím všech stavebních prací budou všechny sítě vypískány a vytyčeny. Projektant neodpovídá, za dodané zákresy inženýrských sítí, je proto důležité, aby zhotovitel si všechny dostupné inženýrské sítě ověřil se všemi správci a důkladně je vytýčil.

**b) nové inženýrské sítě**

- nové kabely pro technologii
- kanalizační přípojky

**c) odvodnění**

- trativody
- liniové žlaby, uliční vpusti.

**d) chráničky**

V stavebním objektu se do rozpočtu přidali položky: ochrana inženýrských sítí, obetonování a chráničky. Odhadované délka chrániček je 200 m. Přidání ochrany stávajících inž. sítí je z důvodu možného narazení při výkopových pracích na stávající kabely.

**8. Geodetické vytýčení stavby**

Vytýčení stavby bude provedeno pomocí vytyčovací bodů. Návrh je proveden na zaměření poskytnuté geodety a na tohle zaměření odpovídají i vytyčovací body. Projektant neodpovídá za poskytnuté zaměření.

**9. Dopravní značení**

Stávající dopravní značka na sjezdu se opětovně osadí dle možnosti.

**10. Postup výstavby**

Zhotovitel může zvolit svůj vlastní postup výstavby zpevněné plochy a sjezdu, který mu bude vyhovovat. Musí se však držet časového plánu a návrhu daného objektu. Časový plán výstavby je řešen v objektu POV.

Návrh postupu práce:

- vytýčení inženýrských sítí
- kácení
- sejmutí ornice kolem zpevněné krajnice
- demolice vozovky zpevněných ploch
- výkopy, ochrana inženýrských sítí
- trativody, šachty,
- zhotovení L zídky
- osazení liniového žlabu a napojení na kanalizaci
- zhotovení sjezdu
- násypy, zhutnění podloží, separační geotextilie
- zhotovení ochranné a podkladní vrstvy vozovky
- osazení silničních obrub, přídlažby
- zhotovení vozovky po jednotlivých vrstvách, zhotovení nezp. krajnic vozovky
- položení ornice a její osetí

**11. Bezpečnost a organizace práce**

Zemní těleso obsahuje podzemní sítě, jejich situování je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoliv práce v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření jejich prostorové polohy - vypískáním a sondami za přítomnosti příslušného správce sítě a jsou předpokladem pro zahájení prací. Projektant nevylučuje případné změny a doporučuje důslednou koordinaci práce při výstavbě.

Zhotovitel rozpracuje předpisy vzhledem pro podmínky dané komunikace se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,

- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

## **12. Související stavební objekty a provozní soubory**

Související SO a PS:

<b>PS 01</b>	Úprava a doplnění DŘT
<b>PS 02</b>	NZEE
<b>SO 01</b>	Zpevněné plochy
<b>SO 02</b>	Odvodnění zpevněných ploch
<b>SO 03</b>	Stavební úpravy
<b>SO 04</b>	Oplocení
<b>SO 05</b>	Úprava rozvodů nn

## **13. Dotknuté normy a literatura**

ČSN 736101 „Projektování silnic a dálnic“

ČSN 736102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“

ČSN 736110 „Projektování místních komunikací“

ČSN 736121 „Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy.“

ČSN 736380 „Železniční přejezdy a přechody“

ČSN 342650 „Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení“.

## **14. Výkopy a zásypy a úprava terénu**

Svah tělesa komunikace je navržen 1:2,5. Výkopy budou prováděné jen v nezbytné potřebě. Násypy a zásypy budou prováděny po tloušťce max. 300 mm, na  $I_d=0,85$ , PS 100%. Ohumusování se provede v tl. 100 mm ornici. Osetí výstavbou narušených ploch se provede hydroosevem. Výměna zemní pláně se provede v tloušťce 0,5 m za štěrkodrt 0/63 mm.

## **15. Geotechnický průzkum a hydrogeologické poměry**

Pro tuto stavbu byl zhotoven geotechnický průzkum a doporučení, pro úpravu zemní pláně, výkopové a zásypové práce. Průzkum byl proveden firmou: AQUA ENVIRO s.r.o., Mgr. Petr Malec.

Pro zpevněné plochy:

„V případě pojízdných ploch a zemní pláně bude předběžně nutné pro dosažení minimálního předepsaného modulu přetvárnosti  $E_{def,2}$  počítat se zlepšením zemin hydraulickými pojivy či výměnou za únosnější materiál. O nutnosti rozhodne hutnící pokus během výstavby – stávající terén je dle tabulkových hodnot schopný zajistit 15-50 Mpa modulu  $E_{def,2}$  v závislosti na počasí a hutnící technologii. Výkopové práce budou probíhat v zeminách, které řadíme dle normy ČSN 73 6133 do I třídy rozpojitelnosti.“

Požadavky geotechnika budou dodrženy zhotovitelem a všechny výkopové a násypové práce budou konzultovány s geotechnikem. Pro rozpočet se počítá s výměnou zemní pláně v tl. 0,5 m.

## **16. Prefabrikovaná opěrná zídka**

Svah ke kolejišti bude zajištěn konstrukcí prefabrikované opěrné zdi. Pro vybudování zdi bude nutné provést výkop na úroveň 440,227 m n.m. Prefabrikované dílce tvaru L budou

kladeny na betonový základ. Základ je navržen 1,2 m široký a 0,55 – 0,43 m vysoký z betonu C25/30. Horní (úložná) hrana základu bude ukloněná v poměru stran 1:10. Základový pas délky 33,2 m bude zhotoven z betonu C25/30 s výztuží při povrchu z kari sítě Ø 8mm s oky 150 x 150 mm (krytí spodní sítě 80 mm, jinak 50mm).

Části prefabrikátu a základový pas, které jsou ve styku se zeminou, budou opatřeny proti stékající vodě a vlhkosti nátěrem, který bude tvořit 1x asfaltově penetrační nátěr (Np) + 2x asfaltový nátěr za horka (Na) s měkkou ochranou pomocí geotextílie (min. 500g/m<sup>2</sup>)

Svah z líce zdi bude proveden jako zpětný hutněný zásyp a v tl. min 0,1 m ohumusován a oset travním semenem. Svah naváže na stávající terén. Sklon svahu tak bude 1:1,5 -1:2,0.

Navrhl Ing. Jiří Bastl.

## **17. Kácení zeleně**

Důvodem pro předpokládané kácení mimolesní zeleně v rámci stavby je výstavba oplocení a vybudování opěrné zdi. Dřeviny budou odstraněny včetně pařezů. Jedná se o malé množství náletových dřevin v tomto rozsahu:

**Tabulka: kácená mimolesní zeleň v k.ú. Tábor**

Číslo dřeviny	Taxon	Obvod kmene [cm]	Průměr kmene [cm]	Výška porostu [m]	Plocha porostu [m2]	Pokryvnost %	Skutečná plocha zeleně [m2]	Parcelní číslo
T1	jasan ztepilý <i>Fraxinus excelsior</i>	31	10	5	/	/	/	5844/50
T2	slivoň <i>Prunus sp.</i> (čtyřkmen)	78 63 63 16	25 20 20 5	10	/	/	/	5844/1
T3	slivoň <i>Prunus sp.</i>	/	/	7	3	100	3	5844/1
T4	javor mléč <i>Acer platanooides</i>	/	/	6	1	100	1	5844/1
T5	slivoň <i>Prunus sp.</i>	/	/	6	1	100	1	5844/1

Vzhledem k tomu, že dřeviny navržené ke kácení nedosahují parametrů stanovených ve vyhlášce 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění, není třeba žádat o stanovisko ke kácení.

Kácení dřevin je vhodné provádět pouze v nezbytně nutné míře v období vegetačního klidu a mimo hnízdní období ptactva, tj. od listopadu do března.

V době přípravy dokumentace byl odstraněn porost keřů v místě budoucího oplocení. Pařezy však byly ponechány na místě. Před stavbou oplocení je třeba tyto pařezy odstranit – rozsah cca 30 m<sup>2</sup>.

Navrhla Ing. Gabriela Růžicková



## 18. Omezení dopravy, staveniště

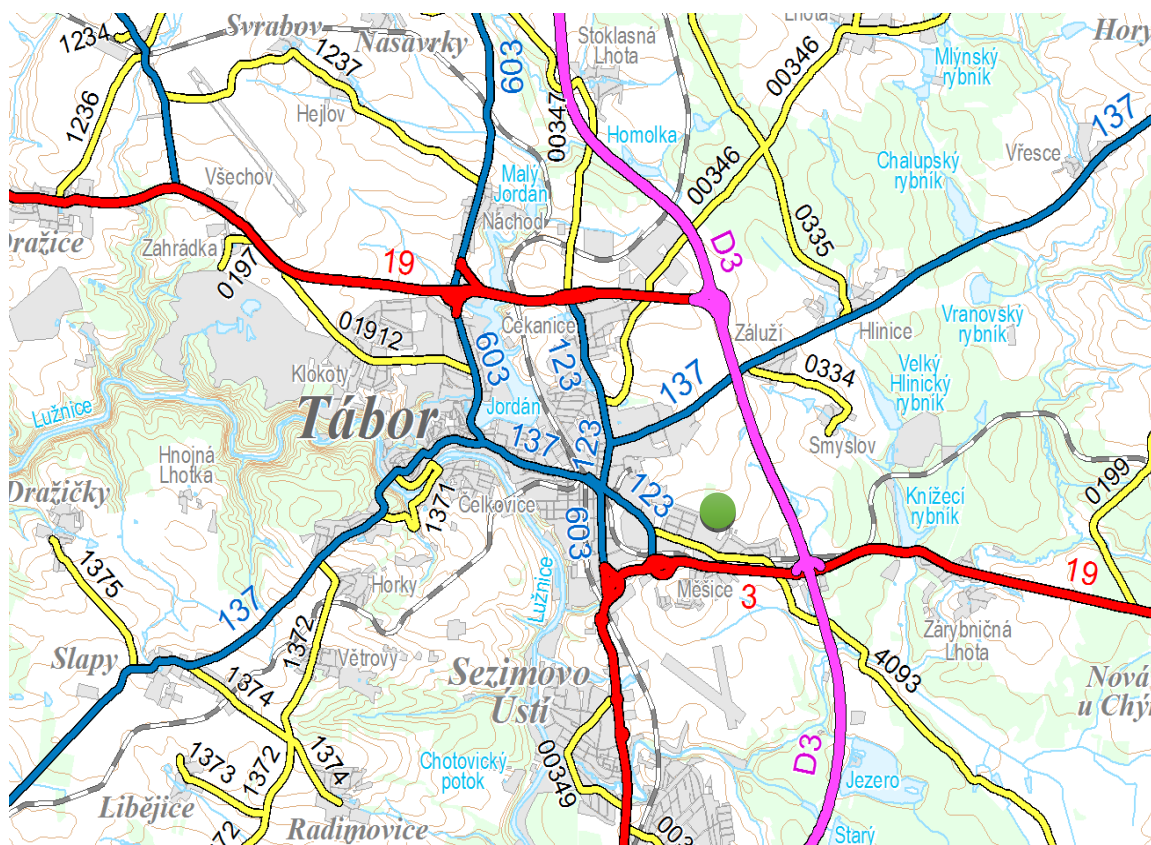
### Objekt POV (nepatří do objektu SO 01 zpevněné plochy):

#### Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Rozhodující část materiálu pro stavbu, bude přepravována na stavbu po silniční síti. Plocha ZS je přístupná silničním motorovým vozidlům, viz celková situace stavby i se zázresem plochy ZS, kde jsou vyznačeny i dopravní trasy silničních vozidel. Pro realizaci stavby se pro referentská osobní vozidla počítá i s použitím stávající uliční sítě města Tábor.

Celá stavba je velmi dobře přístupná pro silniční dopravu. Leží v intravilánu městské zástavby města Tábor. Místo stavby se nachází podél ulice Vodňanského, která se dále po ulici Vožické napojuje na silnice II/123 (Zavadilská/Stránského) a II/137 (Vožická). Po silničních komunikacích budou přepravovány zejména sypké materiály, prefabrikáty, technologické díly a zařízení NZEE a také odpadní materiály.

Výřez ze silniční mapy (zelené kolečko je místo stavby):



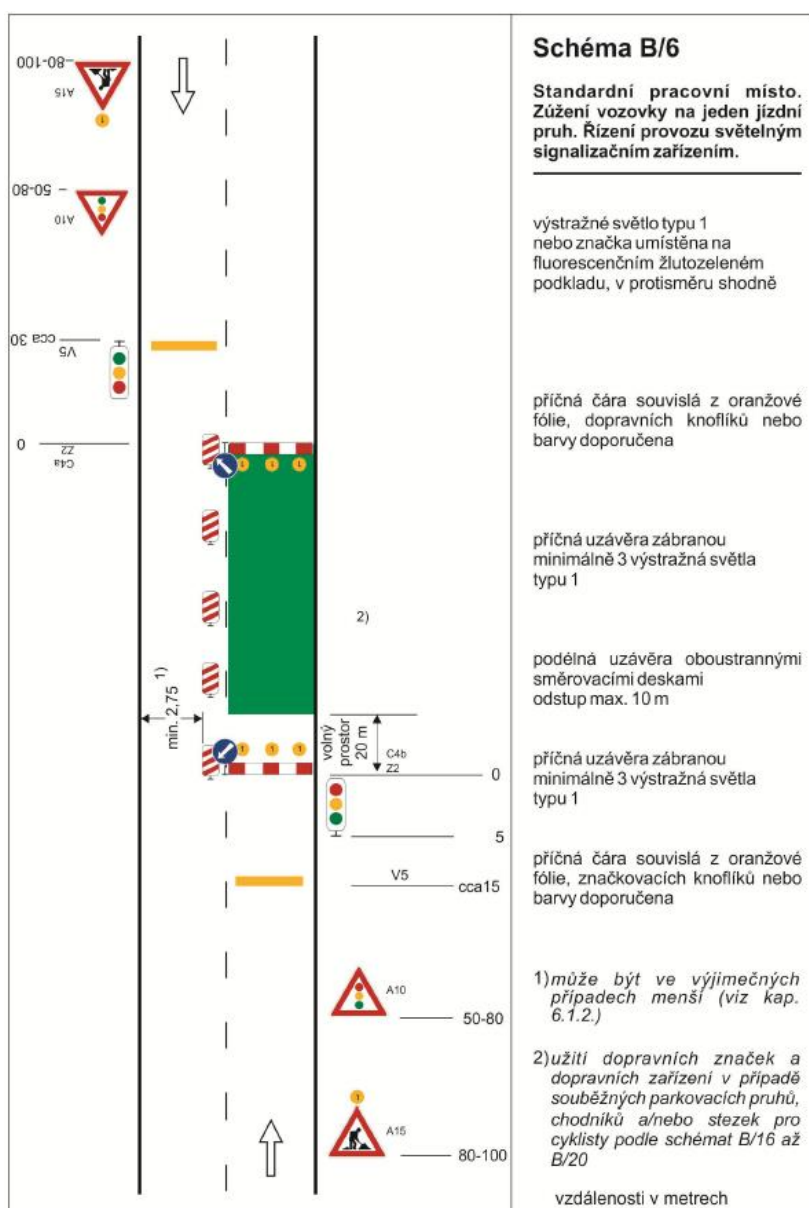
Dopravní značení dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Pro zřízení monolitické opěrné zídky pro oplocení – součástí SO 04 bude nutné omezit provoz na souběžné komunikaci Vodňanského/Vožická.

Betonová zídka stávajícího oplocení bude zdemolována a nahrazena novou železobetonovou konstrukcí pro uchycení nového 3D oplocení a brány. Jedná se o ŽB blok široký 0,4 m, vysoký cca 1,4 m. Z důvodu paralelního vedení silniční komunikace nad ní, bude tato zídka podepřena mikropilotami, které zamezí její deformaci.

Při výstavbě bude nejprve odtěžena část svahu – svislý výkop v poměru stran 5:1. Následně proběhne realizace mikropilot, na kterou naváže uložení výztuže, bednění a betonáž.

Po dobu výstavby, tj. cca 14 dní, bude zřízen kyvadlový provoz řízený semaforem dle TP 66, schéma B/6: Po tuto dobu se zhotoví i napojení sjezdu na hlavní komunikaci.



Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcem komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionálně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

Plocha ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.

### m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Dopravní značení případných dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcem komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionálně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

### Členění stavebních prací

Stavební práce při Rekonstrukci NZEE a kabelových rozvodů nn v ŽST Tábor budou probíhat v průběhu roku 2022. Časový harmonogram stavby se skládá ze tří stavebních postupů.

začátek stavby: 1. 3. 2022  
konec stavby: 31. 12. 2022  
délka výstavby: 10 měsíců

Viz časový harmonogram:

Rekonstrukce NZEE a kabelových rozvodů nn v ŽST Tábor												
etapa	Rozsah výluk + náplň prací	trvání	rok/měsíc									
			r. 2022									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SP0	Zřízení plochy zařízení staveniště, návoz prvního stavebního materiálu, výroba Náhradního zdroje ve výrobním závodě.											
SP1	Hlavní stavební výroba											
SP2	Zkoušení a dokončovací práce											

Na základě požadavku objednatele (Správa železnic 14. 4. 2020) se z hlediska organizace práce zhotovitele na staveništi pro optimalizaci plnění harmonogramu stavby předpokládají tato opatření:

Zimní technologická přestávka se uvažuje v délce jednoho měsíce.

Při realizaci stavby se předpokládá využití denní pracovní doby ve dvousměnném provozu 7 dnů v týdnu, se 14ti hodinovou pracovní dobou.

Vybrané činnosti, budou realizovány v nočních směnách v souladu ustanoveními § 78 odst. 1 písm. J a další) zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, bezpečnostních opatření definovaných v části B.10 BOZP. Tyto noční směny budou projednány s orgány ochrany veřejného zdraví. Organizací prací na staveništi je

třeba zajistit, aby se v nočních výlukách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně).

Následný zkušební provoz slouží k ověření funkce dokončené realizované stavby jako celku. Zkušební provoz bude povolen na základě technickobezpečnostní zkoušky.

Zkušební provoz je navržen 6 měsíců od dokončení stavby.

#### **n) požadavky na výluky veřejné dopravy,**

Požadavky na výluky veřejné dopravy nejsou.

#### **o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.**

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel, nebo dodavatelé, zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na ploše navržené v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá rovněž na této ploše v kancelářských buňkách.

Umístění a rozmístění plochy zařízení staveniště je v optimální blízkosti stavby tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení plochy zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plocha zařízení staveniště je zakreslena v situacích a vyobrazeních zelenou plochou. Tento areál bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního náradí a menší mechanizace. Rovněž tak zde budou buňky jako kancelář a šatna, případně jídelna. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Plocha zařízení staveniště bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

Nebudou zde parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stavebních dvorech dodavatelů, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízení staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

Vjezd pro automobily a vstup pro pěší do oploceného areálu ZS budou samostatné a pro bezpečnost pracovníků ještě odděleny zábradlím.

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel.

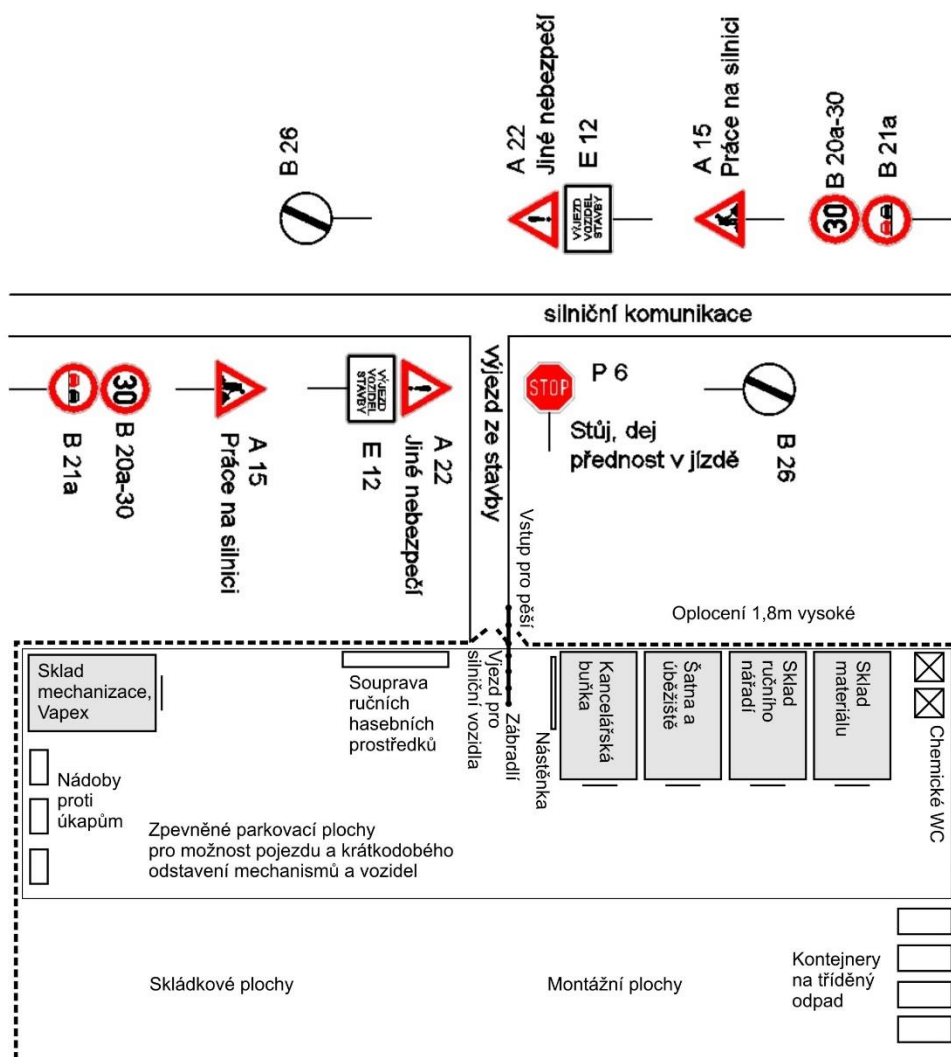
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Rožnově pod Radhoštěm. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započatím prací ve stanici.

Návoz materiálu je uvažován převážně po železnici, vlastní staveništní doprava je pak umožněna v převážné většině případů silniční dopravou.

Plochy narušené stavbou a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovňají, zkyprí a osejí travním semenem.

**Typické schéma rozvržení plochy ZS (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):**



Ocenění dočasného dopravního značení je v objektu „SO 03 Stavební úpravy“.  
Navrhl Ing. Josef Ferenc.

## Vytyčovací body vozovky (systém JTSPK, výšky B.p.v) :

Číslo	y	x	Výška	Poznámka
1	-734543,980	-1119710,220	441,726	441,726 okapová dlažba, budova
2	-734545,003	-1119708,574	441,716	441,716 okapová dlažba, budova
3	-734547,580	-1119704,430	441,692	441,692 okapová dlažba, budova
4	-734549,696	-1119701,026	441,672	441,672 okapová dlažba, budova
5	-734550,398	-1119699,898	441,665	441,665 okapová dlažba, budova
6	-734551,180	-1119698,640	441,665	441,665 okapová dlažba, budova
7	-734553,990	-1119700,390	441,665	441,665 okapová dlažba, budova, schody
8	-734555,971	-1119701,680	441,665	441,665 okapová dlažba, budova, schody
9	-734562,510	-1119705,590	441,665	441,665 okapová dlažba, budova
10	-734561,730	-1119706,910	441,687	441,687 okapová dlažba, budova, stávající šachta
11	-734560,270	-1119709,280	441,676	441,676 okapová dlažba, budova, stávající šachta
12	-734559,581	-1119710,360	441,665	441,665 okapová dlažba, budova
13	-734554,350	-1119718,880	441,665	441,665 okapová dlažba, budova
14	-734548,814	-1119715,481	441,795	441,795 okapová dlažba, budova, stávající rampa
15	-734548,552	-1119715,907	441,785	441,785 okapová dlažba, vozovka, stávající rampa
16	-734546,320	-1119719,552	441,795	441,795 vozovka, stávající rampa
17	-734545,165	-1119721,438	441,795	441,795 vozovka, stávající rampa
18	-734543,480	-1119720,550	441,833	441,833 vozovka, budova, stávající rampa
19	-734542,758	-1119721,744	441,924	441,924 vozovka, budova
20	-734542,171	-1119722,717	441,944	441,944 vozovka, budova
21	-734541,581	-1119723,692	441,963	441,963 vozovka, budova
22	-734540,379	-1119725,681	442,009	442,009 vozovka, budova
23	-734540,170	-1119726,025	442,018	442,018 vozovka, obrubník +150 mm převýšení
24	-734543,535	-1119709,988	441,716	441,716 okapová dlažba, budova, terén
25	-734544,577	-1119708,313	441,706	441,706 okapová dlažba, terén
26	-734547,154	-1119704,168	441,682	441,682 okapová dlažba, terén
27	-734549,270	-1119700,764	441,662	441,662 okapová dlažba, terén
28	-734549,972	-1119699,636	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka, obrubník +150 mm převýšení
29	-734550,757	-1119698,374	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
30	-734551,020	-1119697,951	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
31	-734551,442	-1119698,214	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
32	-734552,726	-1119699,014	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
33	-734554,269	-1119699,974	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
34	-734556,250	-1119701,264	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
35	-734555,859	-1119699,690	441,699	441,699 vozovka, úprava výšky schodů
36	-734562,772	-1119705,164	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
37	-734563,191	-1119705,416	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
38	-734562,751	-1119706,168	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
39	-734562,171	-1119707,158	441,650	441,650 okapová dlažba, vozovka, stávající šachta
40	-734562,840	-1119707,530	441,650	441,650 vozovka, stávající šachta
41	-734562,143	-1119708,669	441,645	441,645 vozovka, stávající šachta
42	-734561,390	-1119709,900	441,640	441,640 vozovka, stávající šachta
43	-734560,709	-1119709,521	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka, stávající šachta



44	-734560,095	-1119710,516	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
45	-734554,514	-1119719,567	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
46	-734554,088	-1119719,306	441,655	441,655 okapová dlažba, vozovka
47	-734543,705	-1119728,196	441,935	441,935 vozovka, obrubník +150 mm převýšení
48	-734545,268	-1119729,154	441,830	441,830 vozovka, obrubník +150 mm převýšení
49	-734546,128	-1119729,683	441,847	441,847 vozovka, obrubník +150 mm převýšení
50	-734547,749	-1119730,678	441,840	441,840 vozovka, obrubník +150 mm převýšení
51	-734548,299	-1119731,016	441,827	441,827 vozovka, obrubník +120 mm převýšení k trati (+150 mm)
52	-734548,546	-1119730,747	441,825	441,825 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
53	-734552,060	-1119726,914	441,825	441,825 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
54	-734554,281	-1119724,491	441,610	441,610 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
55	-734557,290	-1119721,207	441,590	441,590 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
56	-734564,654	-1119711,904	441,562	441,562 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
57	-734566,391	-1119709,710	441,556	441,556 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
58	-734566,651	-1119709,381	441,555	441,555 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
59	-734569,620	-1119706,080	441,390	441,390 vozovka, obrubník +120 mm převýšení
60	-734566,420	-1119703,960	441,350	441,350 vozovka, napojení na stávající stav dle zaměření
61	-734563,920	-1119702,320	441,440	441,440 vozovka, napojení na stávající stav dle zaměření
62	-734564,400	-1119701,410	441,360	441,360 vozovka, napojení na stávající stav dle zaměření
63	-734565,910	-1119698,870	441,240	441,240 vozovka, napojení na stávající stav dle zaměření, stávající žlab
64	-734556,510	-1119692,850	441,291	vozovka, začátek obrubníku, převýšení 20 mm
65	-734555,221	-1119692,059	441,513	441,513 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
66	-734554,226	-1119691,448	441,654	441,654 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
67	-734553,850	-1119691,206	441,728	441,728 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
68	-734553,090	-1119690,707	441,878	441,878 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
69	-734552,113	-1119690,065	442,071	442,071 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
70	-734551,436	-1119689,620	442,204	442,204 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
71	-734551,241	-1119689,492	442,243	442,243 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd, oblouk R=2 m
72	-734550,346	-1119687,975	442,485	442,485 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd, oblouk R=2 m
73	-734550,692	-1119686,686	442,484	442,484 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
74	-734549,530	-1119688,367	442,536	442,536 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
75	-734548,152	-1119690,359	442,602	442,602 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
76	-734546,053	-1119693,392	442,702	442,702 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
77	-734545,261	-1119694,499	442,739	442,739 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
78	-734547,410	-1119693,782	442,475	442,475 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd, oblouk R=2 m
79	-734548,150	-1119693,995	442,323	442,323 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
80	-734547,944	-1119693,936	442,365	vozovka, základ brány, převýšení 20 mm, sjezd
81	-734550,009	-1119694,530	441,941	441,941 vozovka, obrubník 2x160 mm, převýšení 20 mm, sjezd
82	-734550,715	-1119694,733	441,796	441,796 vozovka, obrubník 2x, převýšení 20 mm, sjezd
83	-734551,539	-1119694,970	441,627	441,627 vozovka, obrubník, převýšení 20 mm, sjezd
84	-734551,470	-1119695,210	4741,627	4741,627 vozovka
85	-734550,633	-1119695,021	441,622	441,622 vozovka, obrubník, převýšení 160 mm, sjezd
86	-734550,446	-1119694,968	441,622	441,622 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm

87	-734547,271	-1119696,233	441,572	441,572 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
88	-734546,632	-1119697,040	441,570	441,570 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
89	-734545,510	-1119698,456	441,632	441,632 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
90	-734543,003	-1119701,620	441,771	441,771 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
91	-734539,950	-1119705,472	441,939	441,939 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
92	-734538,272	-1119707,589	442,032	442,032 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
93	-734537,651	-1119708,373	442,067	442,067 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
94	-734536,908	-1119709,311	442,091	442,091 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
95	-734536,451	-1119709,887	442,106	442,106 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
96	-734536,204	-1119710,199	442,114	442,114 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
97	-734534,773	-1119712,530	442,230	442,230 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm, vjezd vrata
98	-734535,398	-1119712,903	442,230	442,230 výška před podlahou, 50 mm skok
99	-734538,120	-1119714,530	442,230	442,230 výška před podlahou, 50 mm skok
100	-734538,335	-1119714,659	442,230	442,230 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm, vjezd vrata
101	-734539,740	-1119712,371	442,168	442,168 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
102	-734539,947	-1119712,034	442,159	442,159 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
103	-734540,255	-1119711,532	442,145	442,145 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
104	-734540,708	-1119710,795	442,130	442,130 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
105	-734541,329	-1119710,011	442,110	442,110 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
106	-734543,298	-1119707,527	442,001	442,001 výška poklopu
107	-734546,059	-1119704,042	441,843	vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
108	-734546,350	-1119703,675	441,832	441,832 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
109	-734548,567	-1119700,878	441,708	441,708 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
110	-734549,689	-1119699,462	441,648	441,648 vozovka, obrubník, převýšení 150 mm
111	-734552,789	-1119696,020	441,604	441,604 vozovka, lom
112	-734562,936	-1119705,852	441,655	441,655 přídlažba, vozovka
113	-734554,110	-1119724,335	441,612	441,612 vozovka, lom
114	-734551,889	-1119726,757	441,830	441,830 vozovka, hrana pro položení garáže
115	-734550,759	-1119727,990	441,830	441,830 vozovka, hrana pro položení garáže
116	-734548,375	-1119730,591	441,830	441,830 vozovka, hrana pro položení garáže
117	-734545,943	-1119728,361	441,830	441,830 vozovka, hrana pro položení garáže
118	-734549,456	-1119724,527	441,830	441,830 vozovka, hrana pro položení garáže
119	-734546,350	-1119723,949	441,840	441,840 vozovka, obrubník, převýšení
120	-734548,301	-1119725,130	441,840	441,840 vozovka, obrubník, převýšení
121	-734547,057	-1119727,028	441,830	441,830 vozovka, obrubník, převýšení
122	-734545,132	-1119725,873	441,880	441,880 vozovka, obrubník, převýšení
123	-734546,398	-1119724,154	441,885	441,885 vrch obrubníku
124	-734548,090	-1119725,178	441,880	441,880 vrch obrubníku
125	-734547,011	-1119726,825	441,930	441,930 vrch obrubníku
126	-734545,341	-1119725,823	441,930	441,930 vrch obrubníku
127	-734544,379	-1119722,739	441,886	441,886 vozovka, lom
128	-734543,201	-1119724,687	441,925	441,925 vozovka, lom
129	-734541,999	-1119726,676	441,971	441,971 vozovka, lom
130	-734543,916	-1119727,853	441,927	441,927 vozovka, lom
131	-734552,893	-1119693,268	441,652	441,652 vozovka, lom



132	-734552,668	-1119693,131	441,699	441,699 vozovka, lom
133	-734550,098	-1119691,553	442,240	442,240 vozovka
134	-734548,659	-1119690,670	442,512	442,512 vozovka
135	-734539,929	-1119708,902	442,074	442,074 vozovka, lom
136	-734539,308	-1119709,685	442,110	442,110 vozovka, lom
137	-734539,090	-1119709,960	442,120	442,120 vozovka, stávající šachta
138	-734538,160	-1119710,080	442,120	442,120 vozovka, stávající šachta
139	-734538,280	-1119711,010	442,120	442,120 vozovka, stávající šachta
140	-734539,210	-1119710,890	442,120	442,120 vozovka, stávající šachta
141	-734538,685	-1119710,485	442,120	442,120 výška stávajícího poklopu
142	-734545,532	-1119729,030	441,830	441,830 liniový žlab, roh, výška poklopu
143	-734545,395	-1119728,946	441,830	441,830 liniový žlab, roh, výška poklopu
144	-734546,704	-1119726,816	441,830	441,830 liniový žlab, roh, výška poklopu
145	-734546,840	-1119726,899	441,830	441,830 liniový žlab, roh, výška poklopu
146	-734546,642	-1119727,069	441,830	441,830 liniový žlab, šachta výtoku, výška poklopu
147	-734548,130	-1119728,535	441,798	441,798 liniový žlab, roh, výška poklopu
148	-734548,012	-1119728,426	441,798	441,798 liniový žlab, roh, výška poklopu
149	-734549,702	-1119726,584	441,798	441,798 liniový žlab, roh, výška poklopu
150	-734549,820	-1119726,692	441,798	441,798 liniový žlab, roh, výška poklopu
151	-734549,592	-1119726,822	441,798	441,798 liniový žlab, šachta výtoku, výška poklopu
152	-734554,273	-1119724,484	441,610	441,610 liniový žlab, roh, výška poklopu
153	-734554,155	-1119724,376	441,610	441,610 liniový žlab, roh, výška poklopu
154	-734555,845	-1119722,533	441,610	441,610 liniový žlab, roh, výška poklopu
155	-734555,962	-1119722,641	441,610	441,610 liniový žlab, roh, výška poklopu
156	-734555,735	-1119722,771	441,610	441,610 liniový žlab, šachta výtoku, výška poklopu
157	-734547,637	-1119731,058	440,580	440,580 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 441,840
158	-734556,941	-1119720,908	440,511	440,511 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 441,600
159	-734568,240	-1119706,500	440,419	440,419 napojení na stávající kanalizační šachtu, dno, poklop 441,436
160	-734538,446	-1119714,034	440,626	440,626 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 442,216
161	-734542,095	-1119708,064	440,592	440,592 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 442,029
162	-734554,454	-1119692,468	440,383	440,383 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 441,571
163	-734565,015	-1119698,952	440,321	440,321 trativodní šachta, dno, DN400, poklop 441,267, napojení na kanalizační přípojku
164	-734547,049	-1119696,949	441,570	441,570 poklop, uliční vpusť, dno výtoku 440,530, dn 150, výtoku do kanalizační přípojky
165	-734556,092	-1119692,898	441,301	441,301 poklop, uliční vpusť, dno výtoku 440,261, dn150, výtoku do kanalizační přípojky
166	-734550.660	-1119695.520	441,629	441,629 nová výška poklopu

Vytyčovací body L-zídky jsou v příloze 5.1 PŮDORYS, L – ZÍDKA, zpracované Ing. Jířím Bastlem.

Stávající inženýrské sítě jsou v příloze 2. SITUACE orientačně zakreslené šedou barvou. Jelikož není jejich přesné zaměření jsou jen orientační podle podkladů správců. V případě, že se narazí při výkopových pracích na inž. síť. v stavbě, tak se počítá s ochranou inženýrských sítí.

V Brně 28.7.2021

Ing. Bangó Radoslav