



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
000	30.11.2022	Dokumentace pro územní řízení k čistopisu	Ing. Marie Peterková

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	PROJEKT servis spol. s r.o.		PROJEKT servis
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Zhotovitel objektu:	DIPONT s.r.o.		dipont
Adresa:	Libouchec č.p. 505, 403 35 Libouchec		
Kontakt:	T: +420 475 201 640 E: dipont@dipont.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Koudelka	Specialista:	Ing. Martin Plšek

Název stavby/akce:	Rekonstrukce žst. Turnov	Označení investora:	S631700077
		Označení zhotovitele:	ZAK-2021-13
Název části:	Mosty, propustky a zdi	Označení části:	D.2.1.4
Název objektu/dílní části:	Železniční propustek v ev. km 103,267	Označení objektu/komplexu:	SO 11-21-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	1 . 001
Název dílní části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Plšek	Ing. Matej Potančok	Formáty:	A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Liberecký	Turnov [771601]	1051	
			Smluvní datum zpracování: 30.11.2022

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 7 0 0 0 7 7	- D U R X	- D 2 1 0 4	- S 0 1 1 2 1 0 1	- X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

OBSAH

1	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
1.1	Údaje o stavbě	3
1.2	Údaje o žadateli	5
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	5
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU	7
3	POPIS STÁVAJÍCÍHO MOSTNÍHO OBJEKTU	9
4	POPIS NAVRHOVANÉHO MOSTNÍHO OBJEKTU	10
4.1	Celková koncepce řešení	10
4.2	Zdůvodnění navrženého řešení	10
4.3	Demolice	10
4.4	Návrhové zatížení železniční dopravou	10
4.5	Prostorové uspořádání konstrukce	10
4.6	Popis konstrukce	11
4.7	Výkopy a zásypy	11
4.8	Ochrana proti zemní vlhkosti	11
4.9	Protikorozní ochrana	11
4.10	Ochrana proti bludným proudům	12
4.11	Zábory	12
5	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	12
5.1	Celková koncepce výstavby	12
5.2	Dopady postupu výstavby na provoz	12
5.3	Přístupy na staveniště	12
5.4	Nakládání s odpady	12
5.5	Zařízení staveniště	13
5.6	Provizorní stavy	13
6	PRŮZKUMY	13
6.1	Provedené průzkumy	13
6.2	Požadavky na doplnění průzkumů	13
7	SPECIFIKACE POUŽITÝCH MATERIÁLŮ	13
8	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE	14
9	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	15
10	PŘÍLOHY	15
11	PŘÍLOHA 1 – FOTODOKUMENTACE	16

1 ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: ZAK-2021-13
ISPROFIN: 551 352 0013
ISPROFOND: 327 321 4901
S-kód: S631700077
Realizace stavby: 10/2024 - 03/2026
Číslo PS/SO: SO 11-21-01

a) Název stavby: Rekonstrukce žst. Turnov

b) Místo stavby: trať Jaroměř – Turnov – Liberec
trať Hradec Králové hl.n. – Turnov

trať Praha – Turnov

Kraj: Liberecký
Okres: Liberec, Semily
Katastrální území: k.ú. Malý Rohozec [628280]
k.ú. Mašov u Turnova [771686]
k.ú. Ohrazenice u Turnova [709336]
k.ú. Přepeře u Turnova [7346863]
k.ú. Turnov [771601]
k.ú. Besedice [667251]
k.ú. Lažany u Sychrova [761672]
k.ú. Hnanice pod Troskami [639982]
k.ú. Karlovice [663328]
k.ú. Příšovice [736309]

Parcelní číslo: viz. Majetkoprávní část (E.5 Geodetická dokumentace)

Číslo tratě: 500 00 Jaroměř – Turnov - Liberec

(Prohlášení o dráze) 491 00 Hradec Králové hl. n. – Turnov

480 00 Praha - Turnov

Číslo tratě: 508 Jaroměř – Turnov - Liberec

(NJŘ / TTP) 511A Hradec Králové hl. n. – Turnov

537 Praha – Turnov

-
- | | |
|------------------------|---|
| Číslo tratě: | 030 Jaroměř – Turnov - Liberec |
| (KJŘ) | 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov |
| | 070 Praha - Turnov |
| Číslo traťového úseku: | 1051 Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně) |
| | 1071 Libuň (mimo) - Turnov (mimo) |
| | 0901 Praha hl.n. (mimo) - Turnov (mimo) (odb. Skály) |
- c) Předmět dokumentace: Rekonstrukce
- d) Širší vztahy:
- | | |
|--------------------------------------|--|
| Kategorie dráhy: | celostátní - Jaroměř – Turnov - Liberec |
| (z. č. 266/1994 Sb.) | regionální - Hradec Králové hl. n. – Turnov |
| | celostátní - Praha – Turnov |
| Kategorie dráhy podle TSI INF: P5/F3 | |
| Součást sítě TENT-T: | NE |
| Traťová třída zatížení: | C3 (20t / 7,2t) |
| Trakční soustava: | Nezávislá |
| Počet traťových kolejí: | 1 |
| Max. traťová rychlost: | |
| <u>Obvod stanice Turnov:</u> | 40 km/hod |
| <u>Přílehlé trať. úseky:</u> | 100 km/hod - 030 Jaroměř – Turnov - Liberec |
| | 60 km/hod - 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov |
| | 100 km/hod - 070 Praha - Turnov |
- e) Stupeň dokumentace Dokumentace pro územní řízení (DUR)

1.2 Údaje o žadateli

a) Investor a objednatel: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
IČO: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

Zastoupen: Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Jiří Záruba

Správce žel. dopravní infras.: Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel projektové dokumentace:

Generální dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**
U Elektry 830/2b
198 00 Praha 9
IČO: 49 82 31 41

Subdodavatelé dokumentace: **STOSMOL, s.r.o.**
U Cukrovaru 509/4
400 07 Ústí nad Labem
IČO: 28 69 50 97

SUDOP Brno, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno
IČO: 44 96 04 17

DIPONT s.r.o.
Libouchec č.p. 505,
403 35 Libouchec
IČO: 286 93 094

NDCON s.r.o.

Zlatnická 10/1582,
Praha 1, PSČ 110 00
IČO: 649 39 511

EMPLA AG spol. s r.o.

Za Škodovkou 305/5, Kukleny,
503 11 Hradec Králové
IČO: 259 96 240

KVINTING spol. s r.o.

Počernická 272/96, Malešice,
108 00 Praha 10
IČO: 41692748

- | | |
|--|---|
| b) <u>Hlavní inženýr projektu:</u> | Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207) |
| c) <u>Zástupce HIPa:</u> | Bc. Michal Munzar |
| d) <u>Specialista části:</u> | Ing. Martin Plšek |
| e) <u>Zodpovědný projektant části:</u> | Ing. Martin Plšek |
| f) <u>Zpracovatel části:</u> | Ing. Matej Potančok |

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU

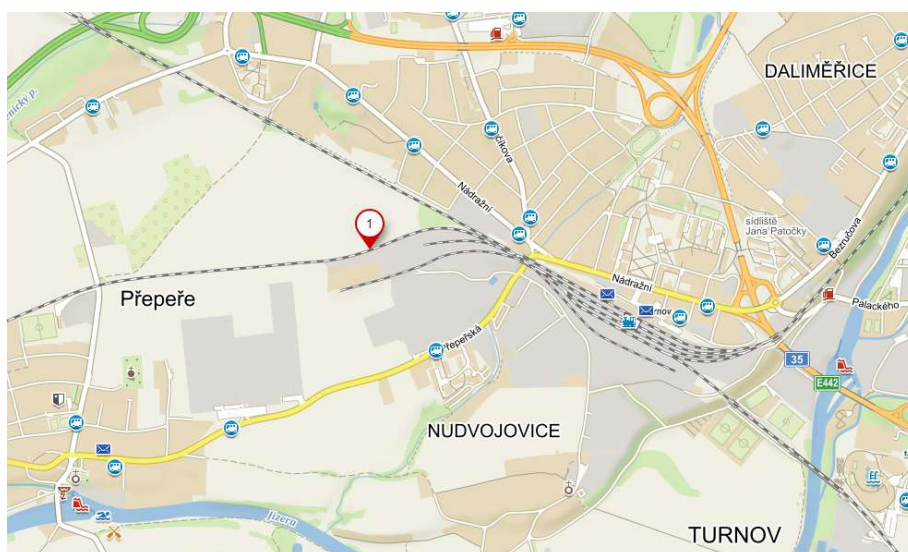
Objekt:	SO 11-21-01 Železniční propustek v ev. km 103,267
Charakter objektu:	Demolice stávajícího propustku
Katastrální území:	Turnov [771601]
Trať:	Trať 070 Praha – Turnov
Traťový úsek:	0901 Praha hl.n. (mimo) - Turnov (mimo) (odb. Skály)
Definiční úsek:	090140 Příšovice – Turnov
Staničení – evidenční:	km 103,267
Staničení – nové:	-
Vlastník Objektu – stávající:	SŽ
Vlastník Objektu – nový:	-
Správce objektu – stávající:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové Správa mostů a tunelů
Správce objektu – nový:	-

Projektant objektu: Ing. Matej Potančok

Odpovědný projektant objektu: Ing. Martin Plšek

Situování stavebního objektu v terénu

Propustek se nachází v extravilánu v blízkosti města Turnov na výjezde ze žst. Turnov směrem do Příšovic. Propustek je umístěn v širé trati.



Vtok do propustku se nachází na pravé straně (pohled ve směru staničení) a výtok je směřován vlevo. Uhel křížení se stávající koleji je 90°.

Účel stavby

V rámci **rekonstrukce žst. Turnov** dojde k úpravě železničního spodku a svršku, mostů a propustků za účelem zkrácení cestovních dob a dosažení vyšší stability provozu díky zkrácení staničních provozních intervalů a případně též zvýšení rychlosti ve zhlaví stanice.

U tohoto stavebního objektu dojde k demolici stávajícího propustku. Se stavbou objektu souvisí stavební objekty a provozní soubory, které jsou zrekapitulovány níže.

Demolovaný propustek se nachází pod kolejí č. 1 a již neslouží k převedení vody pod stávající trať.

Související stavební objekty:

SK 11-00-01 ŽST Turnov, železniční svršek a spodek

Související provozní soubory:

PS 13-01-21 Příšovice – Turnov, definitivní TZZ

PS 11-02-51 ŽST Turnov, úprava DOK, TOK, TK

Inženýrské sítě:

V okolí propustku se nachází stávající inženýrské sítě:

ČD Telematika – sdělovací kabel podzemní

Při demolici propustku nutno zohlednit polohu stávajících sítí a zamezit jich možné poškození.

Údaje o koleji na mostním objektu

Počet kolejí na mostě:	1 (ve stávajícím i novém stavu)
Železniční svršek na mostě:	ve stávajícím stavu – kolejnice S49 a tvaru T + betonové pražce v novém stavu – svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním
Poloha:	širá trať
Směrové poměry – stávající:	přechodnice, převýšení koleje p = 27 mm
Směrové poměry – nové:	přechodnice, převýšení koleje p = 84 mm
Sklonové poměry – stávající:	+3,27 ‰ kolej stoupá směrem do Turnova
Sklonové poměry – nové:	4,235 ‰, kolej stoupá směrem do Turnova
Traťová rychlost – stávající:	60 km/h
Traťová rychlost – nová:	100 km/h V130 = 100 km/h

Traťová třída – stávající:	C3 (20 t / 7,2 t)
Traťová třída – nová:	C3 (20 t / 7,2 t)
Průchodnost:	Z-GC
Trakce – stávající:	trať není elektrifikována
Trakce – nová:	elektrifikace systémem 25 kV AC (pouze výhledově)

3 POPIS STÁVAJÍCÍHO MOSTNÍHO OBJEKTU

Druh nosné konstrukce:	betonová desková
Spodní stavba:	kamenné bloky, plošné založení
Křídla:	nejsou
Ukončení na vtoku:	betonové čelo
Ukončení na výtoku:	betonové čelo
Počet otvorů:	1
Délka přemostění:	0,8 m
Délka mostního objektu:	1,6 m
Rozpětí nosné konstrukce:	1,2 m
Stavební výška:	0,86 m
Výška obrysu kolejového lože:	0,335 m
Volná výška pod objektem:	0,39 m (měřené od naplaveného materiálu)
Světlost propustku (kolmá):	0,8 m
Šířka propustku:	2,78 m
Podélný sklon propustku:	1,00 %
Vzdálenost čel:	4,23 m
Úhel křížení:	90 °
Výška přesypávky:	0 mm
Výška povrchu římsy:	1,085 m (měřené od naplaveného materiálu)
Zábradlí:	není
Rok výstavby:	1929

Stručný popis stávajícího stavu propustku:

Jedná se o propustek s kamennými boky a nosnou betonovou deskovou konstrukcí. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený betonovými kolmými čely a osa propustku je vedena kolmo na osu koleje.

Světlná výška propustku je ve stávajícím stavu 800 mm (naplavený materiál však světlou výšku snížil na 390 mm). Dno je zaneseno naplaveninami a propustek vykazuje značné poškození říms na obou stranách.

Výška kolejového lože ve stávajícím stavu je 335 mm a nevyhovuje tak stávajícím požadavkům na minimální výšku kolejového lože.

4 POPIS NAVRHOVANÉHO MOSTNÍHO OBJEKTU

4.1 Celková koncepce řešení

Propustek je navržen ke zrušení dle ZTP bez náhrady a odvodnění je řešeno v rámci železničního spodku.

4.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Dle vyjádření ČHMÚ z roku 2019 je plocha povodí menší než 0,05 km² a nelze tedy určit N-leté průtoky propustkem. Zároveň bylo prověřeno, že propustek neplní migrační funkci.

4.3 Demolice

Dojde k demolici stávajícího železničního propustku. Tabulka odpadů je uvedena níže.

ODPADY			
Demolice propustku v ev. km. 103,267			
	m ³	kg/m ³	t
Beton z demolice objektu	6,09	2500	15,2
Kamenná suť	6,00	2500	15,0
Výkopy včetně naplaveného materiálu	62,25	2000	124,5

4.4 Návrhové zatížení železniční dopravou

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.5 Prostorové uspořádání konstrukce

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.6 Popis konstrukce

Nosná konstrukce

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

Ukončení propustku na vtoku

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

Ukončení propustku na výtoku

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

Založení

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

Odláždění

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

Letopočet

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.7 Výkopy a zásypy

Výkopy

Nejprve bude provedena demolice stávajícího propustku a s tím spojené výkopové práce, následně bude výkop zasypaný materiálem po vrstvách a zhutněný na $\lambda_d=0,95$.

Výkopy budou provedeny ve sklonu 1:1.

Veškeré výkopové práce budou provedeny na drážním pozemku.

Třída těžitelnosti I dle TKP kapitola 3 Zemní práce.

Zásypy

Zásypy nového propustku budou provedeny po konstrukci železničního spodku (SO 11-11-01) a předpokládá se využití 100 % nakoupeného materiálu – štěrkodrt' fr. 0/32. Vhodnost využití materiálu získaného z výkopů bude přehodnocena při realizaci za účasti geologa stavby a podléhá odsouhlasení TDI.

Zpětný zásyp propustku bude prováděn po vrstvách tl. max. 300 mm.

Kontrolní zkoušky budou provedeny v minimálním rozsahu podle TKP, kap. 3 a 6. Podrobná technologie hutnění bude stanovena podle vybraných rámců tak, aby se vyloučila možnost jejich poškození. Stejně tak musí být použitým rámcům přizpůsobeno hutnění vrstev konstrukce železničního spodku.

4.8 Ochrana proti zemní vlhkosti

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.9 Protikorozní ochrana

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.10 Ochrana proti bludným proudům

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

4.11 Zábory

V rámci výstavby propustku dojde k trvalým záborům na pozemcích:

- není potřeba

Stavba v rámci pozemku 3888/1 ve vlastnictví ČD a.s.

Vlastníci pozemků a přesné výměry jsou převzaty z části I.2 Majetkoprávní část.

V rámci výstavby tohoto objektu nedochází k dočasným záborům.

5 POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

5.1 Celková koncepce výstavby

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně zpracovány v části projektové dokumentace B. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk koleje, omezování rychlosti a předpokládané časové vazby. Podrobnosti viz část B.8 – Zásady organizace výstavby.

Stavební postupy v rámci tohoto stavebního objektu se předpokládají v následujícím pořadí:

- Snesení železničního svršku
- Výkopové a bourací práce
- Zpětný zásyp po úroveň železničního spodku
- Realizace železničního spodku
- Položení nového železničního svršku
- Zprovoznění koleje

Předpokládaná doba demolice propustku je 4 dny.

5.2 Dopady postupu výstavby na provoz

V průběhu výstavby bude přerušen provoz kolejové dopravy na trati Příšovice – Turnov. Přeprava cestujících bude zajištěna náhradní autobusovou dopravou. Z důvodu demolice propustku nebude přerušen provoz na žádné okolní komunikaci. Zrušení propustku bude probíhat v rámci etapy IV dle ZOV, v které bude probíhat rekonstrukce kolejového svršku a spodku SK 11-00-01.

5.3 Přístupy na staveniště

Přístup ke stavbě je zajištěn po drážním tělese.

5.4 Nakládání s odpady

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na příslušné zařízení pro nakládání s odpady. Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány nebo zpětně využívány na stavbě. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a dále vyhláška č. 8/2021 Sb. „Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)“, vyhláška č. 273/2021 Sb. „Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady“, směrnice SŽ SM096 „Směrnice pro nakládání s odpady“.

Podle katalogů odpadu ze stavby je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden ve výkazu výměr a materiálu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o., ve správě OŘ Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice SŽDC č. 42 (Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty).

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů:

Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány a zpětně využívány na stavbě, nebo sekundárně budou odpady v průběhu stavby ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

5.5 Zařízení staveniště

Staveniště bude umístěno na drážním pozemku 3888/1 ve vlastnictví ČD a.s s přístupem z ulice Pacitova.

5.6 Provizorní stavy

V rámci výstavby není navrhováno mostní provizorium.

6 PRŮZKUMY

6.1 Provedené průzkumy

Nejsou

6.2 Požadavky na doplnění průzkumů

Pro další stupeň dokumentace není potřeba doplnění průzkumů

7 SPECIFIKACE POUŽITÝCH MATERIÁLŮ

Neřeší se – propustek navržený ke zrušení

8 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem (ČSN, ČSN EN), předpisů (S), pokynů (SŽ) a obecných předpisů o bezpečnosti při práci, zákonů, vyhlášek a nařízení vlády apod.

V prostředí Správy železnic, s.o. se zejména jedná:

- SŽDC Ob1 díl II **Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt;**
- SŽ Zam1 **Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy;**
- SŽ Bp1 **Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací;**
- SŽ Bp3 **Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace;**
- SŽ R14 **Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic;**
- SŽ PO-12/2020-GR **Pokyn generálního ředitele ve věci zajištění činností v oblasti BOZP v podmínkách státní organizace Správa železnic.**

Zejména je nutné při práci s elektrickým zařízením, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN EN 50110-1 ED. 3 **Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky;**
- ČSN 34 3085 ED. 2 **Elektrická zařízení - Ustanovení pro zacházení s elektrickým zařízením při požárech nebo záplavách;**
- ČSN 33 0050-603 **Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 603: Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy;**
- Zákon č. 250/2021 Sb. **Zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů.**

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí
- manipulaci s břemeny

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy.
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost. Musí být dodržen Zákon č. 309/2006 Sb., Zákon č. 88/2016 Sb. a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- Při zemních pracích musí všichni účastníci výstavby dodržovat Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou č. 173/1995 Sb. Zdvíhací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou č. 100/1995 Sb.
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání.
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě.
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace.
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat.
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných

zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.

- Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka Správy železnic, s.o. nebo České dráhy, a.s.
- Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb.) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu). Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14.

Podrobně řešeno v části dokumentace B.8.4 „Plán BOZP“.

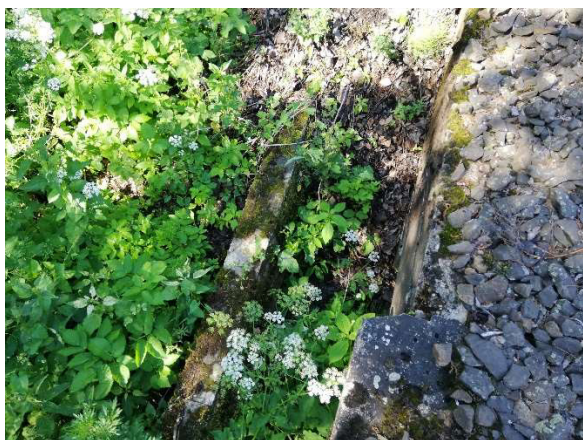
9 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Záměr projektu
- Nákrešný přehled železničního svršku
- Výběr údaje o mostních propustcích od místního správce
- IGP průzkum
- Vstupní porada
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice.
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Plzeňský kraj, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Průzkum inženýrských sítí z roku 2020

10 PŘÍLOHY

1. Fotodokumentace
2. Zápisy z porad

11 PŘÍLOHA 1 – FOTODOKUMENTACE





ZÁZNAM

z profesní porady pro mosty a propustky ke zpracování DUR pro stavbu:

"Rekonstrukce žst. Turnov"

Místo konání: online MS Teams
Datum, čas: 11. 11. 2021, 9:00 hod
Přítomní: viz přiložená listina přítomných

1. Mosty

Železniční most v ev. 124,361

Na jednání bylo sděleno, že zatížitelnost mostu vychází v krajním poli 1,05 a ve středním poli 1,7 LM71.

Byl představen návrh rekonstrukce mostního objektu, který zahrne. Vybudování nových říms na VMP 3,0. Bude zhotoven nový SVI a dále bude provedena reprofilace a sanace betonových povrchů.

Na jednání bylo konstatováno, že i přes zdvih nivelety koleje na mostě až o 110 mm nejde vzhledem ke stávající konfiguraci mostu zajistit normovou tl. kolejového lože v ose mostní konstrukce. Z toho důvodu byla navržena SVI jako bezešvá stříkaná izolace bez ochrany. Minimální tl. kolejového lože k povrchu SVI z bezešvé izolace vychází dle návrhu 270 mm. Na jednání bylo konstatováno všemi zúčastněnými, že tato tloušťka kolejového lože je přípustná a je nutné toto projednat se zástupce O13 Ing. Zemanem kvůli navrženému SVI. Po jednání byl tento případ telefonicky konzultován s Ing. Zemanem a bylo dohodnuto, že bude navržena bezešvá SVI z Methylnetakrylátu se kterou jsou dobré zkušenosti. S tímto návrhem zažádáme o výjimku na O13.

V přechodové oblasti bude navrženo odvodnění do příčného drenážního žebra, které bude vyvedeno na terén a do vsakovací šachty.

Bylo dohodnuto, že na zábradlí v dolní části bude osazena výplň proti odletujícímu šterku.

Železniční most v ev. km 123,463

Na jednání bylo konstatováno, že most v ev. km 123,463 vyhovuje na zatížitelnost.

Na jednání byl představen návrh opravy mostu. Byla prověřena poloha nové koleje na mostě a bylo konstatováno, že půdorysně stávající uspořádání říms vyhovuje pro VMP 3,0 pro celou délku mostu. Vzhledem k tomu, bylo navrženo že na mostě bude proveden pouze nový SVI s tvrdou ochranou.

Vzhledem ke zdvihu koleje bude na mostě dodržena tloušťka kolejového lože dle normy min 350 mm. Tvar kolejového lože na mostě bude upraven tak, aby nebylo nutné navrhovat zvyšování říms na mostě

Bude navržena reprofilace betonových povrchů.

Bude navrženo odvodnění přechodové oblasti pomocí příčného žebra vyvedeného na terén a do vsakovací šachty.

(Zpracoval: Ing. Plšek)



2. Propustky

Železniční propustek v ev. km 103,267

Ve stávajícím stavu se jedná o propustek s kamennými boky a betonovou deskou světlých rozměrů 0,8 x 0,8 m z roku 1929. Propustek je na obou koncích zakončen betonovými čely a jeho celková délka je 5,0 m a šířka 1,2 m. Propustek převádí pouze vodu z přilehlých železničních příkopů a není k němu svedena žádná vodoteč. Dle vyjádření ČHMÚ z roku 2019 je plocha povodí menší než 0,05 km² a nelze tedy určit N-leté průtoky propustkem. Zároveň bylo prověřeno, že propustek neplní migrační funkci.

Z výše zmíněných důvodů je propustek navržen ke zrušení a odvodnění je řešeno v rámci železničního spodku.

(Zpracoval: Ing. Peterková)

3. Přílohy

- Půdorys a řezy stávajícího a nového stavu mostu v ev. km 123,463 – pouze digitálně
- Půdorys a řezy stávajícího a nového stavu mostu v ev. km 124,361 – pouze digitálně
- Půdorys a řezy demolice propustku v ev. km 103,267 – pouze digitálně