
OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	1
2.	ROZSAH ŘEŠENÍ	3
3.	PODKLADY	4
4.	SOUVISEJÍCÍ SO A PS	6
5.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	7
	SO 45-10-01 Geometrická úprava koleje č. 4	7
	5.1. Stávající stav:	7
	5.2. Navrhovaný stav.....	7
	Staničení	8
	Směrové řešení, dosažené rychlosti	8
	Osové vzdálenosti	8
	Výškové řešení	8
	Prostorové uspořádání.....	8
	Konstrukce kolejového roštu	8
	Svaření koleje	8
	Zajištění prostorové polohy koleje.....	8
	Kolejové lože.....	8
6.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	9
7.	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	9
8.	VÝJIMKY	9
9.	GEODETICKÉ VYTYČENÍ	9
	9.1. Vytyčovací síť.....	9
10.	PŘÍLOHY	9

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n.	
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)	
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 45-10-01 Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n., Geometrická úprava koleje č. 4	
Charakteristika stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy	
Katastrální území:	Čejetice u Mladé Boleslavi [696641], obec Mladá Boleslav [535419]	
Místo stavby:	Železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží	
Trať podle Prohlášení o dráze:	480 00	Skály odbočka – Turnov
	444 00	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	484 00	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	485 00	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Traťový úsek TU:	0901	
Definiční úsek DU:	O1	
Kategorie dráhy:	celostátní	Skály odbočka – Turnov
	regionální	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	celostátní	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	celostátní	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Kategorie trati dle TSI	P5/F3	Skály odbočka – Turnov
	P6/F4	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	P5/F2	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	P6/F2	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Období realizace:	předpokládaný termín 02/2025 - 02/2027	

Údaje o stavebníkovi:

Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234 DIČ: CZ70994234 Zapsána v obchodním rejstříku vedené Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384
Zástupce objednatele:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Zhotovitel dokumentace:	AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 IČO: 45306605 DIČ: CZ45306605 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová značka C 8073
-------------------------	---

Hlavní projektant stavby:

Ing. Zdeňka Radilová
tel. +420 775 892 944
e-mail: zdenka.radilova@afry.com

**Odpovědný projektant
dílní částí (SO/PS):**

Ing. Radovan Komínek
tel. +420 775 429 482
e-mail: radovan.kominek@afry.com

**Ostatní zpracovatelé
dílní částí (SO/PS):**

Ing. Ondřej Halfar
tel.: +420 704 609 861
e-mail: ondrej.halfar@afry.com

Údaje o nabyvateli PS/SO:**Vlastník/správce:**

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234
DIČ: CZ70994234
Zapsána v obchodním rejstříku vedené Městským soudem v Praze,
spisová značka A 48384

2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Předmětem řešení objektů kolejového svršku v ŽST Mladá Boleslav hl. n. je obecně zajištění předpokladů pro dosažení cílů této stavby, mezi které patří zejména:

- vybudování vnějšího nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u koleje č. 4 s přímou vazbou na VB, navazující plochy a přednádražní prostor
- dosažení průjezdného průřezu Z-GC.

Předmětem řešení objektu železničního svršku je obecně rekonstrukce stávajícího svršku, úprava geometrické polohy kolejí za účelem zlepšení geometrických parametrů koleje.

Rozsahy prací vychází ze zadání dokumentace a dále byly projednány a upřesněny s objednatelům v rámci pracovních porad. Zápisy z profesních porad jsou obsaženy v dokladové části.

Veškeré staničení v dokumentaci je vztaženo ke stávajícímu stavebnímu staničení, pokud není uvedeno jinak.

U stávajících objektů umělých staveb se uvádí též evidenční staničení.

Veškeré polohové určení v popisu vlevo a vpravo, před a za, začátek a konec se rozlišuje při pohledu dle orientace výkresů.

ŽST Mladá Boleslav hl. n. je součástí těchto tratí:

- Mezilehlá stanice na trati odbočka Skály – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující pod číslem 070, v tabulkách traťových poměrů číslem 537-, definiční úsek O1 ŽST Mladá Boleslav hl. n. Trať je součástí drah celostátní, jednokolejné neelektrizované. Dovolená traťová třída je C2. Podle prohlášení o dráze je úsek uveden pod číslem 480 00. Podle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii je trať zařazena do kategorie P5 pro osobní dopravu a F3 pro nákladní dopravu. Maximální rychlost na této trati je 85 až 100 km/h.
- Výchozí/Koncová stanice na trati Mělník – Mladá Boleslav hl. n. Tato trať je v jízdním řádu rozdělena na dva úseky. 076 Mělník – Mšeno a 064 Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. V tabulkách traťových poměrů je pod číslem 542B, definiční úsek O1 ŽST Mladá Boleslav hl. n. Trať je součástí drah regionálních, jednokolejné neelektrizované. Dovolená traťová třída je C3. Podle prohlášení o dráze je úsek uveden pod číslem 444 00. Podle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii je trať zařazena do kategorie P6 pro osobní dopravu a F4 pro nákladní dopravu. Maximální rychlost na této trati je 45 až 50 km/h.
- Výchozí/Koncová stanice na trati Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. Tato trať je v jízdním řádu označena pro cestující pod číslem 071, v tabulkách traťových poměrů číslem 541A, definiční úsek O1 ŽST Mladá Boleslav hl. n. Trať je součástí drah celostátní, jednokolejné neelektrifikované. Dovolená traťová třída je C3. Podle prohlášení o dráze je úsek uveden pod číslem 484 00. Podle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii je trať zařazena do kategorie P5 pro osobní dopravu a F2 pro nákladní dopravu. Maximální rychlost na této trati je 85 až 100 km/h Nymburk – Vých. Bezděčín 75 až 80 km/h Vých. Bezděčín – Mladá Boleslav
- Výchozí/Koncová stanice Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. Tato trať je v jízdním řádu označena pro cestující pod číslem 064, v tabulkách traťových poměrů číslem 541A, definitivní úsek O1 ŽST Mladá Boleslav hl. n. Trať je součástí drah celostátní, jednokolejné neelektrifikované. Dovolená traťová třída je C2. Podle prohlášení o dráze je úsek uveden pod číslem 485 00. Podle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii je trať zařazena do kategorie P6 pro osobní dopravu a F2 pro nákladní dopravu. Maximální rychlost na této trati je 55 až 60 km/h.

3. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- Záměr projektu „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n., zpracovatel SAGASTA, s.r.o.

Rozhodující právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD - tvary, rozměry a umístění
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- SŽDC S4 Železniční spodek
- SŽDC (ČD) M21 Předpis pro staničení železničních tratí
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- MP SŽDC Návrh ukončení kusých kolejí
- vzorové listy železničního svršku
- služební rukověti
- vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah

- příslušné OTP
- směrnice GŘ SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému
- směrnice GŘ SŽDC č. 28/2005 – Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky
- směrnice GŘ SŽDC č. 16/2013 - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí
- směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních
- směrnice SŽDC č. 77 – Technické specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC60 a S49 2. generace
- Směrnice SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy

Ostatní dokumentace a podklady

- geodetické zaměření ŽST Mladá Boleslav hl. n.
- místní šetření a rekognoskace terénu
- fotodokumentace
- výrobní porady
- katalogy výrobců

Archivní dokumentace

- neobsazeno

Dokumentace souvisejících staveb

- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav 1.stavba (10/2015 – 05/2017 – stavba ukončena)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav 2.stavba (06/2018 – 05/2020 – zkušební provoz)
- Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně) (06/2025 – 12/2028 – příprava)

Průzkumy

- Inženýrskogeologický, hydrogeologický a radonový průzkum pro akci „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav hl. n.“ Mgr. Pňovský, Geodrilling s.r.o., 09/2021

Geodetické a mapové podklady

- geodetické zaměření stávajícího stavu, SŽG Praha
- katastrální mapa digitalizovaná
- ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

4. SOUVISEJÍCÍ SO A PS

D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 45-02-11 Místní kabelizace

D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 45-02-21 Rozhlasové zařízení

D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací zařízení

PS 45-02-41 Elektrická požární a zabezpečovací zařízení

D.1.2.7 Informační systém pro cestující

PS 45-02-71 Informační systém pro cestující

D.1.2.9 Jiná sdělovací zařízení

PS 45-02-91 Kamerový systém

D.1.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

PS 45-07-01 Přeložka přípojky NN

D.2.1.2 Nástupiště

SO 45-12-01 Dočasné vnější nástupiště

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty – inženýrské sítě a hydrotechnické objekty

SO 45-30-01 SLB připojení – CETIN

SO 45-30-02 Veřejné osvětlení

D.2.1.6 Potrubní vedení – voda, plyn, kanalizace

SO 45-31-01 Venkovní splašková kanalizace, dešťová kanalizace a likvidace dešťových vod

SO 45-32-01 Venkovní vodovod

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 45-50-01 Pozemní komunikace a zpevněné plochy

SO 45-59-01 Dopravně inženýrská opatření

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 45-71-01 Výpravní budova ŽST Mladá Boleslav hl. n.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 45-77-01 Orientační systém

D.2.2.5 Demolice

SO 45-78-01 Demolice výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav hl. n.

SO 45-78-02 Demolice objektu šaten

D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

SO 45-79-01 Mobiliář

D.2.4.1 Příprava území, kácení, úprava vodotečí, rekultivace, ostatní vegetační úprava

SO 45-92-01 Kácení

SO 45-95-01 Sadové úpravy

5. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Hlavním cílem této stavby je realizace dlouhodobě provizorního vnějšího nástupiště před nově postavenou výpravní budovou a s tím spojenou úpravu GPK koleje č. 4.

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n. V této souvislosti bude vytvořeno nové dočasné vnější nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK. Aby bylo možno takovýto typ nástupiště provést, je potřeba upravit směrově a výškově stávající kolej č. 4.

Součástí této stavby bude také výstavba přístupového chodníku.

Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i několika úrovnových přechodů pro cestující.

SO 45-10-01 Geometrická úprava koleje č. 4

V daném SO kolejového svršku je řešena rekonstrukce koleje č. 4 s těmito cíli:

- Vybudování dlouhodobě provizorního vnějšího nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u koleje č. 4 s přímou vazbou VB a přednádražní prostor.
- Obnovení veřejných a služebních úrovnových přechodů přes kolej č. 4 před VB.

Geometrická úprava koleje č. 4 se navrhuje od km 72,270 189, kde začíná směrová a výšková úprava koleje č. 4.

Konec objektu je v km 72,465 000, kde končí směrová a výšková úprava koleje č. 4.

Stávající první výhybka v koleji č. 4 je výh. č. 16 ve staničení km 72,122 a poslední výhybka č. 26 ve staničení km 72,465.

5.1. Stávající stav:

Ve stanici se nachází celkem 8 jednostranných nástupišť, které jsou popsány v objektu SO 45-12-01 – Dočasné vnější nástupiště.

Před výpravní budovou se nacházejí 3 úrovnové přechody pro cestující k jednotlivým nástupišťům.

Směrově je stávající kolej č. 4 situována mezi výhybkami č. 16 a č. 21. Kolej je převážně v přímé s rozličným výškovým profilem vlivem let provozu.

Materiál kolejového svršku je různého tvaru a staří. V koleji č. 4 je to konkrétně betonový pražec SB6 a kolejnice S49 v kombinaci s pražci dřevěnými. Na základě místního šetření a rekognoskace zájmového území byla mimo jiné zjištěna špatná držebnost upevňovadel na vyhnílych dřevěných pražcích a rezivělé upevnění.

Obě výhybky koleje č. 4 jsou poměrové ve svršku S49 na dřevěných pražcích.

Kolej č. 4 je svařena částečně a částečně stykována.

Kolejové lože je převážně znečištěné a lokálně porostlé vegetací. Svrchní vrstvy byly v obnovované části kolejiště v rámci místního šetření charakterizovány jako štěrk.

Z hlediska kontaminace kolejového lože se doporučuje provést jeho úpravu spočívající v roztřídění štěrkového lože na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci a s frakcemi dále nakládat samostatně. Hrubozrnnou frakci lze využívat bez omezení. Jemnozrnnou frakci štěrkového lože lze ukládat na skládky skupiny S – ostatní odpad.

Vzhledem ke stáří kolejového roštu a jeho opotřebení a stavu kolejového lože je nutná jeho rekonstrukce.

Využití stávajícího kolejového roštu bylo dle místního šetření charakterizováno jako nepoužitelné.

V rámci úprav GPK je navrženo rozebrání kolejového roštu pouze v rozsahu úprav do součástí dle potřeby následného využití. Kolejový rošt vně krajních výhybek č. 16 a č. 21 je z kolejnic S49 na pražcích SB6/dřevo zhodnocený na základě místního šetření jako dále nepoužitelný a bude tedy rozebrán do součástí a odvezen na příslušné skládky.

Stávající kolejové lože bude odtěženo v navrženém rozsahu. Pláň tělesa železničního spodku bude zhutněna.

5.2. Navrhovaný stav

Objekt řeší úpravu GPK v koleji č. 4.

Součástí objektu je demontáž stávajícího kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Z již zmíněné pochůzky a místního šetření se předpokládá, že materiál koleje není způsobilý v prostoru

navrhovaných úprav pro potřebné práce, a navíc bude nutno zajistit únosnost pláň tělesa železničního spodku.

Staničení

Nové staničení je napojeno na začátku úprav na stávající staničení v km 72,270 189.

Na toto staničení navazuje plynule staničení v celém rozsahu úprav.

Směrové řešení, dosažené rychlosti

Pro návrh nového uspořádání stanice byly rozhodující zejména tyto požadavky:

- Vnější nástupiště před VB situovat u koleje č. 4.
- Směrově kolej vyřešit tak, aby byla v souladu se stávajícími nástupišti a kolejemi.
- Vybudovat služební úrovnový přechod
- Rychlost v koleji č. 4 zůstane stávající

Osové vzdálenosti

V novém návrhu koleje č. 4 byla upraveny osově vzdálenost tak, aby hrana nástupiště byla ve vzdálenosti 1 670 mm od osy koleje.

Mezi kolejí č. 2 a 4 se navrhuje stávající osová vzdálenost 4 700 mm.

Z vyhlášky 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah, konkrétně §11 Prostorové uspořádání, bod (2)2. je stanoveno při rekonstrukci kolejí železničních stanic dodržet minimální osovou vzdálenost kolejí 4 750 mm. Jelikož se jedná o dočasný stav, lze od této podmínky ustoupit a zachovat stávající osově vzdálenosti mezi kolejí č. 2 a č. 4.

Výškové řešení

Limitem pro návrh výškového řešení v prostoru stanice byly zejména tyto požadavky:

- Výškové navázání v místě koleje č.4 a výhybky č. 21, aby nemuselo dojít k větší zásahům do uspořádání stanice
- Navázání vnějšího nástupiště na úroveň podlahy ve výpravní budově tak, aby plocha nástupiště byla 20 mm pod úrovní 0,000 (209,200 - úroveň podlahy ve VB)
- Zachovat stávající užitnou délku koleje

Prostorové uspořádání

Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat následujícím parametrům:

- prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC-GC, tj. dle ČSN 73 6320 základní průřez Z-GC

Konstrukce kolejového roštu

Kolejový rošt se v celém rozsahu prací navrhuje nový. Navrhují se kolejnice tvaru 49E1 na betonových pražcích s tuhým upevněním v rozdělení „c“.

Je navrženo broušení koleje v délce 195 m. Broušení bude provedeno v souladu s předpisem SŽDC S3/1 a TKP státních drah.

Svaření koleje

Kolejnice budou v celém rozsahu úprav svařeny do bezстыkové koleje dle předpisu SŽDC S3/2.

V rozsahu úprav se navrhuje použít technologii svařování stykově s odtavením.

Zajištění prostorové polohy koleje

Prostorová poloha koleje je určena zaměřením podrobných bodů koleje stanovených v příloze Vytyčovací výkres, který je součástí této dokumentace. Použitý souřadnicový systém bude S-JTSK a výškový systém Bpv. Pro vytyčení bude použita platná a ověřená vytyčovací síť stavby. Přesnost vytyčení bude dle ČSN 73 0420-1 A ČSN 73 0420-2

Kolejové lože

Kolejové lože bude v celém rozsahu úprav zapuštěné.

Kolejové lože bude min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce pro kolej č. 4, kdy budou použity betonové pražce SB8.

Kolejové lože se navrhuje z nového materiálu. Bude použito nové kamenivo frakce 32/63 případně 31,5/63, které je v souladu s předpisem SŽDC S3/1 a TKP státních drah a projektovou dokumentací. Kamenivo musí splňovat technické požadavky na nové kamenivo pro kolejové lože.

V rozsahu zapuštěného kolejového lože budou všude zřízeny povrchové úpravy stezek. V místech sbíhajících se kolejí u výhybek bude provedena stezka do místa její min. šířky 0,40 m příp. k námezníku. Na povrchovou úpravu stezek bude použito kamenivo 4/16 mm.

Zásyp stezek bude z přírodního nezávládnutelného kameniva frakce 8 a vyšší. Zásyp z tohoto materiálu se uvažuje mezi kolejí č. 4 a VB (před a za nástupištěm) a mezi kolejí č. 4 a 2.

Část kolejového lože se zřetelným znečištěním ropnými látkami z výhybek je navrženo přednostně odtěžit před zahájením odtěžování kolejového lože a uložit na skládce jako nebezpečný odpad bez dalších úprav.

Po výkopu kolejového lože bude pláň tělesa železničního spodku přehutněna na požadovanou únosnost $E_{min,PL}=40$ MPa

6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně rozpracovány v části projektové dokumentace B - Organizace výstavby a Dopravní technologie. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk kolejí, omezování rychlosti v kolejích a předpokládané časové vazby.

Práce na nástupištech a přístupových komunikacích budou probíhat společně v postupech s realizací příslušných kolejí.

7. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro potřebu analýzy kontaminace zemin subpláně byl zpracován směsný vzorek. Směsný vzorek byl odebrán z jednotlivých vzorků sond ze sudé skupiny kolejí tj. z kolejí č. 4, 6, 8 a 10.

Dle informace z geotechnického průzkumu je kolej č. 4 zahrnuta do oblasti I. a štěrkové lože je zde z pohledu metodiky dle OTP Kamenivo pro kolejové lože železničních drah č.j. 38992/2020-SŽ-GR-O13 nevyhovující pro možnou recyklaci, protože nejsou splněny parametry ostrohranosti, tvarového indexu ani obsahu jemných částic.

Pro snížení množství odpadů, se v rámci stavby uvažuje maximálně využít stávající zabudované materiály a konstrukce:

- Kolejový rošt bude rozebrán, roztříděn a materiál k užití použit ve stavbě, nebo předán správci. Rozsah možného využití vyzískaného kolejového roštu bude upřesněn v dalším stupni na základě zpracované předkategorizace.

Podrobnosti ohledně chemických analýz kontaminace zemin subpláně a štěrkového lože jsou uvedeny v kap. 5 v části B.6.1 Souhrnná zpráva - Likvidace odpadů."

8. VÝJIMKY

Navržené řešení kolejového svršku nevyžaduje výjimky.

9. GEODETICKÉ VYTYČENÍ

9.1. Vytyčovací síť

Pro vytyčení bude použit souřadnicový systém S – JTSK a výškový systém Bpv. Pro vytyčení bude použita platná a ověřená vytyčovací síť stavby.

Přesnost vytyčení bude dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2, pokud projektant nestanoví požadovanou přesnost vytyčení vyšší.

10. PŘÍLOHY

neobsazeno

