

Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		<div>Podpis: _____ Datum: _____</div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

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

Zhotovitel díla:	Tým dopravního inženýrství s.r.o.	 TÝM DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ s.r.o. <i>Renaissance of Quality</i>	
Adresa:	Moskevská 532/60, 101 00 Praha 10		
Kontakt:	T: +420 602 424 825 E: info@tymdi.cz		
Zhotovitel části/objektu:	Tým dopravního inženýrství s.r.o.	 TÝM DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ s.r.o. <i>Renaissance of Quality</i>	
Adresa:	Moskevská 532/60, 101 00 Praha 10		
Kontakt:	T: +420 602 424 825 E: info@tymdi.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Miroslav Rykl	Specialista:	Ing. Miroslav Rykl

Název stavby/akce:	Aktualizace projektu Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou - Jihlava - IV.etapa	Označení investora:	-							
Název části:	-	Zakázka:	253B							
Název objektu/dílní části:	Železniční svršek a spodek v km 190,850 - 192,860 a vlečka kamenolom Kosov	Označení části:	-							
Název přílohy:	Technická zpráva	Objekt/skupina objektů:								
Název dílní části přílohy:	-	<table border="1"> <tr> <td>Řada:</td> <td>Úsek:</td> <td>Řazení:</td> <td>Podobjekt:</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	Řada:	Úsek:	Řazení:	Podobjekt:	-	-	-	-
Řada:	Úsek:	Řazení:	Podobjekt:							
-	-	-	-							
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:							
Ing. Miroslav Rykl	Ing. Václav Kovařík	- Formáty: A4	-							
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:							
Vysočina	viz. textová část	1201 26, 1201 Z1, 1201 52	01.06.2025							

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
X X X X X X X X X X	-	X X X X X	-	X X X X X X X X X X	-	X X X
-					1	0 0 1 - X X X

Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – IV.etapa

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje zpracovatele původního projektu	3
1.2	Identifikační údaje zpracovatele aktualizace projektu	4
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	5
2.1	Výchozí podklady	5
2.2	Související stavby	5
2.3	Související provozní soubory a stavební objekty	5
3	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	6
3.1	Zadání aktualizace projektu	6
3.2	Údaje o zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích.....	6
3.3	Porovnání projektovaných kapacit železničního spodku	6
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	7
4.1	Železniční svršek	7
4.2	Železniční spodek.....	8
4.3	Pokyny pro montáž	13
4.4	Podmínky a nároky na výstavbu	13
5	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....	14
6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	14
7	POLOHOVÝ SYSTÉM	14
8	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	15

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje zpracovatele původního projektu

Název stavby:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234
Zastoupený:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26 611 43 Brno
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Milan Tůma
Zhotovitel:	SAGASTA s.r.o. Novodvorská 1010/14 140 00 Praha 4 IČ: 45274517
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček
Vypracoval:	Ing. Daniel Boudyš, Ing. Vojtěch Zejval
Stupeň dokumentace:	DSP + PDPS
Charakter stavby:	Liniová stavba, oprava železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Stavební úřad:	Speciální stavební úřad, Drážní úřad, Sekce infrastruktury Územní odbor Olomouc Nerudova 1 779 00 Olomouc
Krajský úřad:	Vysočina
Okres:	Jihlava
Datum zpracování:	05/2021

1.2 Identifikační údaje zpracovatele aktualizace projektu

Název stavby:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – IV.etapa
Bližší určení:	Aktualizace projektu
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234
Zastoupený:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26 611 43 Brno
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Milan Tůma
Zhotovitel:	TÝM PROGI s.r.o. Žukovova 79/60 400 03 Ústí nad Labem – Střekov IČ: 24831832
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Miroslav Rykl
Vypracoval:	Ing. Václav Kovařík, Jakub Holec
Datum zpracování:	05/2025

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

- Zadávací dokumentace projektu „Aktualizace projektu Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – IV.etapa“
- Projektová dokumentace „Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – IV.etapa“, zpracovaná firmou SAGASTA s.r.o. (04/2021)
- Nákrešný přehled železničního svršku
- Geodetické zaměření stávajícího stavu SŽG
- Místní šetření
- Katalogy výrobců
- Příslušné normy a předpisy
- Zaváděcí a vzorové listy

2.2 Související stavby

Nejsou evidovány související stavby.

2.3 Související provozní soubory a stavební objekty

Aktualizace projektu se týká pouze úseku v km 190,850 – 192,860 (IV.etapa), a to zejména železničního svršku a spodku.

Aktualizace nevyvolá změny v následujících provozních souborech a stavebních objektech:

SO 00-14-01.03	Výstroj trati
SO 01-21-02	Železniční most v km 191,516
SO 01-21-05	Železniční propustek v km 191,305
SO 01-21-06	Železniční propustek v km 191,797
SO 01-21-07	Železniční propustek v km 191,972
SO 01-21-08.1	Železniční propustek v km 192,677
SO 01-21-08.2	Propustek pod vlečkou v km 192,677
PS 41-01-23	Ochrana zabezpečovacích zařízení SSZT
PS 41-02-53	Přeložky inženýrských sítí ČD Telematika

Aktualizace vyvolá změny v následujících provozních souborech a stavebních objektech:

SO 01-10-01.03	Železniční svršek v km 190,850 – 192,860
SO 01-11-01.03	Železniční spodek v km 190,850 – 192,860
SO 01-10-01.06	Železniční svršek vlečka kamenolom Kosov
SO 01-11-01.06	Železniční spodek vlečka kamenolom Kosov

3 VŠEOBECNÉ ÚDAJE

3.1 Zadání aktualizace projektu

Hlavním úkolem aktualizace projektu Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – IV.etapa je kontrola kapacitních údajů a rozpočtů stavebních objektů železničního svršku a spodku v úseku km 190,850 – 192,860. Úkolem není vytvoření dalšího projektu stejného rozsahu.

V rámci kontroly dojde k optimalizaci navržených úprav tak, aby co nejvíce korespondovaly s charakterem opravné práce a zároveň byla splněna podmínka bezpečného a pohodlného provozování drážní dopravy po realizaci akce. Snahou je zachovat stávající projekt v co největším možném rozsahu. Jsou zároveň doplněny nutné věci, které projekt neřešil.

Vzhledem k dynamicky rostoucím cenám materiálu a prací v posledních pěti letech jsou položkové rozpočty aktualizovány na cenovou úroveň roku 2025. Položkové rozpočty odpovídají optimalizaci navržených úprav železničního svršku a spodku.

3.2 Údaje o zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích

Aktualizace projektu je zpracována tak, aby všechny opravné práce navržené v rámci železničního svršku a spodku zasahovaly pouze na drážní pozemek, tedy na následující pozemky:

Tab. č. 1: Pozemky stavby

č.p.	k.ú.	vlastník	výměra (m2)	způsob využití
143	Petrovice u Jihlavy [736759]	Správa železnic, s.o.	37 891	jiná plocha
144	Petrovice u Jihlavy [736759]	Správa železnic, s.o.	433	dráha
145	Petrovice u Jihlavy [736759]	Správa železnic, s.o.	306	dráha
1029/2	Puklice [736767]	Správa železnic, s.o.	5 731	dráha
144/1	Kosov u Jihlavy [691372]	Správa železnic, s.o.	89 645	dráha
183/1	Kosov u Jihlavy [691372]	Heidelberg Materials CZ, a.s.	9 691	manipulační plocha
188/1	Kosov u Jihlavy [691372]	Heidelberg Materials CZ, a.s.	4 452	manipulační plocha

3.3 Porovnání projektovaných kapacit železničního spodku

Tab. č. 2: Porovnání odvodnění

km od	km do	délka (m)	odvodnění - aktualizace		odvodnění - původní	
			L	P	L	P
190,850	190,860	10	J žlab velký	-	J žlab malý	-
190,860	191,260	400	J žlab malý	-	J žlab malý	-
191,715	191,785	70	J žlab malý	-	příkop	-
191,810	191,860	50	J žlab malý	-	J žlab malý	-
192,180	192,190	10	příkop	-	J žlab velký	-
192,190	192,230	40	J žlab malý	-	J žlab velký	-
192,230	192,345	115	-	-	J žlab velký	-

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Železniční svršek

4.1.1 Popis řešení původního projektu

Hlavní kolej

V následující tabulce je uveden popis směrových oblouků dle navrženého směrového řešení původního projektu.

Tab. č. 3: Směrové oblouky

č.o.	Poloměr [m]	V [km/h]	D [mm]	I [mm]	n1 [V]	Lk1 [m]	Typ1	n2 [V]	Lk2 [m]	Typ2
1	296	75	135	90	9,68	98	klotoida	10,47	106	klotoida
2	380	75	120	55	8,22	74	klotoida	8,67	78	klotoida
3	444	75	94	56	8,94	63	klotoida	8,94	63	klotoida
4	293	75	136	91	7,84	80	klotoida	7,84	80	klotoida
5	293	75	132	95	7,07	70	klotoida	7,07	70	klotoida

V km 192,650 není dodržena minimální vzdálenost mezi vzestupnicí a výměnovým stykem výhybky dle ČSN 6360-1 čl. 8.4.3.

V celém úseku km 190,850 – 192,860 je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích s rozdělením „u“ (600 mm) a hmotností min. 300 kg. Bude položena nová výhybka K2 J49-1:9-300 na betonových pražcích s pružným upevněním.

V úseku bude zřízeno otevřené kolejové lože. Kolejové lože bude zřízeno z nezvětralého drceného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod ložnou plochou pražce. V místě, kde je navrženo zapuštěné kolejové lože, budou zřízeny ve vzdálenosti 1,70 – 3,00 m od osy koleje drážní stezky ze štěrkodrti frakce 4/16 mm. Minimální šířka stezky je 0,40 m.

Mezi km 191,670 a km 191,770 a mezi km 192,340 a 192,540 zhotovitel projektu navrhuje tloušťku kolejového lože větší než 900 mm, což je v rozporu s Předpisem SŽ S3 Železniční svršek, Díl X.

V celém rekonstruovaném úseku bude zřízena bezstyková kolej. Dle nového znění Předpisu S3/2 není třeba vkládat do železničního svršku pražcové kotvy.

Vlečková kolej

Je navržena regenerace stávající výhybky K1 JT-6°-200-I, která je ve vlastnictví majitele vlečky. Na vlečce dojde k demontáži a zpětné montáži koleje a výměně závadných pražců (50%).

4.1.2 Popis řešení aktualizace projektu

Hlavní kolej

Obsahem aktualizace projektu není úprava směrového a výškového řešení projektu. Investor byl informován o zjištěných nedostatcích projektu.

Nad propustkem v km 192,677, který je ve stávajícím stavu již po rekonstrukci, je umístěno 35 ks betonových pražců SB8 s tuhým upevněním.

Stávající dřevěné pražce (vystrojené) budou uskladněny na místě určeném Investorem. Část stávajících betonových pražců (vystrojených) bude uskladněna v ŽST Jihlava. Jedná se o cca 44 ks PB3, 53 ks SB8 a 422 ks SB5. Dalších 125 ks SB5 bude uskladněno na jiném místě, bude v rámci realizace upřesněno Investorem. Zbývající část stávajících betonových pražců bude demontována do součástí a pražce budou odvezeny na oficiální skládku a dojde k jejich ekologické likvidaci. Jedná se o cca 2620 ks SB5.

Od km 192,500 do km 192,650 dojde k odtěžení kolejového lože z důvodu zřízení sanace železničního spodku. Kolejové lože mezi km 192,625 a 192,645 se nachází pod pohyblivými částmi demontované výhybky K2 a bude s ním proto nakládáno jako s kontaminovaným materiálem. V úseku od km 190,850 do km 192,500 a od km 192,650 do km 192,860 dojde k čištění kolejového lože. Po čištění se předpokládá zpětné použití 50 % materiálu kolejového lože. Kolejové lože pro doplnění do předepsaného profilu bude provedeno novým drceným kamenivem frakce 31,5/63 mm třídy B1. Odpad po odtěžení, resp. čištění kolejového lože bude odvezen na oficiální skládku.

Specifikace výhybky K2 byla upřesněna na J49 1:9-300-zlp-PI-b-ČZP-KS-SK-K4. Součástí dodávky výrobce výhybky budou také 4ks krátkých pražců před výhybkou, sada pražců za výhybkou (6ks dlouhých, 12 ks krátkých) a ruční stavění výhybky K-3Czl. Výhybka bude doplněna o snímač polohy jazyka.

Vlečková kolej

Bylo rozhodnuto o nahrazení stávající výhybky K1 JT-6°-200-I za užitou výhybku JS49-1:7,5-190. Z tohoto důvodu bylo přepracováno směrové a výškové řešení vlečkové koleje. Do spojky musel být umístěn směrový oblouk R=300 m, který navazuje na oblouk v odbočném směru výhybky K2. Je uvažováno s úpravou GPK koleje v délce cca 330 m.

4.2 Železniční spodek

4.2.1 Popis řešení původního projektu

Hlavní kolej

Pražcové podloží je navrženo jako Typ 1A, tedy železniční svršek bude přímo uložen na zemní pláni kromě úseku mezi km 191,500 a 191,723, což vyplývá z Přílohy Technické zprávy původního projektu. Jako konstrukční vrstva bude použita štěrkodrt fr. 0/32 v tl. 200 mm. Na zemní pláň bude uložena geotextilie.

Zemní pláň bude zřízena ve sklonu 5 %. Změna sklonu plání bude provedena na délku 6 m zborcenou plochou viz Ž1.12. Tím bude zajištěno odvodnění zemní pláně včetně štěrkového lože. Z důvodu zajištění plynulého odvodnění vzhledem k okolnímu terénu je dle situace navržena buď střežovitá či jednostranně skloněná zemní pláň.

Odvodnění trati je řešeno systémem nezpevněných příkopů, příkopových žlabů J a příkopových žlabů J velkých. Příkopové žlaby J jsou uloženy do betonového lože o tl. 0,10 m. Příkopové žlaby J velké jsou uloženy na podkladní desku z monolitického betonu C12/15 o tl. 0,15 m a zasypán dle vzorových listů Ž 3.12.

Od km 190,851 do km 191,260 pokračuje na levé straně žlab malé J délky 412 m, který navazuje na odvodnění předcházejícího SO. Od km 191,260 navazuje vlevo nezpevněný příkop délky 46 m pokračující do km 191,305. Úsek od km 191,271 je vyústěn na konci nezpevněného příkopu v km 191,305 do propustku. Železniční těleso je odvodněno odřezem na pravou stranu.

Od km 191,374 do km 191,480 e na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 102 m vyústěný na terén v km 191,374. Železniční těleso je odvodněno odřezem na pravou stranu.

Od km 191,595 do km 191,795 je na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 193 m. Vyústění je provedeno na terén v km 191,595. Železniční těleso je odvodněno odřezem na pravou stranu.

Od km 191,800 do km 191,810 je na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 10 m. Na něj v km 191,810 navazuje žlab malé J délky 50 m. V km 191,860 na něj navazuje nezpevněný příkop délky 110 m končící v km 191,971. Vyústění je provedeno do propustku v km 191,800. Železniční těleso je odvodněno odřezem na pravou stranu.

Od km 191,975 do km 192,180 je na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 207 m. Od km 192,180 do km 192,345 pokračuje jako žlab J délky 160 m. Vyústění je provedeno do propustku v km 191,975. Železniční těleso je odvodněnou odřezem na pravou stranu.

Od km 192,345 do km 192,660 je na pravé straně navržen nezpevněný příkop délky 318 m. Úsek příkopu do km 192,508 je vyústěn na terén v km 192,345. Zbýlý úsek je vyústěn na terén.

Vlečková kolej

Železniční spodek nebyl řešen.

4.2.2 Popis řešení aktualizace projektu

4.2.2.1 Zemní pláň

Zemní pláň je navržena ve sklonu 5 %, resp. 3 %. Směr sklonu pláň je oproti původnímu projektu změněn mezi km 191,600 – 191,900 vlevo trati tak, aby tloušťka kolejového lože nebyla větší než 900 mm. Úsek od km 192,275 – 192,650 nelze vyřešit podobně, protože vlevo trati vede vlečková kolej. Investor byl informován majitelem vlečky o záměru umístit mezi koleje osvětlovací stožáry, z toho důvodu nebylo možné tento úsek řešit trativodem mezi kolejemi. V tomto úseku tak bude ponechán sklon pláň vpravo trati, ale hodnota sklonu bude snížena na 3 %.

Tab. č. 4: Sklon zemní pláň

km od	km do	délka (m)	vpravo/vlevo	%
190,850	191,600	750	P	5
191,600	191,900	300	L	5
191,900	192,275	375	P	5
192,275	192,650	375	P	3
192,650	192,860	210	P	5

4.2.2.2 Typy použitého odvodnění

Příkopy:

Odvodňovací příkopy jsou navrženy jako nezpevněné. Nezpevněné příkopy budou lichoběžníkového tvaru se sklony svahů 1:1,50. Dno příkopu bude minimálně 0,350 m pod okrajem skloněné zemní pláň tělesa železničního spodku a bude mít šířku 0,400 m.

Příkopové žlaby:

Jako v původním projektu budou použity příkopové žlaby J malé a J velké. Příkopové žlaby J malé budou uloženy do betonového lože C16/20 o tl. 0,10 m. Příkopové žlaby J velké budou uloženy na podkladní desku z monolitického betonu C16/20 o tl. 0,15 m. Koryto příkopových žlabů bude zakryto pochozí deskou. Dno příkopových žlabů bude umístěno minimálně 0,35 m pod okrajem

zemní pláň.

Stykové spáry příkopových žlabů J velkých budou z vnitřní strany vyplněny vodotěsnou izolací až do úrovně odvodňovacích otvorů. Neutěsněná část spar bude chráněna proti zanášení filtrační geotextilií. U odvodňovacích otvorů bude zřízen kamenný filtr z drceného kameniva fr. 31,5/63 tl. 200 mm. Prostor za rubem žlabu bude vyplněn propustným materiálem od povrchu terénu až do úrovně kamenného filtru. Prostor pod odvodňovacím otvorem bude vyplněn nepropustným materiálem a povrch bude upraven ve sklonu 4 % k odvodňovacímu otvoru.

4.2.2.3 Změny typu odvodnění oproti původnímu projektu

Sanace železničního spodku bude vzhledem k tomu, že již proběhla rekonstrukce propustku v km 192,677, zkrácena. Bude provedena od km 192,500 do km 192,650. Konstrukce pražcového podloží bude shodná s původním projektem.

V úseku od km 190,850 do km 190,860 je nahrazen příkopový žlab J malý příkopovým žlabem J velkým vlevo trati. Napojení J žlaby malými na již realizované odvodnění v rámci jiné etapy tohoto projektu není možné z důvodu nedostatečné vzdálenosti žlabů J velkých od osy koleje. Zároveň to bude vhodnější i z hlediska svahu vlevo trati (Obr. č. 1). V km 190,860 bude vzdálenost bližší hrany žlabu J velkého od osy koleje rovna cca 3,1 m. Zároveň musí v tomto km dojít k navázání úrovní dna obou prefabrikátů. Mezi km 190,850 a 190,860 dojde k přechodu ze zapuštěného kolejového lože vlevo trati na otevřené kolejové lože vlevo trati.



Obr.č. 2: Odřez km 190,850 – pohled po směru staničení

Příkop vlevo trati mezi km 191,374 a km 191,480 bude proveden v podélném sklonu min. 4 promile, aby mohl být proveden jako nezpevněný.

V úseku od km 191,715 do km 191,785 budou vlevo trati umístěny příkopové žlaby J malé (Obr. č. 2). Navržené řešení v rámci původního projektu předpokládá odtěžení svahu do výšky 10 m nad TK a vzdálenosti 18 m od osy koleje, což by bylo obtížně realizovatelné.

Příkopové žlaby J malé budou umístěny tak, že mezi km 191,720 a 191,780 bude osa prefabrikátu vzdálena 3,4 m od osy koleje. V napojení na nezpevněný příkop budou žlaby J malé umístěny cca ve vzdálenosti 3,9 m od osy koleje. Změna osově vzdálenosti bude provedena na 5 metrech, tedy mezi km 191,715 a 191,720 a mezi km 191,780 a 191,785. Zároveň musí dojít k navázání úrovní dna žlabu J malého a nezpevněného příkopu. Podélný sklon J žlabů malých je navržen dle podélného sklonu koleje, podélný sklon navazujících příkopů bude min. 4 promile, aby mohly být příkopy provedeny jako nezpevněné.



Obr.č. 2: Odřez km 191,700 – pohled po směru staničení

V úseku od km 192,180 do km 192,345 budou navržené J žlaby velké nahrazeny jiným způsobem odvodnění. Od km 192,230 totiž začíná souběžné vedení pozemku v majetku vlečkaře, který informoval investora o záměru prodloužení vlečky. Umístění příkopových žlabů J je v kolizi s tímto záměrem. Od km 192,180 do km 192,190 budou žlaby J velké nahrazeny nezpevněným příkopem a od km 192,190 do km 192,230 budou žlaby J velké nahrazeny žlaby J malými. Od km 192,230 do km 192,345 bude kolej ponechána bez odvodnění (Obr. č. 3).

Příkopové žlaby J malé budou umístěny tak, že mezi km 191,195 a 191,230 bude osa prefabrikátu vzdálena 3,4 m od osy koleje. V napojení na nezpevněný příkop budou žlaby J malé umístěny cca ve vzdálenosti 4,0 m od osy koleje. Změna osově vzdálenosti bude provedena na 5 metrech, tedy mezi km 191,190 a 191,195. Zároveň musí dojít k navázání úrovně dna žlabu J malého a nezpevněného příkopu. Dno příkopových žlabů J malých bude v km 191,195 0,8 m pod úrovní TK, dno příkopových žlabů J malých bude v km 191,230 0,85 m pod úrovní TK.



Obr.č. 3: Odřez km 192,200 – pohled po směru staničení

V úseku od km 192,275 do km 192,650 bude zemní pláš skloněna vpravo trati s hodnotou 3 % (Obr. č. 4). Oproti projektu bude opraven podélný sklon nezpevněného příkopu na hodnotu 4 promile tak, aby mohl být proveden jako nezpevněný. Poloha příkopu je přesto v kolizi s novou trasou kabelizace, která byla položena v období mezi odevzdáním původního projektu a jeho aktualizací. Musí dojít k přeložce trasy.

4.3 Pokyny pro montáž

Pokyny pro montáž jsou dány stavebními a technologickými postupy, montážními návody a doporučeními zhotovitelů a výrobců. Speciální požadavky na montáž budou upřesněny po výběru zhotovitele stavby.

4.4 Podmínky a nároky na výstavbu

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 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 stavby.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, 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.

5 POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Během stavby je bezpodmínečně nutné při veškerých stavebně-montážních pracích 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 zákona č. 262/2006 Sb. Zákoníku práce 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.

6 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na skládky. 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 v platném znění. Podle tohoto zákona 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.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví v platném znění, zákon č.254/2001 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

7 POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání.

8 POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Při zpracování projektu stavby bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 541/2020 Sb.
- Stavební zákon č. 283/2021 Sb.
- Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
- Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů č. 258/2000 Sb.
- Zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) č. 254/2001 Sb.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Projekt stavby dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám Správy železnic, státní organizace, a Českých drah, akciová společnost, zejména:

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- 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 – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 (Z1) Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN EN 13450 (Z3) Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 ed.2 Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
- TNŽ 01 0101 Názvosloví Českých drah
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 37 5715 Silová kabelová vedení celostátních drah
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽ S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- Předpis SŽ S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž18
- Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah v aktuálním znění

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GR SŽDC č.20/2017 „Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železnic změna č. 1“. Řešení problematiky materiálových výzků je určeno Směrnicí GR SŽDC č. 42/2013 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.