

Výškový systém Bpv





Souřadnicový systém S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek	10/2021
02	-	-
03	-	-

Generální projektant: TÝM/SAGASTA - Tanvald - Kořenov



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Vypracoval:  Ing. Jakub Rentka		Zodp. projektant:  Ing. Miroslav Rykl	Kontroloval:  Ing. Jakub Rentka	 TÝM DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ s.r.o. <i>Renaissance of Quality</i>	
Kraj: Liberecký		Traťový úsek/Obec: 1671 Liberec - Harrachov st.hr.			
Investor: Správa železnic, státní organizace; Dlážďená 1003/7; 110 00 Praha 1					
Akce: Oprava trati v úseku Tanvald - Kořenov SO 04-12-01 Zast. Kořenov zastávka, nástupiště					
Obsah dokumentace: TECHNICKÁ ZPRÁVA				Formát: 5xA4 Datum: 11/2021 Účel: DSP+PDPS Č. zakázky: 64020136 Změna: Č. kopie: Měřítko: 1:50	Část dokumentace: E.1.2.2 Č. přílohy: 1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVBA:	Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov
STUPEŇ DOKUMENTACE:	DSP a PDPS
STAVEBNÍ OBJEKT:	SO 04-12-01 Zast. Kořenov zastávka, nástupiště

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
	Údaje o stavbě	3
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	5
2.1	Výchozí podklady	5
2.2	Hlavní související provozní soubory a stavební objekty	5
2.3	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	5
2.4	Odchyłky od platných norem a předpisů	5
3	Účel a rozsah předmětu díla	5
4	Umístění a rozsah stavebního objektu	6
5	Stávající stav	6
6	Nový stav	7
6.1	Související objekty železniční svršku a spodku	7
6.1.1	Železniční svršek	7
6.1.2	Železniční spodek	7
6.2	Navržené technické řešení nástupiště	8
6.2.1	Konstrukce nástupiště	8
6.2.2	Odvodnění nástupiště	9
6.2.3	Ukončení nástupiště	9
6.2.4	Zábradlí	Chyba! Záložka není definována.
6.2.5	Bezpečnostní a orientační pásy	9
6.2.6	Přístupový chodník	9
6.3	Orientační systém	10
6.3.1	Zásady pro orientační systém	10
6.3.2	Prvky orientačního systému	10
6.3.3	Tabule s názvem stanice (T1)	11
6.3.4	Orientační tabule – tabule východu z nástupiště (T2)	11
6.3.5	Zákazové tabule (Z1 a Z2)	11
7	Vytyčení	11
8	Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů	11
9	Návrh postupu provádění prací	11
10	Vliv na životní prostředí	12
	Závěr	12

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Údaje o stavbě

Název stavby:	Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov
Specifikace stavby:	Veřejná drážní stavba liniového charakteru
Stupeň dokumentace:	DSP a PDPS
Dílčí část – objekt (SO/PS):	SO 04-12-01 Zast. Kořenov zastávka, nástupiště
Charakter dílčí části:	Oprava železniční trati
Kraj:	Liberecký
Okres:	Jablonec nad Nisou
Katastrální území:	Šumburk nad Desnou [765031]; Tanvald [765023]; Desná [563552]; Desná I [625574]; Desná III [625591]; Polubný [669750]
Místo stavby:	km 27,533 – km 34,115
Trať dle Prohlášení o dráze:	507 00 Tanvald – Harrachov státní hranice
Traťový úsek TU:	TU 1671 Liberec – Harrachov státní hranice
Trať dle NJŘ:	548Harrachov – Liberec
Kategorie dráhy:	Regionální
Období realizace:	předpoklad – 2023

Údaje o stavebníkovi:

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby: (dle SOD)	TÝM/SAGASTA – Tanvald – Kořenov Moskevská 532/60 101 00 Praha 10
Hlavní projektant stavby:	Ing. Miroslav Rykl ČKAIT – 0400329 Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Odpovědný projektant:
(dílčí části SO/PS)

Tým dopravního inženýrství s.r.o.
Moskevská 532/60
101 00 Praha 10
IČ:24831832, DIČ: CZ 24831832
Odpovědný projektant SO: Ing. Miroslav Rykl
ČKAIT – 0400329
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Ostatní zpracovatelé:
(dílčí části SO/PS)

Tým dopravního inženýrství s.r.o.
Moskevská 532/60
101 00 Praha 10
IČ:24831832, DIČ: CZ 24831832
Zpracovatel SO: Ing. Jakub Rentka

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity následující podklady:

- Zvláštní technické podmínky (25.5.2020)
- Vstupní porada (vč. pochůzky) konaná dne 16.9.2020 na adrese Nádraží 344/1, Liberec
- Záměr projektu neinvestiční akce „Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov“
- Digitální katastrální mapa
- Archivní podklady získané od Státního oblastního archivu v Praze
- Zaměření stávajícího stavu (SŽG)
- Geodetické doměření jednotlivých míst

2.2 Hlavní související provozní soubory a stavební objekty

- SO 04-10-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční svršek
- SO 04-11-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční spodek
- SO 04-36-04 Zast. Kořenov zastávka, přípojka NN – ČEZ
- SO 04-36-05 Zast. Kořenov zastávka, osvětlení
- SO 04-26-03 Zast. Kořenov zastávka, DOK
- SO 04-26-04 Zast. Kořenov zastávka, zapojení DDTS

2.3 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- SN 73 4959 – Nástupiště a nástup. přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vleč-kách;
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách norm. roz-chodu
- ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí.
- ČSN 73 6390/1 Nápis y názvů železničních stanic a zastávek
- TKP staveb českých drah, kapitola 10 – Nástupiště, rampy, zarážedla, účelové komunikace a zpevněné plochy
- Vyhláška 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební technický řád drah, v platném znění.
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

2.4 Odchytky od platných norem a předpisů

Nejsou vyžadovány

3 Účel a rozsah předmětu díla

Trať Tanvald – Kořenov je dle kategorie železničních drah podle zákona č. 266/94 Sb. o drahách drahou regionální, vlastníkem je ČR zastoupena SŽ, státní organizace, provozovatelem dráhy je SŽ, státní organizace. Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať. V předmětném úseku je trať ozubnicová. Jde o jednu z posledních normálněrozchodných ozubnicových železnic v

Evropě a také o nejstrmější železnici v Čechách. V roce 1992 ji Ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku.

Předmětem opravy je komplexní oprava traťového úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo), dopravní D3 Desná a odb. výhybky na vlečku Preciosa Ornela a.s. (zatím v majetku vlečkaře) a zajistit tak bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati (adhezní i ozubnicový provoz). Oprava proběhne v km 27,533–30,590; 30,730–34,115. Dopravní D3 Dolní Polubný není součástí této stavby a bude řešena samostatnou investiční stavbou. Součástí opravných prací bude oprava železničního svršku vč. nové ozubnice na Y pražcích, železničního spodku, sanace skalních zářezů, sanace železničního spodku na přejezdech, oprava odvodnění, nástupišť (zast. Kořenov, dopravní D3 Desná), stezek, osvětlení, osazení EOV a elektromotorických přestavníků na krajních výhybkách v dopravní D3 Desná a s tím spojené zřízení technologického objektu, výpichy pro DDTS, oprava mostů, tunelů, zdí a propustků a oprava přejezdů P5545, P5546, P5547, P5548, P5550 a P5551.

4 Umístění a rozsah stavebního objektu

Zastávka Kořenov je situovaná v traťovém úseku Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo) dál od obce Kořenov. Ve stávajícím stavu se jedná o zastávku s jednou traťovou kolejí s nástupištěm délky 96 m umístěné vlevo tratě.

Stavební objekt je prioritně situován na pozemcích investora a odpovídá rozsahu požadavků investora. Objekt zahrnuje demolici stávajícího nástupiště zastávky a výstavbu nového nástupiště. Součástí objektu je také přístupový chodník k nástupišti až po úroveň navázání chodníku na stávající nebezpečný chodník. Svým charakterem se jedná se o stavbu zahrnující změny již dříve dokončených staveb.

5 Stávající stav

Ve stávajícím stavu se v zastávce nachází vnější krajní nástupiště umístěné vlevo tratě s nástupní hranou z betonových bloků o celkové délce 96 m. Výška nástupní hrany je cca 350 mm nad TK. Přístup je přiveden cca v jedné třetině nástupiště nebezpečnou polní cestou.

Za koncem nástupiště ve směru k portálu je situován stávající odvodňovací betonový žlab, který bude ubourán v části koncové zídky a nástupiště.



6 Nový stav

V rámci stavby bude v místě zastávky, provedena celková rekonstrukce železničního svršku a spodku. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové nástupiště po levé straně koleje, jako vnější jednostranné nástupiště s nástupní hranou 380 mm nat TK délky 60 m. Přístup na nástupiště bude po levé straně směrem od stávajícího nebezpečného chodníku.

6.1 Související objekty železničního svršku a spodku

6.1.1 Železniční svršek

V rámci objektu železničního svršku (SO 04-10-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční svršek) bude stávající železniční svršek v nevyhovujícím stavu nahrazen novým materiálem. Nástupiště v nové poloze se nachází v přechodnici navazujícího a oblouku před nástupištěm 200,3 m a posléze přechází do přímé.

Směrové poměry:

R=200,3 m (nástupiště se nachází v a přechodnici)

V=40km/h; D=20mm; l=75mm; alfas=115,7182; Li=372,539m

n=17,50V; Lk=14,000m; A=53; m=0,041m; T=326,396m; klotoida

n=62,50V; Lk=50,000m; A=100; m=0,520m; T=344,083m; klotoida

Sklonové poměry:

trať v oblasti nástupiště stoupá ve směru staničení sklonem +38,934‰.

Materiál:

V místě nástupiště bude snesen stávající svršek na betonových i dřevěných pražcích a bude nahrazen nový svrškem tvaru:

- kolejnice tvaru 49 E1
- pražce ocelové Y
- pružné svěrky Skl 14
- kolejové lože min tloušťky 350mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm (železniční štěrk)

6.1.2 Železniční spodek

V rámci objektu železničního spodku (SO 04-11-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční spodek) bude provedena sanace a odvodnění žel. spodku v oblasti zastávky. Odvodnění žel. spodku je situováno sklonem 5% ve směru od nástupiště, čímž nedojde ke kolizi odvodňovacích prků s konstrukcí nástupiště.

6.2 Navržené technické řešení nástupiště

Začátek nového nástupiště byl umístěn do km 32,608 600. Celková délka nástupiště bude 60 m. Nástupiště je umístěno vlevo traťové koleje v přímé, přechodnici (k oblouku $D=20\text{m}$) s max. $D=13\text{ mm}$. Vzdálenost nástupní hrany nad spojnici temen TK přilehlé koleje je konstantní 1,65 m. Výška nástupní hrany nad spojnici temen TK přilehlé koleje je 0,380 m. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0 m.

6.2.1 Konstrukce nástupiště

je navrženo jako vnější mimoúrovňové nástupiště typu L bez konzolových desek se zámkovou dlažbou (dle Ž 8.42.201). S ohledem na převýšení přilehlé koleje přecházející z přímé do přechodnice budou použité nástupištní prefabrikáty s nástupištní předsunutou hranou s rozšířenou náslapnou plochou šířky 250 mm výšky 950 mm.

Konstrukční vrstvy uložení nástupištních prefabrikátů:

- vyrovnávací vrstvu cementové malty tl. 10 mm
- podkladní vrstvu betonu C 20/25 XF3 tl. 150 mm
- vyrovnávací vrstvu šterkopísku tl. 50 mm

Jednotlivé bloky prefabrikátů dl. 1,0 m budou spojované pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami. Z důvodu zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátů nástupištní zídky, při provádění hutnění zásypu, bude provedeno ukotvení prefabrikátů s podkladním betonem pomocí prutů betonářské výztuže, a to počtem 1 ks na prefabrikát. Otvory budou zalité zálivkou z cementové malty a vyplněné betonem C 25/30. Pro ochranu všech ploch prefabrikátu typu L, které budou trvale ve styku se zásypem, bude provedena ochrana nátěrovým systémem tvořeným asfaltovým penetračně adhezním nátěrem a 2 x asfaltovými nátěry za horka.

V konstrukci nástupiště budou osazené chráničky kabelových žlabů, pro přeložku sdělovacích kabelů a napájení osvětlení nástupiště, které jsou součástí příslušných SO a PS.

Nástupištní prefabrikát bude zasypán propustným nenamrzavým materiálem hutněným. Základová spára konstrukce nástupišť bude navržena na maximální průměrné sednutí 0,8 mm při LDD dle předpisu S4 a zásyp nástupiště na hodnotu sednutí max. 0,7 mm. Povrchová úprava nástupiště bude tvořena zámkovou dlažbou tl. 60 mm se součinitelem tření $\mu > 0.5$ a ve směru k přední hrany velkoplošní nástupištní deskou se zabudovaným značením bezpečnostního pásu a vodící linie s funkcí varovného pásu. Zámková dlažba i velkoplošní nástupištní desky budou uloženy do vrstvy šterkodrtě.

Pro zamezení vyplavování drobných zrn podkladních vrstev zpevněné plochy a zásypu je nutné provést překrytí styčných spár na rubové straně prefabrikátů typu L natavením asfaltového pásu nebo nalepením plastové fólie. Minimální šířka překrytí spár asfaltovými pásy je 100 mm, minimální šířka překrytí spár plastovou fólií je 300 mm. Horní hrana překrytí spár musí být v úrovni začátku zkosené hrany nástupištního prefabrikátu. Od ložné plochy dlažby nebo asfaltové vrstvy navazujícího krytu nástupiště je překrytí spár provedeno vždy plastovou fólií šířky minimálně 300 mm.

6.2.2 Odvodnění nástupiště

Primárně bude odvodněné nástupiště příčným sklon 2% ve směru ke koleji. Příčný sklon chodníku je navržen 2% ve směru od kolejiště. Detaily odvodnění jsou patrné z výkresových příloh 2.2 – Půdorys.

6.2.3 Ukončení nástupiště

Nástupiště je ukončeno na obou koncích obrubníkem a ve směru ke koleji staveništním prefabrikátem, ubíhajícím šikmo ve směru k úrovni terénu (viz. přílohy 2.5). Staveništní prefabrikát betonu C30/37 XC4+XF3, s kari sítí podél všech stran, bude ve styku se zásypem, ochráněn nátěrovým systémem tvořeným asfaltovým penetračně adhezním nátěrem a 2 x asfaltovými nátěry za horka. Staveništní prefabrikát lze nahradit jiným prefabrikovaným výrobkem splňujícím požadavky SŽ, který bude max. sklonu 1:2.

6.2.4 Bezpečnostní a orientační pásy

Součástí nástupišť jsou i hmatové úpravy (bezpečnostní pásy, vodící linie) pro pohyb nevidomých na nástupišti.

Nástupiště musí být opatřeno slepeckým pruhem (vodící linií) šířky 40 cm ve vzdálenosti 80 cm od okraje. Slepecký pruh bude tvořen rýhováním ve tvaru trapéz. Na vodící linii bude umístěno optické značení š. 150 mm (80 cm od okraje). Hmatové prvky na nástupišti musí být provedené vždy ve shodné barvě s konstrukcí nástupiště.

Odstín žlutého pruhu bude RAL 1003 nebo RAL 1023. Vizuální značení bude provedeno nátěrem nebo nástřikem dle technologického postupu výrobce. Musí být zajištěna odolnost vůči smyku v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb.

Vodící linie varovného pásu a optické značení bude ukončena před obrubníkem viz výkresová část příloha č. 2.2 – půdorys, a to dle Vzorového listu Ž8.7.

6.2.5 Přístupový chodník

Pro přístup na nástupiště bude zřízen přístupový chodník. Přístupový chodník navazuje kolmo k nástupišti v km 23,636, dále pokračuje směrem ke stávající polní nezpevněné cestě. Jeho sklon bude 6,55% (max. 8,33%). Zpevnění stávajícího přístupu se neuvažuje v celém rozsahu, ale pouze v nezbytně nutném navázání na stávající stav. Příčný sklon chodníku bude 2% ve směru od kolejiště.

6.3 Orientační systém

6.3.1 Zásady pro orientační systém

Navržený OS se graficky i rozměrově řídí dle

- TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace, leden 2021

Texty a piktogramy budou až na výjimky provedeny odstínem bílé RAL 9003 na modrém podkladě z odstínu RAL 5003. Na tabulích budou texty provedeny v jednojazyčném provedení, napsané fontem ARIAL s použitím malých a velkých písmen abecedy, není-li stanoveno jinak. Výška textů se na jednotlivých tabulích liší dle pohledové vzdálenosti.

Tabule jsou navrženy jako osvětlené – jejich osvětlení bude zajišťovat osvětlení zastávky. Provedení tabulí bude z hliníkového plechu s polepem retroreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužených hliníkovým rámečkem nebo s dvojitém zahnutím po celém obvodu a ze zadní strany vyztužených „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule budou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče budou použity sloupky FeZn TR 60 x 2,0mm kotvené přes hliníkové patky čtyřmi šrouby M16 zabetonovanými do betonových patek z betonu C16/20. Sloupky budou zazátkované.

Min. podchůzná výška tabulí a piktogramů je 2,50 m zejména v místech pohybu cestujících.

Umístění a upevnění tabulí musí vyhovovat požadavkům bezpečnosti cestujících, bezpečnosti práce a provozu a nesmí zasahovat do průjezdného průřezu.

Patky osazené mimo tělesa nástupiště (za úrovní obrubníku) budou osazené min. 100 mm nad úrovní přilehlého terénu.

6.3.2 Prvky orientačního systému

Podle Vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah v platném znění, §16 Uspořádání dopravních ploch je v odst. 1) uveden požadavek:

V §21 Vybavenost železniční stanice a železniční zastávky je určeno, čím má být stanice vybavena, m.j. orientačními značkami o přístupu k vlakům, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností orientace. Dále s názvem železniční stanice, který se umísťuje před vjezdem do stanice a v prostoru nástupišť.

6.3.3 Tabule s názvem stanice (T1)

Před a za zastávkou budou umístěny tabule s názvem zastávky. Tabule budou osazeny minimálně 3m od osy koleje pootočené, pokud to prostorové podmínky dovolí, pro lepší čitelnost z vlaku pod úhlem 45°. Tabule budou jednostranné osvětlené uchycené na vlastní kci. Jako nosiče budou použity sloupky FeZn TR 60 x 2,0mm kotvené pomocí hliníkových patek čtyřmi šrouby M16 zabetonovanými do betonových patek z betonu C16/20.

Na nástupišti za úrovní obrubníku bude v podélném směru instalována jedna osvětlená tabule s názvem zastávky. Jako nosiče budou použity sloupky FeZn TR 60 x 2,0mm kotvené pomocí hliníkových patek čtyřmi šrouby M16 zabetonovanými do betonových patek z betonu C16/20. Pod tabuli název stanice na nástupiště bude umístěná tabule směru jízdy vlaků (T5)

6.3.4 Orientační tabule – tabule východu z nástupiště (T2)

Na samostatném sloupku bude osazena jedna osvětlená tabule směru jízdy vlaků. Tabule bude uchycena na sloupku pomocí oboustranné objímky, která bude podložena gumou, aby nedocházelo k poškození antikorozi vrstvy sloupků. Jako nosič bude použitý sloupek FeZn TR 60 x 2,0 mm kotvený pomocí hliníkové patek čtyřmi šrouby M16 zabetonovanými do betonových patek z betonu B20 C16/20 v úrovni 0,10 nad horní hranu obrubníku. Pod tabuli bude umístěná zákazová tabule (Z2).

6.3.5 Zákazové tabule (Z1 a Z2)

Na začátku a konci nástupiště bude na sloupku pomocí objímek nebo nerezových stahovacích pásek uchycena tabulka piktogramu „Zákaz vstupu“ – Z2. Tabule bude jednostranná po obvodu vyztužené dvojítm zahnutím.

Tabule „Zákazem kouření“ – Z1 bude také umístěna pod tabuli se směry jízdy vlaků T2.

7 Vytyčení

Výškový systém, užitý v dokumentaci je Balt po vyrovnání (Bpv). Souřadnicový systém je S-JTSK. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0422. V samostatné výkresové části. Výšky v místě navázání přístupového chodníku na stávající stav jsou orientační.

8 Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů

Pro zpracování projektu stavby nebyla navržena žádná výjimečná řešení z ustanovení příslušných norem a předpisů. Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno na výrobních poradách.

9 Návrh postupu provádění prací

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení tras jednotlivých sítí příslušnými správci a tyto protokolárně předat zhotoviteli stavby, případně objektu. Při práci v blízkosti těchto sítí je zapotřebí si vyžádat dozor jejich správců a řídit se jejich pokyny.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvážení sítí ručně.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se z části těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, z části pak v průběhu rekonstrukce.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat.

Provizorní stavy nad rámec realizace samotných stavebních prací v kolejišti a přilehlých prostorách v obvodu staveniště se v zásadě neočekávají.

Ze ZOV nevyplýval požadavek na zřízení provizorního nástupiště. Stavební práce na železničním svršku a spodku budou probíhat v jednom sledu bez mezítap za vyloučení železniční dopravy.

10 Vliv na životní prostředí

Vliv objektu na životní prostředí je podrobně řešen v části projektové dokumentace „Vliv stavby na životní prostředí“.

Řešení z hlediska životního prostředí

Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiál použitý ke stavbě jako nezávadný.

Odpady

Vyzískaný stávající materiál není kontaminovaný.

Závěr

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobců, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Dlažba na nástupišti musí splňovat požadavky dle pokynu SŽDC č.j. 16456/2015-O13, ze dne 4.5.2015 – Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

V Praze, říjen 2021

Ing. Jakub Rentka