

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Petr Prchal		Zodp. projektant: Ing. Petr Prchal	Kontroloval: Ing. Petr Burda		
Kraj: Liberecký		Traťový úsek/Obec: TÚ DÚ: 1051 H1			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
Akce:					
<b>Oprava kolejí a výhybek v žst. Hodkovice nad Mohelkou</b>				Formát	A4
				Datum	12/2021
				Účel	PDSP
				Č. zakázky	3110-21-062
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				Část dokumentace <b>D.2.1.1</b>	Č. výkresu <b>01</b>

## Obsah

1.	Identifikační údaje stavby .....	3
1	Popis stavby.....	4
2	Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury .....	4
3	Seznam souvisejících PS a SO .....	4
4	Podklady .....	4
5	Popis stávajícího stavu.....	4
6	Popis navrženého řešení .....	6
7	Odpadové hospodářství.....	10
8	Prostorové uspořádání.....	11
9	Dokončovací práce .....	11
10	Vytýčení a zajištění.....	11
11	Stávající podzemní síť.....	11
12	Související normy a předpisy .....	11



## **1. Identifikační údaje stavby**

Název stavby: **Oprava kolejí a výhybek v žst. Hodkovice nad Mohelkou**

Název části stavby: **SO 01-10-01 Železniční svršek  
SO 01-11-01 Železniční spodek  
SO 01-11-02 Nástupiště**

Místo stavby: TÚ: 1051 Turnov (mimo) – Liberec (mimo)  
DÚ: H1 žst. Hodkovice nad Mohelkou

Katastrální území: Hodkovice nad Mohelkou 640 344

Obecní úřad: Hodkovice nad Mohelkou

Kraj: Liberecký

Stupeň dokumentace: PDPS

Zadavatel PD: Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7,  
110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČO: 70994234  
DIČ: CZ-70994234

Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Hradec Králové  
U Fotochemy 259, poštovní schránka 26  
501 01 Hradec Králové

Dodavatel PD: PRODIN a.s.  
K Vápence 2745  
Zelené Předměstí  
530 02 Pardubice  
IČO: 25292161  
DIČ: CZ25292161



## **1 Popis stavby**

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci opravy žel. svršku a spodku v žst Hodkovice nad Mohelkou, které jsou v nevyhovujícím stavu

V rámci stavební činnosti bude provedena oprava pražcového podloží, odvodnění, výměna šterkového lože a kolejového roštu, obnova/zřízení BK, úprava geometrických parametrů koleje, vyvolaná oprava nástupišť a další nutné vyvolané práce.

## **2 Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury**

Vlastníkem dotčených staveb a zařízení řešených je Česká republika zastoupená správcem: Správa železnic, státní organizace.

## **3 Seznam souvisejících PS a SO**

- SO 01-10-01 Železniční svršek
- SO 01-11-01 Železniční spodek
- SO 01-11-02 Nástupiště

## **4 Podklady**

- Nákrešný přehled železničního svršku
- Projekt: Odstranění propadů rychlosti na trati Turnov - Liberec
- Zaměření skutečného stavu
- Místní šetření
- Archivní geotechnický průzkum z března r. 2014 (zhotovený SUDOPem Praha, a.s.)

## **5 Popis stávajícího stavu**

### **SO 01-10-01 Železniční svršek**

Výhybka číslo 1 je tvaru Obl J S49 1:12-500 levá, na dřevěných pražcích. Výhybka je vevařena do bezстыkové koleje a opatřena zámky proti putování jazyků, elektrickým ohřevem výhybek a čelistovými závěry. Výhybka byla vložena v roce 2006. Stávající rychlost přes výhybku do hlavního směru je 80 km/h.

Výhybka číslo 3 je tvaru JS49 1:7,5-190 na dřevěných pražcích, je stykovaná, tvoří odbočku na vlečkovou kolej.

Výhybka číslo 5 je tvaru JS49 1:9-300 na dřevěných pražcích. Část pražců je na hranici životnosti, výhybka je stykovaná.

Stávající železniční svršek koleje číslo 2 je tvořen kolejnicemi tvaru S49 upevněných žebrovými podkladnicemi a svěrkami ŽS3 na pražcích dřevěných s rozdělením „c“. Kolej je bezстыková. Stávající rychlost je v daném úseku 50 km/hod. Železniční svršek byl zřízen r. 1986. V úsecích s pražci dřevěnými je technický stav železničního svršku nevyhovující. Kolejnice jsou silně ojeté, zvláště bočně v obloucích, ve stycích deformované, podkladnice vymačkané. Dřevěné pražce jsou na hranici životnosti, pryžové podložky výrazně zeslabeny a upevnění svěrkami ŽS3



je již tak deformované, že nezajišťuje správné upnutí paty kolejnice k pražci. Kolejové lože je šterkové z drceného kameniva a míra znečištění odpovídá jeho stáří.

Stávající železniční svršek koleje číslo 3 je tvořen z kolejnic tvaru T a betonovými pražci SB5 a je stykovaná, kolejnice jsou opotřebované, upevňovací na pražcích značně zkorodované.

Stávající železniční svršek koleje číslo 5 je tvořen kolejnicemi tvaru A a T s dřevěnými značně vyžilými pražci a kolejnicemi.

V rámci stavby: Odstranění propadů rychlosti na trati Turnov – Liberec byla realizována oprava části koleje č. 1 včetně výměny výhybek č. 2, 9 a 10 a přípojí do kolejí č. 2 a 3 žst. Hodkovice nad Mohelkou.

### SO 01-11-01 Železniční spodek

Železniční spodek nevykazuje dle stavu šterkového lože a geometrické polohy koleje poruchy pláň železničního spodku. Stav odvodnění, příkopů, banketů a propustků odpovídá stáří a charakteru tratě.

Na začátku úseku je kolejiště umístěno v oboustranném zářezu. Kolejiště se poté až do konce úseku nachází ve vysokém pravostranném zářezu, který velmi nepříznivě narušuje pražcové podloží z hlediska stékání povrchové vody a zanášením drobné frakce.

Prakticky v celé žst. zemní pláň / subpláň budují soudržné jemnozrnné zeminy - deluviální jíly se střední plasticitou, třídy F6 CI, tuhé až pevné konzistence, cca s  $I_c = 0.80 - 1.00$ . Jedná se o zeminy velmi nepříznivých geotechnických vlastností, s velmi nízkou únosností  $E_r = 6,0$  MPa, zcela nevyhovující pro zemní pláň.

V rámci stavby: Odstranění propadů rychlosti na trati Turnov – Liberec byla realizována oprava PP v části kol. č.1 a Libereckého zhlaví, včetně zřízení trativodů.

### SO 01-11-02 Nástupiště

Nástupiště u kolejí č. 1 i 3 má délku nástupní hrany 90m s krajními rampami 6,0m, resp. 3,0m u přechodu pro pěší. Výška nástupní hrany je 0,25m nad TK, vzdálenost od osy přilehlé koleje je 1,65m.

Nástupiště u koleje č. 1 je umístěno v km 137,485 624 – 137,575 624. Pro přístup na nástupiště slouží přechod pro pěší v km 137,580. Nástupní hrana je tvořena tvárnicemi Tischer, uloženými na podločkách. Pochozí plocha je tvořena drceným kamenivem.

Nástupiště u koleje č. 3 je umístěno v km 137,584 626 – 137,674 626. Pro přístup na nástupiště slouží stávající přechod pro pěší v km 137,580. Nástupištní hrana i hrana na opačné straně je tvořena vyzískanými tvárnicemi Tischer, uloženými na podločkách. Pochozí plocha je tvořena drceným kamenivem.



## 6 Popis navrženého řešení

### SO 01-10-01 Železniční svršek

#### Výhybka číslo 1

Výhybka č.1 bude snesena vč. stáv. kol. lože. Po opravě PP a zřízení nového kol. lože bude vložena nová výhybka tv.: Obl-J49-1:12-500(3475,119/437,000) - I, zlp, L, p, b. Je navržena perlitizace ocel. částí (pravé opornice a pravého jazyku). Součástí výhybky je montáž nových čelistových závěrů. Bude provedena demontáž a montáž elektrického ohřevu výhybky. Pro změnu úklonu kolejnic na 1:20 před ZV je vloženo 6 ks výhybkových pražců s přechodovými podkladnicemi (dle vzorového listu výhybky), za KV budou spol. betonové pražce a zkrácené bet. pražce. Výhybka bude vevařena do BK. Výhybka bude osazena novým přírubovým elektromotorickým přestavníkem, válečkovými dotlačovacími stoličkami. Ve výhybce, v odbočné větvi, bude zřízen pár LIS. Před ZV a za KV ve směru k.č.1 budou vevařeny LISy. Veškeré technické vybavení výhybky bude řešeno v souladu se směrnicí SŽDC SM77.

#### Výhybka číslo 3

Výhybka č.3 bude snesena vč. stáv. kol. lože. Po opravě PP a zřízení nového kol. lože bude opravená výh. č.3 vložena do stáv. umístění. Výhybka bude zbroušena, budou zřízeny zádržné opěrky jazyků, bude provedena výměna pravé opornice a jazyka, z důvodu svaření bude provedena výměna srdcovky za novou srdcovku typu ZP prodlouženou (srdcovka-S49-1:7,5-190-ZP+2600mm), stáv. dřevěné pražce budou nahrazeny novými dřevěnými pražci. Ve výhybce, v odbočné větvi, bude zřízen pár LIS. Výhybka bude svařena. Výhybka bude osazena stávajícím elektromotorickým přestavníkem.

#### Výhybka číslo 5

Výhybka č.5 bude snesena vč. stáv. kol. lože. Po zřízení nového kol. lože bude opravená výh. č.5 vložena do stáv. umístění. Ve výhybce bude navařena srdcovka, výhybka bude zbroušena, budou zřízeny zádržné opěrky jazyků, stáv. dřevěné pražce budou nahrazeny novými dřevěnými pražci. Ve výhybce, v přímé větvi, bude zřízen LIS. Výhybka bude vevařena do BK. Výhybka bude osazena stávajícím elektromotorickým přestavníkem. Za KV ve směru k.č.3 bude vevařen pár LIS.

**Při těžbě kolejového lože nad konstrukcí mostu ev km 137,358 dbát zvýšené opatrnosti! Nesmí dojít k poškození ochranné vrstvy izolace na mostě.**

Číslo	Kolej	Druh	Svršek	Úhel	Poloměr	Transformace	Typ	Žlab	Směr	Př.	Pr.
1	1	Obl-j	S49	1:12	500	3475,119/437	I	zlp	L	p	b
2	1	J	S49	1:9	300			zlp	L	l	b
3	2	J	S49	1:7,5	190				P	p	d
4	4	J	S49	1:7,5	190				P	l	d
5	3	J	S49	1:9	300				L	l	d
6	5	J	T	7°					P	p	oc
8	4	J	S49	1:7,5	190				P	l	d
9	1	J	49	1:9	300			zlp	P	p	b
10	1	J	49	1:12	500			zlp	L	p	b

#### Kolej č.1

Z důvodu opravy GPK kol. č.1 a opravy PP ve výběhu za výhybkou č.1 bude kol. rošt snesen v km 137,047 057 - 137,063 157 a 137,105 921 - 137,265 000.

Kol. lože bude v celém profilu odtěženo v km 137,047 057 - 137,063 157 a 137,105 921 - 137,150 770.



Kol. lože bude v tl. 100mm pod úložnou plochou pražce odtěženo v km 137,150 770 – 137,265 000. Po opravě PP bude stáv. kol. rošt vložen zpět, bude doplněno kol. lože, opravena GPK. Kolej bude vevařena do BK.

### Kolej č.2

Kol. rošt včetně kolejového lože bude snesen v km 0,042 794 – 0,224 790 a 0,250 012 - 0,271 712 (dle staničení kol. č.2)

Po opravě PP bude zřízeno nové kol. lože a v km 0,042 794 – 0,224 790 bude svršek: kolejnice tv. 49E1 (nové), pražce betonové SB8 (užité), rozd. pražců „c“, upevnění bude nové typu K(ŽS4). V km 0,250 012 - 0,271 (za společnými pražci na KV3) bude žel. svršek: kolejnice tv. 49E1, pražce betonové B91 (nové), rozd. pražců „c“, upevnění W14. Pryžové podložky pod patou kolejnice a PE podložky budou nové.

Bude opravena GPK, kolej bude svařena do BK, před ZV3 a za KV3 bude zřízeno ochranné pole/dilatační styk.

### Kolej č.3

Kol. rošt včetně kolejového lože bude snesen v km 0,116 497 – 0,455 569 (dle staničení kol. č.3)

Bude zřízeno nové kol. lože a vložen svršek: kolejnice tv. 49E1 (nové), pražce betonové B91 (nové), rozd. pražců „c“, upevnění W14. Bude opravena GPK, kolej bude vevařena do BK.

### Kolej č.5

Kol. rošt včetně kolejového lože bude snesen v km 0,033 197 – 0,167 300 (dle staničení kol. č.5)

Bude zřízeno nové kol. lože a vložen svršek: užité kolejnice tv. S49 a užité pražce betonové SB5 (z koleje č.3), v místě výkolejky (km 0,058 197 dle staničení kol. č.5) budou vloženy 2 ks nových dřevěných pražců. Pražce budou regenerovány (protočení, uřezání nebo roztočení upevnění pro zpětné použití svřek). Šroub T5, matice, pružný kroužek a vložka M, pryžové podložky pod patou kolejnice a PE budou nové, rozd. pražců „c“. Na kolejnicích budou vyřezány styky, kolej bude svařena do BK, před KV6 bude zřízeno ochranné pole/styk. Bude opravena GPK.

### Kolejová spojka mezi výh. č. 3 a 4

Kol. rošt včetně kolej. lože bude snesen od KV 3 po stávající IS v km 0,032 690 (dle staničení kol. spojky), resp. tak, aby bylo možné provést opravu PP v k.č.2 a ve výhybce č. 3. Po dokončení oprav žel spodku v k.č. 2 bude zřízeno nové kol. lože a vložen svršek: kolejnice tv. S49 (užité), pražce dřevěné (nové), rozd. pražců „c“, upevnění bude nové typu K (ŽS4). Bude opravena GPK, kolej bude svařena.

### Izolované styky

Do kolejí budou vevařeny lepené izolované styky v souladu s předpisem SŽDC S3 a S3/2.

LIS bude v k.č.1 v km 137,061 357, km 137,095 900, km 137,107 044, km 137,148 738 (vždy pár)

LIS bude v k.č.2 v km 0,086 050 (dle staničení k.č.2) (pár)

LIS bude v k.č.3 v km 0,108 858, km 0,118 297, km 0,140 594 (dle staničení k.č.3) (vždy pár)

LIS bude v k.č.5 v km 0,058 197 (dle staničení k.č.5) – 1ks

LIS bude v kol spoje (výh.č. 3 a 4) v km 0,021 040, km 0,030 890 (dle stan. kol. spojky) (vždy pár)

Bude provedena demontáž a zpětná montáž stávajících podélných a příčných lanových propojení.

### Výkolejka

Stávající výkolejka v km 0,058 197 (dle staničení koleje č. 5) bude snesena. Po dokončení oprav žel. svršku bude vložena zpět. V místě výkolejky budou vloženy 2 ks nových dřevěných pražců.



### Kolejnice, pražce

Užité kolejnice a užité pražce dodá ST. Nový svrškový materiál dodá zhotovitel stavby.

### Staničníky

Od km 137,1 - 137,8 (včetně) bude provedena obnova nátěru staničníků.

### Návrh GPK/PPK

Návrh GPK/PPK, staničení vychází z projektu PPK.

Návrh GPK koleje č. 1 před ZV1 respektuje traťovou rychlost  $V=85\text{km/h}$ ,  $V_{130}=90\text{km/h}$ . Kolej se nachází v levostranném oblouku  $R=500\text{m}$ ,  $D=98\text{mm}$ . Za ZV1 pokračuje v levostranném oblouku  $R=437\text{m}$ ,  $D=98\text{mm}$  a dále pokračuje až do konce úseku v přímé.

Návrh GPK koleje č. 2 respektuje traťovou rychlost  $V=60\text{km/h}$ , přičemž za KV1 se nachází levostranný složený oblouk s krajní přechodnicí se vzestupnicí ( $R=390\text{m}$ ,  $R=270\text{m}$ ,  $R=442\text{m}$ ). Na konci úseku jsou navrženy dva protisměrné oblouky  $R=500\text{m}$  bez převýšení.

Z hlediska GPK je kolej č. 3 navržena na rychlost  $V=50\text{km/h}$ , přičemž jsou použity směrové oblouky  $R=\text{min.}300\text{m}$  bez převýšení.

Z hlediska GPK je kolej č. 5 navržena na rychlost  $V=40\text{km/h}$ , přičemž je použit směrový oblouk  $R=260\text{m}$  bez převýšení.

Směrové a výškové řešení a rozsah oprav GPK/PPK je patrný z výkresové části.

Úprava GPK bude provedena automatickou strojní podbíječkou ASP (ASPv).

### Kolejové lože

Po dokončení oprav PP bude zřízeno kolejové lože ze šterku frakce 31,5/63. Tloušťka kol. lože bude v koleji min. 350mm pod ložnou plochou betonového pražce a min. 300mm pod ložnou plochou dřevěného pražce. Kolejové lože bude zapuštěné. Kol. lože bude zřízeno dle předpisu SŽDC S3 a S3/2.

Odtěžené kol. lože bude částečně použito pro opravu PP jako podkladní vrstva. Zbytek nevyužitého odtěženého kol. lože bude odvezen na příslušnou skládku.

Pro zasypávku mezi profily zapuštěného kolejového lože se použije nezvětralé přírodní kamenivo frakce 8 a vyšší. Pro povrchovou úpravu stezek a ostatních ploch v úrovni kolejového ložemusuí být použito drcené kamenivo frakce 4/16.

### BK

V kol. č.1, 2 a 3 bude obnovena BK. Kolej bude svařena do BK dle platného předpisu SŽDC S3/2.

V délce min 50m od nově vloženého žel. svršku bude provedena úprava upínací teploty stáv. BK.

Na vzdálenost min 75m od nově vloženého žel. svršku je nutno předem zajistit dostatečnou držebnost upevňovadel, ztuhnutí a doplnit kolejové lože za hlavami pražců a v mezipražcových prostorech.

## **SO 01-11-01 Železniční spodek**

V novém stavu se kolejiště nachází na stávajícím zemním tělese. Dle výsledků geotechnického průzkumu je únosnost zemní plně nedostatečná, proto byl proveden návrh opravy PP - viz NÁVRH A POSOUZENÍ PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ Žst. Hodkovice nad Mohelkou Km 137,063 - 137,285 kolej č. 1 a 2 (který je přílohou PD)

S ohledem na max. navrhovanou rychlost, provozní zatížení, min. požadovaný modul přetvárnosti na zemní pláni  $E_{\text{min,ZP}}$ , minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku  $E_{\text{min,PL}}$  a další parametry dle předpisu SŽ S4 bylo navrženo PP pro:



1) výhybku č. 1 (km 137,059 557 – 137,105 921)

Varianta s SC a ŠD v sumární mocnosti 0,85 m:

- |   |            |
|---|------------|
| - kolejové lože pod betonovým pražcem           | tl. 0,35 m |
| - konstrukční vrstva ze ŠD 0/32 kv              | tl. 0,20 m |
| - podkladní vrstva ze stabilizace SC 0/32, C5/6 | tl. 0,30 m |
| - subplán jíl tř. F6 CI- subplán jíl tř. F6 CI  |            |

2) kolej č.1 a 2 (km 137,105 921 - 137,150 770)

Varianta se ŠD v sumární mocnosti 0,95 m:

- |                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| - kolejové lože pod betonovým pražcem | tl. 0,35 m |
| - konstrukční vrstva ze ŠD 0/32 kv    | tl. 0,20 m |
| - podkladní vrstva z recyklované ŠD   | tl. 0,40 m |
| - geotextilie separační               | GTX S      |
| - subplán jíl tř. F6 CI               |            |

S ohledem na konfiguraci kolejiště, výškového řešení koleje a odvodnění byla v km 137,104 721 - 137,150 770 zvolena shodná konstrukce PP pro k.č. 1 i k.č. 2.

3) kolej č. 2

Varianta se ŠD v sumární mocnosti 0,80 m:

- |                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| - kolejové lože pod betonovým pražcem | tl. 0,35 m |
| - konstrukční vrstva ze ŠD 0/32 kv    | tl. 0,20 m |
| - podkladní vrstva z recyklované ŠD   | tl. 0,25 m |
| - geotextilie separační               | GTX S      |
| - subplán jíl tř. F6 CI               |            |

Před začátkem oprav PP ve výh. č.1 bude zřízena přechodová oblast mezi stávajícím PP a PP pod výhybkou č.1 (km 137,047 057 - 137,059 557). Přechodová oblast bude ve skladbě:

- |  |            |
|--|------------|
| - konstrukční vrstva ŠD 0/32kv                 | tl. 0,20 m |
| - geotextilie separační                        | GTX S      |
| - subplán jíl tř. F6 CI- subplán jíl tř. F6 CI |            |

Pro podkladní (vyrovnávací) vrstvu je navržena šterkodrt' frakce 0/63, zhutněná na minimální relativní ulehlost ID=0,8. Projekt na tuto vrstvu navrhuje využití vyzískaného starého kolejového lože. Dojde tak k opakovanému využití materiálu nacházejícího se již na stavbě a také k redukci odpadů. Případný nedostatek bude doplněn novým materiálem.

Odvodnění:

Odvodnění železničního spodku koleje č. 1, k. č. 2 a výh. č.1 je zajištěno příčným sklonem zemní pláně 5% k trativodní rýze a soustavou stávajících i nových trativodů a svodného potrubí.

Nový trativod je navržen v:

- km 137,047 057 - 137,069 660 vlevo od k.č.1. Napojen bude do stávající vrcholové trativodní šachty (v km 137,069 660)
- km 0,088 000 - 0,174 804 (staničení dle k.č.2) vlevo od k.č.2. Napojen bude do stávající trativodní šachty (v km 0,174 804)

Trativod bude tvořen perforovanou trubkou PE-HD DN 200, v podélném sklonu min 5‰. Trativodní rýha je navržena v šířce 0,50m, trativodní trubka je uložena na vyrovnávací vrstvě ze šterkopísku tl. 50mm a rýha je následně zasypána drceným kamenivem fr. 16-32mm. Na stěnách rýhy bude vložena separační geotextilie 400gr/m2.



Na trativodním potrubí budou osazeny trativodní šachty PEHD DN 400 ve vzdálenosti min. 2,2m od osy koleje. Šachty jsou kladeny do pískového lože tl. 200mm a jsou opatřeny plastovým krytem s aretací pro zatížení třídy A15. Celkem bude osazeno: 4ks trativodních šachet, 2 ks stávajících tr. šachet budou přizpůsobeny pro napojení nového trativodu.

## **SO 01-11-02 Nástupišť**

V rámci řešené stavby nedochází k výstavbě nových nástupišť, ale s ohledem na opravu koleje č.3 přilehlé k oběma nástupišťům je uvažováno s opravou obou nástupišť.

Konstrukce, délka, umístění nástupišť bude shodná se stávajícím stavem. Tzn.: nástupiště u kolejí č. 1 i 3 je navrženo s délkou nástupní hrany 90m a krajními rampami 6,0m, resp. 3,0m u přechodu pro pěší. Výška nástupní hrany je 0,25m nad TK, vzdálenost od osy přilehlé koleje je 1,65m.

Nástupiště u koleje č. 1 je umístěno v km 137,485 624 – 137,575 624, přičemž pro přístup na nástupiště slouží přechod pro pěší v km 137,580. Nástupní hrana je tvořena vyzískanými tvárnicemi Tischer, uloženými na podločkách. Výplňový materiál nástupiště bude z hutněného nenamrzavého materiálu. Povrchová úprava nástupiště bude ze ŠD fr. 8/16mm s výplňovým kamenivem fr. 0-4mm v poměru 2:3. Příčný sklon je max. 10% v souladu se Vzorovými listy SŽDC.

Nástupiště u koleje č. 3 je umístěno v km 137,584 626 – 137,674 626, přičemž pro přístup na nástupiště slouží stávající přechod pro pěší v km 137,580. Nástupištní hrana i hrana na opačné straně je tvořena vyzískanými tvárnicemi Tischer, uloženými na podločkách. Výplňový materiál nástupiště bude z hutněného nenamrzavého materiálu. Povrchová úprava nástupiště bude ze ŠD fr. 8/16mm s výplňovým kamenivem fr. 0-4mm v poměru 2:3. Příčný sklon je max. 10% v souladu se Vzorovými listy SŽDC.

Bude provedena demontáž přechodu pro pěší (km 137,580 125) v nejnutnějším rozsahu. Po dokončení oprav žel. spodku a svršku bude stáv. přechod vložen do původní polohy. Vně koleje bude přechod z drtě fr 16/22mm.

## **7 Odpadové hospodářství**

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Bude provedeno roztrídění výzisku kolejnic a drobného materiálu dle předkategorizace, převoz a uložení dle dispozic zadavatele.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina, štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

S případnými kontaminovanými materiály bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromažďované odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, na příslušnou skládku.



Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

## **8 Prostorové uspořádání**

V úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor a průjezdný průřez Z-GC.

## **9 Dokončovací práce**

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

## **10 Vytýčení a zajištění**

Vytýčení bude provedeno v absolutních souřadnicích syst. JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Měření navazuje polohově i výškově na body železničního pole převzaté od SŽG.

U stávajících zajišťovacích značek bude provedena výměna štítků s popisem základních parametrů zajištění koleje dle navržené PPK.

## **11 Stávající podzemní sítě**

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě různých vlastníků. Tyto sítě jsou v situacích vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správci. Zemní práce nad podzemními sítěmi budou prováděny ručně!**

## **12 Související normy a předpisy**

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
  - ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
  - SŽDC S3 - Železniční svršek
  - SŽDC S4 - Železniční spodek
  - SŽDC S3/2 – Bezstyková kolej
  - SŽDC Ž – Vzorové listy železničního spodku
  - Směrnice GŘ SŽDC č.11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- ...a všechny další v platném znění na které se výše uvedené publikace odkazují

*vypracoval:*

*stavební část: ing. Petr Prchal*

*telefon: +420 724 020 138*

