

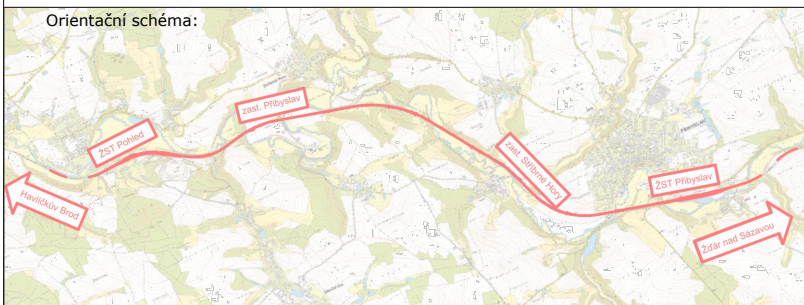


EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	11 / 2021	První dílčí odevzdání	Ing. Emil Špaček
002	03 / 2022	DSP po zapracování připomínek složek Správy železnic, státní organizace	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>SAGASTA s.r.o.</b>		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Hlavní projektant (HIP): Ing. Emil Špaček	Specialista: Ing. Emil Špaček	Odpovědný projektant: Ing. Jan Löffelmann	Zpracovatel: Ing. František Preisler

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav - Pohled</b>		Označení (S-kód): S621500627
Název části:	Provizorní staveništní komunikace		Označení zhotovitele: 120 076
Název objektu:	<b>Zásady organizace výstavby</b>		Označení části: <b>B.8</b>
Název přílohy:	Technická zpráva		Označení objektu/komplexu: -
Název dílčí části přílohy:			Číslo přílohy: <b>9 001</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Paré:
Vysočina	viz. textová část	2031 26 2031 M1 2031 N1	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:
DSP + PDPS	11 / 2021	-	-

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 6 2 7	- X D S P - B 8 X X X	- X	X X X X X X X X X	- X X	- 9 - 0 0 1	- 0 0 2

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Podklady .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení.....</b>	<b>4</b>
2.1	Rozsah a koncepce řešení.....	4
2.2	Stávající stav .....	4
2.3	Navrhovaný stav .....	4
2.3.1	Směrové řešení.....	4
2.3.2	Šířkové uspořádání .....	4
2.3.3	Příčný sklon a klopení .....	4
2.3.4	Výškové řešení.....	4
2.3.5	Konstrukce vozovky.....	4
2.3.6	Zemní těleso .....	5
2.3.7	Odvodnění komunikace.....	5
2.3.8	Dopravní režim provizorních komunikací.....	5
2.3.9	Opravy přístupových komunikací .....	5
<b>3</b>	<b>Související PS a SO .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Organizace výstavby .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Výpočty a posouzení návrhu technického řešení .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Požadavky do další fáze přípravy a realizace .....</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Přehled použitých norem a předpisů .....</b>	<b>6</b>
<b>8</b>	<b>Vliv na životní prostředí .....</b>	<b>6</b>

## 1. Identifikační údaje

<b>Název stavby:</b>	Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled
<b>ISPROFOND:</b>	561 352 0011
<b>Specifikace stavby:</b>	Veřejná dopravní (dražní) stavby liniového charakteru, stavba dráhy
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) a Projektové dokumentace pro provádění stavby (DSPS) ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)
<b>Místo stavby:</b>	Železniční trať Brno hlavní nádraží – Havlíčkův Bod – Kutná Hora hlavní nádraží v úseku Přibyslav (včetně) – Pohled (včetně)
<b>Část dokumentace:</b>	Část dokumentace: B.8 Zásady organizace výstavby
<b>Objekt (SO/PS)</b>	
<b>Charakter dílčí části:</b>	Zásady organizace výstavby
<b>Kraj:</b>	Vysočina
<b>Obec:</b>	Havlíčkův Brod
<b>Katastrální území:</b>	Přibyslav [735698], Poříčí u Přibyslavi [726010], Dobrá [626961], Utín [775649], Stříbrné Hory u Přibyslavi [757705], Dlouhá Ves u Havlíčkova Brodu [626571], Simtany [724653], Pohled [724645]
<b>Místo stavby dílčí části:</b>	
<b>Traťový úsek:</b>	2031 26 Přibyslav – Pohled 2031 M1 ŽST Přibyslav 2031 N1 ŽST Pohled
<b>Definiční úsek:</b>	
<b>Kategorie dráhy:</b>	Celostátní dráha zařazená do evropského železničního systému TEN-T
<b>Období realizace</b>	01/2023 – 12/2025
<b>Stavebník / investor:</b>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO: 70994234
<b>Zástupce investora:</b>	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
<b>Oprávněná osoba ve věcech technických:</b>	Ing. Karel Obzina
<b>Stávající vlastník objektu:</b>	
<b>Nový vlastník objektu:</b>	
<b>Správce objektu:</b>	
<b>Hlavní projektant stavby:</b>	SAGASTA s.r.o.

Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4  
IČO: 04598555

**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb  
(č. 0008279)

**Zástupce:**

**Zpracovatel dílčí části dokumentace:** SAGASTA s.r.o.  
Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4  
IČO: 04598555

**Odpovědný projektant dílčí části:** Ing. Jan Löffelmann  
Číslo evidence AO ČKAIT ID00 0014247

**Ostatní zpracovatelé dílčí části:** Ing. František Preisler

## 1 Podklady

### Smluvní a závazné podklady

- Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav - Pohled“, zpracovatel Eltodo a.s., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4, IČ: 45274517, datum zpracování DÚR 02/2017
- Územní rozhodnutí č.j.: 1482/2018/OVŽP/KU-8 ze dne 18. 6. 2018
- Požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo (OTP,ZTP,VTP)
- Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.,:
- č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
- č. 16/2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s. o.“ v platném znění
- Posuzovací protokol Přípravné dokumentace
- Schvalovací protokol Přípravné dokumentace

### Dokumentace souvisejících staveb

- „V prostoru staveniště a v jeho okolí nejsou dle dostupných podkladů známy připravované další investiční a stavební akce.
- Implementace, požadavky na koordinaci ETCS

### Průzkumy

- Geotechnický průzkum Příbyslav - Pohled, K-GEO s.r.o.
- Doplnkový geotechnický průzkum Příbyslav – Pohled, K-GEO s.r.o., 2021
- Korozní průzkum, EKOS SLUŽBY s.r.o.,
- Dendrologický průzkum, Ecological Consulting a.s.
- Biologický průzkum, Ecological Consulting a.s.
- Hluková studie, Ecological Consulting a.s.

### Geodetické a mapové podklady

- Geodetické a mapové podklady
- Geodetické doměření firmou FOXGEO spol. s r.o., 2021
- Geodetické zaměření stávajícího stavu, poskytnuté SŽG Olomouc

- Katastrální mapa

## 2 Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení

### 2.1 Rozsah a koncepce řešení

Pro zajištění přístupu na trať byly navrženy ve vhodných místech několik provizorních staveništních komunikací.

Součástí této části je i návrh oprav přístupových komunikací po skončení využívání těchto komunikací stavbou.

### 2.2 Stávající stav

Navržené provizorní komunikace jsou navrženy v místech stávajícího lesa či polí. Tyto komunikace navazují na stávající nezpevněné polní a lesní cesty.

Přístupové komunikace jsou vedeny po stávajících zpevněných a nezpevněných komunikacích.

### 2.3 Navrhovaný stav

Všechny navržené provizorní staveništní komunikace budou realizovány jako dočasné komunikace v podobě jednopruhové polní cesty s nezpevněným povrchem:

#### 2.3.1 Směrové řešení

Směrové vedení jednotlivých komunikací byly zvoleny s ohledem na minimalizování nutnosti kácení stávající zeleně a minimalizaci dočasného záboru stavby. Směrové oblouky jsou navrženy kružnicové bez přechodnic.

#### 2.3.2 Šířkové uspořádání

Navržené komunikace odpovídají kategorii P 4,0/20. Základní šířka vozovky je 3,0 m. Po obou stranách vozovky je navržena nezpevněná krajnice šířky 0,5 m. U směrových oblouků menších než  $R = 100$  m je navrženo rozšíření vozovky v oblouku dle ČSN 73 6109 Projektování polních cest. Výhybný nejsou navrženy. V místě napojení na stávající komunikace jsou navrženy zakružovací oblouky o poloměry min. 8,0 m pro průjezd nákladních vozidel.

#### 2.3.3 Příčný sklon a klopení

Základní příčný sklon je jednostranný sklon 3% ve směru odvodnění okolního terénu. Nezpevněná krajnice má též příčný sklon 3%. Maximální hodnota klopení vozovky ve směrovém oblouku je také 3%. Příčný sklon zemní pláně bude minimálně 3% ve směru klopení vozovky.

#### 2.3.4 Výškové řešení

Niveleta všech staveništních komunikací je navrženo min. 350 mm nad úroveň zemní pláně po odstranění ornice/lesní hrabanky. Komunikací s nezpevněným povrchem je možné realizovat v maximálním podélném sklonu 10 %. V případě potřeby většího podélného sklonu, do 15%, je nutné povrch komunikací zpevnit. Minimální možný podélný sklon je 0,5%. Lomy nivelety je nutné zaoblit oblouky o minimálním poloměru  $R = 110$  m.

#### 2.3.5 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovek je navržena dle TP Katalog vozovek polních cest a odpovídá třídě dopravního zatížení TDZ VI:

Komunikace s nestmeleným povrchem

Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	180 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	200 mm
Celkem		380 mm

Komunikace s krytem s dílců

Silniční dílec	CD	150 mm
Štěrkové lože frakce 4/8	L	180 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	200 mm
Celkem		400 mm

Zemní pláň je nutno upravit v jednostranný příčný sklonu min. 3%. Na zemní pláni je požadována minimální únosnosti Edef2 = min. 45 MPa.

Nezpevněné krajnice mají shodnou skladbu jako konstrukce vozovky.

### 2.3.6 Zemní těleso

Před realizací navržených komunikací bude provedeno sejmutí ornice/ lesní hrabanky v požadované tloušťce. Po sejmutí ornice bude rozprostřena separační geotextilie na celou plochu budoucího zemního tělesa komunikací.

Sklon svahu násypu bude minimálně 1:1,5 při výšce do 1 m. Násyp vyšší 1 m bude pak v minimálním sklonu 1:2. Případný zářez bude realizován v minimálním sklonu 1:1. Svahy násypů a zářezů je třeba chránit před erozí.

Po skončení využívání provizorních komunikací stavbou bude zemní tělesa komunikace včetně konstrukce vozovky a separační geotextilie odstraněno. Na místě bude rozprostřena ornice/lesní hrabanka do úrovně původního terénu.

### 2.3.7 Odvodnění komunikace

Odvodnění komunikací bude zajištěno příčným sklonem do okolního terénu. Odvodnění zemní pláň je také zajištěno příčným sklonem.

### 2.3.8 Dopravní režim provizorních komunikací

Vzhledem k charakteru umístění komunikací není možné zajistit dostatečné délky rozhledu. Z tohoto důvodu je nutné zajistit takový dopravní režim, aby docházelo k vyhýbání protijedoucích vozidel mimo toto navržené staveništní komunikace.

### 2.3.9 Opravy přístupových komunikací

Po skončení využívání přístupových komunikací stavby budou v případě potřeby provedeny opravy konstrukce vozovky těchto komunikací. Opravy budou dle TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek. Předpokládají se tyto opravy:

Zpevněné komunikace - opravy krajnic, opravy asfaltových krytů, sjednocení asfaltových krytů, lokální vysprávkování asfaltových vozovek

Nezpevněné komunikace – opravy krajnic, opravy krytů, lokální vysprávkování krytů

### **3 Související PS a SO**

Výstavba staveništních komunikací souvisí se všemi stavebními objekty kolejového svršku a spodku, stavebními objekty a provozní soubory přeložek inženýrských sítí.

### **4 Organizace výstavby**

Organizace výstavby navržených provizorních staveništních komunikací je dána harmonogramem výstavby a schématem stavebních postupů.

### **5 Výpočty a posouzení návrhu technického řešení**

Nebyly provedeny výpočty ani posouzení návrhu technického řešení.

### **6 Požadavky do další fáze přípravy a realizace**

Pro realizaci všech navržených staveništních komunikací je nutný souhlas majitelů jednotlivých pozemků, na kterých budou komunikace umístěny. Také je potřeba zajistit souhlas majitelů a správců s využitím navazujících přístupových komunikací pro účely stavby.

Před započítáním výstavby bude provedena podrobná fotodokumentace přístupových komunikací z důvodů určení rozsahu oprav těchto komunikací.

### **7 Přehled použitých norem a předpisů**

ČSN 73 6109 Projektování polních cest

### **8 Vliv na životní prostředí**

Provizorní staveništní komunikace budou realizovány po sejmutí ornice a lesní hrabanky v předepsané tloušťce. Sejmутá ornice a lesní hrabanka bude odvezena na dočasnou skládku, kde bude uskladněna dle platných předpisů o nakládání s ornici. Pro ochranu půdy je navržena pokládka separační geotextilie po odstranění ornice/lesní hrabanky. Tato separační textilie bude odstraněna spolu s komunikacemi. Po odstranění komunikací bude v místě rozprostřena ornice/lesní hrabanka dle původního stavu.

Vzrostlá zeleň v okolí provizorních komunikací je nutno ochránit a předejít tak jejímu poškození.