



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek projednání	06/2013
02	Úprava v rámci soutěže, stav k 11.7.2017	07/2017
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Sdružení pro projekt Modernizace trati Sudoměřice - Votice:



METROPROJEKT

Vedoucí sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MILOŠ KRAMEŠ

Garant profese:

ING. TOMÁŠ MARTÍNEK

Zpracovatel části: E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY A ZDI



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com

Vedoucí střediska:

ING. J. POSPÍŠIL

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. J. POSPÍŠIL

Vypracoval:

ING. J. POSPÍŠIL

Kontroloval:

ING. J. POSPÍŠIL

Název akce:

MODERNIZACE TRATI SUDOMĚŘICE - VOTICE

Část:

MOSTY, PROPUSTKY A ZDI
ŽELEZNIČNÍ PROPUSTKY
SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 - demolice

Číslo smlouvy:

12 106 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Datum:

01 / 2013

Číslo části:

E.1.4.33

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

001

Obsah:

1	Identifikační údaje propustku	3
2	Základní údaje o propustku - navržený stav	4
3	Účel stavby	4
4	Rozsah navrhovaných opatření.....	5
5	Zpracování projektové dokumentace	5
5.1	Návaznost na předchozí stupně dokumentace	5
5.2	Účel dokumentace.....	5
5.3	Výsledky průzkumných prací	5
6	Podklady	5
7	Dotčené normy a předpisy, použitá literatura	7
8	Prostor výstavby	9
8.1	Územní podmínky.....	9
8.2	Seznam souvisejících provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO)	9
9	Geologické a geotechnické podmínky, korozní průzkum.....	10
10	Stávající stav propustku	10
10.1	Základní údaje.....	10
10.2	Zjištěný současný stav propustku	10
11	Nový stav propustku.....	11
11.1	Celková koncepce navrženého řešení	11
11.2	Návrhové zatížení.....	11
11.3	Prostorové uspořádání	11
11.4	Zemní práce	12
11.4.1	Výkopy.....	12
11.4.2	Zásypy	12
11.4.3	Zajištění výkopů, pažení.....	12
11.5	Založení objektu.....	12
11.6	Spodní stavba – stávající stav.....	12
11.7	Spodní stavba - nové části.....	12
11.8	Nosná konstrukce - stávající části	12
11.9	Nové části nosné konstrukce.....	13
11.10	Ostatní technické souvislosti	13
11.11	Odchyly proti platným normám a předpisům, udělené výjimky.....	13
12	Zatěžovací zkouška.....	13
13	Požadavky na materiál	13

14	Způsob provádění stavby, postup výstavby	13
14.1	Návrh postupu provádění prací	13
14.1.1	Zvláštní pokyny a doporučení.....	13
14.1.2	Technologie výstavby	13
14.2	Zajištění dosavadních provozů.....	13
14.3	Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení	14
14.3.1	Výluky trati SŽDC	14
14.3.2	Omezení provozu trati SŽDC.....	14
14.3.3	Omezení provozu pod propustkem, uzavírky komunikace, narušení cizích zájmů	14
14.3.4	Narušení cizích zájmů.....	14
14.4	Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů	14
14.4.1	Územní podmínky.....	14
14.4.2	Souvislost s výstavbou navazujících objektů	14
14.5	Přístupy na staveniště.....	14
14.6	Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby	14
15	Vytýčení objektu.....	14
16	Bezpečnost práce.....	15
17	Pokyny pro provozování a údržbu objektu	16
18	Příloha 1 – TABULKA ZATÍŽITELNOSTI	17
19	Příloha 2 – JAKOST POVRCHŮ, TOLERANCE	17
20	Příloha 3 – Ochrana proti účinkům bludných proudů	17
21	Příloha 4 – ZÁZNAMY Z PORAD, PROJEDNÁNÍ, VYJÁDŘENÍ.....	17

Modernizace trati Sudoměřice - Votice
SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 - demolice
Projekt stavby

Technická zpráva

1 Identifikační údaje propustku

- | | |
|------------------------------|---|
| 1.1 Stavba: | Modernizace trati Sudoměřice – Votice |
| Objekt | SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 - demolice |
| 1.2 Název propustku | - |
| 1.3 Katastrální území: | 693 839 Mezno |
| Obec: | Mezno |
| 1.4 Okres: | Benešov |
| 1.5 Kraj: | Středočeský |
| 1.6 Objednatel: | Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234, zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384 |
| Kontaktní adresa: | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 |
| Nadřízený orgán: | Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 12, 110 00 Praha 1 |
| 1.7 Správce propustku: | Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Praha,
Správa tratí OŘ Praha |
| 1.8 Zhotovitel projektu: | Sudop Praha a.s., Olšanská 2643/1a, Praha 3
IČ 25793349, DIČ CZ25793349, zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 6088 |
| HIP: | Ing. Miloš Krameš |
| SO 71-21-51: | IKP Consulting Engineers, s.r.o ,
Jankovcova 49, 170 00 Praha 7
IČ 45799016 DIČ CZ45799016 |
| Zpracovatel SO: | Ing. Jan Pospíšil |
| 1.9 Evidenční označení: | ev. km 98,545 |
| 1.10 Bod křížení: | |
| 1.10.1 Železniční trať: | č. 220 České Budějovice – Praha
TÚ: 1701 České Velenice (mimo) – Benešov u Prahy (mimo)
DÚ: -
staničení nové: objekt demolován |
| 1.10.2 Překážka: | převedení odvodnění příkopu stávající trati |
| 1.10.3 Úhel křížení: | 88,67° |
| 1.10.4 Volná výška: | 0,400 m výška průtočného profilu |
| 1.11 Číslo ISPROFIN: | 3273604901/5213710002- |
| 1.12 Stupeň dokumentace: | Projekt (P) |
| 1.13 Charakteristika stavby: | Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati |

- 1.14 Účel stavby: Modernizace komplexu staveb a technologických zařízení s cílem dosažení vyšších užitných parametrů při současném zvýšení bezpečnosti provozu a komfortu železniční trati

Stavba se nachází v převažujícím rozsahu mimo dosud zastavěné území. Dílčí částí sleduje dosavadní železniční trasu v úseku mezi Sodoměřicemi u Tábora a Voticemi a tudíž pro umístění využívá stávajících pozemků dráhy.

Převažující úseky stavby jsou vedeny po nově dotčeném prostoru definovaném v územním rozhodnutí stavby (Rozhodnutí o umístění stavby, viz. dokladová část dokumentace H.1.1). Všechny nezbytné pozemky pro umístění dráhy a dalších návazných součástí (obslužných, či překládaných komunikací, překládek inženýrských sítí apod.) jsou řešeny na smluvní bázi s jejich původními vlastníky (viz. dokladová část projektu stavby H.3). Jedná se především o smlouvy kupní na převod nezbytných pozemků do vlastnictví objednatele (stavebníka), nebo např. smlouvy o provedení stavby.

Soupis všech potřebných pozemků na nichž je stavba umístěna je definován v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, konkrétně pak v dílčí části I.2 Majetkoprávní část

2 Základní údaje o propustku - navržený stav

S ohledem na vedení trati v nové trase, bude stávající propustek demolován bez náhrady. Nové vedení trati je v souběhu se stávající tratí s ohledem na navazující silniční nadjezd silnice I/3 (II/603), kde se nové koleje dostávají mimo stávající propustek. Dále je podél trati v souběhu vedena cesta pro pěší.

Řešený traťový úsek Tábor – Votice je součástí:

- síť mezinárodních železničních magistral podle mezinárodních Dohod AGTC a AGC, ve kterých je veden jako C-E 55 Stockholm – Berlin – Děčín – Praha – H.Dvořiště – Villach – Udine (- Trieste) – Venezia – Bologna, C-E 551 Praha – H.Dvořiště – Linz – Selzthal – St.Michael – Spielfeld (- Ljubljana, Rijeka, Zagreb),
- Eurokoridoru ECNS, jehož trasa je nejkratší spojnici mezi Baltem a Jaderským mořem a jejich námořními přístavy,
- vnitrostátní vybrané železniční síť ČD, ve které je součástí IV. tranzitního železničního koridoru (národní číslování) Děčín st.hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr..

3 Účel stavby

Stavba Modernizace trati Sodoměřice u Tábora - Votice je jednou ze souboru staveb IV. železničního tranzitního koridoru ze státní hranice u Děčína přes Prahu a České Budějovice na státní hranici do Horního Dvořiště.

Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Cílové parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC, k jejichž plnění se ČR zavázala.

Hlavními cíli stavby jsou:

- modernizace trati ve smyslu Směrnice GŘ SŽDC s. o. č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR, tj.:
- zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h,
- dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC–GC,
- umožnění provozu jednotek s naklápačícími skříněmi,
- zvýšení bezpečnosti provozu vybudováním modernizovaného zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a nových nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících.
- zvýšení kapacity a spolehlivosti provozu zdvoukolejněním stávajících jednokolejných úseků trati a celkové zvýšení kvality a konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Demolice propustku bude odpovídat stavu požadovanému Směrnicí GŘ SŽDC č. 16/2005, tj. v daném případě rovněž požadavkům všech návrhových norem.

4 Rozsah navrhovaných opatření

Veškerá polohová orientace se váže na nové stavební staničení vedené osou koleje č.1, vlevo a vpravo se rozlišuje při pohledu ve směru staničení (není-li uvedeno jinak). S ohledem na demolici tohoto SO se uvádí evidenční staničení (ev. km 98,545).

Základní koncepce demolice propustku byla stanovena již v přípravné dokumentaci. Jednokolejná trať je nahrazena novou dvoukolejnou železniční tratí. Železniční trať je v tomto úseku řešena jako novostavba a v jiné poloze. Tím pozbuďe stávající propustek svou funkci a bude demolován. Odvodnění železničního spodku je řešeno jiným způsobem. Proto musí být provedena

demolice stávajícího propustku.

Ta zahrne:

- Demolici vtokového a výtokového čela včetně základů,
- demolici stávajících trub propustku,
- zásyp nevyužitého otvoru po propustku,
- úpravu přilehlého zemního tělesa a terénu dle nových SO (součást nových SO).

Tato opatření uvedou řešení trati do stavu požadovaného Směrnicí GŘ SŽDC s. o. č. 16/2005 (tj. v daném případě do stavu dle všech aktuálních návrhových norem) a zároveň upraví řešení vedení trati i cesty u řešeného SO. Technické řešení demolice propustku je rozhodujícím způsobem ovlivněno též požadavky na minimalizaci omezení železničního provozu během přestavby.

Rozbor koncepce přestavby a popis technického řešení je obsažen v kap. 14.

5 Zpracování projektové dokumentace

5.1 Návaznost na předchozí stupně dokumentace

Projektová dokumentace vychází z přípravné dokumentace na uvedený traťový úsek. Dokumentace navazuje na předchozí technické řešení.

5.2 Účel dokumentace

Zpracovaná dokumentace ve stupni projekt slouží jako podklad pro stavební řízení na uvedené stavbu. Dokumentace navazuje na předchozí přípravnou dokumentaci a vydaná územní rozhodnutí a v koordinaci se souvisejícími SO a PS stanovuje podmínky pro realizaci stavby na základě odsouhlasené koncepce a v duchu podmínek územního rozhodnutí a stanovisek dotčených orgánů a organizací.

5.3 Výsledky průzkumných prací

Geologický průzkum nebyl s ohledem na demolici tohoto objektu proveden. Stavebně technickým průzkum s ohledem na jednoduchost stavby také nebyl proveden.

Základní údaje z průzkumných prací:

Ve výkopu se předpokládá pouze materiál násypového tělesa železničního spodku. Skalní podloží je uloženo poměrně mělce pod terénem. Tyto zeminy lze dle předpokladu (není průzkum) odhadnout zařadit dle těžitelnosti do I. třídy (dříve 3. třídy). Podzemní voda se ve stavební jámě nepředpokládá.

6 Podklady

Projekt stavby byl zhotoven na základě podkladů předaných zadavatelem a dále doplňujících průzkumů a závěrů z projednání dokumentace v průběhu jejího zpracování.

- 1) Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice, přípravná dokumentace stavby, (SUDOP PRAHA a.s., aktualizace 06/2011),

- 2) Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice“,
- 3) Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice“,
- 4) Zadávací podmínky pro zadání veřejné zakázky na zhotovení projektu stavby „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice“,
- 5) Územní rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice“, (Odbor výstavby a územního plánování, Votice, 12/2011)
- 6) Předběžný geotechnický, stavebně technický a hydrogeologický průzkum (GeoTec-GS a. s. 05/2004)
- 7) Doplnující geotechnický, stavebně technický a hydrogeologický průzkum (SUDOP PRAHA a. s. 08/2012)
- 8) Geodetické zaměření (ČD Středisko železniční geodézie Praha 11/2002)
- 9) Geodetické doplňující zaměření vč. údajů z katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí (SUDOP PRAHA a.s., 09/2012)
- 10) Získání podkladů o stávajících inženýrských sítích od jejich správců (SUDOP PRAHA a.s.)
- 11) Rastrová Základní mapa ČR 1:10 000, ČÚZK
- 12) Korozní průzkum (SUDOP PRAHA a.s., 10/2004, aktualizace 09/2012)
- 13) Výsledky místních šetření a fotodokumentace (2012)
- 14) údaje z Evidence mostů SŽDC poskytnuté správcem mostních objektů SDC Praha, SMT 2012
- 15) Hydrotechnické výpočty, 2012, (SUDOP PRAHA a.s.)
- 16) Záписы a záznamy z jednání s odbornými složkami ČD a.s. a SŽDC s.o. a správci a vlastníky nechráněných zařízení dotčených stavbou

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. 6. 2008
- Rozhodnutí Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a Rozhodnutí komise 2007/153/ES ze dne 6. března 2007, kterým se mění příloha A Rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a příloha A Rozhodnutí 2006/860/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému, a Rozhodnutí Komise č. 2008/386/ES ze dne 23. dubna 2008, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. 12. 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému, K (2007) 6633 v konečném znění
- Rozhodnutí Komise 2009/561/ES ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2010/79/ES ze dne 19. října 2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES, pokud jde o technické specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystémů transevropského konvenčního železničního systému a transevropského vysokorychlostního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2009) 7787), včetně jeho opravy
- Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského konvenčního železničního systému
- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- vyhlášky UIC

- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC

7 Dotčené normy a předpisy, použitá literatura

č. 266/1994 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o drahách,
č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
č. 22/1997 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o technických požadavcích na výrobky, v platném znění,
č. 137/1998 Sb.	Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění,
č. 163/2002 Sb.	Nařízení Vlády ČR, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění,
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání, 2000, vč. zm. 1/2001, 2/2002, 3/2002, 4/2004, 5/2007, 6/2008
GŘ SŽDC s. o. 16/2005	Směrnice GŘ SŽDC s. o, Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky,
GŘ SŽDC s. o. 11/2006	Směrnice GŘ SŽDC s. o., Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,
GŘ SŽDC, s. o. č. 20/2004	Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s. o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů
SŽDC S 3	Železniční svršek, 2008,
SŽDC (ČD) S 3/2	Bezстыková kolej, 2008,
SŽDC S 4	Železniční spodek, 2008,
SŽDC (ČD) S 5	Správa mostních objektů, 2012,
SŽDC (ČD) S 5/4 (S)	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí, 2001,
SŽDC (ČD) SR 5 (S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů, 1995,
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů, 1997,
ČSD MVL 101	Prostorové uspořádání mostů- ČD 1995
ČSD SR 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC MVL 649	Železobetonové trubní propustky
SŽDC (ČD) MVL 102	Přechod mezi nosnými konstrukcemi. Přechod mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přechod mezi spodní stavbou a zemním tělesem, 1996,
SŽDC (ČD) MVL 511	Nosné konstrukce železničních mostů se zabetonovanými nosníky, 2005,
SŽDC (ČSD) PMR 18/86	Kategorie železničních tratí z hlediska mostů, 1986,
ČSN EN 206-1	Beton - Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda (09/2001), vč. zm. Z1 (01/2002), Z2 (12/2003), A1 (2/2005), A2 (10/2005), Z3 (4/2008),
ČSN EN 1536	Provádění speciálních geotechnických prací – Vrtané piloty (10/1999),
ČSN EN 1990	Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí (03/2004, včetně zm. A1 04/2007),
ČSN EN 1991-1-1	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb (03/2004),
ČSN EN 1991-1-6	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-6: Obecná zatížení – Zatížení během provádění (10/2006),
ČSN EN 1991-1-7	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-7: Obecná zatížení - Mimořádná zatížení (10/1999),

ČSN EN 1991-2	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostků dopravou (07/2005),
ČSN EN 1992-1-1	Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí. Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby (11/2006),
ČSN ENV 1992-2	Navrhování betonových konstrukcí - Část 2: Betonové mosty (05/2007),
ČSN EN 1993-1-1	Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí. Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby (12/2006),
ČSN EN 1993-2	Navrhování ocelových konstrukcí - Část 2: Ocelové mosty (01/2008),
ČSN EN 12063	Provádění speciálních geotechnických prací – Štětové stěny (03/2000),
ČSN P ENV 13670-1	Provádění betonových konstrukcí - Část 1: Společná ustanovení (07/2001),
ČSN EN 22553	Svarové a pájené spoje označování na výkresech (05/1998),
ČSN ISO 9690 (73 1215)	Klasifikace podmínek agresivního prostředí působícího na beton a železobetonové konstrukce,
ČSN 73 0037	Zemní tlak na stavební konstrukce (1990), vč.změn 1) 5/1998
ČSN 73 1001	Základová půda pod plošnými základy (1987),
ČSN 73 1214	Betonové konstrukce, Základní ustanovení pro navrhování ochrany proti korozi (1983),
ČSN 73 1215	Betonové konstrukce, Klasifikace agresivních prostředí (1983),
ČSN 73 1401	Navrhování ocelových konstrukcí (03/1998), vč. zm. Z1 (07/2001), Z2 (05/2002),
ČSN 73 1495	Šroubové třecí spoje ocelových konstrukcí (07/2001),
ČSN 73 6200	Mosty – Terminologie a třídění (07/2011),
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů (11/2008),
ČSN 73 6206	Navrhování betonových a železobetonových mostních konstrukcí (06/1972), vč. zm. a (10/1989), 2 (10/1994), Z3 (08/2005)
ČSN 74 3305	Ochranná zábradlí (01/2008),
ČSN 73 6133	Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, 02/2010,
ČSN ISO 13822	Zásady navrhování konstrukcí – hodnocení existujících konstrukcí
ČSN 73 2611	Úchyly rozměrů a tvarů ocelových konstrukcí
ČSN EN 10204/2005	Kovové výrobky – druhy dokumentů kontroly
ČSN EN ISO 5817	Svařování – Svarové spoje oceli, niklu, titanu a jejich slitin zhotovené tavným svařováním – Určování stupňů jakosti.
ČSN EN 10025	Výrobky válcované za tepla z konstrukčních ocelí část 1: Všeobecné dodací podmínky část 2: Technické dodací podmínky pro nelegované konstrukční oceli
ČSN EN 12500	Ochrana kovových materiálů proti korozi - Pravděpodobnost koroze v atmosférickém prostředí - Klasifikace, stanovení a odhad korozní agresivity atmosférického prostředí
ČSN EN ISO 12944	Nátěrové hmoty - Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí ochrannými nátěrovými systémy
ČSN EN 1997-1	Eurokód 7 : Navrhování geotechnických konstrukcí - část 1 : Obecná pravidla
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6320	Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního
ČSN 73 6360 – 1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování

ČSN 73 6360 – 2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 34 1530	Elektrická trakční vedení žel. drah celostátních, regionálních a vleček
ČSN 33 3201	Elektrické instalace nad 1 kV
ČSN 33 2000-4-41	Elektrotechnické předpisy-Elektrická zařízení-Část 4: Bezpečnost-Kapitola 41:Ochrana před úrazem elektrickým proudem
TP124 MD	OPK Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací , 2000
TP 193 MD	OI Svařování betonářské výztuže a jiné typy spojů
TP 204	Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích, Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury (01/2009),
TP ČBS 03	Pohledový beton, Česká betonářská společnost ČSSI, 2009,
Vyhláška č. 499/2006 k zákonu 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu.	
Kabelové žlaby na koridorových mostech, dopis, ČD s.o., DDC o.z., sekce koncepce a investiční v stavby, č.j. 1066/96-S7, 1996,	
Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, 10/2001,	
Vyhláška 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění (vč. vyhl. 243/1996 Sb. a 346/2000 Sb.),	
Opatření generálního ředitele ČD k projednávání výjimek z technických norem, PTPŽ, PTPV a dalších předpisů ČD, č.j.:599/1993-06, věstník ČD 3/1994,	
Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění,	
Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, v platném znění,	
Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění.	

8 Prostor výstavby

8.1 Územní podmínky

Terén u propustku je poměrně rovinný, stoupá vpravo trati, vlevo trati mírně klesá. Ve směru trati se víceméně nemění. Propustek převádí vodu z železničního spodku. Trať je vpravo mírně v zářezu, vlevo v násypu.

8.2 Seznam souvisejících provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO)

PS, SO	Označení	Název PS, SO
PS 71-01-01	D.1.2.1	Sudoměřice - Červený Újezd, traťové zab. zař.
PS 74-02-01	D.2.5.1	Sudoměřice - Votice, DOK a TK
SO 71-10-01	E.1.1.1	Sudoměřice - Červený Újezd, železniční svršek
SO 71-11-01	E.1.1.1	Sudoměřice - Červený Újezd, železniční spodek
SO 71-14-01	E.1.2.1	Zast. Mezno, nástupiště
SO 71-30-08	E.1.8.8	Úprava místní komunikace v km 98,400 a přístupový chodník k zast. Mezno
SO 71-50-03	E.1.10.1	Protihluková stěna Zast. Mezno vpravo (km 97,8)
SO 71-60-01	E.3.1.1	Sudoměřice – Červený Újezd, TV
SO 71-62-02	E.3.6.2	Zast. Mezno, přípojka nn
SO 71-73-01	E.1.5.18	Sudoměřice - Červený Újezd, úpravy a ochrana metalických rozvodů MK a DK (Telefonica)

9 Geologické a geotechnické podmínky, korozní průzkum

S ohledem na demolici objektu nebyl žádný průzkum požadován, ani proveden. Pažení je navrženo dle geologické skladby nedalekého silničního mostu.

10 Stávající stav propustku

10.1 Základní údaje

Železniční propustek v ev. km 98,545 traťového úseku 1701

Počet mostních otvorů:	1
Popis nosné konstrukce:	železobetonový prefabrikovaný trubní DN 400 mm s vtokovým a výtokovým čelem
Popis spodní stavby:	podkladní beton a obetonování trub
Rok výstavby:	-
Rok přestavby:	-
Rok sanace:	-
Rozpětí nosných konstrukcí:	400 mm
Světlost kolmá:	400 mm
Šikmost propustku:	90,00°
Délka přemostění:	400 mm
Délka propustku:	1,65 m
Výška propustku:	1,58 m
Volná výška nad vodotečí:	400 mm
Šířka propustku:	9,72 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje:	bez překážky
Počet kolejí na propustku:	1
Tvar železničního svršku:	kolejnice tvaru S49, upevnění tuhé, pražce betonové SB8
Kolej:	v levostranném oblouku
Poloměr kolejí:	475 m
Pojistné úhelníky:	nejsou
Dilatační zařízení:	není
Mostnice:	nejsou
Cizí zařízení na propustku:	není
Hodnocení stavebního stavu:	-

10.2 Zjištění současného stavu propustku

Propustek nejeví statické známky poruch, na vtoku i výtoku je zanesený (částečně i uvnitř trouby), na výtoku navíc značně zarostlý vegetací. Beton čel i propustku je povrchově degradovaný, hrany odštípané.



Pohled přes propustek směrem Praha, vpravo vtokové betonové čelo, v pozadí silniční nadjezd



Pohled přes propustek směrem Tábor, vlevo vtokové betonové čelo, v pozadí žst. stanice



Pohled na vtokové čelo trubního propustku



Pohled na výtok propustku, silná vegetace

11 Nový stav propustku

11.1 Celková koncepce navrženého řešení

Konstrukce propustku bude celá demolována (trouba a čela) bez náhrady. Situace je komplikovaná křížením původní a nově vedené trati.

11.2 Návrhové zatížení

Zatížitelnost podle ČD SR 5 (S) není určena s ohledem na demolici propustku.

11.3 Prostorové uspořádání

Propustek bude demolován, prostorové uspořádání není řešeno a zcela se mění. Propustek se nachází v širé trati a v oblouku o poloměru 475 m. Traťová rychlost na stávajícím objektu je nízká, nová trať bude vedena v nové trase a tak již nebude propustek potřeba. Objekt bude nahrazen otevřeným příkopem a novým tělesem dráhy. Odvodnění železničního spodku bude řešeno jiným způsobem. Prostorové uspořádání u objektu bude upraveno v souladu s požadavkem SŽDC, dle nově vedené trati, PHS a cesty pro pěší.

Kolejové lože nové trati se u demolovaného objektu se neuplatní. V hlavních kolejích 1 a 2 je v souladu se "Zásadami modernizace", je navrženo osazení nového železničního svršku, protože se

jedná o výstavbu v nové trase. Nový svršek se sestává z kolejnic tvaru UIC60. Upevnění bude pružné bezpodkladnicové s vrtulemi na betonových pražcích hmotnosti větší než 300 kg. Rozdělením pražců "u", Pražce budou použity betonové B 91/S.

V okolí stávajícího propustku se vlevo od trati nachází hustá vegetace, vpravo zástavba s oplocením. Proti staničení se nachází žst., po staničení silniční nadjezd vedený v násypu. Trať je vpravo v zářezu, vlevo v násypu.

11.4 Zemní práce

11.4.1 Výkopy

Výkopy a demolovaný objekt jsou prováděny strojně v zeminách I. třídy těžitelnosti (dříve 2.-3.). Výkopy jsou pouze svahované, provoz není třeba zajišťovat, protože stavba trati je částečně v nové trase. Výkop má sklon svahů 1:1 (v horninách R6 a zeminách F4). Případná podzemní, či dešťová voda bude odčerpána mobilními čerpadly mimo stavební jámu.

11.4.2 Zásypy

Zásypy po vybouraném propustku jsou provedeny z vhodné zeminy dle ČSN 72 1002, hutněné po vrstvách 250 mm (max. tl. 300 mm), míra hutnění na $I_d=0,9$, PS 100%.

11.4.3 Zajištění výkopů, pažení

Vzhledem ke stavebním postupům je navržena postupná demolice propustku. Nejprve bude demolována levá část propustku, po výstavbě nové trati (a přesunutí provozu ze stávající koleje na nově) bude demolována zbylá pravá část objektu. Jámy budou převážně svahované ve sklonu 1:1, pažení se předpokládá použít jen podél nové a stávající koleje pro zajištění provozu (mezi nimi). Pažení je navrženo z ocelových zápor HE 200B délky 5,0 m vzhledem k možnému zastižení rozhraní štěrku a zvětralých až navětralých hornin a 1,0 m. Zápor HE 220 jsou osazeny do vývrtu DN 400 mm, pata záporu je na výšce 2,5 m nad patou vrtu je zalita cementovou směsí ve složení c:v = 2:1 z cementu SPC 32,5 R. Zajištění mezi HEB je provedeno pomocí výdřevy fošny tl. 60 mm). Pažení je navrženo na provizorní provoz na trati na zatížení D4/50. Všechny záporu budou po dokončení prací odříznuty min. 0,5 m pod úroveň pláně železničního spodku.

11.5 Založení objektu

S ohledem na demolici objektu propustku bez náhrady není založení řešeno.

11.6 Spodní stavba – stávající stav

Stávající spodní stavbu tvoří pouze kolmá čela, podkladní beton a obetonování trouby. Jedná se totiž o trubní propustek. Propustek i s čely je plošně uložený na základovou spáru. Všechny části propustku jsou betonové, pevnost není známa. Délka propustku i s čely je 9,72 m, DN 400 mm. Čela propustku tvoří betonové bloky rozměrů na vstupu cca 0,50x1,65x1,80 m, na výstupu cca 0,50x1,50x1,65 m. Základ zdi se předpokládá s přením výstupkem.

Demolici bude nutné provádět na etapy podle výstavby nové trati a demolici stávající trati. Propustek se nachází v souběhu nové a stávající části. Čela jsou rovnoběžná s tratí.

11.7 Spodní stavba - nové části

Nová spodní stavba není vytvořena, jedná se o demolici propustku.

11.8 Nosná konstrukce - stávající části

Stávající nosnou konstrukci tvoří železobetonové prefabrikované trouby DN 400 mm. Jedná se totiž o trubní propustek s jedním otvorem. Trouby jsou plošně uloženy na základ a jsou obetonované. Pevnost betonu trub není známa. Délka propustku je 9,72 m. Zábradlí ani římsy nejsou na propustku provedeny.

Demolici bude nutné provádět na etapy podle výstavby nové trati a demolici stávající trati. Propustek se nachází v souběhu nové a stávající části.

11.9 Nové části nosné konstrukce

Není navržena, jedná se o celkovou demolici stávajícího propustku bez náhrady. V novém stavu bude v prostoru u propustku vedena nová PHS na vtokové straně (není součástí tohoto SO).

11.10 Ostatní technické souvislosti

Řešení vodotěsné izolace, PKO, bludné proudy, ukolejnění, aj. nejsou řešeny, jedná se o demolici stávajícího propustku.

Odvedení vody je v novém stavu řešeno jiným způsobem a propustek není za těchto podmínek nutný. Propustek bude bez náhrady demolován. Nová upravená trať je vedena v jiné stopě a je oddělena PHS. Za touto PHS je vedena nová pěší komunikace.

Trakční vedení je součástí jiného SO. Základy trakčního vedení nezasahují do blízkosti stávajícího propustku. Nejbližší osa sloupu trakčního vedení je vzdálena cca 15,0 m od osy propustku.

Kabelové trasy jsou vedeny mimo prostor stávajícího demolovaného propustku a jsou součástí jiného SO.

11.11 Odchyłky proti platným normám a předpisům, udělené výjimky

Odchyłky proti předpisům nejsou navrženy, výjimky z norem se nepožadují.

12 Zatěžovací zkouška

Není řešeno, jedná se o celkovou demolici stávajícího propustku.

13 Požadavky na materiál

Není řešeno, jedná se o celkovou demolici stávajícího propustku

14 Způsob provádění stavby, postup výstavby

14.1 Návrh postupu provádění prací

Propustek bude demolován celý bez náhrady. S ohledem na souběh stávající a nově navržené trasy se musí propustek demolovat na 2 části. Nejprve bude provedeno pažení podél stávající koleje směrem k nové trati. Poté bude demolována výtoková část (provoz po stávající koleji). Poté bude provedena provizorní kolej nad již demolovanou částí a provoz na ní přeložen (bude vytvořena jako definitivní). Pak bude možné zdemolovat vtokovou část propustku. Po celé demolici bude odstraněno pažení. Terén bude zasypan do původní úrovně.

Podrobnosti POV jsou řešeny v části F Organizace výstavby. Stručná bilance a nakládání s vyzískaným materiálem a odpady jsou řešeny v části B.3.2 Odpadové hospodářství. Stavba je členěna na etapy z hlediska technologie výstavby.

14.1.1 Zvláštní pokyny a doporučení

Nesou navrženy. V místě stavby se předpokládá snížení rychlosti na 50 km/hod. Použití mobilního jeřábu se nepředpokládá.

14.1.2 Technologie výstavby

Zemní práce, provizorní pažení a bourání propustku budou vykonány běžnými stavebními technologiemi.

14.2 Zajištění dosavadních provozů

Drážní i mimodrážní provoz je sice stavbou omezen, ale je zajištěn prostřednictvím opatření pro výkopové a navazující práce.

Silniční provoz není v blízkosti stavby veden, podél trati je vedena pěší stezka, kterou bude nutné provizorně řešit obchůzskou trasou.

Případná voda (není stálý tok) bude převedena během stavby na druhou stranu násypového tělesa pomocí provizorního čerpání.

14.3 Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení

Požadavky na výluky jsou v souladu s POV stavby a stavebními postupy. Obecně lze konstatovat, že provoz bude veden po stávající koleji, bude demolována část propustku pod novými kolejemi a budou vytvořeny nové koleje. Provoz bude poté převeden na nové koleje a bude demolována zbylá část propustku. Nickolejný provoz se předpokládá pouze v krátkých výlukách. V místě stavby se předpokládá snížení rychlosti na 50 km/hod.

14.3.1 Výluky trati SŽDC

Výluky pro realizaci SO nad rámec stavebních postupů nejsou požadovány.

14.3.2 Omezení provozu trati SŽDC

- omezení rychlosti – rychlost kolem pracovního místa je omezena na 50 km/h
- omezení přechodnosti – D4/50.

14.3.3 Omezení provozu pod propustkem, uzavírky komunikace, narušení cizích zájmů

Průtoky propustkem (není stálý tok) budou omezeny s ohledem na demolici (čerpání vody), na propustku není omezení žádné.

14.3.4 Narušení cizích zájmů

Přeložky sítí drážních a mimodrážních jsou v rozsahu dotčení výstavbou objektu a rekonstrukce koleje včetně návazností řešeny v rámci navazujících objektů, zábory trvalé jsou v souladu s vydaným ÚR.

14.4 Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů

14.4.1 Územní podmínky

V prostoru propustku se vyskytuje řada sítí drážních i mimodrážních:
ZABZAŘ SŽDC
DK+ZK SŽDC

Telefonica O2

14.4.2 Souvislost s výstavbou navazujících objektů

Dokumentace je zpracována v koordinaci s navazujícími objekty v rámci stavebních postupů pro modernizaci trati a to včetně souvisejících staveb. Jiné vazby mimo modernizaci trati nejsou.

14.5 Přístupy na staveniště

Přístupy na staveniště jsou jednak z prostoru silnice vedoucí k žst. (pak podél trati) a jednak po rozšířeném drážním tělese.

Napojení stavby na inženýrské sítě je v místě stavby omezené, vzhledem k realizaci podle stavebních postupů bude provedeno převážně mobilními zdroji.

14.6 Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby

Dopady výstavby jsou zahrnuty do celkového POV stavby a koordinovány s ostatními stavebními činnostmi. Podrobnosti jsou řešeny v části F Organizace výstavby.

15 Vytýčení objektu

Vytýčení objektu bude provedeno podle souřadnic bodů a to pro demolici propustku. Jedná se o vytýčení pažení, pomocné konstrukce pro demolici a zachování provozu. Další body mohou být vytýčeny na základě kót, uvedených ve výkresové dokumentaci.

Veškeré souřadnice jsou uvedeny v globálním systému S-JTSK, výšky v systému Bpv.

Přesnost vytýčení dle ČSN 73 0420-1 a 730420-2. Pro vytýčení bude použita platná vytyčovací síť stavby.

Projektant zároveň upozorňuje, že poloha stávajících kolejí ve všech výkresech je zakreslena podle geodetického zaměření z roku 2004, částečně aktualizováno zaměřením Sudop Praha v průběhu 2012. Toto zaměření již nemusí plně odpovídat dnešnímu stavu resp. stavu v době realizace. Vytýčení objektu ani odměřování proto nesmí být bez dalšího ověření vztaženo ke stávající koleji.

16 Bezpečnost práce

Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy. Jelikož se stavba nachází i na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž předpis ČD OP 16, Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a vyhlášky MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst.1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 §102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce zhotovitele musí být držitelem „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (č.j. 434/96-S6 DDC).

Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen **soustavně** vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen **pravidelně** kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- Z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)
- Z.č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (v platném znění)
- Z.č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- Z.č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (v platném znění)
- Z.č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v úplném znění) (v platném znění)

- Z.č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na stavenišťích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

Další požadavky související se stavební činností na železniční dopravní cestě:

- SŽDC (ČD) – Op 16 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci: předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP. Předpis je závazný pro všechny zaměstnance ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s ČD vykonávají pro ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.
- SŽDC – E10 – Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení: Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (není zaměstnancem SŽDC), která se podílí na provozu, obsluze nebo údržbě TV, musí být k dodržování ustanovení předpisu SŽDC E10 zavázána smluvně.
- TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TKP staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.12.2000, v platném znění vč. změn, kap.1 a dotčené speciální kapitoly
- Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího prací cizí fyzické nebo právnické osoby ve smyslu předpisu SŽDC Ok 2 (platný od 01.01.2006) včetně změny č.1 a změny č.2
- směrnice SŽDC č.50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty
-

17 Pokyny pro provozování a údržbu objektu

Není řešeno, jedná se o demolici propustku.

Zpracoval:

Ing. Jan Pospíšil

IKP CE s.r.o.

07/2013

18 Příloha 1 – TABULKA ZATÍŽITELNOSTI

Není řešeno, jedná se o demolici propustku.

19 Příloha 2 – JAKOST POVRCHŮ, TOLERANCE

Není řešeno, jedná se o demolici propustku.

20 Příloha 3 – Ochrana proti účinkům bludných proudů

Není řešeno, jedná se o demolici propustku.

21 Příloha 4 – ZÁZNAMY Z PORAD, PROJEDNÁNÍ, VYJÁDŘENÍ

Záznam z úvodního jednání, akce „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“, projednání koncepce technického řešení mostů a inženýrských objektů a PHS

konané dne 4.7.2012 na Sudop Praha

SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 - demolice
- demolice propustku 0,5 m pod terén

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Modernizace trati Sudoměřice - Votice“, projednání technického řešení řešení mostů, nadjezdů, propustků, návěstních lávek a PHS, pracovní jednání
DATUM	20. listopadu 2012
MÍSTO	v sídle společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3

SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 – demolice

- demolice propustku 0,5 m pod terén

- otevření svahů původního násypu pro následný odtok vody

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, projednání technického řešení propustků, nadjezdů, propustků, návěstních lávek a PHS, pracovní jednání
DATUM	10. ledna 2013
MÍSTO	v sídle společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3

SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 – demolice

- demolice propustku 0,5 m pod terén
- otevření svahů původního násypu ve sklonu 1:1,5 pro následný odtok vody
- svahy budou pokryté ornici a kokosovou rohoží proti splavování materiálu

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, projednání technického řešení propustků, nadezdů, propustků, návěstních lávek a PHS, pracovní jednání
DATUM	13.června 2013
MÍSTO	v sídle společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3

SO 71-21-51 Propustek v ev. km 98,545 – demolice

SŽDC GŘ OTH

- Výkresová část nového stavu je zpracována chybně (nezobrazuje stav po demolici s novým tvarem terénu). *Bylo zapracováno*

SŽDC SSZ

Technická zpráva - kap. 7 - není pro tento SO - požadujeme pouze předpisy a normy pro tento SO *bylo zapracováno*

- kap. 11.3 - požadujeme přepsat pro tento SO - propustek ruším, VMP, vzdálenost překážky, š.l. tu nemají, co dělat. Dto kap. 11.5 a 11.6 *bylo zapracováno a opraveno*

Tech. zprávu požadujeme přepracovat. Požadujeme uvést věci týkající se pouze tohoto SO a ne univerzální tech. zprávu pro nové SO. Zprávu požadujeme napsat logicky posloupně a věci uvádět pouze jednou. Tato zpráva je nepřehledná a nic neříkající. *bylo zapracováno a opraveno*

příl. 5 - je nepoužitelná *bylo opraveno a zpřehledněno*

- požadujeme řádný nový půdorys se všemi souvisejícími SO a PS a koordinacemi *bylo opraveno a zpřehledněno*

příl. 6 - je doložen znovu stávající stav *nebyl, ale i tak bylo opraveno, doplněno a zpřehledněno*

- požadujeme nový stav s dělením prací *bylo opraveno*

příl. 7 - je zřejmě pro jiný SO *bylo pro správný SO*

- nedoložen výkresy *bylo doplněno*

- nedoložen výpočty *bylo doplněno*

Chybí výkres výkopů a zásypů, pažení. Chybí kubatury a dělení prací. *bylo doplněno*

SO požadujeme přepracovat. Požadujeme doložit SO s důslednou koordinací souvisejících SO a PS a s dělením prací. Požadujeme doložit koordinaci s žs.

Není zkoordinováno s žss - vrstva drc. kameniva (kubatury výkopů, dělení prací, ukončování dlažeb, atd.)