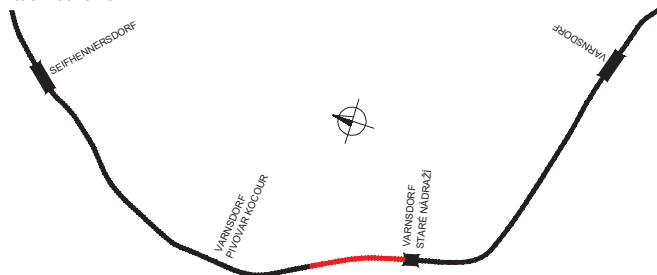


Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	15.6.2023	DEFINITIVNÍ ODEVZDÁNÍ DOKUMENTACE	ING. JAN GREPL

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

Zhotovitel stavby:	DIPONT s.r.o.			
Adresa:	č.p. 505, 403 35 Libouchec			
Kontakt:	T: +420 475 201 724 E: dipont@dipont.cz			
Zhotovitel objektu:	STRABAG Rail a.s.			
Adresa:	Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov			
Kontakt:	tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt@strabag.com			
Hlavní projektant (HIP): Ing. Jan Grepl	Specialista: Ing. Tomáš Chaloupka	Odpovědný projektant: Ing. David Růža	Zpracovatel: Ing. Jiří Jedlička, DiS.	

Název stavby/akce:	Sanace tělesa železničního spodku na trati Varndorf - Seifhennersdorf (DB) v km 12,288-12,7			Označení (S-kód): 632000537
Název části:	Stavební část			Zakázka: D21103
Název objektu:	Železniční svršek -			Označení části: D.2.1.1
Název přílohy:	Technická zpráva			Označení objektu/komplexu: SO 11-10-01
Název dílčí části přílohy:	-			Číslo přílohy: 1. 0.0.1
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Paré:
Ústecký kraj	Varndorf	115204		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	09/2022	A4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
6 3 2 0 0 0 5 3 7 -	-	D U S P	-	D 2 1 0 1	-	S O 1 1 1 0 0 1 X X X
-	-	-	-	-	-	1 - 0 0 1 - 0 0 0

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ZHOTOVITELE

TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf –
Seifhennersdorf (DB) v km 12,288-12,7**

stavební část D.2.1.1 – KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

SO 11-10-01 Železniční svršek

dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1.	Údaje o stavbě	3
2.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
2.1.	Výchozí podklady	4
2.2.	Hlavní související provozní soubory a stavební objekty	5
2.3.	Odchytky od platných norem a předpisů	5
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
3.1.	Stručný popis současného technického stavu	5
3.2.	Navržené technické řešení a jeho zdůvodnění	6
3.2.1.	Směrové řešení	6
3.2.2.	Výškové řešení	7
3.2.3.	Staničení	7
3.2.4.	Železniční svršek	7
3.2.5.	Železniční spodek	8
3.2.6.	Odvodnění	9
3.2.7.	Geodetické podklady a požadavky na zábor pozemků	9
3.3.	Provizorní stav	9
3.4.	Pokyny pro montáž	9
3.5.	Postup výstavby	10
3.6.	Podmínky a nároky na výstavbu	10
4.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	11
5.	SEZNAM PŘÍLOH	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288-12,7
Stavební objekt:	SO 11-10-01 Železniční svršek
Číslo projektu:	S632000537
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)
Charakter stavby:	Rekonstrukce, liniová stavba
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	železniční trať Varnsdorf – Seifhennersdorf
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Obec:	Varnsdorf
Katastrální území:	Varnsdorf
Kraj:	Ústecký, okres Děčín
Objednatel: (Stavebník)	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Správce investice:	Správa železnic, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Zhotovitel dokumentace:	DIPONT, spol. s r.o. Klíšská 1432/18 400 01 Ústí nad Labem IČO:28693094
Zhotovitel SO:	STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29, Střekov 400 03 Ústí nad Labem IČ:25429949

2. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1. Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- Záměr projektu Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288-12,700, DIPONT, spol. s r.o., 09/2021
- Záznamy z jednání a pochůzky
- Mapové podklady a železniční bodové pole SŽG Praha, TÚ 1152 v rozsahu: km 12,300 – 13,000 (Zaměření osy koleje v TÚ 1152 v km 10,411 – 13,706, Gefos a.s., 10/2019 a Zaměření na trati TÚ 1152 v km 12,245 – 12,715, SŽG, 04/2021)
- Vyhotovení projektu PPK na vybraných ve správě OŘ Ústí nad Labem, TÚ 1152 Varnsdorf – Varnsdorf staré nádraží, SUDOP + SAGASTA, 11/2019
- Geotechnický průzkum - RNDr. Jiří Tomášek, 4G Consite s.r.o., Praha, 2021
- Výkazy kategorizovaného materiálu koleje č. 1., 2 a výhybky č. 1
- Místní šetření a fotodokumentace
- Geotechnický průzkum (07/2021, GTS geotechnika s.r.o.)
- Katastrální mapa dotčeného území s výpisem z katastru nemovitostí
- Průzkum stávajících inženýrských sítí (vyjádření správců + průběh)
- Směrnice SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah
- Směrnice SŽDC GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP, v platném znění)
- ČSN 73 6360 - 1 - Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 3050 – Zemní práce
- Drážní předpisy SŽDC S3, S3/2, SŽ S4
- 266/94 Sb. Zákon o drahách
- Ž – Vzorové listy železničního spodku Ž1 – Ž10
- OTP – Obecné technické podmínky pro dodávku výrobků pro železniční svršek
- Ostatní platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy
- Připomínky obdržené v rámci připomínkového řízení

2.2. Hlavní související provozní soubory a stavební objekty

Mezi hlavní související stavební objekty patří zejména objekty železničního spodku, pilotové stěny a propustku. Provozní soubory stavba neobsahuje.

Všechny související stavební objekty jsou zaneseny do koordinační situace stavby (část C.3 této dokumentace).

Související SO jsou uvedeny níže:

- SO 11-11-01 Kolejový spodek
- SO 11-21-01 Propustek v km 12,625
- SO 11-24-01 Pilotová stěna

2.3. Odchytky od platných norem a předpisů

Stavba bude postavena podle všech platných zákonů, vyhlášek, technických norem, předpisů, směrnic, OTP, TKP a vzorových listů.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1. Stručný popis současného technického stavu

Stavba se nachází na železniční trati Liberec–Rybníště/Seifhennersdorf v blízkosti nz. Varnsdorf staré nádraží. Jedná se o regionální neelektrizovanou trať s telefonickým způsobem dorozumívání. Maximální traťová rychlost je 50 km/hod (v řešeném úseku max. 40 km/hod) a traťová třída zatížení je C3.

Ve stavbou dotčeném úseku v km 12,271 - 13,008 se nachází kolejový rošt z kolejnic S49 a T na betonových a dřevěných pražcích s žebrovým tuhým upevněním, kolej je z větší části stykovaná. Stávající kolejnice a betonové pražce jsou v ucházejícím stavu. Dřevěné pražce se v koleji č. 1 nacházejí cca v km 12,455 – 12,571. V km 12,508 je vložena oblouková ručně stavěná výhybka č. 1 (v pasportizaci označena jako č. 7) na dřevěných pražcích. V její odbočné větvi pokračuje manipulační kolej č. 2 o délce cca 203 m, která je ukončena u přejezdu P3483 kolejnicovým zarážedlem.

V km 12,561 se nachází silniční nadjezd. Před silničním nadjezdem se vlevo od koleje nachází stávající odvodňovací žlab z betonových bloků. Kolej je značně zdeformovaná, zejména z důvodu nestabilního podloží a plošného sesuvu svahu v km 12,620 - 12,700. V celém řešeném úseku se nachází nevyhovující pražcové podloží, které je podmáčené a sestává se z nevyhovujících zemin (převážně z jílu). Objevují se zde blátivá místa, která mají za následek pozvolný rozpad GPK.



obr. 1- stávající výhybka č.1, pohled ve směru staničení

3.2. Navržené technické řešení a jeho zdůvodnění

3.2.1. Směrové řešení

V rámci stavebního objektu se uvažuje s úpravou GPK v rozsahu od km 12,271 do km 13,008 (celkem 737 m). Jedná se prakticky o úsek od železničního přejezdu (přechodu) P3483 k přejezdu P3484. Stávající rychlost ve stavbou řešeném úseku je 40 km/hod, avšak návrhová rychlost je 50 km/hod pro případnou možnost zvýšení rychlosti. Výchozím podkladem byl projekt PPK z roku 2019, ze kterého byly převzaty tečky, aby bylo zajištěno jeho propojení s tímto stavebním projektem. Oproti projektu PPK došlo k redukci počtu složených oblouků a lepšímu vystředění koleje pod silničním nadjezdem. Navržené oblouky jsou vzhledem k velikostem poloměrů a malému nedostatku převýšení navrženy bez převýšení. Směrovou úpravou koleje dojde k vyrovnání místních deformací a plynulému napojení do přilehlých úseků koleje. Při návrhu směrového řešení bylo respektováno znění normy ČSN 73 6360-1.

Začátek směrové úpravy koleje je v km 12,271 a konec v km 13,008. Vzhledem navazujícím pevným bodům na začátku úseku (nástupiště, přejezd P3483) a na konci úseku (přejezd P3484) a plynulým napojením do stávajícího stavu se neuvažuje s podbíjením výběhů mimo rozsah stavby.

3.2.2. Výškové řešení

Sklony koleje vycházejí z místních podmínek. Velikost zdvihů, případně poklesů byl ovlivněn snahou úsek optimálně výškově vyrovnat, v oblasti pod silničním nadjezdem nezvyšovat niveletu a plynule se napojit do přilehlých úseků. Dále bylo provedeno tečné napojení do výškového řešení podkladového projektu PPK. Niveleta koleje je uvedena ve výškovém systému Bpv a udává výšku temene hlavy kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pasu. Začátky a konce výškové úpravy jsou shodné s úpravami směrovými. Podrobný průběh výškového řešení je patrný z výkresu podélného profilu koleje.

3.2.3. Staničení

Staničení bylo vztaženo k navazujícímu projektu PPK, do kterého je v km 13,000 napojeno.

3.2.4. Železniční svršek

Vzhledem ke skutečnosti, že v celém řešeném úseku se nachází nevyhovující pražcové podloží, které bude v rámci souvisejícího SO 11-11-01 Kolejový spodek rekonstruováno, bude zapotřebí nejprve snést kolejový rošt v celé délce stavby.

Od začátku úprav v km 12,271 až po konec úprav v km 13,008 dojde v hlavní koleji č. 1 ke snesení stávajícího kolejového roštu z kolejnic S49 a T na betonových a dřevěných pražcích. Součástí koleje je i výhybka č. 1 (S49-1:7,5-190), která je postradatelná a bude též snesena. Výhybka je ve skutečnosti oblouková, vložena v oblouku o poloměru cca 1200 m. Dále dojde v rámci SO železničního svršku k demontáži kusé manipulační koleje č. 2 v celé délce cca 203 m - od km 12,277 (včetně kolejnicového zarážedla) do km 12,480 (KV 1). Manipulační kusá kolej bude vzhledem k postradatelnosti snesena bez náhrady. Na kolej č. 1, 2 a výhybku č. 1 byla v březnu roku 2022 investorem zpracována postradatelnost – výkaz kategorizovaného materiálu.

Dále bude v oblasti sneseného roštu odtěženo stávající kolejové lože v rozsahu nutném pro další výkop pro vrstvy železničního spodku. Odkop pro tyto vrstvy samotné bude již součástí SO 11-11-01 Kolejový spodek. S vytěženým materiálem kolejového lože a roštu bude naloženo ve smyslu zákona o odpadech č.185/2001 Sb. a bude odvezen na řízenou skládku, případně nekontaminovaný může být využit v rámci stavby.

Z hlediska likvidace odpadů a provedené kategorizace se tento vyzískaný materiál se zařadí do skupin:

- použití bez regenerace (zůstane demontovaný u SŽ, OŘ Ústí nad Labem)
- k regeneraci (zůstane demontovaný u SŽ, OŘ Ústí nad Labem)

- šrotový nebo k použití pro jiné účely (SŽ, OŘ Ústí nad Labem)
- odpad (včetně jeho kategorizace ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.)

Po dokončení prací na železničním spodku bude na připravené konstrukční vrstvě zřízeno nové zapuštěné kolejové lože. Na nové kolejové lože bude použito přírodní drcené kamenivo frakce 31,5/63 mm třídy B2.

Zapuštěné kolejové lože bude zřízeno po obou stranách koleje do vzdálenosti min. 3 m od osy koleje (případně k odvodňovacím žlabům). Pro dosypávku do zapuštěného kolejového lože bude použito neztvrdlé přírodní kamenivo frakce 8 mm a vyšší. Vzhledem k tomu, že se podél koleje nepředpokládá pohyb zaměstnanců, od povrchové úpravy stezek bylo na základě připomínkového řízení upuštěno.

V oblasti km 12,271 – 12,455 (184 m) bude do projektované polohy vložen zpět původní kolejový rošt z kolejnic tvaru S49 a T na betonových pražcích PB3 a SB8 s tuhým upevněním. V úseku km 12,455 – 12,480 (bývalý KV 1, 25 m) a v km 12,505 (bývalý ZV1) – 12,571 (66 m) bude provedeno vložení kolejového roštu s využitím kolejnic S49 z původního kolejového roštu a budou zde vyměněny původní dřevěné pražce za pražce betonové, regenerované o délce min. 2,40 m s novým žebrovým upevněním ŽS4. V oblasti snesené výhybky v km 12,480 – km 12,505 (25 m) bude vloženo nové kolejové pole z kolejnic tvaru 49E1 na nových betonových pražcích o min. délce 2,40 m s žebrovým upevněním ŽS4. Rozdělení pražců bude dle stávajícího stavu „c“.

Od km 12,571 do konce úseku km 13,008 (437 m) bude zpět vložen původní kolejový rošt z kolejnic S49 na betonových pražcích PB3 s žebrovým tuhým upevněním. V místech, kde se vkládá zpět původní rošt se uvažuje s jeho využitím v maximální možné míře, pouze budou provedeny lokální ojedinělé výměny jednotlivých prvků (pražce, upevňovací) v nezbytně nutné míře.

Nově vložená kolej bude svařena do bezстыkové koleje. Bezстыková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl XI jedenáctá „Uspořádání stykované a bezстыkové koleje“ a předpisem SŽDC S3/2 „Bezстыková kolej“, který řeší uceleně problematiku BK a stanovuje i podmínky pro zřizování a udržování svařených výhybek a výhybkových konstrukcí. Současně musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, které stanoví služební předpis SŽDC S3/5 „Svářečské práce na železničním svršku“. Při montáži je třeba dodržet předepsanou upínací teplotu (rozděleno pro typy kolejí a typy kolejového lože). Vzhledem k velikosti poloměru nebudou na novém kolejovém roštu osazeny pražcové kotvy, ani nebude provedeno rozšíření a nadvýšení kolejového lože.

Následně bude provedena směrová a výšková úprava koleje do projektované polohy a kolejové lože bude doplněno do předepsaného profilu.

3.2.5. Železniční spodek

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního spodku. Pro dosažení minimálních požadovaných únosností na pláni tělesa železničního spodku $E_{min,PL} = 30\text{MPa}$ bude navržena konstrukční podkladní vrstva ve skladbě:

- konstrukční vrstva: skladba 2) dle S4 čl. 22 ze štěrkodrti frakce 0/32, (ŠD 0/32 kv) dle přílohy 14A S4), tl. 200mm.

- podkladní vrstva: ve skladbě b) dle S4 čl. 28 z drceného kameniva frakce 0/90, (DK 0/90) dle přílohy 15 S4 tl. 300mm

V km 12,500 – 12,575 bude navíc v konstrukci spodku vložena geomembrána.

Zemní plášť a plášť tělesa železničního spodku je navržena v příčném sklonu 5 %. Odvodnění bude zajištěno příkopovými tvárnicemi UCH, UCB a pomocí trativodů.

Veškeré práce na železničním spodku vycházejí z provedeného geotechnického průzkumu a jsou součástí samostatného SO 11-11-01 Kolejový spodek a jsou patrné ze situace a příčných řezů.

3.2.6. Odvodnění

Odvodnění železničního spodku bude zajištěno ukloněnou plání, systémem trativodů, odvodňovacích žlabů a příkopových tvárnic UCH. Veškeré prvky nově budovaného odvodnění jsou součástí samostatného SO 11-11-01 Kolejový spodek a jsou patrné ze situace a příčných řezů.

3.2.7. Geodetické podklady a požadavky na zábor pozemků

Zaměření, resp. doměření stávajícího stavu bylo provedeno firmou Gefos v roce 2019 a střediskem železniční geodézie v roce 2021. Souřadnicový systém je JTSK, výškový systém Bpv. Stavba je připojena na železniční bodové pole (ŽBP). Prostor staveniště se nachází v ochranném pásmu dráhy. Stavba leží na pozemku dráhy. Bývalá výpravní budova s Nádražní restaurací je již v soukromém vlastnictví. Podrobnější informace ke geodetickým podkladům jsou uvedeny v dokladové části dokumentace.

3.3. Provizorní stav

Provizorní stavy nad rámec realizace samotných stavebních prací v kolejišti a přilehlých prostorách v obvodu staveniště se v zásadě neočekávají. Veřejnost musí být informována o konání stavebních prací viditelným označením místa stavebních prací.

3.4. Pokyny pro montáž

Při montáži bude postupováno dle TKP staveb státních drah a budou dodrženy technologické postupy a montážní návody jednotlivých výrobců. Případné speciální požadavky na montáž budou upřesněny po výběru zhotovitele stavby.

3.5. Postup výstavby

Postup a organizace výstavby je zpracován v souhrnné části dokumentace B, část organizace výstavby. Zhotovitel musí provádět práce ve shodě s dokumentací a technologickými postupy prací, které jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP. Jestliže TKP nebo ZTKP požadují na zhotoviteli, aby vypracoval pro určité práce technologický předpis, zpracuje jej na vlastní náklady. Po odsouhlasení objednatelem se stává navržený technologický předpis pro stavbu závazný.

3.6. Podmínky a nároky na výstavbu

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Tato poloha je pouze orientační a 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 vyvěšení sítí ručně.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie 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. Provede 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, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ve stavbě se zřizují nová ochranná pásma inženýrských sítí navržených v technologické části.

Při provádění stavby vznikne určité množství odpadů. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech. Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativnímu ovlivnění životního prostředí.

Stavbou nebudou dotčeny stávající zařízení požární ochrany, přístupové cesty ke stávajícím objektům musí zůstat zachovány. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostorách stavby bude likvidován místně příslušným hasičským sborem.

4. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

5. SEZNAM PŘÍLOH

- D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek
SO 11-10-01 Železniční svršek

Část	Název přílohy	Měřítko
1 0.0.1	Technická zpráva	-
2	Výkresová část	
0.1.1	Situace	1:500
0.2.1	Podélný profil koleje	1:500/50
0.3.1	Vzorové příčné řezy	1:50
0.4.1	Vytyčovací výkres	1:500
3	Výpočty	
	neobsazeno	
4	Výkaz výměr	
0.1.1	Výkaz výměr	

Příloha TZ č. 1: Seznam souřadnic vytyčovaných bodů

Vypracoval: Ing. Jiří Jedlička, DiS.

V Ústí nad Labem: září 2022

Příloha TZ č. 1: Seznam souřadnic vytyčovaných bodů

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
2028	717159,9056	953796,8823	343,647	KP
2027	717141,1888	953832,2321	343,209	KO
2026	717126,5419	953858,7820	342,878	VB
2025	717107,3345	953906,7028	342,314	KO/ZO
2024	717107,3345	953906,7028	342,314	KO/ZO
2023	717095,0606	953937,3253	341,983	VB
2022	717083,9840	953968,4009	341,936	KO/ZO
2021	717083,9840	953968,4009	341,936	KO/ZO
2020	717067,1325	954015,6779	341,999	VB
2019	717060,4380	954043,7372	342,036	ZO
2018	717050,5375	954082,4918	342,085	ZP
2017	717277,6454	953578,4398	345,943	KZO
2016	717272,4945	953587,9962	345,896	LN
2015	717267,3437	953597,5526	345,826	ZZO
2014	717232,9952	953661,2792	345,276	KZO
2013	717225,0480	953676,0236	345,135	LN
2012	717217,1008	953690,7681	344,966	ZZO
2011	717100,1611	953924,9026	342,100	KZO
2010	717093,6377	953942,0089	341,956	LN
2009	717087,2990	953959,1845	341,923	ZZO
2008	717051,4133	954078,9666	342,082	KZO
2007	717047,8988	954093,1159	342,093	LN
2006	717044,3844	954107,2653	342,076	ZZO
2005	717025,5291	954183,1793	341,947	KZO
2004	717023,7940	954190,1652	341,932	LN
2003	717022,0589	954197,1510	341,913	ZZO
2002	717297,6412	953541,3416	346,080	KÚ
2001	717016,8030	954218,3120	341,845	ZÚ