
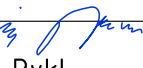




Výškový systém Bpv

Souřadnicový systém S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Vypracoval:  Ing. Jakub Rentka		Zodp. projektant:  Ing. Miroslav Rykl		Kontroloval:  Ing. Jakub Rentka		 <b>TÝM DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ s.r.o.</b> <i>Renaissance of Quality</i>	
Kraj: Olomoucký		Traťový úsek/Obec: Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem					
Investor Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1							
Akce:							
Zajištění skalních masivů na trati Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem/Červený Potok  SO 01-10-01 Železniční svršek						Formát	A4
						Datum	03/2021
						Účel	PDPS
						Č. zakázky	175C
						Změna	Č. kopie
						Měřítko	
							-
Obsah dokumentace:						Část dokumentace	Č. výkresu
Technická zpráva						E.1.1.1	.01

# **Zajištění skalních masivů na trati Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem/Červený Potok**

**SO 01-10-01 Železniční svršek**

## **E.1.1.1.01 TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2</b>	<b>Identifikační údaje stavebního objektu .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Výchozí podklady .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Průzkum inženýrských sítí .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Související provozní soubory a stavební objekty .....</b>	<b>5</b>
<b>2.4</b>	<b>Odchytky od předchozího stupně projektové dokumentace .....</b>	<b>5</b>
<b>2.5</b>	<b>Splnění podmínek uložených v předešlém stupni projektové dokumentace .....</b>	<b>5</b>
<b>2.6</b>	<b>Odchytky od platných norem a předpisů .....</b>	<b>6</b>
<b>2.7</b>	<b>Vlastník a správce hmotného majetku .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>VŠEOBECNÉ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>Základní údaje o stavbě .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>Údaje o zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích .....</b>	<b>7</b>
<b>3.3</b>	<b>Projektované kapacity a parametry stavebních objektů SO 01-10-01 .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>8</b>
<b>4.1</b>	<b>Stávající stav .....</b>	<b>8</b>
<b>4.2</b>	<b>Nový stav .....</b>	<b>9</b>
<b>4.3</b>	<b>Provizorní stav .....</b>	<b>12</b>
<b>4.4</b>	<b>Pokyny pro montáž .....</b>	<b>12</b>
<b>4.5</b>	<b>Postup výstavby .....</b>	<b>12</b>
<b>4.6</b>	<b>Podmínky a nároky na výstavbu .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>NAKLÁDÁNÍ S ODPADY .....</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>POLOHOVÝ SYSTÉM .....</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY .....</b>	<b>15</b>

# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

## 1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Zajištění skalních masivů na trati Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem/Červený Potok
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234
Zastoupený:	Stavební správa východ Nerudova 1 779 00 Olomouc
Zhotovitel:	Tým dopravního inženýrství s.r.o. Moskevská 532/60 Praha 10, 101 00 IČ: 24831832
Stupeň dokumentace:	DSP + PDPS
Charakter stavby:	Liniová stavba, oprava železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Začátek stavby:	Km 3,869
Konec stavby:	km 4,606
Termíny výstavby:	09/2021
Stavební úřad:	Speciální stavební úřad, Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Olomouc, Nerudova 773, 779 00 Olomouc
Krajský úřad:	Olomoucký
Okres:	Šumperk

## **1.2 Identifikační údaje stavebního objektu**

Stavební objekt:	SO 01-10-01 Železniční svršek
Začátek:	km 3,869
Konec:	km 4,606
Traťová třída:	C2
Traťová rychlost:	40 km/h
Kraj:	Olomoucký
Okres:	Šumperk
Katastrální území:	Vysoké Žibřidovice, Habartice u Jindřichova
Zpracovatel části:	Tým dopravního inženýrství s.r.o. Moskevská 532/60 Praha 10, 101 00 IČ: 24831832
Odpovědný projektant části:	Ing. Miroslav Rykl
Vypracoval:	Ing. Jakub Rentka

## **2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ**

### **2.1 Výchozí podklady**

- Nákresný přehled železničního svršku
- Tabulky traťových poměrů
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Dokumentace souvisejících stavebních objektů
- Místní šetření
- Katalogy výrobců
- Příslušné normy a předpisy
- Zaváděcí a vzorové listy
- Zápisy z jednání, porad

### **2.2 Průzkum inženýrských sítí**

Správci jednotlivých sítí byli osloveni a zákresy jejich sítí jsou obsahem situace. Zákres sítí je pouze orientační, před začátkem prací je vždy nutné si dané sítě nechat vytyčit. Vyjádření jednotlivých správců sítí včetně podmínek pro práci v ochranných pásmech je součástí dokladové části dokumentace, originály jsou uloženy u zpracovatele projektu.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou – na vyžádání – zástupci spravujících organizací.

Projektant v rámci projektové dokumentace předpokládal, že ve většině míst jsou inženýrské sítě uloženy v dostatečné hloubce pod terénem (0,50 m) tak, aby nebyly realizací železničního svršku dotčeny.

Seznam jednotlivých správců vedení a zařízení:

- ČDT
- SŽ (SSZT, TUDC)

### **2.3 Související provozní soubory a stavební objekty**

SO 01-11-01 Železniční spodek Sanace skalních stěn a svahů

### **2.4 Odchytky od předchozího stupně projektové dokumentace**

Jedná se o první stupeň projektové dokumentace.

### **2.5 Splnění podmínek uložených v předešlém stupni projektové dokumentace**

Jedná se o první stupeň projektové dokumentace.

## **2.6 Odchyly od platných norem a předpisů**

Byla udělena výjimka z Předpisu SŽ S3/2 Bezстыková kolej, Odstavec 79. na ukončení bezстыkové koleje v oblouku malého poloměru v km 4,218.

## **2.7 Vlastník a správce hmotného majetku**

Stavební správa východ  
Nerudova 1, 779 00 Olomouc

### 3 VŠEOBECNÉ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU

#### 3.1 Základní údaje o stavbě

Stavba se nachází na trati č. 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem.

Místo stavby vede v extravilánu. Jedná se o skalní zářez/odřez s poloměry oblouků cca  $R = 170\text{m}$ .

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

Práce na rekonstrukci železničního svršku budou realizovány na pozemcích SŽ, státní organizace. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

V rámci rekonstrukce železničního svršku nedochází k záborům ZPF ani PUPFL.

Stavba se nachází na následujících pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.

č.p.	k.ú.	vlastník	výměra (m <sup>2</sup> )	způsob využití
1652/1	Vysoké Žibřidovice [788368]	SŽ, státní organizace	15 053	dráha
2095/2	Habartice u Jindřichova [660353]	SŽ, státní organizace	26 182	dráha

#### 3.3 Projektované kapacity a parametry stavebních objektů SO 01-10-01

Obsahová náplň jednotlivých stavebních objektů:

##### SO 01-10-01 Železniční svršek

• doplnění kolejového lože	647,0 m
• výměna kolejnic za 49E1	706,0 m
• výměna pražců za dřevěné nové	16,0 m
• výměna pražců za betonové užití	25,0 m
• výměna pražců za ocelové Y	606,0 m
• bezстыková kolej	631,0 m
• úprava geometrické polohy koleje celkem	737,0 m

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující (stávající) parametry:

• dosažená traťová rychlost pro klasické soupravy	max. 40 km/h
• traťová třída zatížení	C2
• prostorová průchodnost	Z-GČD
• trakce	nezávislá



## **4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

### **4.1 Stávající stav**

#### **4.1.1 Stručný popis současného technického stavu**

Trať vede na většině úseku v odřezu, kde před mostem na pravé straně je svah dolů (vlevo nahoru) k řece Krupá a za mostem na straně pravé skalní svah nahoru a odřez vlevo dolů.

Železniční svršek je tvaru kolejnic S49 proměnného stáří (od roku 1982 do roku 2015). Kolej je na směsi dřevěných prážců a betonových prážců SB5 s rozdělením „c“. Podkladnice a svérkové komplety se liší podle použitého prážce. Kolej není svařena do bezстыkové koleje.

Kolejové lože je štěrkové, nevykazující známky znečištění. Skalní zářezy jsou zarostlé náletovou vegetací.

V úseku se nachází most v ev. km 4,256 bez průběžného kolejového lože délky cca 70 m. Z hlediska bezстыkové koleje se jedná o 3 za sebou jdoucí dilatující konstrukce každá o délce cca 23 m. Ložiska jsou uspořádána ve směru od Hanušovic v pořadí pevné ložisko a pohyblivé ložisko. Dle protokolu o podrobné prohlídce mostu jsou rozměry mostnic na konstrukci K01 (v/š/d) 260/250/2500 mm, na konstrukci K02 240/230-245/2500 mm a na konstrukci K03 260/245/2400 mm. Vlevo trati je umístěn pojistný úhelník profil „L“ o rozměrech 160x100x14 mm, vpravo 180x195x10 mm se zahnutou hranou šířky 35 mm.

#### **4.1.2 Směrové a sklonové poměry současného stavu**

V řešeném úseku je v současném stavu povolena nejvyšší traťová rychlost 40 km/h. Z důvodu poruchového stavu skalních masívů v dotčené lokalitě, je zde zavedena TOR. Traťová rychlost vyhovuje maximálnímu nedostatku převýšení koleje  $I = 100$  mm.

Z hlediska směrových poměrů se úsek nachází v protisměrných obloucích malého poloměru cca 180 m. Most v ev. km 4,256 se z části nachází v oblouku s poloměrem  $R=180$  m a z části ve výstupní přechodnici tohoto oblouku.

Z hlediska sklonových poměrů trať ve směru staničení stoupá ve sklonu cca 10 promile.

## 4.2 Nový stav

Smyslem úpravy železničního svršku (spodek není předmětem tohoto SO) je kompletní výměna stávajících pražců za nové ocelové Y pražce vč. Upevňovadel a zřízení bezстыkové koleje.

Projektant se dohodl s investorem na snížení převýšení v obloucích před a za mostem. K tomuto kroku bylo přistoupeno na základě minimalizace posunů osy koleje (místní podmínky neumožňují výrazný posun osy koleje vůči své původní poloze).

### 4.2.1.1 Směrové poměry

Návrh směrového řešení v podstatě zachovává stávající směrové poměry.

Podkladem pro návrh GPK byl Nákrešný přehled železničního svršku a geodetické zaměření. Oproti stávajícímu stavu dochází k dílčím úpravám parametrů oblouků a přechodnic dle aktuálního znění ČSN 73 6360-1. Traťová rychlost zůstává stávající  $V = 40 \text{ km/h}$  – dojde k odstranění TOR. Trať je navržena v limitním nedostatku převýšení  $l_{\text{lim}} = 100 \text{ mm}$ .

Na základě dohody se správcem mostu v ev. km 4,256 dojde na straně od Hanušovic k úpravě směru v oblasti vějířů převažením podkladnic na stávajících kotevních pleších. Dojde nejprve k odbroušení podkladnic z plechů, k posunutí podkladnice do projektované polohy a k opětovnému přivaření k plechu. Přesné hodnoty posunu na každé mostnici budou určeny zhotovitelem za dohledu správce objektu během realizace. Ve směru od Starého Města, pokud to bude nutné, dojde k úpravě směru převrtáním s překolíčkováním stávajících podkladnic do stávajících mostnic. Pokud budou převrtány otvory v mostnicích nebo pozednici, musí být dodržena pravidla podle předpisu S3 díl V.

Vzhledem k charakteru stavby a místním podmínkám bude u konečného odsouhlasení GPK využito tolerancí v rámci stavebních odchylek.

### 4.2.1.2 Sklonové poměry

Návrh nových sklonových poměrů vychází ze stávajícího stavu. K větším výškovým posunům koleje dojde mezi km 3,950 a 4,150 (v zářezu), kde zdvihy budou cca 10 cm.

Na základě dohody se správcem mostu v ev. km 4,256 bude nutné upravit výškové posuny a změnu převýšení na mostě zateslováním podkladnic (plechů) a poté budou na těchto mostnicích vyměněny stávající vrtule S2 za vrtule R3.

Přesné hodnoty posunu na každé mostnici budou určeny zhotovitelem za dohledu správce objektu během realizace. Vzhledem k charakteru stavby a místním podmínkám bude u konečného odsouhlasení GPK využito tolerancí v rámci stavebních odchylek.

### 4.2.1.3 Staničení

Staničení projektu akce vychází ze staničení akce „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok, km 70,734 – 83,899, a TÚ1351 odb. Morava – Staré Město pod Sněžníkem, km 1,858 – 11,443“, který byl dodán projektantovi v rámci připomínkového řízení.

### 4.2.1.4 Kolejový rošt

V rámci opravy železničního svršku dojde mezi km 3,885 a 4,591 k výměně kolejnic za nové 49E1 v pásech délky 75 m. Svařování montážních svarů bude provedeno jako odtavovací stykové, pro závěrné svary jsou přípustné aluminotermické svary.

Stávající kolejnice budou odvezeny do ŽST Hanušovice a tříděny. Kolejnice, které byly vloženy do trati v roce 2007 a 2015, budou uloženy v ŽST Hanušovice. Jedná se o levý kolejnicový pás mezi km 4,300 a 4,430 a o pravý kolejnicový pás mezi km 4,050 a 4,200 a mezi km 4,430 a 4,600, celkem cca 450 m. Ostatní kolejnice budou sešrotovány.

V rámci opravy železničního svršku budou mezi km 3,885 a 3,910 položeny užití **betonové pražce** SB6/SB8 vystrojené žebrovými podkladnicemi s rozdělením „c“. Dodány budou nové pružné komplety Skl 24 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice. Pražce budou dovezeny z ŽST Olomouc.

Od km 3,910 do km 4,218 budou položeny nové **ocelové Y pražce** s rozdělením „k“ (rozevření 650 mm). Ocelové pražce Y jsou dodávány s pružným upevňovacím uzlem S15 (svěrka Skl 14) a budou dodány ve variantě pro úklon kolejnice 1:40.

Od km 4,218 k závěrné zdi mostu v ev. km 4,256 budou položeny nové **dřevěné pražce** vystrojené žebrovými podkladnicemi. První 2 ks pražců budou vystrojeny podkladnicemi pro úklon kolejnice 1:40, další pražce už podkladnicemi pro úklon kolejnice 1:20. Dodány budou nové komplety Skl 24B (žluté) s nižším odporem proti podélnému posunutí kolejnice v uzlu upevnění. Tyto svěrky budou použity v kombinaci s podložkou pod kolejnici Zw 686. Dva pražce budou celé, další 3 ks budou zkráceny již ve výrobě (viz. přílohy E.1.1.1.08). Poté budou naimpregnovány a čela budou osazena protištěpnými destičkami.

**Mostnice** budou ponechány stávající, budou vyměněny svěrkové komplety za nové pružné Skl 24 a paty kolejnic budou podloženy novými pryžovými podložkami. Pozednice a první 2 ks mostnic z obou stran mostu budou osazeny pružnými svěrkami Skl 24B (žluté) s nižším odporem proti podélnému posunutí kolejnice v uzlu upevnění. Tyto svěrky budou použity v kombinaci s podložkou pod kolejnici Zw 686.

Od závěrné zídky mostu v ev. km 4,256 do km 4,293 budou položeny nové **dřevěné pražce** vystrojené žebrovými podkladnicemi. Poslední 2 ks pražců budou vystrojeny podkladnicemi pro úklon kolejnice 1:40, ostatní pražce už podkladnicemi pro úklon kolejnice 1:20. Dodány budou nové komplety Skl 24B (žluté) s nižším odporem proti podélnému posunutí kolejnice v uzlu upevnění. Tyto svěrky budou použity v kombinaci s podložkou pod kolejnici Zw 686. První 4 ks budou zkráceny již ve výrobě (viz. přílohy E.1.1.1.08). Poté budou naimpregnovány a čela budou osazena protištěpnými destičkami. Další 3 ks pražců budou položeny v celé délce.

Od km 4,293 do km 4,591 budou položeny nové **ocelové Y pražce** s rozdělením „k“ (rozevření 650 mm). Ocelové pražce Y jsou dodávány s pružným upevňovacím uzlem S15 (svěrka Skl 14) a budou dodány ve variantě pro úklon kolejnice 1:40.

Od km 4,591 do km 4,601 budou položeny nové **dřevěné pražce** vystrojené žebrovými podkladnicemi s rozdělením „c“. Dodány budou nové pružné komplety Skl 24 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice. Kolejnice zůstanou stávající.

Stávající pražce SB5 mezi km 3,885 a 3,910 budou vyzískány a budou odvezeny a uloženy v ŽST Hanušovice. Stávající dřevěné pražce mezi km 3,910 a 4,221 a km 4,290 a 4,601 (cca 921 ks) budou odvezeny a ekologicky zlikvidovány.

Na mostu v ev. km 4,256 budou ponechány stávající **pojistné úhelníky**. V kolejnicových stycích budou přerušeny a na ocelových Y pražcích budou vyměněny za úhelníky L140/14. Nové pojistné úhelníky budou napojeny na stávající pojistné úhelníky příložkami P20x130x420. Nové pojistné úhelníky budou připojeny na ocelové Y pražce pomocí svorníků M24x70, podložek M24 a dvojic

matic M24. Mezi ocelový Y pražec a úhelník budou vkládány ocelové podložky P5x140x140 nebo P5x210x140 dle příloh E.1.1.1.08. Svorníky budou přivařeny k ocelovému Y pražci až na stavbě, k přivaření je třeba použít odpovídající techniku v podobě výkonné dieselové elektrocentrály. Až na stavbě budou též provedeny otvory v pojistných úhelnících a otvory v ocelových podložkách dle skutečné polohy ocelových Y pražců. PÚ budou ukončeny dle Předpisu SŽ S3 díl XII obr. č.5, č.6 a č.8. Toto řešení bylo schváleno Odborem traťového hospodářství. Přílohou této technické zprávy (Příloha č. 2) je vyjádření dodavatele ocelových Y pražců k tomuto řešení uchycení pojistných úhelníků.

Ve styčích budou použity plnoprofilové zesílené spojky, a to v km 4,218; v km 4,293 a v km 4,591.

#### 4.2.1.5 Kolejové lože

Stávající štěrkové lože nevykazuje známky nadměrného znečištění. Po demontáži kolejového roštu dojde k jeho rozhrnutí a doplnění novým materiálem (cca 15 % z předepsaného profilu). Pro doštěrkování bude použito nové drcené kamenivo fr. 31,5/63 třídy BII. Kolejové lože bude provedeno přednostně jako nezapuštěné, se sklony boků 1:1,25.

Pod pojistnými úhelníky bude štěrkové lože prolito pryskyřicí (viz. přílohy .07 tohoto SO). Směrem od pozednice mostu bude štěrkové lože pod dřevěnými pražci a 2 ks ocelových Y pražců prolito pryskyřicí v plném profilu strukturálně, pod dalšími 3 ks ocelových Y pražců slabě. Změna prolití bude provedena mezi pražci.

Šířka základního kolejového lože s betonovými nebo dřevěnými pražci bude v koruně činit 2 x 1,700 m a minimální tloušťka lože bude 0,350 m pod ložnou plochou betonového, resp. dřevěného pražce.

Šířka základního kolejového lože s ocelovými Y pražci bude v koruně činit 2 x 1,300 m a minimální tloušťka lože bude 0,30 m pod ložnou plochou ocelového Y pražce.

Při použití ocelových pražců Y musí být kolejové lože v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem.

#### 4.2.1.6 Bezстыková kolej

V řešeném úseku bude provedena bezстыková kolej dle Předpisu S3/2.

Na stávající BK bude napojena v přímé v km 3,885 a ukončena bude v km 4,218 v oblouku malého poloměru. Na toto řešení je udělena výjimka z Předpisu SŽ S3/2 Odborem O13 GR SŽ. Od km 4,218 do km 4,293 přes most v ev. km 4,256 budou položeny nové kolejnicové pásy délky 75 m. Bezстыková kolej bude poté zřízena od km 4,293 v přímé do km 4,591 v přímé.

V úsecích s ocelovými Y pražci se neprovádí rozšíření nebo nadvýšení tvaru kolejového lože, nejsou používány ani pražcové kotvy.

Poloha a výška bezстыkové koleje musí být před jejím zřízením ověřena místně-příslušným Správcem PPK (SPPK). Svařování závěrných svarů při BK smí být tedy zahájeno až po ověření PPK SPPK. Zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití [dle Předpisu SŽDC SR 2/1 (S) a TKP kapitola 1]. Měření PPK provede v celém rozsahu SŽG jako nezadatelnou činnost (financované z rozpočtu stavby).

#### 4.2.1.7 Zajištění prostorové polohy koleje

V rámci tohoto stavebního objektu dojde také k zajištění prostorové polohy koleje. Kolej bude zajišťována dle Předpisu SŽDC S3 díl III. Km poloha zajišťovacích značek je uvedena v Příloze č. I této Technické zprávy.

Budou osazeny konzolové značky na kovové sloupky v přímých jednostranně, v obloucích na vnější stranu oblouku. Na opěrách mostu v ev. km 4,256 budou osazeny značky hřebové. Přesný návrh osazení zajišťovacích značek musí schválit místně-příslušný správce PPK.

### **4.3 Provizorní stav**

Provizorní stavy nad rámec realizace samotných stavebních prací v kolejišti a přilehlých prostorách v obvodu staveniště se v zásadě neočekávají.

### **4.4 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.

### **4.5 Postup výstavby**

Postup výstavby předloží zhotovitel stavby v závislosti na zvolené technologii výstavby.

### **4.6 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.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB a č.376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu 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.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/1973 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 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. 185/2001 Sb.
- Zákon o podrobnostech nakládání s odpadem č. 383/2001 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
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Vyhláška č. 389/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Projekt stavby dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- 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 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí
- ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
- TNŽ 01 0101 Názvosloví Českých drah
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 37 5715 Silová kabelová vedení celostátních drah
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10
- TKP staveb státních drah v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006



„Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, účinnost od 1. dubna 2012).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č.20/2017 „Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty změna č. 1“.

Řešení problematiky materiálových výzkisů je určeno Směrnicí GŘ SŽDC č. 42/2013 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

Příloha I  
**Zajištění prostorové polohy koleje**

Zajištění prostorové polohy koleje			
poř.č.	staničení	vzdálenost mezi značkami	typ značky
1	3,870		konzolová
2	3,910	40	konzolová
3	3,950	40	konzolová
4	3,985	35	konzolová
5	4,020	35	konzolová
6	4,080	60	konzolová
7	4,115	35	konzolová
8	4,150	35	konzolová
9	4,185	35	konzolová
10	4,220	35	hřbová
11	4,255	35	most
12	4,290	35	hřbová
13	4,325	35	konzolová
14	4,360	35	konzolová
15	4,395	35	konzolová
16	4,430	35	konzolová
17	4,465	35	konzolová
18	4,500	35	konzolová
19	4,535	35	konzolová
20	4,570	40	konzolová
21	4,610	35	konzolová
22	4,645		konzolová



**Ing. Václav Kovařík**

*Tým dopravního inženýrství s. r. o.*

Moskevská 532/60  
101 00 Praha 10 - Vršovice

Praha, dne 18.2.2021

**Věc: Vyjádření dodavatele ocelových prachů tvaru Y k navaření pojistných úhelníků**

Vyřizuje: Ing. Tomáš Vrba, mob.: 724 790 713, e-mail: [vrba@infram.cz](mailto:vrba@infram.cz)

Vážený pane inženýre,

souhlasíme s navařením pojistných úhelníků na dodávané ocelové prachce tvaru Y na stavbu „Zajištění skalních masivů na trati Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem/Červený Potok“. I nadále bereme plnou záruku za tyto ocelové prachce typu Y dle platných TPD č. 3/2006, krom případných vad způsobených právě navařením těchto pojistných úhelníků.

S přátelským pozdravem

Ing. Tomáš Vrba

  
**INPROVIA a.s.**  
Sídlo: Peluškova 1599, 198 00 Praha 9 - Kyje  
Pracoviště: Peluškova 1407, 198 00 Praha 9 - Kyje

INPROVIA a. s.

Peluškova 1599, Praha 9, 198 00  
Korespondenční adresa: Peluškova 14 07, Praha 9, 198 00

IČ: 286 75 720  
DIČ: CZ 286 75 720

Peněžní ústav: Komerční banka, Praha 8  
Číslo účtu: 115-948000267/0100