

DÍL 2

Příloha 2c

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Rekonstrukce trati Liberec - Tanvald



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1.	ÚČEL STAVBY	3
1.2.	NÁPLŇ STAVBY	3
1.2.1.	NÁPLŇ STAVBY VŠEOBECNĚ	3
1.2.2.	NÁPLŇ STAVBY V ZÁKLADNÍCH PROFESÍCH	4
1.3.	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	26
1.4.	DALŠÍ SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	26
2.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA	28
3.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ	36
4.	ČASOVÝ PLÁN STAVBY	36
5.	OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY	36
5.1.	DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY	36
5.2.	OSTATNÍ PODMÍNKY VŠEOBECNĚ	56
5.3.	VYBRANÉ OBECNĚ ZÁVAZNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A INTERNÍ PŘEDPISY OBJEDNATELE	57

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1. ÚČEL STAVBY

Účelem stavby je zkrácení jízdních dob v traťovém úseku Jablonec nad Nisou - Smržovka a zavedení požadovaného 30 minutového intervalu ve špičce, dále zvýšení bezpečnosti na zastávkách a železničních stanicích při nástupu a výstupu cestujících, zvýšení bezpečnosti na železničních přechodech a přejezdech, zajištění bezpečnosti provozu na železniční trati a ještě větší zatraktivnění železniční dopravy v tomto hustě obydleném regionu.

Tyto cíle budou dosaženy zavedením rychlosti pro nedostatek převýšení $I = 130$ mm na rekonstruovaných úsecích železniční tratě a v železničních stanicích, zkrácením provozních intervalů nasazením moderního zabezpečovacího staničního zařízení. Nové nástupiště na zastávkách a ve stanicích zkrátí nástup a výstup cestujících a zvýší bezpečnost a plynulost provozu při zastavení vlaku. Nové traťové zabezpečovací zařízení v kombinaci s novými přejezdovými zařízeními odstraní lokální omezení traťové rychlosti a zvýší bezpečnost železničního provozu jak v traťových úsecích, tak i bezpečnost silničního provozu na železničních přejezdech.

Informační systémy, které budou vybudovány na železničních stanicích, zvýší informovanost a tím i atraktivitu železniční dopravy v tomto regionu.

Stavba „**Rekonstrukce trati Liberec - Tanvald**“ je umístěna v katastrálních územích Horní Růžodol, Rochlice u Liberce, Vesec u Liberce, Vratislavice nad Nisou, Rádlo, Proseč nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Jablonecké Paseky, Nová Ves nad Nisou, Lučany nad Nisou, Smržovka, Tanvald, Šumburk nad Desnou, Vrkoslavice, Jiřetín pod Bukovkou, Antonínov, Josefův Důl u Jablonce nad Nisou, Velké Hamry.

1.2. NÁPLŇ STAVBY

1.2.1. NÁPLŇ STAVBY VŠEOBECNĚ

Železniční trať SŽDC č. 548B (036) Liberec – Tanvald je páteřní spojnici oblasti Jizerských hor, Krkonoš a husté aglomerace, která se rozkládá v údolí mezi Libercem a Tanvaldem. Z této trati odbočuje v ŽST Smržovka železniční trať SŽDC č. 548D (034) Smržovka – Josefův Důl. Ze ŽST Tanvald pokračují návazné železniční tratě SŽDC č. 548A (035) Tanvald – Železný Brod a č. 548C Tanvald – Harrachov.

Začátek tratě 548B je v ŽST Liberec a konec v ŽST Tanvald. Trať prochází hustou zástavbou přes Liberec, Jablonec nad Nisou, Smržovku a Tanvald. Celková délka je 27,39 km. Trať je s výjimkou obvodu ŽST Liberec v celé délce zařazena mezi dráhy regionální (obvod ŽST Liberec náleží k dráze celostátní).

Na trati Liberec – Tanvald je provozována především osobní doprava, a to jak při dojíždění místních obyvatel do zaměstnání, škol, za kulturou, tak i pro turisty a sportovce (cyklisté, lyžaři).

Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících na trati je v současné době dána existencí úrovněvých nástupišť (ve stanicích a na většině zastávek).

Stávající traťové i staniční zabezpečovací zařízení již vzhledem ke stáří a celkové opotřebovanosti nevyhovuje současným nárokům na provoz a na bezpečnost železničního provozu.

Začátek stavby je v ŽST Liberec v km 0,866 u stavědla č. 3, kam zaústí kabele zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a konec v km 28,430 u počítačícího bodu vjezdového návěstidla do Tanvaldu směrem od Harrachova. Zabezpečovacím zařízením a kabeláží zasahujeme rovněž do trati Smržovka – Josefův Důl až po Josefův Důl a do trati Železný Brod – Tanvald do žkm 15,200.

V ŽST Liberec bude umístěno „Dispečerské pracoviště“ a to do uvolněných prostor stavědla č. 3, které budou pro tuto potřebu upraveny. Jedná o drobné stavební úpravy.

Kolejové úpravy budou realizovány v ŽST Vesec v km 3,543–3,950, při rušení ŽST Jablonec nad Nisou Dolní nádraží (km 10,667 – 10,987), dále pak téměř souvisle (kromě již rekonstruovaných částí kolejiště) včetně ŽST Jablonec nad Nisou a ŽST Smržovka až do km 21,036 (11,877 – 12,478, 13,899 – 15,283, 16,258 – 21,036). Dále bude provedena rekonstrukce ŽST Tanvald v km 26,947 – 27,582.



Kolejové úpravy si vyžádají výstavbu nových nástupišť v ŽST Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald, ale i na železničních zastávkách Jablonec nad Nisou zastávka, Jablonecké Paseky a Lučany nad Nisou včetně centrálních přechodů a přístupových chodníků pro cestující. Z důvodů zásahu do stávajících zpevněných ploch v ŽST Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald budou tyto plochy upraveny. Nové směrové a výškové vedení kolejí a odvodnění železničního spodku si vyžádají demolice stávajících nevyužívaných pozemních objektů dráhy v ŽST Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald a na zastávce Rochlice (výstavba nového přístupového chodníku k nástupišti a stavební úpravy na železničním přejezdu).

Železniční přejezdy, do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku a spodku budou rekonstruovány. Na ostatních přejezdech bude instalováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení.

V TÚ Liberec – Tanvald, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Velké Hamry bude taky probíhat výstavba kabelizace, kterou je podmíněná výstavba traťových, přejezdových a staničních zabezpečovacích zařízení, dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, výstavba sdělovacích zařízení v železničních stanicích a na železničních zastávkách a dálkové ovládání elektrických zařízení.

Výstavba nových zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých zařízení se promítne i do pozemních staveb. V rámci provozních souborů zabezpečovacího zařízení budou v ŽST Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald osazeny prefabrikované domky, do kterých bude umístěná výše uvedená technologie. Stavební úpravy se dotknou i Stavědla č. 3 v ŽST Liberec které se musí z důvodu zřízení dispečerského pracoviště stavebně upravit.

Trať se nachází v pásnu s vydatnými sněhovými srážkami v zimním období. Pro zajištění železničního provozu je proto v dopravních kolejích v ŽST Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald instalován elektrický ohřev výhybek. Výstavba nových nástupišť v dotčených železničních stanicích a zastávkách si vyžádá nové osvětlení.

Navýšení příkonů, oproti stávajícímu stavu, z důvodu napájení nových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, z důvodu instalace elektrického ohřevu výměn a z důvodu výstavby nového osvětlení si vyžádá rekonstrukci stávajících nn rozvodů, zřízení nových nn přípojek a rekonstrukci trafostanice (TS 35/0,4 kV) v ŽST Tanvald.

Železniční trať Liberec – Tanvald se nachází v členitém a horském terénu s malými poloměry oblouků a se složitými výškovými poměry. Vzhledem k tomu, že železniční trať téměř v celé své délce prochází zastavěným územím, je pro stavební mechanizmy dobře dostupná. Na trati se nachází velký počet železničních přejezdů a přechodů pro pěší. Železniční stanice a zastávky jsou dobře napojeny na stávající silniční infrastrukturu.

1.2.2. NÁPLŇ STAVBY V ZÁKLADNÍCH PROFESÍCH

Železniční spodek a svršek

Ve stavbě dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku v ŽST Vesec v km 3,543–3,950, při rušení ŽST Jablonec nad Nisou Dolní nádraží (km 10,667 – 10,987), dále pak téměř souvisle (kromě již rekonstruovaných částí kolejiště) včetně ŽST Jablonec nad Nisou a ŽST Smržovka až do km 21,036 (11,877 – 12,478, 13,899 – 15,283, 16,258 – 21,036). Dále bude provedena rekonstrukce ŽST Tanvald v km 26,947 – 27,582.

ŽST Vesec u Liberce

V rámci stavby je navržena rekonstrukce kolejiště ŽST Vesec u Liberce spolu s rekonstrukcí přechodu v žkm 3,769 a výstavbou dvou nových vnějších mimoúrovňových nástupišť.

Z dopravního hlediska bude kolej č. 1 sloužit ke vjezdu tranzitních vlaků ze směru Liberec – Tanvald a kolej č. 2 pro vjezd tranzitních vlaků ze směru Tanvald – Liberec. Nově navržen železniční přechod pro pěší v žkm 3,769 000 a jeho zabezpečovací zařízení rozděluje dopravní koleje č. 1 a č. 2 na dílčí koleje č. 1 a č. 1a a koleje č. 2 a č. 2a. Dopravní kolej č. 4 bude sloužit k odstavování traťové mechanizace (jako např. MUV, sněžný pluh, fréza, atd.) a bude ukončena kolejnicovým zarážedlem.



Hlavní staniční kolej je vedena v přímé a v oblouku s poloměrem 325m a s přechodnicemi, částečně v nové trase, částečně respektuje stávající stopu a na obou koncích rekonstrukce ŽST navazuje na stávající stav.

Dopravní koleje č. 1 a č. 1a je navržena na rychlost $V = 60$ km/h, dopravní kolej č. 2 a č. 2a je navržena na rychlost $V = 50$ km/h. Zbývající kusá kolej č. 4 je navržena na rychlost $V = 40$ km/h a je ukončena kolejnicovým zarážděm. Směrové poměry vlečky spol. INTEX zůstávají zachovány. Začátek rekonstrukce železničního svršku bude v žkm 3,580 613 a konec úpravy železničního svršku bude v žkm 3,931 732, napojení na stávající stav se docílí směrovou a výškovou úpravou kolejí.

Osové vzdálenosti kolejí jsou navrženy v souladu s platnými předpisy pro projektování a pohybují se v rozmezí 4,75 m (v přímých úsecích) až 5,97 m (v úseku směrového oblouku s přechodnicemi).

Návrh výškového řešení v maximální možné míře kopíruje výškový průběh stávajícího kolejiště ŽST Vesec u Liberce. Výškové řešení dále respektuje situování a výškový průběh navazujících úseků stávající koleje. Výškový průběh všech kolejí se v celé stanici odvíjí od nivelety koleje č. 1, koleje mají stejnou niveletu. Niveleta koleje č. 1 je navržena následovně:

- km 3,543.000 – km 3,548.000 – napojení na stávající sklon
- km 3,548.000 – km 3,660.000 – vodor. sklon 0.000‰ délky 112.000m
- km 3,660.000 – km 3,833.000 – stoup. sklon 1.000‰ délky 173.000m
- km 3,833.000 – km 3,927.000 – stoup. sklon 14.770‰ délky 94.000m
- km 3,927.000 – km 3,950.000 – napojení na stávající sklon

V dopravních kolejích č. 1, 1a, 2, a č. 2a je navržen nový svršek tvaru S 49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. V dopravní odjezdové koleji č. 4 bude použit regenerovaný svršek tvaru S 49 na betonových pražcích, se svěrkami ŽS 4. Rozdělení podvalů v hlavních dopravních kolejích č. 1, 1a, 2 a č. 2a bude „d“ a v koleji č. 4 bude „c“. Nově navržené výhybky č. 1, 3, 4 v dopravních kolejích budou 2. generace se železničním svrškem tvaru S 49 na pražcích betonových. Ze stávající výhybky č. 5 se regenerací její poškozených a opotřebovaných součástí a přecíslováním stane výhybka č. 2.

Dle informací správce OŘ Hradec Králové, ST Liberec se v rekonstruovaném úseku významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK, trvale podmáčená místa a podobně) nenachází. Na základě výsledků geotechnického průzkumu je nutné počítat s doplněním sanace pražcového podloží oproti přípravné dokumentaci. Bylo teda přistoupeno k návrhu podkladní vrstvy ze štěrkodrtě, frakce 0 – 32 mm a min. tloušťky 0,15 m. Zemní pláň pod hlavními kolejemi č. 1 a č. 2 je navržena ve sklonu 5 % jednostranně na levou stranu ve staničení žkm 3,580 613 – km 3,650 000 a v žkm 3,875 000 – km 3,931 732 a ve sklonu 5% dostředně ve staničení km 3,650 000 – km 3,875 000, kde je navrženo odvodnění pomocí trativodu a podélného vsakovacího žebra. Na upravenou a zhutněnou zemní pláň bude položena separační geotextílie, na kterou se zřídí podkladní vrstva ze štěrkodrtě, frakce 0 - 32 mm a min. tloušťky 0,15 m. V úseku rozšíření drážní stezky za pomoci gabionů v km 3,875 – km 3,919 je navržena dvousá výztužná geomříž spolu se svahovým stupněm. Pod kolejí č. 4 se podkladní vrstva nenavrhuje a zemní pláň je navržena ve vodorovném sklonu bez separační geotextílie.

Konstrukce pražcového podloží je rozdělena na 2 typy.

Typ 3.1 (žkm 3,580 613 - 3,875 000, žkm 3,919 000 - 3,931 732)

- kolejové lože
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, frakce 0-32mm, min. tloušťky 0.15m
- separační geotextílie
- skloněná zemní pláň 5%

Typ 3.2 (žkm 3,875 000 - 3,919 000)

- kolejové lože
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, frakce 0-32mm, min. tloušťky 0.15m
- dvousá výztužná geomříž
- separační geotextílie
- skloněná zemní pláň 5%

Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, min. šíře 3.00 m na každou stranu od osy koleje. Minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti (dle předpisu SŽDC S4):

- na zemní pláni E0, min= 15 MPa

- na pláni tělesa železničního spodku E_{pl} , min= 30 MPa

V úseku žkm 3,875 – 3,919 vlevo vedle koleje č. 1 je potřebné z důvodu rozšíření drážní stezky a současné minimalizace zemních prací na svahu, osazení gabionové zídky, do povrchu které bude osazeno trubkové zábradlí. Gabionová zídka je navržena na délce 44 m a bude zhotovena z drátěných košů 1,0 x 1,0 m. Z doplňujícího geotechnického průzkumu v místě gabionu vzešla potřeba zajištění stability svahu za pomoci svahového stupně. Svahový stupeň je nutné budovat po celé délce gabionu (44 m) a do vzdálenosti 5 m od líce svahu. Na zhutněnou zemní pláň se rozprostře separační geotextilie a dvouosá tuhá výztužná geomříž s nominální tahovou pevností 40 kN. Svahový stupeň bude tvořen výplní ze štěrkodrti frakce 0 – 32 mm s minimální tloušťkou 0,2 m.

V rámci rekonstrukce ŽST Vesec u Liberce je navrženo odvodnění nové podkladní vrstvy spolu s odvodněním výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Odvodnění je navrženo sklonem zemní pláně 5 % volně do terénu. Dále je v kolejišti navrženo systémem podélného trativodu ve staničení žkm 3,650 000 - 3,874 000 s vyústěním na svah zemního tělesa železniční stanice pomocí trativodních výústí. V žkm 3,759 912 – km 3,787 500 je navrženo podélné vsakovací žebro bez napojení na odvodňovací systém.

Trativod je navržen s průměrem plastové trativodní trubky DN 200 mm, šachty na trativodním potrubí budou také plastové, profilu DN400 s kalovým dnem. Voda z trativodů je svodným potrubím svedena do trativodních výústí.

ŽST Jablonec nad Nisou dolní nádraží

V ŽST Jablonec nad Nisou dolní nádraží budou odstraněny stávající staniční koleje (kolej č. 2, 3 a 5) a výhybky 2, 5, 8, 9. Projekt počítá pouze s jednou hlavní kolejí č. 1.

Železniční svršek v hlavní koleji v km 10,676 665 – 10,984 882 je navržen regenerovaný tvaru S49 na užitých betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. V rekonstruovaném úseku je navržena bezстыková kolej. Minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude 0,35 m. V ŽST Jablonec nad Nisou – dolní nádraží je navrženo otevřené štěrkové lože. V celém rekonstruovaném úseku je navržena drážní stezka s povrchem ze štěrkodrti fr. 4/16, tl. 0,05 m

V místě stávající koleje č. 1 v km 10,676 665 – 10,984 882 bude zřízeno pražcové podloží typu 1 s ukloněnou zemní plání ve sklonu 3 %. Odvodnění je řešeno zřízením drážního příkopu na pravé straně koleje. Příkop je zaústěn do stávajícího drážního propustku v km 10,801. Dno před vtokem propustku bude zdlážděno dlažbou z lomového kamene do betonu C20/25. Před a za propustkem bude drážní příkop zpevněn melioračním žlábkem délky 2 x 10 m uloženým do betonu C20/25 tl. 100 mm. Na konci úseku z důvodu konfigurace terénu bude příkop zpevněn pomocí prefabrikátů (malé J). Voda z J žlabu bude vyvedena do zpevněného příkopu délky 10 m.

ŽST Jablonec nad Nisou

Stavební úpravy začínají před ŽST Jablonec nad Nisou v km 11,877 022 a končí v km 12,478 310. V návrhu ŽST Jablonec nad Nisou je navržena jedna hlavní kolej (kolej č. 1), dvě předjízdne koleje (kolej č. 2 a 3), dvě manipulační koleje (kolej č. 4 a č. 6) a jedna vlečka. Návrh ŽST Jablonec nad Nisou počítá se zrušením stávajících odstavných kolejí. Manipulační koleje a vlečka jsou zapojeny do Tanvaldského zhlaví.

Předjízdne koleje č. 2 a 3 jsou zapojeny do hlavní koleje č. 1. Manipulační koleje a vlečka jsou zapojeny do koleje č. 2. Hlavní kolej č. 1 je navržena na rychlost $V = 50$ km/h ($V_{130} = 55$ km/h), předjízdne koleje č. 2 a č. 3 jsou navrženy na rychlost $V = 50$ km/h. Ostatní staniční koleje jsou navrženy na rychlost $V = 40$ km/h. Vlečka je navržena na rychlost $V = 30$ km/h.

ŽST Jablonec nad Nisou je situována ve stísněných prostorových poměrech, které omezují směrový a výškový návrh.

Železniční svršek je navržen v dopravních kolejích č. 1, 2 a 3 tvaru S49 na betonových pražcích minimální délky 2,4 m s minimální hmotností 252 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14.

V ostatních nově zbudovaných kolejích je navržen svršek S49 na betonových pražcích SB8 s tuhým upevněním (kolej č. 4 a 6).

V koleji č. 4 v km 12,108 – 12,131 bude pro možnost zřízení přejezdové úpravy (žlábek na železniční okolek vytvořený ze dvou kolejnic uložených na zdvojené podkladnici) vložen nový kolejový pár délky 23 m s železničním svrškem S49 na dřevěných pražcích.

V místě železničních přejezdů a přechodů budou použity upevňovací s antikorozní úpravou.

Výhybky jsou uvažovány všechny tvaru S49 druhé generace. Výhybky č. 1, 2, 5, 6 a 7 (dopravní koleje) jsou navrženy nové na betonových pražcích. Výhybka č. 4 tvaru A (původní výhybka č. 10) bude regenerovaná. Regenerace bude provedena v místě bez vytržení výhybky.

V dopravních kolejích je navržena bezстыková kolej. Minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce je v dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm, v ostatních staničních kolejích s betonovými pražci 300 mm.

V ŽST Jablonec nad Nisou je navrženo zapuštěné šterkové lože (km 11,897 022 – km 12,454 102), které navazuje mimo stanici na stávající zapuštěné kolejové lože. V celé stanici je navržena drážní stezka s povrchem ze šterkodrti fr. 4/16, tl. 0,05 m.

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci rekonstrukce ŽST Jablonec nad Nisou je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn.

V ŽST Jablonec nad Nisou je navrženo pražcové podloží typu 1, tj. kolejové lože je zřízeno přímo na zemní pláni. Sklon pláň v dopravních kolejích je směrem k trativodu 5 %. V ostatních kolejích je navržena vodorovná pláň. Pláň tělesa železničního spodku je navržena v min. šířce 3,00 m od osy koleje. V místě železničního přejezdu v km 11,969 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží - typ 6. Ve 4. SK v místě přejezdové úpravy koleje v km 12,108 – 12,131 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží – typ 2. U koleje č. 4 bude zřízena gabionová zeď v km 12,250 – 12,294 délky 44 m pro možnost zabezpečení volného, schůdného a manipulačního prostoru podél koleje.

Odvodnění je navrženo systémem trativodů s vyústěním do stávajícího drážního propustku v km 11,864 a třech vsakovacích jímek. Min. podélný sklon trativodu je 3 ‰ vzhledem k limitujícím místním podmínkám.

TÚ Jablonec nad Nisou - Smržovka

Stavební objekt je rozdělen do dvou rekonstruovaných úseků. První úsek začíná na širé trati v km 13,900 za železničním mostem ve směru staničení a končí v místě styku se zkušebním úsekem Y pražců za novou zastávkou (nz) Nová Ves nad Nisou v km 15,258 370.

Druhý rekonstruovaný úsek pokračuje od styku se zkušebním úsekem Y pražců v km 16,149 923 až do km 20,512 791 (konec přechodnice) před vjezdovou výhybkou č. 1 do ŽST Smržovka.

Směrově nová trasa koleje sleduje stávající polohu koleje. V nz. Nová Ves nad Nisou dojde k odstranění manipulační koleje 3a a všech stávajících výhybek. Na konci koleje č. 3 v km 15,037 271 dojde k vybudování nového kolejnicového zarážedla. V km 15,220 bude ve směru od Smržovky osazena nová výhybka č. 1. Poloha začátku této výhybky je navržena s ohledem na možnost případné budoucí výstavby výhybny Nová Ves. Výhybka bude jednoduchá poměrová tvaru S49 na betonových pražcích.

V prostoru zastávky Jablonecké Paseky dojde k odstranění stávající výhybky č. B1, která umožňuje propojení celostátní dráhy s vlečkou „Výtopna Paseky“. Majitel této vlečky nepočítá s jejím dalším využitím. Z tohoto důvodu nebude vlečka napojena na celostátní dráhu a stávající výhybka č. B1 bude nahrazena kolejovým polem.

V traťové koleji je navržen nový materiál železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49E1 třídy 350HT na betonových pražcích o minimální délce 2,4 m, minimální váze 252 kg s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. V místě železničních přejezdů a přechodů budou použity upevňovací s antikorozní úpravou. Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod ložnou plochou pražce. V místě rekonstrukce manipulační koleje č. 3 (nz. Nová Ves nad Nisou) a v úseku koleje s ocelovými pražci „Y“ bude tloušťka kolejového lože 300 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože je v úseku násypů navrženo jako otevřené, v místě zářezů jako

polozapuštěné až zapuštěné. Pro užití bezстыkové koleje je v obloucích, v úseku otevřeného i zapuštěného štěrkového lože navrženo rozšíření a nadvýšení štěrkového lože.

V úseku nz. Nová Ves nad Nisou je navrženo zapuštěné kolejové lože. V manipulační koleji č. 3 je navržen svršek typu S49 s tuhým podkladnicovým upevněním na užitých betonových pražcích SB8.

Výhybky jsou uvažovány nové tvaru S49 2. generace na betonových pražcích. Jedná se o výhybku č. 1 v nz. Nová Ves nad Nisou.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, v úseku trativodů, zpevněných příkopů, příkopových žlabů a na násypech jednostranně nebo oboustranně skloněná o sklonu 5 %.

V místech rekonstruovaných železničních přejezdů a železničního mostu v km 16,420 bude zřízena konstrukce pražcového podloží typ 6 (podkladní vrstva ze štěrkodrti tl. 200 mm a vrstva cementové stabilizace tl. 300 mm). V ostatních úsecích se počítá pouze se zřízením zhutněné skloněné pláně železničního spodku o sklonu 5%. V zářezových úsecích je navržena minimální šířka pláně 5,0 m s ohledem na zachování VSMP šířky 2,5 m od osy koleje.

Úpravy železničního svršku a spodku budou provedeny na stávajícím drážním tělese. V místech s nedostatečnou šířkou, budou drážní stezky rozšířeny pomocí gabionů.

Podél levé strany koleje, v místě stávající zpevněné plochy (km 20,118 – 20,225) dojde z důvodu zajištění bezpečnosti mezi automobily pohybujícími se na zpevněné ploše a projíždějícími drážními vozidly k vybudování pletivového oplocení o výšce 1,0 m.

Před vjezdem do nz. Nová Ves nad Nisou, podél pravé strany koleje (km 14,958 – 15,000) dojde ke zřízení gabionové zárubní zdi o délce 42,5 m.

V zářezových úsecích mimo skalní výchozy jsou navrženy svahy o sklonu 1:1,5, v ostatních úsecích o sklonu 5:1 nebo 10:1.

V rámci stavby bude vybudováno odvodnění zářezových úseků a sanace železničních přejezdů. Odvodnění bude realizováno pomocí podélných a příčných trativodů, svodného potrubí, zpevněných příkopů z betonových příkopových tvárnic a pomocí příkopových žlabů typu "J". Trativody jsou navrženy profilu DN 200. V km 19,338 a 20,235 dojde k vybudování svodného potrubí o profilu DN 300 respektive DN 200. Trativody a svodná potrubí budou vyvedeny na svahy náspů pomocí monolitický betonových trativodních výustí.

V místě obou tunelů nacházejících se v úseku rekonstruované tratě dojde k rekonstrukci tunelových stok. U Dolnolučanského tunelu dojde k rekonstrukci středové tunelové stoky, do které bude zaústěno odvodnění zářezu z prostoru za tunelem. U Smržovského tunelu budou rekonstruovány obě boční tunelové stoky.

V místech zaústění trativodu do propustku (km 15,239, 17,718, 18,005 a 18,608) dojde k odtěžení nánosů z prostoru propustků a u propustku km 18,608 bude provedena rekonstrukce vtoku a výtoku propustku.

ŽST Smržovka

V ŽST Smržovka je navržena skloněná pláň železničního spodku 5 %. Pouze u kolejí č. 5 a 3 dojde z důvodu zmenšení výrubu přilehlého skalního zářezu ke zřízení zemní pláně ve sklonu 3 %. V místě přejezdu ev. km 20,933 a 0,266 za tanvaldským zhlavím v km 20,923 – 20,951 a v km 0,256 – 0,285 je navržena konstrukce pražcového podloží typ 6 (podkladní vrstva ze štěrkodrti tl. 200 mm a vrstva cementové stabilizace tl. 300 mm).

V rámci rekonstrukce ŽST Smržovka dojde k vybudování odvodnění kolejíště, které je navrženo pomocí trativodů vedených podél vnější strany kolejí č. 1, 5 a 3. Obě větve trativodů jsou před přejezdem za tanvaldským zhlavím zaústěny do společného svodného potrubí DN 300, které je pomocí trativodní výusti svedeno do strže umístěné mezi stávající tratí na Josefův Důl a Tanvald. Skalní svah vlevo podél kolej č. 5 a koleje na Josefův Důl je odvodněn pomocí zpevněného příkopu z betonových příkopových tvárnic o šířce 0,65 m, zaústěných do betonového lapače splavenin vlevo koleje na Josefův Důl v km 0,240, který je též napojen do společného svodného potrubí vedeného mezi kolejemi na Tanvald a Josefův Důl.

Odvodnění nástupišť je v km 20,705 zaústěno do přípojně šachty Šp1, odkud je voda z nástupiště svedena pomocí svodného potrubí vedeného pod trativodem (km 20,705 - 20,926) do výše zmiňovaného společného svodného potrubí.

Úsek koleje směřující na Josefův Důl od km 0,242 až po konec její rekonstrukce km 0,316 bude odvodněn pomocí levostranného trativodu, který bude na konci převeden přechodem pod kolejí a vyústěn pomocí trativodní výusti na svah náspu železničního tělesa. Odvodnění ZKPP v místě železničního přejezdu křižujícího kolej směřující na Tanvald bude zajištěno pomocí pravostranného trativodu (km 20,926 – 20,956). Tento trativod bude pomocí trativodní výusti vyveden na svah náspu železničního tělesa.

Skalní zářezy

Do stabilizace skalních struktur byl zahrnut úsek v ŽST Smržovka km 20,500 - 20,920 vlevo a 20,790 - 20,900 vpravo. Svahy zde jsou více, či méně postiženy erozí. Zářez je vyhlouben v žulovém masívu, který vykazuje různý stupeň zvětrání. Zářez je proměnné výšky do 15m. Faktorem, který narušuje stabilitu, jsou stromy rostoucí na svahu a jejich případné vývraty. V některých místech jsou vysoké svahy zajištěny stříkaným betonem, plombováním, záporovým pažením, případně zděnými zídkami. Technické řešení spočívá zejména v očištění skalních stěn od volných kamenů a vegetace a jejich překrytí ochranní ocelovou sítí. V úseku s predisponovanou potencií zhroucení se nepříznivě ukloněných skalních bloků do kolejiště, budou vytypované fragmenty ukotvené horninovými hřebíky. V několika místech bude provedeno odtěžení nestabilních bloků hornin, včetně celoplošného čištění zářezů od zvětralého pokryvu (o předpokládané tloušťce 20 cm) a rozšíření zářezu v patě až o 4 m.

Práce budou probíhat horolezeckým způsobem, za přímého dozoru autorizovaného geotechnika zhotovitele. Práce musí být prováděna nad zajištěným svahem. Pod realizovanou částí objektu nesmí probíhat pohyb osob ani jiná realizace.

Čištění skalních stěn a svahů v úsecích ŽST Smržovka, km 20,500 - 20,920

Skalní povrch na obou stranách zářezu bude za pomoci horolezecké techniky - způsobem odhora dolů - ručně očištěn od rozvolněných, zvětralých a nestabilních částí a taky od náletové vegetace. Odstraněny budou zejména křoviny a stromky s obvodem kmene do 80 cm (měřené 1,3 m nad zemí). Kácení vzrostlých stromů (s obvodem kmene nad 80 cm) bude probíhat pouze v odůvodněných případech, především při přímém ohrožení bezpečnosti v trati. Vegetaci je třeba odstranit včetně pařezů a kořenů. Upřednostněn je způsob mechanický, v místech, kde účinek nemusí být okamžitý, lze použít šetrné chemické přípravky. Odstranění zvětralých a volných kamenů a úlomků, budou (po prověření geologickým dozorem) odstraněny. Odstranění bloků nad 0,2m³ bude prováděno způsobem postupného rozrušení za pomoci technologie hydraulických klínů. Odstraněná vegetace bude na místě štěpkována (frézována) a odvezena a uložena na skládku (resp. se může druhotně využít pro ekologické účely). Odtěžená suť bude uložena na skládku. Projekt předpokládá provedení těchto prací v rozsahu na cca 4409,5 m².

Překrytí skalního svahu ochranní ocelovou sítí v úsecích ŽST Smržovka km 20,520 - 20,780 vlevo

V úseku ŽST Smržovka v km 20,520 - 20,920 se vyskytují horniny třídy R5 se sklonem svahu nad 50°. Tento úsek se značně vysokým skalním svahem, u kterého hrozí usměrněnému pádu úlomků hornin do prostoru trati, bude překryt ochranní ocelovou sítí z oceli s mezí kluzu 1770 MPa s antikorozní úpravou. Skalní svah bude před pokrytím sítí důkladně očištěn za pomoci horolezecké techniky. Práce musí být prováděna nad zajištěným svahem. Pod realizovanou částí objektu nesmí probíhat pohyb osob ani jiná realizace. Po očištění skalních stěn od volných kamenů a vegetace následuje instalace ochranní ocelové sítě. Ochranné sítě budou ve skalní stěně fixovány ocelovými hřebíky, osazenými do předvrtaných otvorů o průměru minimálně 50 mm. Cementová zálivka předvrtaných otvorů bude pevnosti minimálně jako beton C20/25. Sklon hřebů se uvažuje kolmě na upravený povrch. Jádru hřebů bude tvořeno ocelovou tyčí o průměru minimálně 28 mm. Je možné uvažovat s tyčí se žebrovým závitem, nebo s hladkou betonářskou výztuží. V případě betonářské výztuže musí nařezaný závit a matice přenášet stejnou pevnost jako je pevnost tyče na tah (minimálně 267,7 kN). Rozmístění ocelových hřebů ve skalní stěně určí autorizovaný geotechnický dozor zhotovitele. Sítě budou připevněny pomocí ocelových desek (250 x 250 x 8 mm) a matic. Veškeré ocelové prvky, vystavené působení atmosférických vlivů, budou opatřeny antikorozním nátěrem. Hlavy (desky, matky a tyče) budou pozinkované ve smyslu EN ISO 1461-2. Délka hřebů bude 2,5 m a min. 1,5 m z délky hřebů musí být zavrtání do horniny

minimální třídy R5. Osová vzdálenost ocelových hřebíků je navrženo v rastru 2,0 x 2,0 m pro projektové stanovení jejich množství (624 ks). Skutečné rozmístění hřebů určí autorizovaný geotechnický dozor zhotovitele přímo na stavbě podle geologických podmínek místo od místa. Pro zajištění sítě na nedostatečně přiléhajících místech je vhodné použít hřeby (62 ks) o délce 1200 mm. Na horní a dolní hraně oblastí překrytých ochrannou sítí bude vedeno vodící lano o průměru 10 mm přes ocelové tyče s okem o průměru 25 mm. Přes toto lano je síť přehnuta a zajištěna. Na zasíťování se navrhuje síť o minimálně pevnosti 1770 MPa. K zvýšení pevnosti a přilnavosti ke skalnímu povrchu budou také doplněny horizontální lana o průměru 10 mm. Horizontální lana se připevní k lanovým kotvám umístěným po stranách a napnou se proti nim. Životnost sítí je ve smyslu ETAG 027 25 let při předepsané údržbě. Projekt předpokládá provedení těchto prací v rozsahu na cca 3217 m².

Na horní a dolní hraně oblastí překrytých ochrannou sítí budou vedeny kotvící a napínací lana o průměru 10 mm, upevněny přes ocelové tyče s okem o průměru 25 mm. Horním lanem bude síť zajištěna a dolním lanem bude chráněna kolej před vysypáním časem sesunutých skalních úlomků. Ocelová lana o průměru 10 mm budou do sítě vpletené taky horizontálně v úrovních hřebů, po 4 m nad sebou.

Odvedení vody z 3 drobných vývěřů podzemních vod z puklinových skalních systémů bude řešeno navrtáním pramenů a vložením neperforovaných korugovaných ohebných drenážních trub DN 100. Těsnost uložení trubek ve vrtech se zabezpečí spárovací maltou. Trubky se na povrchu horninového masivu po spádnici svedou k patě zářezu. Voda z nich bude vytékat do příkopového žlebu.

Rozšíření části zářezu v úseku 20,780-20,900 vlevo

Rozšíření zářezu v patě svahu až o 4,0 m se provede mechanicky pomocí těžkých strojních hydraulických kladiv ve sklonu 4:1, nebo se zváží použití trhavin při respektování všech právních předpisů (zákonů a prováděcích předpisů) vydaných v působnosti Českého báňského úřadu.

Zabezpečení svahu v úseku 20,780-20,900 vlevo

Jelikož se jedná zrovna o místo rozšiřování zářezu, kde v koruně svahu přechází eroze za hranice drážních pozemků, je zapotřebí tenhle děj zastavit zřízením betonové gravitační zdi v koruně svahu nového stavu. Podřezaný úsek svahu bylo dříve navrženo zabezpečit hřebíkováním s krytem lýce ze stříkaného betonu vyztuženého svařovanými sítěmi z betonářské oceli.

Investor toto řešení nedoporučil. Bylo navrženo staticky přehodnotit a nahradit ochranu lýce zářezu pouze hřebíkováním a síťováním v kombinaci s protierozní rohoží s tím, že se nebude brát ohled na možnou vyšší potřebu údržby - čištění příkopového žlebu v patě zářezu od opadaného materiálu. Tím by se také nemuselo řešit odvedení vody zpoza betonového lýce.

Po očištění skalních stěn od volných kamenů a vegetace následuje instalace protierozních rohoží ochranné ocelové sítě. Ochranné sítě budou ve skalní stěně fixovány ocelovými hřebíky, osazenými do předvrtaných otvorů o průměru minimálně 133 mm. Cementová zálivka předvrtaných otvorů bude pevnosti minimálně jako beton C20/25. Sklon hřebů se uvažuje 14° od horizontální roviny. Jádru hřebíků bude tvořeno ocelovou tyčí o průměru minimálně 28 mm. Je možné uvažovat s tyčí se žebrovým závitem, nebo s hladkou betonářskou výztuží. V případě betonářské výztuže musí nařezaný závit a matice přenášet stejnou pevnost jako je pevnost tyče na tah (minimálně 267,7 kN). Rozmístění ocelových hřebíků ve skalní stěně určí autorizovaný geotechnický dozor zhotovitele. Sítě budou připevněny pomocí ocelových desek (250 x 250 x 8 mm) a matic. Veškeré ocelové prvky, vystavené působení atmosférických vlivů, budou opatřeny antikoročním nátěrem. Hlavy (desky, matky a tyče) budou pozinkované ve smyslu EN ISO 1461-2. Délka hřebíků bude 5,5 m, resp. 3,0 m. Osová vzdálenost ocelových hřebíků je navržena v rastru 1,5 x 1,5 m. Pro projektové stanovení je jejich množství (415 ks délky 3,0 m a 225 ks délky 5,5 m). Skutečné rozmístění hřebů určí autorizovaný geotechnický dozor zhotovitele přímo na stavbě podle geologických podmínek místo od místa. Pro zajištění sítě na nedostatečně přiléhajících místech je vhodné použít hřeby (64 ks) o délce 1200 mm. Na horní a dolní hraně oblastí překrytých ochrannou sítí bude vedeno vodící lano o průměru 10 mm přes ocelové tyče s okem o průměru 25 mm. Přes toto lano je síť přehnuta a zajištěna. Na zasíťování se navrhuje síť o minimálně pevnosti 1770 Mpa. K zvýšení pevnosti a přilnavosti ke skalnímu povrchu budou také doplněny horizontální lana o průměru 10 mm. Horizontální lana se připevní k lanovým kotvám umístěným po stranách a napnou se proti nim. Životnost sítí je ve smyslu ETAG 027 25 let při předepsané údržbě. Projekt předpokládá provedení těchto prací v rozsahu na cca 1476 m².

Na horní a dolní hraně oblastí překrytých ochrannou sítí budou vedeny kotvící a napínací lana o průměru 10 mm, upevněny přes ocelové tyče s okem o průměru 25 mm. Horním lanem bude síť zajištěna a dolním lanem bude chráněna kolej před vysypáním časem sesunutých skalních úlomků. Ocelová lana o průměru 10 mm budou do sítě vpletené taky horizontálně v úrovních hřebů, po 4 m nad sebou.

Zabezpečení svahu v úseku 20,780-20,900 vpravo

V PD byl navržen sklon svahu zářezu v min. vzdálenosti 3,0 m od osy koleje 1:1,5. To by však znamenalo odtěžení téměř celého horninového masívu, což nepovažujeme za nevyhnutné.

Navrhujeme odstranění náletové vegetace a stromů včetně kořenů (mechanicky nebo chemicky) i z horní části skalního masívu a odstranění zvětralých a volných kamenů a bloků z líce i z horní části skalního masívu včetně stávající rozvolněné zděné zídky.

Posouzení skutečného stavu skalního masívu po očištění.

ŽST Tanvald

Stavební úpravy začínají před ŽST Tanvald v km 26,946 720 a končí v km 27,641 735. V ŽST Tanvald je navržena redukce počtu stávajících kolejí. Je navrženo pět dopravních kolejí (č. 1 - 7) mezi poloostrovními nástupišti, manipulační kolej č. 5a (kusá kolej). Do koleje č. 2 a 7 jsou zaústěny stávající manipulační kusé koleje č. 2b, 7a, 7b a kolej do depa č. 9. Mezi kolejemi č. 1 a 3 jsou ve smržovském zhlaví navrženy dvě jednoduché kolejové spojky. Nová poloostrovní nástupiště (SO 09-12-01) jsou řešena s bezbariérovým přístupem, úroňovým přechodem (SO 09-13-01) pro cestující a zpevněnou plochou mezi výpravní budovou a kolejištěm. Součástí rekonstrukce je i stavební objekt SO 09-18-01 zpevněné plochy u koleje č. 2.

V rámci stavby je navržena rekonstrukce celého kolejiště železniční stanice se zapojením stávajících manipulačních kolejí č. 4a (nové označení 2b), 9a (nové označení 7a) a 11 (nové označení 7b). Předmětem rekonstrukce je také vybudování nástupišť s dl. nástupní hrany v rozmezí 70 až 177 m. Poloostrovní nástupiště jsou situována mezi kolejemi č. 1 - 2 a 3 - 5. Trať od Železného Brodu pokračuje ve smržovském zhlaví jako kolej č. 1.

Přístup na nástupiště bude přes bezbariérový úroňový přechod a komunikaci pro cestující u nástupišť (max. sklon 1:12).

Stávající poloha kolejí nebude respektována. Nový kolejový plán je navržen s ohledem na polohu poloostrovních nástupišť, které jsou umístěny u kolejí č. 1, 2, 3 a 5. Kolejiště je částečně navrženo na rychlost $V = 50$ km/h. Dále je ve smržovském zhlaví navržena kusá manipulační kolej č. 5a, která je zapojena do koleje č. 3. Do nově navržených kolejí budou zapojeny manipulační koleje ponechané ve stávajícím stavu.

ŽST Tanvald je situována ve stísněných prostorových poměrech, které omezují směrový a výškový návrh. Tyto stísněné poměry tvoří zástavba, terénní reliéf a možnost napojení zbývajících manipulačních kolejí. Fixními místy pro směrové i výškové řešení jsou vjezdové koleje do stanice.

Minimální poloměr na zhlavích v kolejových rozvětveních je $R = 190$ m bez převýšení pro $V = 40$ km/h. Koleje ve stanici jsou ve směrových obloucích o poloměrech $R = 312,212$ m (kolej č. 7) až $R = 350$ m (kolej č. 2) bez převýšení pro $V = 40 - 50$ km/h.

Rozšíření rozchodu koleje v oblouku s poloměrem $r = 200$ m (kolej č. 5a $r = 220$ m) se vykoná v krocích 2 mm na 1 m v přilehlých přímých úsecích koleje č. 2b a 5a, tak aby v kružnicové části oblouku bylo dosažené rozšíření $\Delta u = 10$ mm (kolej č. 5a $\Delta u = 7$ mm). Rozšíření rozchodu bude realizováno zmenšením poloměru vnitřního kolejnicového pásu a vzdálenost mezi osou koleje a vnitřního kolejnicového pásu bude zvětšena o hodnotu rozšíření rozchodu koleje a to pomocí žebrových podkladnic. Rozšíření rozchodu koleje s pružným bezpodkladnicovým upevněním v oblouku s poloměrem $r = 190$ m se vykoná v krocích 2 mm na 1 m v přilehlých přímých úsecích koleje č. 1 a 7, tak aby v kružnicové části oblouku bylo dosažené rozšíření $\Delta u = 12$ mm. Rozšíření rozchodu bude realizováno zmenšením poloměru vnitřního kolejnicového pásu a vzdálenost mezi osou koleje a vnitřního kolejnicového pásu bude zvětšena o hodnotu rozšíření rozchodu koleje a to pomocí postupního vkládání uhlových vložek.

Na začátku úseku od Liberce směrové se kolej napojí na obnovený svršek a výškově se vyrovná kolej lokálně. Směrová a výšková úprava pro napojení na stávající stav od Železného Brodu činí na začátku úseku délku 76,695 m ve staničení km 16,720 600 – km 16,797 295. V směru na Harrachov je uvažována délka směrové a výškové úpravy v délce 93,804 m a to od km 27,558 453 po km 27,652 257. Současně bude potřebná i směrová a výšková úprava koleje č. 2b, 7b a 7a, tato úprava se navrhuje v délce 25,000 m – 95,000 m.

V projektu je navrženo nové staničení po 100 m od ztotožněného hektometru 27,000. Ve stanici je uvažováno se skokem ve staničení o hodnotě 0,000 924 km při ukončení výškové a směrové úpravy za výhybkou č. 16 v km 27,557 684 na km 27,558 609.

Staničení kolejí je vztaženo na hlavní kolej č. 3, v situaci je popsáno i stavební pomocné staničení, které je svým začátkem navázáno na začátek výhybky odbočné větve kolejí. Směrové poměry jsou patrné ze situace stanice a z vytyčovacího výkresu. Dopravní schéma ŽST Tanvald je součástí příloh projektové dokumentace, části B.2 Provozní a dopravní technologie.

Návrh výškového řešení v maximální možné míře kopíruje výškový průběh stávajícího kolejiště. Výškové řešení dále respektuje situování a výškový průběh stávajících úrovnových i mimoúrovňových křížení. Jedná se o žel. most v ev. km 26,915 před začátkem úprav a žel. přejezd v ev. km 27,643.

Maximální podélný sklon v prostoru libereckého zhlaví je -3,388 ‰ a v prostoru harrachovského zhlaví +8,579 ‰. Staniční koleje mezi zhlavími jsou vodorovné (0,000 ‰). Výškové poměry jsou patrné ze situace stanice a z podélného profilu koleje č. 1 a 3.

Osové vzdálenosti a užitečné délky kolejí

Osové vzdálenosti jednotlivých kolejí železniční stanice se pohybují od min 4,75m až po 10,661 m v oblasti ostrovního nástupiště. Užitečné délky hlavních dopravních kolejí (1 - 7) se pohybují v rozmezí 71 - 270 m.

Železniční svršek je navržen nový i regenerovaný tvaru S49. V dopravních kolejích č. 1 - 5 je navržen svršek tvaru S49 na betonových pražcích (rozdělení „d“) s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14. V manipulačních kolejích bude použit regenerovaný svršek tvaru S49 na betonových pražcích (rozdělení „c“) s tuhým podkladnicovým upevněním. V dopravní koleji č. 7 bude použit regenerovaný svršek tvaru S49 na betonových pražcích (rozdělení „d“), tuhé upevnění typu ŽS4.

Výhybky v dopravních kolejích jsou uvažovány všechny tvaru S49 2. generace na betonových pražcích. Výhybky v manipulačních kolejích jsou navrženy rovněž tvaru S49 2. generace na betonových pražcích. Nové výhybky musejí splňovat podmínky Směrnice SŽDC č. 77 (Technické specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC 60 a S 49 2. generace).

Pod přejezdovou konstrukcí budou použité svěrky s protikorozní úpravou na délce 2,7 m od osy přechodu dle vzorových výkresů přejezdových konstrukcí a dle předpisu S3.

Stykovaná kolej se uvažuje v manipulačních kolejích 7a, 7b, 9 a 2b a ve vjezdové koleji od Železného Brodu. Za každou vevařenou výhybkou se uvažuje s přivařením jednoho kolejového pole. Do bezstykové koleje jsou svařeny všechny výhybky kromě stávající výhybky č. 12 a nové výhybky č. 2. Koncový svar uvažujeme v km 27,029 558 pro kolej č. 1, v km 27,029 454 pro kolej SP1, v km 27,144 362 pro kolej č. 7a, v km 27,420 270 pro kolej č. 7b a v km 27,423 981 pro kolej č. 2b.

Kolej č. 3 bude napojená na stávající bezstykovou kolej v km 26,972 547 a v km 27,557 684.

Min. tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce v převýšení, pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem, bude v dopravních kolejích s betonovými pražci 350 mm, v ostatních staničních kolejích s betonovými pražci 300 mm.

Pražcové kotvy se navrhují v bezstykové koleji, v obloucích o malých poloměrech z důvodu zachycení napětí kolejového roštu, které by mohlo způsobit vybočení koleje. Potřeba pražcových kotev je zpracována dle Předpisu ČD S 3/2.

Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku je uveden v příloze této technické zprávy pod názvem „ŽST Tanvald, Posouzení únosnosti konstrukčních vrstev žel. spodku a posouzení ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu“.

V úseku, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku, nejsou dle informací správce OŘ Hradec Králové ST Liberec významná problémová místa (pravidelný rozpad GPK), okrem km 27,160, kde je viditelný blátivé místo.

V místech kopaných sond byly vykonány zatěžovací zkoušky dle metodiky předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. Výsledkem průzkumu jsou tyto charakteristiky hornin zemní pláň.

Pražcové podloží je navrženo ve všech dopravních kolejích a v místě výhybek s elektrickým ohřevem výměn (EOV), které budou odvodněny dle předpisu SŽDC-S3 Železniční svršek, díl IX „Výhybky a výhybkové konstrukce“. Jedná se o všechny nové výhybky kromě výhybek č. 8 a 10. Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží je součástí výše uvedené přílohy technické zprávy. V této kapitole je pouze výtah údajů.

V ŽST Tanvald je navrženo pražcové podloží typu 3, tj. 0,35 m šterkového lože + 0,25 m šterkodrti (0,30 m + 0,15 m pro kolej 5a). V celém prostoru kolejiště stanice je uvedená skladba pražcového podloží doplněna o separační geotextílii a v úseku km 27,125 až 27,175 vzhledem na viditelné blátivé místo a nižší redukovaný modul přetvoření, je navrženo ještě položení tuhé geomříže (nelepené spoje) na separační geotextílii. Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, min. šíře 3,00 m od osy koleje. Zemní pláň bude v místech navrženého odvodnění ve sklonu 5 %. Rozsah a způsob sanace je navržen dle výsledků geotechnického průzkumu.

Návrh konstrukce železničního spodku je vyhotoven dle geologického průzkumu z listopadu 2012.

V úseku km 16,795 892 až 16,847 781 (km 26,970 375 - 27,021 790) vpravo vedle koleje ze směru Železný Brod a v km 27,118 550 až 27,1375 50 vlevo vedle koleje č. 7a je potřebné z důvodu rozšíření drážní stezky a současné minimalizace zemních prací na svahu osazení gabionové zídky do povrchu kterého bude osazeno trubkové zábradlí. Gabionová zídka a její zábradlí zabezpečuje volný schůdný a manipulační prostor 3,20 m od koleje. Gabionová zídka je navržena na délce 51 m (19 m) a bude zhotovena z drátěných košů 1,0 x 1,0m, rubová strana košů bude osazena do vzdálenosti 2,45 m (2,375 m) od osy koleje. Gabion bude spočívat na betonovém loži C12/15 min. tl. 0,1 m, které bude končit 0,1 m od líce gabionu.

Z doplňujícího geotechnického průzkumu v místě gabionu vzešla potřeba zajištění stability svahu za pomoci svahového stupně. Svahový stupeň je nutné budovat po celé délce gabionu (51 m a 19 m) a do vzdálenosti 5 m od líce svahu. Hloubka odkopání pro svahový stupeň je podmíněna minimální tloušťkou podkladní vrstvy 0,2 m pod ložem z betonu. Na zhuťnou zemní pláň se rozprostře separační geotextílie a dvouosá tuhá výztužná geomříž s nominální tahovou pevností 40 kN. Svahový stupeň bude tvořen výplní ze šterkodrti frakce 0 - 32mm s minimální tloušťkou 0,2 m. Na takhle vyhotovenou konstrukci se zřídí lože z betonu C12/15 minimální tloušťky 0,1 m.

Gabiony se zhotoví ze svařovaných sítí minimálního průměru prutů 4 mm. Minimální pevnost svaru sítě je 4 kN. Minimální pevnost drátů (mez kluzu) 450 MPa. Velikost rozestupů prutů sítě bude 100 x 100 mm a v líci 50 x 100 mm. Rozteč 50 mm je u svislých prutů. Svařované sítě jakož i všechny ocelové konstrukční prvky (spony, spirály) budou pozinkované minimálně 280 g/m² (doporučujeme 350 g/m²). Spojování sítí gabionů bude spirálami (450 MPa). Gabiony budou zpevněné výztužnými sponami průměru prutů 4 mm s mezí kluzu min. 450 MPa. Rozmístění spon musí být podle technologického postupu dodavatele gabionů, minimálně se však střední spony budou osazovat v 1/3 a 2/3 výšky gabionových košů. Po délce se začnou spony osazovat na 3. oko sítě od boční stěny gabionů. Následně se pokračuje v osazování spon na každé páté oko. Při šířce košů 1,0 m není třeba osazovat rohové spony, pokud dodavatel gabionů neurčí jinak. Vrchní hrana gabionů bude o 5 cm níže kopírovat úroveň horní hrany kolejového lože. Na úroveň horní hrany kolejového lože bude gabion přesypán šterkodrtí frakce 4 – 16 mm.

Konstrukce pražcového podloží je rozdělena na 2 typy:

1. Typ 3.1 (km 27,125.000 - km 27,175.000, kolej č.1 km 26,970 375 - 27,021 790 a kolej č. 7a km 27,118 550 - 27,137 550)
 - kolejové lože
 - podkladní vrstva ze šterkodrti, min. tloušťky 0.25m
 - dvouosá výztužná geomříž
 - separační geotextílie
 - skloněná zemní pláň 5%

2. Typ 3.2 (km 26,972.000 - km 27,125.000, km 27,175.000 - km 27,557.673)

- kolejové lože
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, min. tloušťky 0.25m
- separační geotextílie
- skloněná zemní pláň 5%

Ve stávajícím stavu není odvodnění žel. spodku řešeno. V rámci rekonstrukce ŽST Tanvald je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek s elektrickým ohřevem výměn. Odvodnění je navrženo systémem trativodů, svodného potrubí a vsakovacího žebra s vyústěním do skluzů na svahu zemního tělesa.

Pro výpočet odtokového množství vod z tělesa železničního spodku byly trativody spolu se svodným potrubím rozděleny do čtyř skupin s ohledem na odvodňovanou plochu. Odtokové množství vod pro dimenzování trativodu se pohybuje v rozmezí 10,38 - 28,26 l/s. Výpočet byl stanoven pro patnáctiminutový déšť s periodicitou $p = 0,2$.

Trativodní trouby jsou navrženy platové profilu DN 200, svodné potrubí plastové profilu DN 200. Všechny šachty na trativodním potrubí budou plastové profilu DN 400 s kalovým dnem a uzavřené poklopem.

Celkem bude v kolejišti zabudováno 1267 m trativodu DN 200, 182 m svodného potrubí DN 200 a 42 ks trativodních šachet profilu DN 400.

Vyústění svodných potrubí bude na vydláždění skluzu na svahu přilehlého vodního toku prostřednictvím 4 ks výústních objektů.

Pro odvodnění koleje č. 2a je mezi kolejemi č. 2a a 2b uvažováno s vybudováním vsakovacího žebra o hloubce min. 0,40 m pod úroveň zemní pláň.

V místech, kde je vedení podélných odvodňovacích trativodů v kolizi se základy návěstidel, uvažuje se s vybudováním atypického základu návěstidla, které umožní plynulý přechod trativodu skrz základ. Jedná se o tyto návěstidla:

- základy návěstidel Lc3 a Sc1a při centrálním přechodu mezi kolejemi č. 1 a 3
- základ návěstidla Sc5b mezi kolejí č. 5 a 7
- základ návěstidla Lc2 při koleji č. 2, u gabionové zdi

Při výkopu trativodních rýh v blízkosti gabionové oporné zdi autobusového terminálu Tanvald, km 27,183 100 - 27,344 600, je potřebné zajistit její stabilitu použitím záporového pažení. Záporové pažení bude ze záruby I140 a výpažnice z dubové fošny pevnostní třídy D30. Vzdálenost zárub 1,5 m je do výšky gabionové zdi 1,5 m a 1,0 m, nad výšku gabionové zdi 1,5 m.

Nástupiště

V rámci stavby rekonstrukce trati Liberec - Tanvald je v ŽST Vesec u Liberce navrženo vybudování dvou nových mimoúrovňových vnějších nástupišť při kolejích č. 1 a č. 2, každého o délce 80 m, ve vzdálenosti 1,680 m od osy koleje a s nástupní hranou 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště bude vést přes přístupovou komunikaci pro cestující a úrovnový přechod pro pěší.

V ŽST Jablonec nad Nisou budou stávající nástupiště demontována. V rámci stavby je navrženo vybudování mezi 1 a 3 kolejí jedno nové poloostrovní nástupiště v km 12,200 452 – km 12,280 452 délky 80 m a u koleje č. 3 bude zřízeno v km 12,232 926 – 12,312 926 jedno vnější nástupiště délky 80 m. Přístup na poloostrovní nástupiště je bezbariérový přes přístupovou komunikaci pro cestující a úrovnový centrální přechod.

Na zastávce Jablonec nad Nisou – zastávka bude stávající nástupiště demontováno. Demontován bude i plechový přístřešek na stávajícím nástupišti. V rámci stavby je navrženo zřízení nového vnějšího nástupiště v km 14.069 370 – 14,149 350. Přístup na nástupiště bude ze stávající zpevněné plochy a přístupovým chodníkem. Délka nástupiště je navržena 80 m a šířky 2,5 m.

Na zastávce Jablonecké Paseky je navrženo nové vnější nástupiště v nové poloze. Přístup na nástupiště bude ze stávající zpevněné plochy a komunikace přístupovým chodníkem v šíři 2,5 m. Nástupiště bude situováno vlevo od koleje č. 1 ve směru navrženého staničení od Jablonce nad Nisou v km 16,258 743 - 16,338 743. Délka nástupiště je navržena 80 m a šířka 2,5 m.

Na zastávce Lučany nad Nisou bude v rámci stavby navržen posun nástupiště k přejezdu MK km 19,241 055 tj. vybudování nového vnějšího nástupiště v nové poloze. Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí nově

vybudovaného chodníku (šířka 2,2 m) napojeného z jedné strany na stávající komunikaci a z druhé strany na přístupový chodník vedoucí na nástupiště. Délka nástupiště je navržena 80 m a šířka 2,5 m.

Ve Smržovce je navrženo vybudování nového úrovněového poloostrovního nástupiště. Přístup na nástupiště bude bezbariérový přes přístupovou komunikaci pro cestující a úrovněový přechod pro cestující v km 20,696. Nástupiště bude situováno mezi kolej č. 1 a 5 s vytažením ke kusé koleji č. 3. Délka nástupiště je navržena 84 m u koleje č. 1, u koleje č. 5 je rovna 80 m a u koleje č. 3 je rovna 45 m. Šířka poloostrovního nástupiště bude proměnlivá 4,10 – 10,890 m a u koleje č. 3 bude šířka 2,5 m.

V ŽST Tanvald budou zřízeny následující nástupiště:

Poloostrovní nástupiště, nástupiště č. 1

Nástupiště bude situováno mezi kolej č. 1 a 2 v úseku km 27,166 – 27,332 (vztaženo ke staničení koleje č. 3). Nástupní hrana je navržena v dl. 125 m u koleje č. 1 a v dl. 170 m u koleje č. 2. Při jednostranné nástupní hraně je navrženo nástupiště proměnlivé šířky 3,203 m až 2,256 m, při oboustranné nástupní hraně bude šířka nástupiště proměnlivá v rozmezí 5,480 – 6,237 m. Konec nástupiště s návazností na úrovněový přechod pro cestující bude tvořen přístupovou komunikací pro cestující šířky 3,040 m mezi madly a monolitickou betonovou zídou z betonu tř. C 16/20 s výztuží KARI sítěmi. Přístupová komunikace i nástupiště budou opatřeny zábradlím. Sklon přístupové komunikace bude max. 7,9 % (1:12,6). Komunikace bude vydlážděna zámkovou dlažbou stejného typu jako nástupiště.

Poloostrovní nástupiště, nástupiště č.1a

Nástupiště bude situováno mezi kolej č. 1a a 2a v km 27,361 – 27,431. Délka nástupní hrany u koleje č. 1a je navržena 70 m a u koleje č. 2a rovněž 70 m. Šířka nástupiště je proměnlivá v rozmezí od 6,032 m po 3,516 m. Konec nástupiště bude z důvodu usnadnění prací při zimní údržbě (odstraňování sněhu pomocí drobné mechanizace) zrealizován ve formě šikmé plochy ve sklonu cca 1:2,85. Povrch šikmé plochy bude ze zatravnovacích tvárníc.

Poloostrovní nástupiště, nástupiště č. 2

Nástupiště bude situováno mezi kolej č. 3 a 5 v úseku km 27,191 – 27,372 (vztaženo ke staničení koleje č. 3). Nástupní hrana je navržena v dl. 140 m u koleje č. 3 a v dl. 177 m u koleje č. 5 (je dělená návěstidlem na 75 a 74 m dlouhé nástupní hrany). Při krátké jednostranné nástupní hraně u koleje č. 5 je navrženo nástupiště proměnlivé šířky 5,600 – 5,800 m, při oboustranné nástupní hraně bude šířka nástupiště proměnlivá v rozmezí 6,910 – 5,873 m. Nástupní hrana u koleje č. 5 je vyosena vzhledem k úrovněovému přechodu.

Úrovněové přejezdy, komunikace a přechody

V úsecích, které se budou v rámci stavby rekonstruovat, budou stávající přejezdové konstrukce a přechody nahrazeny novými celopryžovými konstrukcemi z vnějších i vnitřních panelů na závěrných zídkách. Dále bude provedena úprava křižujících komunikací v nutné délce, případně bude zřízeno odvodnění pomocí betonových štěrbinových žlabů.

V úsecích, které byly v nedávné době rekonstruovány (rošt na Y pražcích), budou stávající přejezdy tvořené z vnitřních plastbetonových přejezdových panelů doplněny o vnější panely shodného typu se závěrnými zídками a bude provedena úprava křižujících komunikací v nezbytné délce.

Centrální přechody budou zřízeny ze ŽB přechodových vnitřních a vnějších panelů bez závěrných zídek, přístupové chodníky k nástupišti budou z betonové zámkové dlažby tloušťky 80 mm.

Dále bude v místech, kde zabezpečovací zařízení chybí, nebo je nevyhovující, nebo si to situace vyžaduje zřízeno nové zabezpečovací zařízení.

Mostní a inženýrské objekty

Stavba obsahuje výstavbu 1 železničního mostu ev. km 16,417 (rekonstrukce) a 3 železničních propustků (rekonstrukce). Železniční most se nachází v intravilánu města Jablonec nad Nisou. Železniční propustky se nacházejí v extravilánu města Jablonec nad Nisou.

Železniční most ev. km 16,417

Most překonává místní komunikaci. V první řadě je navržena demolice betonových částí mostu. Následně navržena injektáž spodní stavby (opěry + křídla) včetně očištění tlakovou vodou a hloubkového přespárování. Na lokálně obnaženou kamennou polokruhovou klenbu ve vrcholu se vybuduje nasazená deska s poprsními zdmi ze železobetonu. Pod nasazenou deskou je navržen podkladní beton. Je vytvořena železobetonová vana, která se opatří izolací proti vodě včetně ochrany izolace. Za deskou se zhotoví drenáže. Budou provedeny zhutněné zásypy objektu a vybudují se římsy včetně osazení zábradlí. Následně budou provedeny opravné práce na odláždění kuželů u mostu a dodláždění těchto kuželů dle navrženého tvaru. Jako poslední se provedou dokončující práce a terénní úpravy na objektu. Současně je možné zhotovit železniční spodek a svršek na mostu. Na mostě bude v nově navrženém stavu uzavřené kolejové lože, tloušťka kolejového lože min. 500 mm. Šířka konstrukce vyhovuje VMP – 2,5 na širé trati pro rychlost 50 km/h.

Železniční propustek v ev. km 14,840

V první řadě je navržena demolice betonových částí propustku, následně navržena injektáž spodní stavby (opěry+křídla) včetně očištění tlakovou vodou a hloubkového přespárování.

Na obnaženou kamennou polokruhovou klenbu z kvádrového žulového zdiva příčně staženou ocelovými svorníky se vybuduje nasazená deska s poprsními zdmi ze železobetonu. Pod nasazenou deskou je navržena vyrovnávka z prostého betonu. Je vytvořena železobetonová vana, která se opatří izolací proti vodě včetně ochrany izolace. Za deskou se zhotoví drenáže. Budou provedeny zhutněné zásypy objektu a vybudují se římsy včetně osazení zábradlí. Následně budou provedeny opravné práce na odláždění kuželů u propustku a dodláždění těchto kuželů dle navrženého tvaru. Jako poslední se provedou dokončující práce a terénní úpravy na objektu.

Železniční propustek v ev. km 16,601

Rekonstrukce propustku spočívá v demolici stávající konstrukce propustku a ve zhotovení nového trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN 1000. Propustek se osadí na železobetonovou základovou desku, která je na koncích propustku zesílená a ukončená příčnými prahy. Části stávajícího propustku (základy) mimo rozsah výkopů budou ponechány. Dále budou provedeny zhutněné zásypy objektu, betonový práh dlažby na vtoku a odláždění dna na vtoku a svahů kolem čel propustku.

Železniční propustek v ev. km 17,041

V první řadě je navržena demolice stávajícího propustku. Následně je navrženo zbudování trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN 1000. Na vtoku bude zbudována železobetonová vtoková jímka. Železobetonové prefabrikované trouby budou osazeny na betonový základ, na výtoku bude proveden zesílený železobetonový základ. Svah kolem výtokové trouby bude odlážděn kamenem do betonu. Budou provedeny zhutněné zásypy objektu. Jako poslední se provedou dokončující práce a terénní úpravy kolem objektu. Současně je možné zhotovit železniční spodek a svršek na propustku. Na propustku bude v nově navrženém stavu otevřené kolejové lože, tloušťka kolejového lože min. 350 mm pod ložnou plochou pražce. Šířka konstrukce vyhovuje VMP – 2,5 na širé trati pro rychlost 50 km/h.

Ostatní inženýrské objekty

Kácení mimolesní zeleně

Navrhovaná stavba nezasáhne do okolní zeleně ve velkém rozsahu. Ke kácení dřevin dojde převážně z důvodu zlepšení rozhledových poměrů na železničních přejezdech a viditelnosti výstražných zařízení, z důvodu zajištění průjezdného profilu, případně vedení trativodu. Ke kácení bude také nutno přistoupit při sanaci a zpevňování skalních zářezů.

Rozsah kácení byl stanoven na základě dendrologického průzkumu provedeného v rámci přípravné dokumentace (Sudop Praha a. s., 2011) a dále dendrologického průzkumu v rámci dokumentace pro stavební povolení. Tímto zpřesňujícím dendrologickým průzkumem byl aktualizován stávající stav zeleně v okolí trati a upřesněno množství a umístění kácených dřevin.

Pozemní komunikace

Jablonec n. N., zpevněné plochy

U nádražní budovy

Z důvodu výstavby ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 s nástupní hranou u koleje č. 1 a krajního nástupiště s nástupní hranou u koleje č. 3 se šířka stávající zpevněné plochy před nádražní bodovou zmenší a její hrana se přesune do vzdálenosti 3,0 m od osy nové koleje č. 3. Nová plocha navazující na rampu z nástupiště u koleje č. 3 bude olemována na vzdálenější straně od koleje na délce 3,98 m obrubníky 100 x 250 x 1000 mm v betonovém loži tl. 100 mm na podkladu ze zhutněné štěrkodrti fr. 0 - 32 mm. Od rampy krajního nástupiště u nové koleje č. 3 se rampa přepojí a naváže výškově na stávající chodník u parkoviště a stávající plochu před nádražní budovou. Na konec rampy nástupiště se zábradlím navazuje nová hrana nové zpevněné plochy tvořena betonovou zídou se zábradlím, která je její pokračováním. Za zdí bude na délce cca 15,5 m a šířce cca 1,25 m po stávající obrubník (navržen k zachování) odstraněn povrch ze štěrkodrti 4 - 16 mm a položena nová dlažba. Dále je stávající zpevněná plocha navržena na výměnu a zkrácení a to odstraněním všech palisád v potřebné délce a veškeré dlažby do vzdálenosti cca 1,5 m za novou zdí se zábradlím (odpovídá předpokládanému výkopu za zdí). Zeď se zábradlím je navržena po celé délce od konce rampy nástupiště až po nový přechod pro cestující. V této části je navržena nová dlažba tl. 80 mm na vyrovnávací vrstvě ze štěrkodrti tl. 30 mm a podkladu z drceného kamene fr. 0 - 32 mm tl. 350 mm. Novou hranu za centrálním východem (za přechodem) k částem neveřejným (služebny) budou tvořit palisády 120 x 180 x 800 mm červené barvy uloženy v betonovém loži tl. 100 mm a výši 350 mm na podkladu ze zhutněné štěrkodrti fr. 0 - 32 mm a tl. 100 mm. Dlažbu v této části bude tvořit původní dlažba, která se zpětně vloží na nové konstrukční vrstvy. Délka zvýšené hrany zpevněné plochy je tak navržena mezi km 12,174 490 a 12,227 460. Z důvodu posunu hrany plochy k budově je navrženo u centrálního východu ke kolejím od zastřešení odřezání jednoho segmentu zábradlí na straně u konce nové zdi se zábradlím tak, že se ponechá druhý kotvící sloupek segmentu a všechny části madel a držadel, které jsou na něj připojeny.

Skládková plocha

Povrch zpevněné plochy je navržen z asfaltobetonu s jednotlivými konstrukčními vrstvami. Na stanovených místech v oblasti použití živичného povrchu se osadí obrubníky 120/150 x 250 x 1000 mm do betonového lože tl. 100 mm na podkladu ze štěrkodrti fr. 0 - 32 mm a obetonují se. Položí se všechny navržené vrstvy vozovky jak před, tak i za přejezdem. Povrch uvnitř koleje je shodné konstrukce. Po rozšíření na 3,5 m na obou stranách je zpevněná plocha s povrchem z AB ukončena a plynule zapuštěna do stávajícího povrchu obrubníkem uloženým po šířce nájezdovou stranou nahoru. Obrubník za přejezdem je uložen rovnoběžně s kolejí ve vzdálenosti 1,7 m od osy koleje č. 4a a zpevněný povrch zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru (VSMP). Proto je nutné asfaltový povrch opatřit nátěrem žluté přerušované čáry š. 0,15 m ve vzdálenosti 3,0 m od osy koleje č. 4a po celé délce zasahování zpevněné plochy do VSMP.

Smržovka, zpevněné plochy

Nová zpevněná plocha naváže na stávající plochu pro pěší u parkoviště a je navržena vedle budovy bufetu až ke kolejím k zábradlí (řeší SO 07-12-01) vzdáleném 3,150 m od osy koleje č. 1. Stávající zpevněná plocha vedoucí od zastřešeného prostoru (průchodu) mezi bufetem a výpravní budovou se spojí s novou plochou. Stávající zpevněná plocha za zastřešeným prostorem (průchodem) u kolejí se celá odstraní. Položí se nová dlažba tl. 80 mm na vyrovnávací vrstvu fr. 4 - 8 mm tl. 30 mm a ta podkladní vrstvu z drčeného kamene fr. 0 - 32 mm tl. 350 mm tak, aby byla dosažena nová výšková poloha při navázání na nový přechod přes kolej č. 1 (SO 07-13-01). Zároveň se zkrátí na vzdálenost 3 m od osy nové koleje č. 1 zpevněná plocha před vstupem do kanceláře výpraviho, jenom s tím rozdílem, že se dlažba nebude rozebírat a výškově upravovat, jenom část dlažby odstraní a zůstatek se nově uzavře novým obrubníkem a stávající po stranách se odbourají. Nový obrubník 150 x 150 x 1000 na betonových patkách sloupků zábradlí.

Nová plocha i zkrácená stávající plocha budou olemovány obrubníky 100 x 250 x 1000 mm. Na kraji plochy u zábradlí z venčí jsou navrženy obrubníky 150 x 150 x 1000 mm nájezdové, které výškově dosednou na horní povrch patek sloupků zábradlí a budou ve vzdálenosti 3,0 m od osy koleje č. 1. Plocha se vydláždí kolem sloupků až po kraj obrubníků. Všechny obrubníky se uloží do betonového lože tl. 100 mm na zhuťném podkladu z frakce 0 - 32 mm a obetonují se. Do nové plochy bude při její realizaci zapracován varovný pás a signální pás se vzájemným odsazením 0,3 m. Signální pás začíná u stávajícího dřevěného oplocení s podpůrným sloupem zastřešení jako u přirozené vodící linie. Obrubník napravo od nové zpevněné plochy při navázání na stávající zpevněnou plochu přednádraží u parkoviště pro tělesně postižené osoby bude postupně nadvýšen o 7 cm až po zábradlí, kde bude postupně snížen na úroveň obrubníku u zábradlí, kde funkci přirozené vodící linie přebírá zábradlí.

Tanvald, zpevněné plochy

První plocha (před zastřešením u kolejí)

Po zhodnocení stavu stávající dlažby je navrženo tuto plně využít, dle potřeby ji rozebrat a výškově upravit. Základní změnou je zúžení plochy posunutím její hrany do vzdálenosti 3,0 m od nové osy koleje č. 2 a její zkrácení pro cestující veřejnost ve směru na Harrachov. Nová hrana je navržena ze železobetonové zídky se zábradlím s délkou 31,8 m, dále z palisád 120 x 180 x 800 mm červené barvy v betonovém loži tl. 100 mm a výšky 350 mm na zhuťné štěrkodrti fr. 0 - 32 mm tl. 100 mm na délce 41,5 m a na konci budovy jsou zaměněny za palisády 120 x 180 x 500 mm červené barvy v betonovém loži tl. 100 mm a výšky 250 mm na zhuťné štěrkodrti fr. 0 - 32 mm tl. 100 mm na délce 9,6 m. Nová plocha pro pohyb cestující veřejnosti má příčný sklon 1,5 % a postupně se její podélný sklon (sklon hrany) velmi jemně mění a přizpůsobuje výši podpěrné zídky u zastřešení. Při navázání na novou plochu u autobusového nádraží a před novým centrálním přechodem na nástupiště se plynule svažuje. Výška hrany plochy nad drážní stezkou vedle nové koleje č. 2 je 35 - 40 cm. Za druhou brankou v oplocení pro cestující je veřejná plocha ukončena a zábradlí je kolmo přivedeno k stávajícímu oplocení. Nová plocha dále pokračuje jako okapový chodník šířky 0,6 m s příčným sklonem 5 % končící u obrubníků nové zpevněné asfaltové plochy (třetí plocha). Vzhledem na výkopy pro železobetonovou zídku a palisády se uvažuje s rozebráním veškeré dotčené stávající dlažby, uložení na meziskládce a její zpětné využití a zadláždění nové plochy.

Druhá plocha (km 20,017) za kolejištěm nad řekou Černá Desná

Potrubí z trativodů pro odvodnění tělesa železničního spodku je v km 20,017 vyvedeno pod povrchem svahu mezi kolejištěm nádraží a příjezdovou asfaltovou komunikací šířky 4,0 m pod tuto komunikaci a dále je ukončeno monolitickou výustí 1,2 m ve svahu pod komunikací nad řekou Černá Desná. Asfalt se na šířce 1,73 m a délce 4 m zařeže a odstraní, ve středu se vykope rýha šířky 0,6 m do hloubky 1,3 m pro pokládku potrubí. Po pokládce bude rýha š. 0,6 m zasypána výziskem zeminy a od hloubky 40 - 50 cm pod povrchem se stávající materiál z okrajů postupně rozhrne na šířku 1,7 m. Uloží se konstrukční vrstvy a povrch se zaasfaltuje.

Třetí plocha mezi novými kolejemi č. 2 a 2b

Stávající plocha je nově vyasfaltována i odvodněna (v rámci přestavby přednádraží a výstavby nového autobusového nádraží) a od nové osy koleje č. 2 je oddělena jako zpevněná nakládková plocha, tedy

s obrubníkem, ale vzdáleným ke konci méně než 1,7 m od nové osy koleje č. 2 a podobně je vodorovné značení žlutou přerušovanou čarou š. 0,15 m ve vzdálenosti menší jako 3,0 m od nové osy koleje č. 2. Proto je na délce 8,6 m navrženo odstranění obrubníků, vyřezání asfaltu v příslušné délce a šířce a osazení nových obrubníků 120/150 x 250 x 1000 mm délky 8,6 m v betonovém loži tl. 100 mm na zhuťné štěrkodrti fr. 0 - 32 mm tl. 100 mm s obetonováním. Stávající žlutá přerušovaná čára vodorovného značení se po celé délce zatře barvou odstínu asfaltu a namaluje se nová žlutá přerušovaná čára š. 0,15 m v celé své délce ve vzdálenosti 3,0 m od osy nové koleje č. 2 označující volný schůdný a manipulační prostor (VSMP). Pro bezpečnost železničního provozu. Na zabránění vniknutí vozidel do VSMP jsou navrženy betonová svodidla délky 2,0 m tak, že jejich bližší část je ve vzdálenosti 2,56 m od osy koleje a část vzdálenější leží na kraji nové žluté přerušované čáry 3,0 m od osy koleje č. 2. Mezi svodidly jsou navrženy mezery 1,2 m, přes které osobní vozidlo neprojde a upozornění pro pěší zabezpečuje nově namalována žlutá čára. U VSMP se připouští, že může být zmenšený až na 2,5 m od osy koleje v případě délky překážky rovnoběžné s osou přilehlé koleje do 3,0 m

Čtvrtá plocha v areálu depa

K nově navrženému pozemnímu objektu trafostanice se všemi dalšími technologiemi je navržena zpevněná plocha v místě stávající nakládkové rampy, která není využívána. Začátek navazuje obrubníkem uloženým po šířce nájezdovou stranou nahoru na sešlapaný chodník mezi krajní kolejí a administrativní budovou v areálu depa jako asfaltová stezka šířky 3,0 m a dále rovnoběžně pokračuje podél budovy. Navazuje na okapový chodník objektu. U rohu budovy nejbližší u koleje se stáčí o 90° ke zdi se třemi dveřmi. V tomto místě je plocha nejbližší ke koleji obrubníkem ve vzdálenosti 1,7 m od její osy a zasahuje do VSMP. Na hranici 3,0 m se namaluje žlutá přerušovaná čára š. 0,15 m v celé délce překračující šířku VSMP. Po zpevněné ploše je možné v budoucnu přivázat až k budově všechny potřebné náhradní díly jak pro údržbu, tak i pro rekonstrukci instalovaných zařízení.

Pozemní objekty

V rámci stavby se umístí dispečerské stanoviště do stávajícího objektu stavědla č. 3 v katastru města Liberec.

Přístřešky pro cestující

Jablonec nad Nisou – dolní nádraží

V Zast. Jablonec nad Nisou - dolní nádraží je navržen přístřešek umístěný na nástupišti v žkm 10,878, ke kterému je přístup po místních komunikacích a následujících zpevněných plochách nádraží. Odvodnění přístřešku je volně na terén. Velikost přístřešku je 5580 x 1850 mm a výška je 2200 až 2400 mm. Přístřešek je osazen 3 mi svítidly v provedení antivandal. Pod přístřeškem je betonová dlažba o velikosti plochy 4000 x 6600 mm. Na střeše přístřešku bude připravena ocelová konstrukce pro umístění informační tabule s názvem stanice a směrových tabulí. V současné době je využívána čekárna pro cestující v drážní budově u nástupiště.

Navržený přístřešek je typizovaný výrobek z ocelové konstrukce z hranatých trubek v modré barvě RAL5002, které jsou kotveny pomocí šroubů do betonového pasu a patek. Zadní díl a střecha jsou provedeny z trapézového plechu s aluzinkovou úpravou v přírodní šedé barvě RAL9006. Boční díly jsou tvořeny plechovými žaluziemi. Základy jsou ukončeny 210mm pod úroveň terénu, aby kotvicí prvky přístřešku byly skryté pod dlažbou. Kabele pro osvětlení budou vedeny vnitřkem ocelového sloupku. Celý přístřešek včetně osvětlení bude v provedení ANTIVANDAL. U přístřešku nebudou dešťové svody, voda bude stékat ze střechy přímo na terén za přístřeškem.

Jablonec nad Nisou – zastávka

V Zast. Jablonec nad Nisou - zastávka je navržen přístřešek umístěný na novém nástupišti v žkm 14,100, ke kterému je přístup z ulice U Zastávky a zároveň za kolejemi po nezpevněné cestě. Odvodnění přístřešku je volně na terén. Velikost přístřešku je 5580 x 1850 mm a výška je 2200 až 2400 mm. Přístřešek je osazen 3 mi svítidly

v provedení antivandal. Na střeše přístřešku bude připravena ocelová konstrukce pro umístění informační tabule s názvem stanice a směrových tabulí. Stávající plechový přístřešek bude odstraněn.

Navržený přístřešek je typizovaný výrobek z ocelové konstrukce z hranatých trubek v modré barvě RAL5002, které jsou kotveny pomocí šroubů do betonového pasu a patek. Zadní díl a střecha jsou provedeny z trapézového plechu s aluzinkovou úpravou v přírodní šedé barvě RAL9006. Boční díly jsou tvořeny plechovými žaluziemi. Základy jsou ukončeny 210 mm pod úroveň nástupiště, aby kotvící prvky přístřešku byly skryté pod dlažbou. Kabely pro osvětlení budou vedeny vnitřkem ocelového sloupku. Celý přístřešek včetně osvětlení bude v provedení ANTIVANDAL. U přístřešku nebudou dešťové svody, voda bude stékat ze střechy přímo na terén za přístřeškem.

Zastávka Jablonecké Paseky

V Zast. Jablonecké Paseky je navržen přístřešek na novém nástupišti v žkm 16,300, ke kterému je přístup přes rampu po chodníku od zastávky MHD na konci ulice Vítězslava Nezvala. Odvodnění přístřešku je volně na terén. Velikost přístřešku je 12380x1850mm a výška je 2200 až 2400mm. Přístřešek je osazen 4mi svítidly v provedení antivandal. Na střeše přístřešku bude připravena ocelová konstrukce pro umístění informační tabule s názvem stanice a směrových tabulí. V Současné době není na zastávce přístřešek pro cestující.

Navržený přístřešek je typizovaný výrobek z ocelové konstrukce z hranatých trubek v modré barvě RAL5002, které jsou kotveny pomocí šroubů do betonového pasu a patek. Zadní díl a střecha jsou provedeny z trapézového plechu s aluzinkovou úpravou v přírodní šedé barvě RAL9006. Boční díly jsou tvořeny plechovými žaluziemi. Základy jsou ukončeny 210mm pod úroveň nástupiště, aby kotvící prvky přístřešku byly skryté pod dlažbou. Kabely pro osvětlení budou vedeny vnitřkem ocelového sloupku. Celý přístřešek včetně osvětlení bude v provedení ANTIVANDAL. U přístřešku nebudou dešťové svody, voda bude stékat ze střechy přímo na terén za přístřeškem.

Zastávka Lučany nad Nisou

V zastávce Lučany nad Nisou je navržen přístřešek umístěný na novém nástupišti v žkm 19,250, ke kterému je přístup přes rampu po chodníku vedeného od přejezdu s místní komunikací. Dešťové vody jsou svedeny přes odvodňovací žlab do drenážní jámy. Velikost přístřešku je 6940 x 1850 mm a výška je 2200 až 2400mm. Přístřešek je osazen 3mi svítidly v provedení antivandal. Na střeše přístřešku bude připravena ocelová konstrukce pro umístění informační tabule s názvem stanice a směrových tabulí. V současné době není na zastávce přístřešek pro cestující.

Navržený přístřešek je typizovaný výrobek z ocelové konstrukce z hranatých trubek v modré barvě RAL5002, které jsou kotveny pomocí šroubů do betonového pasu a patek. Zadní díl a střecha jsou provedeny z trapézového plechu s aluzinkovou úpravou v přírodní šedé barvě RAL9006. Boční díly jsou tvořeny plechovými žaluziemi. Základy jsou ukončeny 210mm pod úroveň nástupiště, aby kotvící prvky přístřešku byly skryté pod dlažbou. Kabely pro osvětlení budou vedeny vnitřkem ocelového sloupku. Celý přístřešek včetně osvětlení bude v provedení ANTIVANDAL. Dešťový svod je veden v pravé krajní stojce ocel. profilu a vyústěn do beton. odvodňovacího žlabu, žlab je svedený PP troubou do drenážní jámy vpravo od přístřešku.

Demolice

Před odstraněním veškerých stavebních konstrukcí na úroveň pláň žel. spodku (min. 0,3 m pod úroveň okolního terénu) budou, po předchozím projednání s oprávněnými majetkovými správci/vlastníky, zhotovitelem odpojeny a zaslepeny veškeré inženýrské sítě.

Rochlice, demolice

Objekt se nachází v k.ú. Rochlice u Liberce na pozemku k. č. 114. Předmětem demolice je zděný nepodsklepený strážní domek se sedlovou střechou. Objekt se skládá ze dvou částí, hlavního objektu a k němu



přistavěné boční části. Kolem objektu je proveden okapový chodník z betonových dlaždic a částečně zámková dlažba před vstupem.

Po samotné demolici bude v místě objektu zřízen přístupový chodník k nástupišti, zbývající část vedle chodníku se srovná s okolním terénem a zatravní.

Jablonec n. N., demolice

Objekt se nachází v k.ú. Jablonec nad Nisou na pozemku k. č. 6744. Předmětem demolice je jednoduchý přízemní objekt stanoviště s plochou střechou. Stávající objekt je svým umístěním v kolizi s odvodněním žel. spodku a proto je navržena jeho demolice.

Po samotné demolici objektu bude provedeno srovnání s okolním terénem a zatravnění.

Smržovka, demolice

Jedná se o objekty Stanoviště II, Vodárny se Stanovištěm I, Sklad a objektu RZZ, které se nachází v k.ú. Smržovka.

Stanoviště 2

Objekt je zděný jednopodlažní nepodsklepený se sedlovou střechou. Přední část je stavební buňka z dřevěných desek a zadní část je zděná. Nachází v těsné blízkosti svahu, který je u zadní části objektu zajištěn opěrnou zdí. V přední části je umístěna služební místnost a WC. K této části je směrem k opěrné zdi přizděna část z plných cihel, kde se nachází dvě místnosti skladů. Kolem objektu jsou zpevněné plochy, které jsou provedeny v různých úrovních a různým způsobem.

Vodárna

Tento objekt se skládá ze dvou částí – vodárenské věže a obslužného domku, sloužící jako stavědlo 3. Objekt je zděný nepodsklepený se sedlovou střechou. Cca v polovině vodárenské věže je zděná konstrukce nahrazena dřevěnou konstrukcí z trámů a opláštění z palubek. V blízkosti vodárny se nachází jímka, která sloužila pro chlazení. Tato jímka se už v současné době nevyužívá.

Sklad

Objekt je dřevěný jednopodlažní nepodsklepený se sedlovou střechou. Střešní krytina na objektu je plechová z hliníkových šablon. Je založený na betonových základech a kamenném soklu výšky 1,1 m nad terénem. K objektu skladu jsou přistavěny nakládací rampa a manipulační plochy. Z manipulační plochy je vstup do dřevěného objektu přes vyzdžené zádveří. V současné době je v něm umístěno stávající napájení SSZT a proto je potřeba vyřešit v POV časový harmonogram samotné demolice a nové SSZT.

Objekt RZZ, út. TO

Objekt je zděný, jednopodlažní s podkrovím, je částečně podsklepený a má sedlovou střechu. Objekt je založen na základových kamenných pasech. Vstup do objektu je přes vyzdžené zádveří. Zhruba uprostřed objektu je umístěn komín, střešní krytina na objektu je ze sklolaminátových vlnovek. Stávající objekt svým umístěním brání rozhledovým poměrům - na výstražník u silnici I/14 ve směru od Jablonce je vidět až těsně před přejezdem a proto je navržena jeho demolice.

Po samotných demolicích budou v místech objektů plochy zasypany se zhutněním do okolní výšky terénu a provede se ohumusování a následné zatravnění.

Tanvald, demolice

Jedná se o dva objekty Stanoviště 1 a Stanoviště 2 v k. ú. Šumburk nad Desnou.

Stanoviště 1

Předmětem demolice je jednoduchý přízemní zděný objekt založený na betonových základech, který je nepodsklepený. Venkovní schodiště je zcela zastřešeno a částečně obezděno. Na objektu je plochá střecha s jednostranným spádem.

Stanoviště 2

Tento objekt je jednoduchý přízemní zděný s pultovou střechou, založený na betonových základových pasech a je nepodsklepený. Objekt je zateplen 50mm izolace a celá fasáda objektu je obložena palubkami. V objektu je umístěno WC pro zaměstnance a tak se předpokládá napojení na jímku (nebylo zjištěno).

Po samotných demolicích budou v místech objektů plochy zasypány se zhutněním do okolní výšky terénu a provede se ohumsování s následným zatravněním.

Silnoproudá technologická zařízení

V rámci stavby je navržena nová trafostanice v žst. Tanvald.

Silnoproud

Plánovaný bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti instalaci systému EOv. EOv bude v každé stanici nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje, případně (ŽST Jablonec n. N.) na výhybce jinak dopravně významné. EOv bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic) v každé stanici, hl. přívod bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděčů REOV. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOv bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

V ŽST Vesec u Liberce bude EOv nainstalován na třech jednoduchých výhybkách a bude napájen a ovládán z jednoho rozvaděče REOV.

V ŽST Jablonec n. N. bude EOv nainstalován na pěti jednoduchých výhybkách a bude napájen a ovládán ze dvou rozvaděčů REOV 1 a 2. U výhybky číslo 7 bude instalován atypický ohřev výhybek. Zkušební ohřívací zařízení má zamezit nadržování sněhu železničními soupravami do prostoru jazyků výhybky. Pokud bude zkušební provoz tohoto zařízení vyhodnocen pozitivně, bude zařízení instalováno i na další problémové výhybky.

V ŽST Smržovka bude EOv nainstalován na šesti jednoduchých výhybkách a bude napájen a ovládán ze dvou rozvaděčů REOV 1 a 2.

V ŽST Tanvald bude EOv nainstalován na dvanácti jednoduchých výhybkách a bude napájen a ovládán ze dvou rozvaděčů REOV 1 a 2.

V traťovém úseku Liberec – Vesec u Liberce se nachází pouze zastávka Rochlice, kde je venkovní osvětlení po rekonstrukci. Ze zastávky budou napájeny tři PZS, v km 2,073, 2,278 a 2,361. V traťovém úseku Vesec u Liberce – Jablonec nad Nisou se nachází zastávky Jablonec n. N. dolní nádraží, Vratislavice nad Nisou a Proseč nad Nisou. Na zastávkách Vratislavice nad Nisou a Proseč nad Nisou bude doplněna pouze dálková diagnostika, na zastávce Jablonec n. N. dolní nádraží bude vybudováno nové osvětlení nástupiště. PZS v km 2,278 bude napájeno ze zastávky Proseč nad Nisou. Pro PZS v km 7,740, 8,082, 8,494 bude zbudováno nové odběrné místo v blízkosti prvního PZS. PZS v km 11,183 bude napájeno ze zastávky Jablonec n. N. dolní nádraží. V traťovém úseku ŽST Jablonec n. N. – Smržovka se nachází zastávky Jablonec n. N. centrum, Jablonec n. N. zastávka, Nová Ves, Jablonecké Paseky a Lučany. Na zastávce Jablonec n. N. centrum bude pouze doplněna dálková diagnostika. V ostatních zastávkách bude provedena rekonstrukce osvětlení nástupiště. Pro rekonstrukci dotčené přejezdy v km 13,051, 13,443, 13,643, 13,805 a 14,064 bude rekonstruováno stávající přípojné místo u přejezdu v km 13,443. Z této přípojky budou napájena i venkovní osvětlení na zastávkách Jablonec n. N.

centrum a Jablonec n. N. zastávka. Přejezd v km 16,368 bude napájen ze zastávky Jablonecké Paseky. Přejezd v km 18,885 bude napájen ze zastávky Lučany nad Nisou. V traťovém úseku ŽST Smržovka – Tanvald se nachází zastávky Smržovka Luční, Smržovka střed, Smržovka dolní nádraží a Tanvald zastávka. Na zastávce Smržovka Luční bude pouze doplněna dálková diagnostika. Na zastávce Smržovka – střed bude provedeno nové osvětlení nástupiště. Na zastávkách Smržovka dolní a Tanvald bude doplněna pouze dálková diagnostika. Přejezdy v km 22,360, 21,908 a 21,621 budou napájeny ze zastávky Smržovka – střed. Z tohoto rozvodu bude napájen i odběr dálkové diagnostiky pro osvětlení na zastávce Smržovka Luční. Přejezdy v km 24,228 a 24,652 budou napájeny samostatnými kabely ze zastávky Smržovka – dolní nádraží. V rámci tohoto stavebního objektu bude provedena rekonstrukce vnitřních rozvodů na zastávce Smržovka střed v pronajímaných prostorách. V traťovém úseku ŽST Smržovka – Josefův Důl se nachází zastávky Jiřetín pod Bukovou, Antonínov a stanice Josefův Důl. Na všech zastávkách a ve stanici Josefův Důl bude doplněna pouze dálková diagnostika do rozvaděčů venkovního osvětlení. Rekonstrukcí dotčený přejezd v km 2,978 bude napájen ze zastávky Jiřetín pod Bukovou. Z důvodu změny tvaru kolejíště a nástupiště a nevyhovujícího stavu osvětlení bude v ŽST Vesec u Liberce, Jablonec n. N., Smržovka a Tanvald vybudováno nové osvětlení nástupiště a kolejíště. Toto osvětlení bude ovládáno automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RVO umístěného v technologickém objektu. V ŽST Vesec u Liberce, Jablonec n. N., Smržovka bude vybudováno nové odběrné místo pro nový technologický objekt. V ŽST Tanvald bude vybudována nová přípojka VN do nového technologického objektu umístěného v blízkosti objektu depa. V technologickém objektu bude umístěna transformovna, strojovna se záložním zdrojem elektrické energie (motorgenerátorem) a rozvodna NN.

Články v Zadávací dokumentaci stavby, které se týkají trakčního vedení, jsou platné pro realizaci této stavby pouze v obecné rovině vzhledem k železničnímu provozu nezávislou trakcí. Ve stavbě bude řešena problematika bludných proudů v místě přiblížení tramvajové trati a v určených místech dokumentací stavby.

Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Vesec u Liberce. Na rekonstruovaný rozsah kolejíště je nově navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 2, 2a a z koleje číslo 4. Přechíslované výhybky číslo 1, 3 a 4 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt. 1 s EMZ IVk1/2t/2 a příslušnými ovládacími a indikačními prvky bude zřízeno pro jízdu vlaku na/z vlečky INTEX.

ŽST Jablonec nad Nisou. Na rekonstruovaný rozsah kolejíště je nově navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 2 a 3. Přechíslované výhybky číslo 1, 2, 6 a 7 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. PSt. 1 s EMZ Vk1/5t/5, EMZ TVk1/3 a příslušnými ovládacími a indikačními prvky bude zřízeno pro jízdu vlaku na/z manipulační koleje číslo 4, 6 a na/z vlečky TSR.

ŽST Smržovka. Na rekonstruovaný rozsah kolejíště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 3 a 5 v ŽST Smržovka (bez variantních cest).

Obdobně na stávající rozsah kolejíště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na/z dopravní koleje číslo 1 v **ŽST Josefův Důl**.

Přechíslované výhybky v ŽST Smržovka číslo 1, 4, 5, 6, 7 a 8 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky číslo 2 a 3 ve vlakových cestách budou osazeny výměnovými zámky. Boční ochrana vlakových cest bude zajištěna výkolejkami Vk1 a 2. V kolejíšti budou umístěny PSt. 1 a PSt. 2 s elektromagnetickými zámky (EMZ). EMZ Vk1/2t/2 bude zřízeno pro jízdu vlaku na/z manipulační kolej číslo 2a a EMZ Vk2/3t/3 na/z manipulační kolej 2.

V kolejíšti **ŽST Josefův Důl** budou umístěny tzv. kolonky PSt. s EMZ. EMZ Vk1/1t/1 bude zřízeno pro jízdu vlaku na/z manipulační kolej číslo 3, EMZ Vk2/2t/2 na/z manipulační kolej 2, EMZ BVk1/3 na/z vlečky Bravalm a EMZ 4 pro jízdu vlaku na/z koleje číslo 3a.

ŽST Tanvald. Na rekonstruovaný rozsah kolejíště je nově navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje číslo 1, 1a, 2, 2a, 3, 3a, 5, 5b, 7 včetně zabezpečeného posunu i na kolej 5a. Přechíslované výhybky číslo 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 14, 15 a 16 budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. V kolejíšti budou umístěny PSt. 1, PSt. 2 a PSt. 3

s elektromagnetickými zámky (EMZ). EMZ Vk2/8t/8 bude zřízeno pro jízdu vlaku na/z manipulační kolej číslo 7a, EMZ Vk3/11t/11 na/z manipulační kolej 2b a EMZ Vk5/Vk4/10t/10 na manipulační koleje 7b a 9.

V rámci této stavby bude rekonstruována i technologie PZS staničních přejezdů:

Mezistaniční úsek Tanvald – Velké Hamry. V rámci předcházející stavby byla zřízena kabelizace od Velkých Hamrů do km 15,200. Mezistaniční úsek Tanvald – Velké Hamry bude nově vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati. „V rámci koordinace se stavbou „Modernizace žst. Velké Hamry“ nutno zajistit přípravu na 700m zábrzdnou vzdálenost v úseku žst. Tanvald – Velké Hamry (zejména vhodné umístění předvěsti PřHL od Velkých Hamrů do Tanvaldu).“ Náklady na tyto drobné úpravy zahrne zhotovitel stavby do ceny příslušného PS.

Traťové zabezpečovací zařízení

Liberec – Vesec u Liberce. Mezistaniční úsek bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel s manipulačním místem na trati – vlečkou Rochlice.

Vesec u Liberce – Jablonec nad Nisou. Mezistaniční úsek bude nově vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati.

Jablonec nad Nisou – Smržovka. Mezistaniční úsek bude nově vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH, bez oddílových návěstidel s manipulačním místem na trati – nákladíštěm Nová Ves nad Nisou.

Smržovka – Tanvald. Mezistaniční úsek bude nově vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - integrované do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel a bez manipulačního místa na trati.

Smržovka – Josefův Důl. Mezistaniční úsek bude nově vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel s manipulačním místem na trati – nákladíštěm Jiřetín pod Bukovou.

V rámci této stavby bude rekonstruována i technologie PZS traťových přejezdů.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

Nový systém dálkového ovládání umožní prostřednictvím jednotlivých subsystémů ovládání a diagnostikování zabezpečovacích zařízení v traťovém úseku Liberec (mimo) – Tanvald a Smržovka – Josefův Důl, včetně zefektivnění provozování vlakové dopravy, prostřednictvím provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a funkcí automatického stavění vlakových cest.

V ŽST Liberec bude v objektu St. 3 (2. NP) umístěna skříň technologických počítačů a skříň dálkového ovládání, do které bude umístěna technologie dálkového ovládání a diagnostiky všech shora uvedených zařízení. Hlavní napájení zabezpečovacího zařízení ve SÚ DOZ bude provedeno z veřejné distribuční sítě. Nouzovým zdrojem bude baterie napájecího systému zabezpečovacího zařízení. Napájecí systém bude napojen na stávající stacionární ZZEE. Samostatnými klimatizacemi budou zajištěny předepsané teploty v bateriových skříních a prostorech SÚ DOZ.

Další skříň technologických počítačů bude zřízena ve SÚ ŽST Železný Brod. Stávající skříň dálkového ovládání bude doplněna příslušnou technologií.

Pracoviště soustředěné údržby v ŽST Liberec bude umístěno ve St. 3 (2. NP).

Pracoviště dispečera trati Liberec – Tanvald a Smržovka – Josefův Důl bude umístěno také ve St. 3 (3. NP).

NŘP bude zřízeno v DK ŽST Železný Brod.

Pro nasazení funkčního modulu ASVC je uplatňována výjimka z požadavku TS 1/2010 – Z, čl. 9.1 „přístup cestujících k vlaku možný pouze přes přechod, zabezpečený výstražným systémem“.

Sdělovací zařízení a DŘT

Sdělovací zařízení

Ve všech dopravních modernizovaného úseku bude vybudována nová místní kabelizace, jako náhrada za stávající starou kabelizaci v nevyhovujícím stavu. Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu. V řešeném úseku trati budou stávající traťové kabely (TK) nahrazeny kabely novými, o profilu 10XN0,8 (popř. 5XN0,8) a konstrukce TCEPKPFLEY. V místech, kde je třeba chránit kabely proti vlivům VN a VVN, bude konstrukce kabelů TCEPKPFEZE. Společně s kabely bude pokládána provozní optotrubka HDPE modré barvy. Do této optotrubky bude po dokončení pokládky zatažen nový dálkový optický kabel (DOK) 36 vláken.

Po DOK bude provozováno nové přenosové zařízení s přenosovou kapacitou v páteřní síti (Liberec – Tanvald – Železný Brod) 622Mbit/s. Zařízení bude splňovat požadavky technických specifikací SŽDC s.o., TS

2/2008-ZSE, Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Jednotlivé ŽST budou vybaveny novým sdělovacím zařízením, EZS, EPS popř. ASHS. Sdělovací zařízení bude umísťováno do samostatných sdělovacích místností, popř. technologických domků. Zařízení EZS, EPS a ASHS budou chránit prostory s umístěním sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a popř. dalších prostor. Provozní stavy těchto zařízení budou pomocí technologické sítě železniční dopravní cesty (TS ŽDC) přenášeny do Dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTLS ŽDC). Služba 24 hod/den bude zajištěna na pracovišti vlakového dispečera na RDP Liberec, kde bude instalován dispečerský klient (DK). Ten bude sloužit k ovládání a signalizaci zařízení TS ŽDC. V instalaci bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽDC nebo zařízení, které je v síti SŽDC již používáno a pracuje v ověřovacím provozu. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízením v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, případně vazbu na jiné systémy.

Pro informování cestujících je v jednotlivých ŽST a na zastávkách navržen nový audio-vizuální systém. Ovládání systému bude automatické prostřednictvím centrální řídicí jednotky, která sestává z osobního počítače s příslušným programovým vybavením a manuální. Automatické hlášení bude generováno řídicím počítačem v ŽST Liberec, manuální hlášení bude možné při dálkové obsluze z dispečerského pracoviště v ŽST Liberec, při místní obsluze stolním mikrofonem z pracoviště nouzové obsluhy v jednotlivých ŽST.

Jednotlivé ŽST budou vybaveny novým kamerovým systémem. V ŽST budou rozmístěny IP kamery (den/noc), pro monitorování obou nástupišť, popř. přechodů přes koleje apod. Signál z kamer bude sjednocen a pomocí přenosového zařízení distribuován do záznamového zařízení na St. 3 v Liberci. Digitální záznamové zařízení bude disponovat dostatečnou kapacitou pro uložení obrazu ze všech připojených kamer (KS v ŽST Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka, Tanvald) po dobu 168 hod. Záznamové zařízení bude prostřednictvím sítě ethernet propojeno s monitorovacím PC na dispečerském pracovišti v Liberci. Monitorovací PC bude umožňovat pomocí příslušného SW prohlížet záznam nebo online obraz z jednotlivých kamerových bodů. V instalaci bude použito zařízení schválené pro použití v síti SŽDC nebo zařízení, které je v síti SŽDC již používáno a pracuje v ověřovacím provozu. Bude použito zařízení, které umožňuje integraci se zařízením v sousedních dopravních, snadné další rozšíření, dodání zařízení dálkového přenosu, případně vazbu na jiné systémy.

V rámci této stavby dojde i k výstavbě nových místních rádiových sítí (MRS). Nově instalované radiostanice budou programovatelné, vícekanálové s kanálovou roztečí 12,5 kHz a se selektivní volbou, jednotlivé kanály budou naladěny na kmitočty v pásmu 150 MHz dle platného kmitočtového řešení pro železniční rádiové sítě. Použitý systém musí umožňovat změnu umístění dispečerského pracoviště. Základní ovládání bude dálkové z ŽST Liberec, náhradní (místní) ovládání stacionárního zařízení nebude k dispozici. Traťový rádiový systém je navržen podle požadavků provozovatele. Dispečerské pracoviště je navrženo v ŽST Liberec. V řízených dopravních nebude k dispozici místní ovládání stacionárního zařízení. V případech nouzového místního řízení dopravy bude možno pro komunikaci se strojvedoucím v obvodu dopravy používat přenosné radiostanice s funkcionalitou TRS. Dirigující dispečer D3 trati Tanvald - Harrachov (ve stávající dopravní kanceláři ŽST Tanvald) bude vybaven novým ovládacím pultem TRS.

V rámci PS 50-25-01 a PS 50-25-02 budou v ŽST Liberec zřízena nová pracoviště pro dohled kamerového systému a dálkové ovládání sdělovacího a informačního zařízení.

DŘT

Ve stavbě je navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání a následných dohod se SŽDC. Připojované systémy s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet (osvětlení, EOVS, EZS, EPS, ASHS, rozhlas, IS, náhradní zdroj a signalizace stavu napájení PZZ) budou do technologické datové sítě připojeny přes integrační koncentrátor realizovaný na St. 3 v ŽST Liberec. Ostatní připojované systémy pak budou do lokální technologické datové sítě připojeny pomocí rozvaděčů dálkového ovládání (RDO) realizované v každé ŽST v TB. Dále se realizuje jeden stacionární dispečerský klient a jeden mobilní klient systému DDTS ŽDC s umístěním na SŽDC OŘ Hradec Králové pracoviště SEE Liberec. Dopravní klienti systému DDTS ŽDC budou realizováni na dotykových terminálech telefonních zapojovačů na dispečerských pracovištích v ŽST Liberec (2x) a ŽST Železný Brod (1x) pro indikaci stavů a ovládání EOVS, osvětlení a zásuvkových stojanů. Datově bude doplněn klient na SŽE Hradec Králové.

1.3. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAŽUJÍCÍMI STAVBAMI

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu modernizace trati a jsou v různém stadiu připravenosti. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s níže uvedenými investicemi:

- „Rekonstrukce zastávky Tanvald zastávka na trati Liberec - Tanvald“, přípravná dokumentace (DÚR), zpracovatel H-PRO spol. s r.o., Ústí nad Labem
- „Obytný soubor Řetízková - infrastruktura Jablonec nad Nisou“ dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR), zpracovatel Valbek spol. s r.o., středisko Ústí nad Labem
- „Měsírna BRAND“, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP), zpracovatel Valbek spol. s r.o., Liberec

1.4. DALŠÍ SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.4.1. Projekt stavby - dokumentace pro provádění stavby byl dokončen v 03/2013 a aktualizován v termínu 07/2013. V současné době jsou vydávány stavební povolení a rozhodnutí.

1.4.2. Před zahájením prací požadujeme svolat jednání, na kterém bude s vybraným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu ČD D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.

1.4.3. Doporučený časový harmonogram prací v průběhu stavby je vázán na projednané výluky a během celé doby výstavby je možno plynule realizovat všechny další práce tak, aby byla dodržena lhůta výstavby 13 měsíců. Zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu, případně v pracovní dny po 16.00 hod.

Rozhodující milníky doporučeného časového harmonogramu:

Při zpracování harmonogramu (POV) je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v POV projektu stavby a dodržet množství a délku předjednaných výluk.

1.4.4. Materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití. Na základě zjištěných hodnot zhotovitel zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele. Obecně u všech materiálů, a zvláště u recyklovatelných (štěrkové lože, povrchy komunikací, betonové konstrukce, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací.

1.4.5. Součástí předmětu plnění je:

- vyhotovení *realizační projektové* dokumentace (dokumentace zhotovitele, dokumentace dodavatele mostních objektů, dokumentace bouracích prací):
 - provozních souborů staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návaznosti v profesích sdělovacího zařízení, včetně zpracování provizorních stavů sděl. a zab. zařízení v souladu s POV
 - provozních souborů sdělovacího zařízení
 - sanace skal, skalních zářezů a svahů
 - u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu dle TKP
 - zhotovení podrobné Závěrečné zprávy odpadového hospodářství o evidenci druhů a množství odpadů, o jejich uskladnění, využití nebo zneškodnění vč. oprávnění osob,

- jímž byly odpady předány. Dřevěné pražce, jako odpad, budou zneškodněny v souladu s platnou legislativou dle plánu odpadového hospodářství
- b) součástí předmětu díla je i zřízení výstroje dráhy podle M 21 a ve smyslu dopravních a návěstních předpisů a zajištění GUK;
 - c) součástí předmětu díla musí být provedení recyklace vyzískaného materiálu ze šterkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele
 - d) součástí předmětu plnění díla je povinnost zhotovitele zabezpečit u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8;
 - e) nakládka a převoz (odvoz i dovoz) vyzískaného materiálu na určené skládky, montážní a demontážní základny, „Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem č. 42 z majetku SŽDC“, před zahájením prací na žel. svršku se musí provést kontrola kategorizace vyzískaného materiálu.
 - f) - vyzískané výhybky a kolejové páry určené k regeneraci převezu, uloží a protokolárně předá oblastnímu ředitelství (správa tratí) zhotovitel po předešlém projednání,
- korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům
- stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení
 - g) zhotovitel je povinen zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, informační zařízení, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.);
 - h) všechny výhybky budou od výrobce vybaveny náležitostmi dle Technické specifikace nových výhybek soustavy UIC 60 a S 49 2. generace (Směrnice SŽDC č. 77)
 - i) Namáhané součásti výhybek, u nichž je to projektem předepsáno, budou navržené s pojižděnými plochami zpevněnými tepelným zpracováním (JPP). Všechny nové a regenerované výhybky budou vybaveny válečkovými stoličkami.
 - j) žlabové pražce bude zhotovitel vkládat u těch nových výhybek, kde to předepisuje projektová dokumentace,
 - k) nutné důsledně trvat na tvarech výhybek a jejich transformacích, které jsou uvedeny v projektu tak, aby na stavbu byly dodávány výhybky jednoznačně určené projektem,
 - l) při použití odpínačů s kruhovou vypínací dráhou bude zhotovitel dokladovat způsob ochrany obsluhy před přímými účinky elektr. oblouku vzniklého při provozním spínání dle ČSN 33 3231 čl. 3.7.5.
 - m) vypracování povodňového a havarijního plánu
 - n) provedení regenerace užitého materiálu, který v rámci stavby bude znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocenil ve své nabídce. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí objednatele až po vyzískání jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci.
 - o) požadovaný materiál k druhotnému využití bude zástupci příslušného OŘ upřesněn při předání staveniště nebo kontrolních dnech stavby
 - p) likvidace materiálu a zařízení objednatele, které brání realizaci díla a které nelze dále využít, u demolice je provedení včetně odstranění základových konstrukcí, odpojení veškerých sítí, úpravy terénu a odvozu sutí z obvodu stanice na recyklaci příp. druhotné využití
 - q) 1) přístupové cesty na staveniště v jednotlivých výlukových etapách s uvedením zařízení, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy apod.
2) délky a počet funkčních nástupišť v jednotlivých etapách prací v železničních stanicích s uvedením přístupových cest pro veřejnost a zaměstnance objednatele, Českých drah a ostatních dopravců včetně provizorního osvětlení, a informačního systému.
3) mezideponie materiálu, plochy pro recyklaci materiálu
 - r) směrové a výškové zaměření koleje do zajišťovacích značek vyhotovených před zahájením zřizování bezстыkové koleje,

- s) součástí předmětu díla je zpracování technologických postupů provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých PS a SO, které obsahují především:
- provádění hydroizolací mostních konstrukcí a podchodů, dle TNŽ 736280
 - provádění povrchové ochrany protikoroze i ochrany betonových konstrukcí,
 - provádění injektáží a hloubkového spárování kamenného zdiva,
 - provádění ochranných nátěrových systémů ocelových konstrukcí ČD – S5/4
 - provádění pilotových základů a ostatních zvláštních zakládání,
 - technologický předpis pro reprofilaci a protikarbonační nátěr na povrchovou úpravu dosavadních betonových spodních staveb,
 - technologický postup provádění sanací železničního spodku včetně sanace skal, skalních zářezů a svahů,
 - technologický postup provádění rekonstrukce železničního svršku,
 - technologický postup vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení,
 - opatření proti narušení stability bezстыkové koleje v provozovaných kolejích, zajištění provozované koleje - např. pažení, atd.,
 - potřebné zrušení bezстыkové koleje v sousedních provozovaných kolejích v jednotlivých etapách,
 - omezení rychlosti železniční dopravy po ukončení jednotlivých etap - výše omezení a doba trvání,
 - technologie zřizování bezстыkové koleje
 - zabezpečení stability železničního tělesa provozované koleje při provádění výkopových prací na železničních mostech, umělých stavbách, zřizování kanalizací, odvodnění, atd.,
 - zajištění stability železničního svršku na části rekonstruovaného mostu pod provozovanou kolejí,
 - zajištění nutné volné šířky dle ČSN 73 6201 na mostních provizoriích a na části rekonstruovaného mostu pod provozovanou kolejí v jednotlivých etapách rekonstrukce či výstavby objektu,
 - stanovení maximální rychlosti u pojížděných mostních provizorií (dle předpisu ČD S5) a na části opravovaného mostu pod provozovanou kolejí na základě způsobu zabezpečení žel. svršku pojížděné koleje.

2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA

- Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s objednatelem po celou dobu trvání stavby v tom smyslu, že mu umožní užívat adekvátní prostory a vybavení pro práci pracovního týmu objednatele. Součinnost bude spočívat v poskytnutí nezbytných kancelářských prostor vybavených dostatečným množstvím nábytku pro TDS, geotechnického konzultanta a koordinátora BOZP včetně energií, vytápění a vody, tel. a datovým (internet) připojením a parkovacích míst atd. Náklady na výše uvedenou součinnost jsou zahrnuty v nabídce zhotovitele a jsou tak součástí nákladů na zařízení staveniště.
- Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
- Pro vytýčení kabelových tras (včetně povinnosti příp. aktualizace stanovisek k jejich existenci) a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých železničních stanicích a mezistaničních úsecích za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a

zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Zjednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi budou provedeny přednostně bezvýkopovou technologií (protlakem).

- Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má investor důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
 - Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
 - Varovný bezpečnostní pás na nástupišti bude proveden protiskluzovým nátěrem žluté barvy, např. typ SAFE STEP 100.
- 2. 1.** Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.
- 2. 2.** Podmínky pro zpracování dokumentace skutečného provedení stavby.
- Zhotovitel stavby se zavazuje:
- že zajistí v souladu s podmínkami stavebního povolení opravu projektu stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá ji objednateli k odsouhlasení a vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení části díla v souladu s drážními předpisy. Dokumentaci v trvalém provedení (černotisk) předá zhotovitel objednateli v trojím vyhotovení do tří měsíců ode dne přejímacího řízení s vyznačenými požadovanými změnami. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4.
 - odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v digitální podobě do 3 měsíců od ukončení stavby,
 - prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
- a)
- dodat objednateli dokumentaci v digitální formě otevřenou a uzavřenou na CD nosičích ve třech vyhotoveních (CD=otevřená a uzavřená forma),
 - že odpovídá za soulad papírové a digitální podoby dokumentace,

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

- obsah a správnost dodaných médií skutečného provedení stavby po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- soulad s papírovou podobou dokumentace po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- úplnost dokumentace po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- funkčnost dokumentace a editovatelnost souborů po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- dodržení dojednaných datových modelů po dobu existence díla (stavby),
- za soulad dokumentace skutečného provedení se skutečností po dobu existence díla (stavby),
- za části, u kterých zhotovitel uplatňuje ochranu podle autorského práva, a to po celou dobu trvání požadovaných práv.

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení budou:



- technické zprávy opravené a doplněné o konkrétní údaje o použitém materiálu tam, kde tyto údaje zhotovitel projektové dokumentace nesmí uvádět,
- doložení zatížitelnosti mostních objektů dle vyhl. 177/1995 Sb., § 25 odst. 11 (výsledná tab. zatížitelnosti mostních objektů SR 5)
- km polohy začátků a konců staveb železničního spodku,
- kilometráž začátků a konců kolejí, tabulka výhybek, polohy námezníků užitné délky kolejí a polohy LISů (ne ve výhybkách), počet LISů v jednotlivých výhybkách,
- nákrasy a schéma kolejí, skupin výhybek a umístění LISů BK podle platných předpisů,
- podélný profil sanačních vrstev s uvedením km poloh a zakreslením odvodňovacích zařízení,
- výsledky měření únosnosti žel. spodku,
- výsledky radarového měření podle „Pokynů pro použití georadaru v měřicím voze pro žel. svršek“ z 26. 11. 1998,
- dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
- seznam překážek v evidečním prostoru dle „Směrnice pro přepravu zásilek s PLM“ D-31, čl. 25 a příl. č.2,
- výsledky měření elektromagnetické kompatibility (EMC),
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.

2. 3. Podmínky pro zpracování a předání *realizační dokumentace*.

Pro dopracování dokumentace si veškeré mapové, technické a jiné podklady od drážních i případných mimodrážních organizací zajistí na své náklady zhotovitel. Zhotovitel ponese náklady také za dopracování realizační dokumentace.

Realizační dokumentaci, kterou je povinen zhotovitel zajistit, předá objednateli ke schválení (PS sdělovacích a zabezpečovacích zařízení za podmínky nutného přeschválení závěrových tabulek) ve 2 vyhotoveních v tištěné formě (u staničních zabezpečovacích zařízení 6 souprav závěrových tabulek a související schvalované dokumentace) v termínu 90 dnů před zahájením prací.

Ostatní realizační dokumentace bude dodána 60 dnů před zahájením prací v 6 vyhotoveních v tištěné formě a 2x v digitálním zpracování. Jedno vyhotovení realizační dokumentace zašle zhotovitel na adresu Generálního projektanta předmětné stavby – SDRUŽENÍ VALBEK/PRODEX pro posouzení souladu s koncepcí projektu stavby. Při zpracování *realizační dokumentace* je zhotovitel povinen zajistit dodržení stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků, vyhlášku č. 146/2008 Sb., Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP), norem ČSN, technických norem železnic, drážních předpisů, dodatkových podmínek, ostatních obecně závazných právních předpisů, pravomocného stavebního povolení a jiných pravomocných rozhodnutí příslušných správních úřadů.

2. 4. Podmínky pro obstarání veřejnoprávních projednání a získání potřebných rozhodnutí, povolení, souhlasů a jiných opatření.

Objednatel zajišťuje stavební povolení potřebná dle platných obecně závazných právních předpisů k zahájení a provádění prací (s výjimkou stavebního povolení na zařízení stavenišť, které si zajišťuje zhotovitel), zodpovídá za jejich soulad s jím zajišťovaným projektem stavby. Tato povolení je povinen předat zhotoviteli nejpozději před zahájením prací na příslušných SO nebo PS.

Zhotovitel je povinen si zajistit stavební povolení na zařízení staveníště včetně všech potřebných přípojek inženýrských sítí a odpadového hospodářství.

Zhotovitel se zavazuje zajistit veřejnoprávní projednání a vydání rozhodnutí vyžadovaných pro uzavírku, popř. objížďku pozemních komunikací a rozhodnutí vyžadovaná pro zvláštní užívání pozemních komunikací v souladu s příslušnými platnými ustanoveními zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, jestliže se jejich potřeba objeví v souvislosti s realizací díla. Zhotovitel je dále povinen zajistit i všechna další rozhodnutí potřebná pro realizaci stavby podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

- Zhotovitel je povinen zajistit i všechna ostatní veřejnoprávní projednání a získat rozhodnutí, povolení, souhlasy a jiná opatření potřebná pro provádění díla podle práva České republiky, zejména pak podle stavebního zákona, zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona o zdraví lidu, zákona o odpadech, zákona o požární ochraně, zákona o vodách, zákona o vodovodech a kanalizacích, zákona o telekomunikacích, energetického zákona, zákona o pozemních komunikacích, lesního zákona, zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, zákona o ochraně ovzduší, předpisů na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a dalších obecně závazných právních předpisů.
2. 5. Traťové zabezpečovací zařízení musí být 3. kategorie dle TNŽ 34 2630, obousměrné, centralizované, integrované do staničního zabezpečovacího zařízení. SZZ musí zajistit identifikaci neoprávněného projetí návěstidla zakazující jízdu a to u všech hlavních návěstidel pro všechny vlakové i posunové cesty. SZZ musí být vybaveno funkcí přenosu varovné informace o tomto stavu na ohrožená hnací vozidla s možností jejich zastavení.
 2. 6. Dosah traťového zabezpečovacího zařízení (minimální možná vzdálenost mezi vnitřním zařízením integrovaným do staničního zabezpečovacího zařízení a venkovními prvky v kolejišti) musí být minimálně 7 km.
 2. 7. Změna traťového souhlasu musí být umožněna pouze z ovládacího místa stanice, která má souhlas momentálně v držení nebo z dispečerského pracoviště, pokud je tato stanice přepnuta na dálkové ovládání..
 2. 8. Musí být zajištěna úplná kompatibilita vnitřní části zabezpečovacího zařízení s venkovními prvky zabezpečovacího zařízení ve stanici a se zabezpečovacím zařízením v mezistaničním úseku.
 2. 9. Ve všech železničních stanicích předmětné stavby během modernizace musí být zabezpečena vlaková cesta provizorním zabezpečovacím zařízením (pouze v případě změny technologie výstavby odlišné od projektu stavby, část F).
 2. 10. Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s objednatelem po celou dobu trvání stavby v tom smyslu, že mu umožní užívat prostory a vybavení pro práci pracovního týmu objednatele. Součinnost bude spočívat v poskytnutí nezbytných kancelářských prostor včetně energií, vytápění a vody, nezbytné kancelářské, reprodukční, telekomunikační techniky a parkovacích míst atd. Náklady na výše uvedenou součinnost jsou zahrnuty v nabídce zhotovitele a jsou tak součástí nákladů na zařízení staveniště.
 2. 11. Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektem stavby, část dopravní technologie, považovat zde uvedené množství a délku výluk za maximální. Objednatel si vyhrazuje právo pozměnit zhotoviteli navržené časové horizonty rozhodujících výluk s cílem dosáhnout jejich maximálního využití a sladění s výlukami sousedních staveb.
 2. 12. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
 2. 13. Zhotovitel je povinen tři měsíce před zahájením prací v určeném úseku upozornit příslušné Regionální centrum řízení provozu a organizování drážní dopravy (RCP) Hradec Králové na omezení či zastavení provozu vlečky a vykládkových kolejí z důvodů výluk kolejí. Zhotovitel je povinen postupovat v souladu s POV (postup organizace výstavby, část F) schváleného projektu stavby. Z důvodu vyhlášení výběrového řízení na realizaci této stavby v termínu 10/2013 jsou níže uvedené termíny stavebních postupů z části F projektové dokumentace stavby pouze informativní:

Přípravné práce61 dní1.10.2013 - 30.11.2013

Technologická přestávka.....121 dní.....1.12.2013 - 31.03.2014

SP 1.....171 dní.....1.04.2014 - 18.09.2014

SP 2.....61 dní.....20.07.2014 - 18.09.2014

SP 3.....31 dní.....19.09.2014 - 19.10.2014



Dokončovací práce.....61 dní.....20.10.2014 - 19.12.2014**Dokončení stavby.....19.12.2014****Termín zahájení stavby: 03/2014****Termín ukončení stavby: 03/2015**

- 2. 14.** Po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých železničních stanicích a mezistaničních úsecích za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést podrobný zápis. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí a je povinen zachovat v celém průběhu realizace díla jejich funkčnost příp. zajistit jejich přeložení nebo odpovídající náhradní zdroj. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi budou provedeny přednostně bezvýkopovou technologií (protlakem).
- 2. 15.** Průmyslovou regeneraci železničních výhybkových konstrukcí může provádět pouze zhotovitel dle OTP č. 21240/07-OP, schválené 25. 7. 2007.
- 2. 16.** U mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet vyhotovení. Zhotovitel zajistí a uhradí v souladu s ČSN 736209 zkušební břemena k provedení zatěžovací zkoušky.
- 2. 17.** Zhotovitel smí ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na mezideponii určenou objednatelem až po převzetí úpravy plochy mezideponie technickým dozorem objednatele, potvrzeném zápisem ve stavebním deníku.
- 2. 18.** Při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídiče a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
- zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min.1 zkouška na každých 1000 t
 - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t.
- 2. 19.** Pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným v OTP musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby. Mezideponie musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním mezideponie nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být mezideponie označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“.
- 2. 20.** Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má investor důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
- 2. 21.** V případě, že je mezideponie pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozora objednatele prokázat na vlastní náklady ostrohranost kameniva, zkoušku zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172. Počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník technický dozor objednatele.
- 2. 22.** Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozora objednatele uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o

- případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. Pracovník pracovník technický dozor objednatel postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP.
2. 23. Zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací.
2. 24. Pracovník technický dozor stavebníka má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle OTP, a to kdykoli v průběhu stavby. Kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem technického dozoru objednatel. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.
2. 25. Recyklaci výzisku z kolejového lože je zhotovitel povinen realizovat v souladu se svou nabídkou, projektem stavby a ostatními povinnostmi vyplývajícími ze Smlouvy o dílo a v souladu s těmito technickými podmínkami. Kolejové lože z míst zřetelně znečištěných ropnými látkami (výhybky a místa stání lokomotiv) je nutno odtěžit z preventivních důvodů přednostně a s tímto materiálem nakládat jako s nebezpečným odpadem. Při recyklaci štěrkového lože je také nutno provádět z důvodu výskytu kameniva kontaminovaného vápencem selekci, zejména s ohledem na výsledky průzkumu pro projekt. Před odtěžením štěrkového lože budou z daného úseku komisionálně odebrány vzorky pro stanovení míry kontaminace a upřesnění následného nakládání se štěrkovým ložem. Před zahájením provozu recyklační základny předloží zhotovitel souhlas s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, §17 zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší, provozní řád a bude vedena průběžná evidence s odběry vzorků na vstupu a výstupu ze zařízení.
2. 26. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických konstrukcí mostních staveb v kvalitě pohledového betonu dle TKP. Pohledový beton bude proveden v kvalitě PB2 (PB3 – doporučujeme u exponovaných podchodů) dle TP ČBS 03/2009.
2. 27. Navrhovaná diagnostická zařízení musí být v souladu se ZTP 6/2000-SZ „Diagnostika žel. zab. zař.“ a napájení musí být v souladu se ZTP 1/2000-SZ „Systém napájení zab. zař. z TV“ druhé vydání - prosinec 1999 (vyjma požadavku na vysokonapěťovou část).
2. 28. Zhotovitel je povinen zajistit návěsti pro značení přechodných pomalých jízd, které bude nutné zavést v průběhu stavby. Návěsti je zhotovitel povinen po ukončení stavby předat objednateli.
2. 29. Zhotovitel je povinen zabezpečit provádění odkrytí pláně železničního spodku, jakož i základových spár objektů na nezbytně nutnou dobu maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem neprodleně taková opatření a ošetření pláně k zabezpečení bezpečného provozu dráhy a vyloučení nepříznivých vlivů počasí.
2. 30. Zhotovitel je povinen zajistit návěsti pro značení přechodných pomalých jízd, které bude nutné zavést v průběhu stavby. Návěsti je zhotovitel povinen po ukončení stavby předat objednateli. Zhotovitel je povinen zabezpečit provádění odkrytí pláně železničního spodku, jakož i základových spár objektů na nezbytně nutnou dobu maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem neprodleně taková opatření a ošetření pláně k zabezpečení bezpečného provozu dráhy a vyloučení nepříznivých vlivů počasí.
2. 31. Na stavbě může zhotovitel použít pouze taková nová zařízení, výrobky a součásti, jejichž platný ověřovací provoz bude kladně ukončen nejpozději do termínu odevzdání a převzetí tohoto zařízení (nebo SO a PS, které toto zařízení obsahuje) nebo zařízení musí vyhovovat platné legislativě pro uvádění zabezpečovacího zařízení do trvalého provozu. Z hlediska provozu zabezpečovacího zařízení upřednostňuje objednatel takové technologie, které nevyžadují klimatizaci nebo požadavky na klimatizaci minimalizují. Typ přenosového systému pro řízení provozu na koridoru není v projektu uveden, jsou udány pouze požadavky na přenosový systém. Zhotovitelem navrhovaný typ přenosového systému **je nutné předem projednat s odbornými složkami SŽDC a ČD.**
2. 32. Zhotovitel nabídne příslušnému Oblastnímu ředitelství simulační program obsluhy zařízení pro výcvik obsluhujících pracovníků na pracovišti JOP v železničních stanicích s předstihem nejméně 1

měsíc před aktivací zařízení. V rámci realizace dodávky zařízení se zhotovitel zavazuje poučit všechny pracovníky objednatele nebo příslušného správce, kteří tato zařízení budou obsluhovat a udržovat. Náklady na poučení nesmí být součástí nabídky zhotovitele. Zhotovitel předá dokumentaci stavu dle skutečného provedení, případně další údaje aktuální k datu převzetí zařízení (vlastní SW, předpis pro obsluhu, doklady ověřovacího provozu apod.) kromě stávajícího způsobu též na kompaktním disku.

Zhotovitel zajistí předání návodů k obsluze, dále předání všech nutných podkladů pro zpracování provozních řádů a obsluhovacích předpisů, které budou příslušet do kompetence žel.stanic. Předání pokladů pro tvorbu Základní dopravní dokumentace v souladu s předpisem ČD D5 - požadujeme minimálně 1 měsíc před uvedením zařízení do provozu.

- 2. 33.** Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení. Společně se zahájením přejímacího řízení se předpokládá zahájení zkušebního provozu v délce trvání 6 měsíců. Ukončení přejímacího řízení bude provedeno na základě úspěšného ukončení a vyhodnocení zkušebního provozu.
- 2. 34.** Záruční doba za dílo je daná TKP staveb státních drah, kap. 1.8.3, vyjma dodávek, u nichž je záruční doba daná výrobcem. Na tyto dodávky se stanovuje záruční doba minimálně 24 měsíců. Na nosné konstrukce a jejich povrchy požaduje zadavatel dle TKP staveb státních drah. Záruční lhůty budou počítány od zahájení zkušebního provozu, pokud bylo na jednotlivých PS a SO uzavřeno konečné přejímací řízení. Odpovědnost zhotovitele za vady díla bude uplatňována dle §560-562 Obchodního zákoníku.
- 2. 35.** Zhotovitel je povinen:
- nejméně 5 dní předem oznamovat a projednávat prostřednictvím zaměstnance vykonávajícího technický dozor stavebníka objednatele s určeným pracovníkem příslušného Oblastního ředitelství a Správy železniční energetiky zásahy do stávajícího provozovaného zařízení nebo jeho potřebné úpravy,
 - zabezpečit změření izolačního stavu i na nerekonstruovaných kolejích s kolejovými obvody před zahájením prací v příslušné železniční stanici i před zprovozněním staničního zabezpečovacího zařízení,
 - zabezpečit změření izolačního stavu kolejiště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů,
 - v termínu do 14 dní po zahájení zkušebního provozu předat zástupci objednatele částečnou dokumentaci skutečného provedení stavby pro potřebu zhotovení nákrešného přehledu bezстыkové koleje a železničního svršku (směrové a sklonové poměry, km polohy objektů, izolované styky, zařízení, propustů, mostů, přejezdů apod.) ve smyslu platného předpisu S-3.
- 2. 36.** Zhotovitel je povinen zajistit na své náklady provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje (včetně zpracování příslušné dokumentace) za součinnosti se správcem prostorové polohy koleje (příslušná Správa železniční geodézie) a příslušným specialistou objednatele (SS západ).
- 2. 37.** Zhotovitel je povinen maximálně spolupracovat při realizaci stavby a přejímacím řízení se zástupci objednatele, uživatele a zástupci příslušné Správy železniční geodézie (SŽG) při realizaci prací na železničním svršku, před pokládkou železničního svršku a před svařováním kolejnicových pasů.
- 2. 38.** Zhotovitel je povinen spolupracovat s poradenskou a konzultační firmou objednatele a supervizorem stavby, který bude vybrán na základě veřejné zakázky zadané Ministerstvem dopravy, v oblasti realizace, finančního plánu, časového harmonogramu výstavby dle pokynů objednatele. Současně je povinen spolupracovat s geotechnickým konzultantem objednatele a autorským dozorem projektanta.
- 2. 39.** Budou respektovány podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu stavby a podmínky stavebního povolení včetně všech obecně závazných právních a správních předpisů a v rámci přípravy a realizace stavby vydaných ostatních rozhodnutí, stanovisek a dokumentů jak drážními tak mimodrážními organizacemi a správními orgány.

2. 40. S ohledem na dobu výstavby bude zhotovitel zajišťovat koordinaci s případnými souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod.
2. 41. Zhotovitel bude důsledně dodržovat technologii montáže. Vzhledem k rozsahu prací a dopadu stavby na provoz zařízení ČD a.s., změnám v propojení sděl. přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení je potřebné, aby každý zásah do těchto sítí byl s ČD a.s. předem projednán. ČD a.s. v případě potřeby zajistí technický dozor. Z výše uvedených důvodů doporučujeme, aby měření před a po přeložce na uvedených kabelech včetně vyhotovení měřících protokolů si zhotovitel objednal u správce příslušného zařízení 14 dní předem.
- 2.43. Nabídne-li zhotovitel ve své nabídce výhodnější řešení, nabídne levnější stejně kvalitní řešení.
- 2.44. Pro montáž železničního svršku zhotovitel použije stroje a zařízení **s nastavitelným utahovacím momentem. Točivý moment bude přenášen pouze elektricky**, aby byl po celou dobu montáže konstantní (hydraulické ruční stroje nebudou používány).
- 2.45. Zhotovitel je povinen před zahájením prací vytýčit inženýrské sítě uvedené v projektu stavby, a to včetně těch inženýrských sítí, které vznikly v době od zpracování dokumentace do zahájení prací na příslušné části díla a oznámit objednateli tuto skutečnost před zahájením prací na této části díla. Současně je povinen vytýčit a v terénu viditelně vyznačit obvod stavby, jednotlivých ZS, hranice pozemků, jednotlivé linie a rozhodující rozměry realizovaných PS a SO a tyto po nezbytnou dobu výstavby udržovat v náležitém stavu.
- 2.46. Zhotovitel zajistí protikorozní ochranu ocelových částí zařízení žárovým zinkováním ponorem.
- 2.47. Zhotovitel na své náklady zajistí po technické příp. i personální strážce provozu a dopravní obsluhu železniční stanice a přilehlých traťových úseků včetně zabezpečení stavebních přejezdů a přechodů při úpravách stávajícího zabezpečovacího zařízení a aktivaci nového zabezpečovacího zařízení a v rámci přechodových stavů a jednotlivých stavebních postupů. Při změně zabezpečení železničních přejezdů provede související úpravu příp. doplnění silničního dopravního značení.
- 2.48. Zhotovitel bude na nových a rekonstruovaných železničních přejezdech osazovat výstražné kříže zvýrazněné reflexním žlutým orámováním (Bod 5.3 13, Díl 2-3 Zadávací dokumentace).
- 2.49. Zhotovitel provede osazení technologických zařízení pro osoby zrakově postižené dle projektové a realizační dokumentace, bude se řídit pokyny objednatele závazným dokumentem, který vydala Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR.
- 2.50. Zhotovitel dodrží podmínky stanovené ve stavebním povolení vydaném DÚ Praha. Stavební povolení předá objednatel zhotoviteli nejpozději před podpisem Smlouvy i dílo na realizaci této stavby.
- 2.51. Při uvádění stavby do zkušebního provozu zhotovitel bude dodržovat a plnit podmínky stanovené Drážním úřadem Praha (Opatření č. 4/2010, č.j. DUCR-32726/10/Pk ze dne 28. 6. 2010 v platnosti od 1. 8.2010).
- 2.52. Míra recyklovatelnosti materiálu stávajícího šterkového lože je v projektové dokumentaci stanovena na základě vzorkování v souladu s Metodickým pokynem odboru odpadů Ministerstva životního prostředí ČR k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb. Odebrané vzorky se budou analyzovat jako potencionální odpad v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy a rovněž v souladu s technickými požadavky na kvalitu kameniva na základě geotechnického zhodnocení kameniva a možnosti jeho použití. Vícepráce, resp. vícenákłady (nákup nového šterkového lože nad objem proklamovaný v nabídce) v průběhu realizace díla nebudou investorem uznány.

- 2.53.** Užitý materiál železničního svršku převezme zhotovitel v nejkratším možném termínu po podpisu SoD za účelem regenerace a následného vložení do dopravní cesty. Materiál je uložen v současné době v žst. Praha - Vršovice (viz zápis Komise přidávající materiál železničního svršku).
- 2.54.** Parametry navrhovaných materiálů, konstrukcí např. DN (vnitřní světlost trub) je nutné dodržet bez jakýchkoliv odchylek jednotlivých výrobců těchto výrobků.

3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ

- V případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku.

4. ČASOVÝ PLÁN STAVBY

- Součástí nabídky bude řádkový časový harmonogram prací včetně platebního kalendáře zahrnující termín vypracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami objednatelů případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.
- V časovém harmonogramu prací je nutno respektovat následující požadavky a termíny:
 - a) termín zahájení a ukončení stavby
 - b) možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
- Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu.
- Na základě daného objemu finančních prostředků stavby potvrzeného objednatel, předloží zhotovitel každoročně do 1/Q příslušného roku aktualizaci harmonogramu prací včetně platebního kalendáře 1x v tištěné formě a 1 x digitálně.

5. OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

5.1. DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY

Z projednávání této akce s dotčenými orgány vyplynuly následující podmínky pro realizaci této stavby. Tyto podmínky jsou součástí plnění předmětu díla a uchazeči o realizaci této stavby je zapracují do své nabídky:

Teplárna Liberec, a.s. – dne 29.1.2013 pod č.j.: 27/Ví/13

Při realizaci dotčené (připravované) stavby a stavebních činnostech s ní souvisejících v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie musí být dodržena všeobecná ustanovení předpisů a norem a další doplňující podmínky.



Investor, u stavby kde bude prováděna stavební činnost v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie, předloží projekt ke stavebnímu řízení a následně další stupně projektové dokumentace Teplárně Liberec, a.s. k vyjádření a odsouhlasení. V případě, že k projektové dokumentaci nebude námi vydáno souhlasné stanovisko, případně doplněné podmínkami, budeme požadovat přerušování stavebního řízení.

Za stavební činnosti se pro účely tohoto stanoviska považují všechny činnosti prováděné v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie, tzn. i bezvýkopové technologie.

Stavební činnost v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie je možné realizovat pouze při dodržení podmínek uvedených ve vydaném stanovisku. Nebudou-li tyto podmínky dodrženy, budou stavební činnosti, popřípadě úpravy terénu prováděné v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie posuzovány podle §87, odst. 4 zákona č.458/2000 Sb., v platném znění, za činnost bez našeho předchozího písemného souhlasu.

V místě křížení ostatních inženýrských sítí (především kabelů NN, VN, sdělovacích kabelů, plynovodů, vodovodního potrubí) s parovodním nebo teplovodním potrubím musí být tyto inženýrské sítě uloženy v chrániče tak, aby nedošlo v případě poruchy našeho zařízení k jejich tepelnému namáhání.

Budou dodrženy ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí technického vybavení), ČSN 73 3050 (Zemní práce. Všeobecná ustanovení), §87 zákona č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, případně další předpisy související s uvedenou stavbou.

Před zahájením stavební činnosti v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie bude provedeno místní šetření za účasti stavbyvedoucího a zástupce TLIB. Při místním šetření budou předány protokoly o zaměření sítí nebo výkresy sítí a budou označeny důležité body (jímky, šachty,...). Žádost o místní šetření musí být podána minimálně 7 dní před datem šetření. U žádosti uvede žadatel naši značku uvedenou v úvodu tohoto stanoviska. Bez místního šetření a popisu umístění zařízení pro rozvod tepelné energie nesmí být stavební činnosti v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie zahájeny. Místní šetření považujeme za zahájení stavební činnosti v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie. O místním šetření musí být proveden zápis do stavebního deníku. Při místním šetření převezme stavbyvedoucí rizika práce v ochranném pásmu rozvodu tepelného zařízení a zaváže se, že odpovídá za proškolení všech osob provádějících práce v ochranném pásmu.

Pracovníci provádějící stavební činnosti musí být prokazatelně seznámeni s polohou zařízení pro rozvod tepelné energie, rozsahem ochranného pásma, těmito podmínkami a riziky práce v ochranném pásmu.

Při provádění jakékoliv stavební činnosti, případně úprav terénu v ochranném pásmu zařízení pro výrobu a rozvod tepelné energie nesmí dojít k poškození tohoto zařízení, zejména narušení vodotěsnosti předizolovaného potrubí uloženého bezkanálovou technologií a komunikačního kabelu vedeného v souběhu s předizolovaným potrubím.

Zemní práce s použitím mechanismů jsou povoleny do maximální vzdálenosti 2,5 m od zařízení pro rozvod tepelné energie. Do 2,5 m od půdorysné plochy podzemního zařízení pro rozvod tepelné energie na obě strany je nutno provádět výkopové práce ručním způsobem (lopata, krumpáč).

V případě odhalení našeho zařízení (betonový kanál s hydroizolací na vrchní části, chránička, atd.), je prováděcí firma povinna před dalšími pracemi s Teplárnou Liberec, a.s. udělat zápis do stavebního deníku (pan Stehlík, Svoboda).

V případě prací nad nebo pod stávajícím topným kanálem musí být práce prováděny tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu. Zástupce TLIB (pan Stehlík, Svoboda) musí být přizván před pokračováním zemních prací a podmínky musí být zapsány do deníku.

Odkryté zařízení pro rozvod tepelné energie bude v průběhu nebo při přerušení stavební činnosti řádně zabezpečeno proti jeho poškození.

V případě použití bez výkopových technologií (např. protlaku) bude před zahájením stavební činnosti obnaženo zařízení pro rozvod tepelné energie v místě křížení.

Neprodleně oznámit každé i sebemenší poškození zařízení pro rozvod tepelné energie (včetně izolace, signalizačního vodiče, výstražné folie, atd.) na telefon 482 711 515 (dispečink CZT).

Před provedením zásypu výkopu v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie bude provedena kontrola dodržení podmínek stanovených pro stavební činnosti v ochranném pásmu zařízení pro rozvod tepelné energie a kontrola zařízení pro rozvod tepelné energie. Kontrolu provede vedoucí PZF a správce sekundárních rozvodů. Žádost o kontrolu bude podána minimálně 5 dní před požadovanou kontrolou. U žádosti uvede žadatel naši značku uvedenou v úvodu tohoto stanoviska, Povinnost kontroly se vztahuje i na zařízení pro rozvod tepelné energie, které nebylo odhaleno. O provedené kontrole musí být proveden zápis do stavebního deníku. Bez provedené kontroly nesmí být zařízení pro rozvod tepelné energie zasypáno.

Zařízení pro rozvod tepelné energie bude před zásypem výkopu řádně podsypáno a obsypáno pískem, který bude zhuťněn a bude označeno výstražnou folií, vše v souladu s ČSN EN 12007-1-4.

Zařízení staveniště, skladování materiálů, stavebních strojů, apod. bude realizováno mimo ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie.

Při použití nákladních vozidel, stavebních strojů a mechanismů zabezpečit případný přejezd přes zařízení pro rozvod tepelné energie uložením panelů v místě přejezdu zařízení pro rozvod tepelné energie.

Je zakázána výsadba trvalých porostů ve volném pruhu o minimální šířce 2 m na obě strany od ochranného pásma zařízení pro rozvod tepelné energie.

Zhotovitel umožní v průběhu stavebních prací provozovateli zařízení pro rozvod tepelné energie kontrolu dodržování podmínek stanovených v tomto stanovisku.

Vyjádření platí pouze pro stavební činnost (stavbu), pro kterou bylo vydáno a jeho platnost je 12 měsíců od jeho vydání.

V případě odhalení našeho zařízení (předizolované potrubí v zemi v bezkanálovém provedení s komunikačními kabely v souběhu), je prováděcí firma povinna před dalšími pracemi a Teplárnou Liberec, a.s. stanovit další postup a udělat zápis do stavebního deníku (pan Stehlík, Svoboda).

Zhotovitel nesmí odkrytá místa s naším zařízením zasypat krycím materiálem, dokud nebudou zkontrolována panem Stehlíkem (Svobodou) a dokud nebude o kontrole proveden zápis do stavebního deníku.

V případě prací vedle, nad nebo pod stávajícím (předizolovaným potrubím v bezkanálovém provedení) musí být práce prováděny tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu tohoto zařízení. Zástupce TLIB musí být přizván před zahájením prací a podmínky zemních prací musí být zapsány do deníku.

Pokud při stavbě dojde ke křížení teplovodního rozvodu, je nutné dodržet ustanovení ČSN 73 6005 – Prostorová úprava vedení technického vybavení. V takovém případě musí být přizván zástupce TLIB, který stanoví další postup prováděcích prací a provede zápis do stavebního deníku.

Před zahájením prací v objektu výměníkové stanice bude provedena kontrola zařízení. Kontrolu provede vedoucí PZF a správce sekundárních rozvodů. Žádost o kontrolu bude podána minimálně 5 dní před požadovanou kontrolou. U žádosti uvede žadatel naši značku. O provedené kontrole musí být proveden zápis do stavebního deníku. Práce musí být prováděny tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu a doba příp. odstávky byla co nejkratší.

RWE Distribuční služby, s.r.o. – dne 21.1.2013, pod č.j.: 5000729028

K PŘEDLOŽENÉ PD SDĚLUJEME TOTO NAŠE STANOVISKO Z POHLEDU DOTYKU NA PLYNÁRENSKÁ ZAŘÍZENÍ:

V zájmovém prostoru stavby dojde k dotyku s těmito plynárenskými zařízeními:

VTL DN 500, 300, 250, 150, 100, příp. DN 150 + bezpečnostní pásma,

STL DN 300, 200, 150, 100, 80, 50, PE 31 S, 160, 1 10, 90, 63, 50, NTL DN 300,250, 200, 150, 100, 80, 65, PE 315,225,160

+ příp. plánovaná výstavba VTL, STL, NTL

VZÁJMOVÉM ÚZEMÍ SE NACHÁZÍ NEFUNKČNÍ VTL, STL, NTL PLYNOVOD.

Plynovod je odstaven od provozované části plynovodní sítě, a proto jej nelze vytýčit dle předepsaného postupu. Při provádění prací ve vyznačeném prostoru požadujeme dbát zvýšené opatrnosti, protože při mechanickém poškození plynovodu je možnost vzniku výbušné směsi. Pracovníci provádějící stavební práce musí být s touto skutečností prokazatelně seznámeni. V případě směrové nebo výškové kolize lze provést vyříznutí části tohoto plynovodu.

TYTO PRÁCE SMÍ PROVEST VYHRADNĚ SPOLEČNOST RWE DISTRIBUTIVNÍ SLUŽBY, s.r.o., divize provozu a údržby (KONTAKT: www.rwe-ds.cz). PRÁCE BUDOU PROVEDENY NA ZÁKLADĚ OBJEDNÁVKY ZA PODMÍNKY, ŽE ZEMNÍ PRÁCE ZAJIŠŤUJE OBJEDNATEL.

Stanovisko OOS Hradec Králové z hlediska VTL plynovodu:

Po ověření navrženého řešení sdělujeme, že v zájmovém prostoru stavby dojde k dotyku s naším plynárenským zařízením, a to:

vysokotlakými (VTL) plynovody DN 150+100+500+300+250

Na základě předložené situace byl předán orientační snímek polohy tohoto zařízení. Protože se na tato zařízení vztahují podle zákonů č. 458/2000 Sb., č. 670/2004 Sb. ochranná a bezpečnostní pásma, stanovujeme v souladu s těmito zákony a s přihlédnutím k ČSN EN 1594 a TPG 70204 následující podmínky pro styk s naším zařízením a pro provádění prací v blízkosti plynovodu.

Bezpečnostní pásmo (BP) u VTL plynovodu DN 100 činí 15 m, u DN 150+250 20 m, u DN 300+500 40 m, měřeno od obrysu potrubí plynovodu na každou stranu, dle en. zák. č.458/2000 Sb. Ochranné pásmo (OP) je 4 m stejné pro všechny dimenze na každou stranu.

Stavební činnost ve výše uvedených pásmech lze provádět pouze s písemným souhlasem provozovatele plynár. zařízení (ZP).

Dle předložené PD vyplývá, že při rekonstrukci tratě bude prováděna stavební činnost v 4 m ochranném a bezpečnostním pásmu VTL plynovodů dle zák.č.458/2000 Sb., měřeno na obě strany.

V místech křížení trati jsou na VTL plynovodech z výstavby osazeny ocel. chráničky. Chráničky jsou vybaveny nadzem. přísluš. (tzv. čičačkami a vývody protikorozi ochrany POCH). V případě potřeby

Ize hloubku uložení a místo ukončení chrániček zjistit ručně pouze ručně kopanými sondami za dozoru provozovatele PZ.

Při rekonstrukci tratě si počínat tak, aby nebyl nutný zásah na VTL plynovodu nebo jeho příslušenství (tj. chráničky, číchačky, orientační sloupky a vývody POCH).

Nové kabely NN, VN při křížení vést nad potrubím VTL plynovodů.

Kabely budou uloženy do betonových korýtek o délce přesahující min. 2 m obrys plynovodu na každou stranu.

Při křížení podzemního vedení s VTL plynovodem je nutno dodržet nejmenší vzdálenost mezi povrchy vedení (korýtka) a potrubí 0,3 m, při souběhu dodržet min. vzdálenost 4 m, dle TPG 702 04 tab.8.

Při souběhu nových kabelů NN, VN s VTL plynovody dodržet vzdálenost 4 m.

Bude dodržena minim. vzdálenost stožárů a el. skříní od VTL plynovodu min. 4 m, to platí i pro nové lavičky, svodidla, zábradlí apod..

Prefabrik. domky pro zabezpeč. a sděl. zařízení a nové stožáry a návěstidla umístit 10 m od plynovodu.

Uzemnění nový el. zařízení a stožárů bude provedeno min. 10 m od potrubí VTL plynovodu, nebo na jeho odvrácenou stranu.

Úpravu povrchu chodníku provádět tak, aby nebyl nutný zásah na VTL plynovodu nebo jeho příslušenství (tj. chránička, číchačky, orientační sloupky a vývody POCH nebo KVO).

Povrch chodníku v místě křížení plynovodu bude z rozebíratelného materiálu (zámková dlažba, dlažební kostky, apod.) v šíři jeho ochranného pásma, tj. 4 m na každou stranu.

Souběh chodníku s VTL plynovodem dodržet 4 m.

Odvodnění v místě křížení s plynovodem řešit prefabrik. beton. žlaby v pískovém loži s přesahem 2 m na každou stranu od plynovodu. To bude zároveň sloužit jako ochrana proti poškození plynovodu při mechanickém čištění příkopů.

Dno příkopové rýhy nesmí být hlouběji než 0,8 m nad plynovodem.

Příp. výsadbu dřevin volit ve vzdálenosti min. 4 m od plynovodu.

Zahájení a ukončení stavebních prací v ochranném a bezpečnostním pásmu plynár. zařízení oznámit provozovateli.

Před započítím zemních prací nutno provést vytyčení VTL plynovodu. Vytyčení si lze objednat u provozovatele plynárenského zařízení u příslušného mistr. okrsku Liberec-jih tel. 475325843 nebo 475325822, (kontakt: www.rwe-distribuce.cz).

Po ukončení prací u jednotlivých etap-stavebních postupů vyzvat provozovatele plynárenského zařízení ke kontrole provedených prací v souladu s PD a podmínkami RWE DS. O kontrole bude proveden zápis.

Stavební činností nesmí dojít ke zvýšení nebo snížení krytí plynovodu. Tzn., že v ochranném pásmu VTL plyn. nebude prováděna žádná výšková úprava terénu vedoucí k tomuto nepříznivému jevu, včt. deponie zeminy, staveb. materiálu apod.

Plynovod nesmí být výstavbou obnažen natož poškozen.

Při výstavbě nesmí stavební vozidla a stroje pojíždět po trase VTL plynovodu bez jeho mechanické ochrany.

Trasu lze přejíždět pouze ve stanovených místech nad vytyčeným VTL plynovodem a to po určených přejezdech opatřených silničními panely v pískovém loži.

V průběhu výstavby budou zástupci provozovatele plynár. zařízení kontrolovat její průběh se zaměřením na práce vykonávané v ochranném a bezpečnostním pásmu VTL plynovodu.

Veškeré změny stavební činnosti v ochranném a bezpečnostním pásmu VTL plynovodu nutno předem projednat a písemně odsouhlasit s provozovatelem plynár. zařízení.

Bude respektováno ochranné a bezpečnostní pásmo PZ sloužící k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu plynárenského zařízení. Plynárenské zařízení je chráněno ochranným pásmem dle zákona č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Při realizaci uvedené stavby budou dodrženy podmínky pro provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení. Za stavební činnosti se pro účely tohoto stanoviska považují všechny činnosti prováděné v ochranném pásmu plynárenského zařízení (tzn. i bezvýkopové technologie).

Stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení je možné realizovat pouze při dodržení podmínek stanovených v tomto stanovisku. Nebudou-li tyto podmínky dodrženy, budou stavební činnosti, popř. úpravy terénu prováděné v ochranném pásmu plynárenského zařízení považovány dle § 68 zákona č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů za činnost bez našeho předchozího souhlasu. Při každé změně projektu nebo stavby (zejména trasy navrhovaných inženýrských sítí je nutné požádat o nové stanovisko k této změně.

Před zahájením stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenských zařízení bude provedeno vytyčení plynárenského zařízení. Vytyčení provede příslušná provozní oblast (formulář a kontakt naleznete na www.rwe-ds.cz nebo Zákaznická linka 840 11 33 55). Žádost o vytyčení bude podána minimálně 7 dní před požadovaným vytyčením. Při žádosti uvede žadatel naši značku (číslo jednací) uvedenou v úvodu tohoto stanoviska. Bez vytyčení a přesného určení uložení plynárenského zařízení nesmí být stavební činnosti zahájeny. Vytyčení plynárenského zařízení považujeme za zahájení stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení. O provedeném vytyčení bude sepsán protokol.

Bude dodržena mj. ČSN 73 6005, TPG 702 04 - tab. 8, zákon č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, případně další předpisy související s uvedenou stavbou.

Pracovníci provádějící stavební činnosti budou prokazatelně seznámeni s polohou plynárenského zařízení, rozsahem ochranného pásma a těmito podmínkami.

Při provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení je investor povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození plynárenského zařízení nebo ovlivnění jeho bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Nebude použito nevhodného nářadí, zemina bude těžena pouze ručně bez použití pneumatických, elektrických, bateriových a motorových nářadí.

Odkryté plynárenské zařízení bude v průběhu nebo při přerušení stavební činnosti řádně zabezpečeno proti jeho poškození.

V případě použití bezvýkopových technologií (např. protlaku) bude před zahájením stavební činnosti provedeno obnažení plynárenského zařízení v místě křížení.

Neprodleně oznámit každé i sebemenší poškození plynárenského zařízení (vč. izolace, signalizačního vodiče, výstražné fólie atd.) na telefon 1239.

Před provedením zásypu výkopu v ochranném pásmu plynárenského zařízení bude provedena kontrola dodržení podmínek stanovených pro stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského

zařízení a kontrola plynárenského zařízení. Kontrolu provede příslušná provozní oblast (formulář a kontakt naleznete na www.rwe-ds.cz nebo Zákaznická linka 840 11 33 55). Žádost o kontrolu bude podána minimálně 5 dní před požadovanou kontrolou. Při žádosti uvede žadatel naší značku (číslo jednací) uvedenou v úvodu tohoto stanoviska. Povinnost kontroly se vztahuje i na plynárenské zařízení, která nebylo odhaleno. O provedené kontrole bude sepsán protokol. Bez provedené kontroly nesmí být plynovodní zařízení zasypáno. V případě, že nebudou dodrženy výše uvedené podmínky je povinen stavebník na základě výzvy provozovatele PZ, nebo jeho zástupce doložit průkaznou dokumentaci o nepoškození PZ během výstavby-nebo provést na své náklady kontrolní sondy v místě styku stavby s PZ.

Plynárenské zařízení bude před zásypem výkopu řádně podsypáno a obsypáno těžkým pískem, zhutněno a bude osazena výstražná fólie žluté barvy, vše v souladu s ČSN EN 12007-1-4, TPG 702 01, TPG 702 04.

Neprodleně po skončení stavební činnosti budou řádně osazeny všechny poklopy a nadzemní prvky plynárenského zařízení.

Poklopy uzávěrů a ostatních armatur na plynárenském zařízení vč. hlavních uzávěrů plynu (HUP) na odběrném plynovém zařízení udržovat stále přístupné a funkční po celou dobu trvání stavební činnosti.

Případné zřizování staveniště, skladování materiálů, stavebních strojů apod. bude realizováno mimo ochranné pásmo plynárenského zařízení (není-li ve stanovisku uvedeno jinak).

Bude zachována hloubka uložení plynárenského zařízení (není-li ve stanovisku uvedeno jinak).

Při použití nákladních vozidel, stavebních strojů a mechanismů zabezpečit případný přejezd přes plynárenské zařízení uložení panelů v místě přejezdu plynárenského zařízení.

Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. – dne 25.1.2013 pod č.j.: O13610004678/TPCV/FLA

Stavba bude provedena podle dokumentace za dodržení zde uvedených podmínek a pod dohledem autorizované osoby.

Včasně vytyčení polohy vodovodu a kanalizace ve správě společnosti Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. přímo na staveništi na objednávku, kontakt : 840111 111; info@scvk.cz (v případě, že nelze vytyčit, bude trasa určena ručně kopanými sondami).

V ochranném pásmu vodovodních řadů a kanalizačních stok podle § 23 písm. a), b) zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích budou zemní práce prováděny ručně bez použití mechanizace, rovněž budou respektovány trasy přípojek, (Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm - 1,5 m, nad průměr 500 mm - 2,5 m, při hloubce uložení větší než 2,5 m se vzdálenosti zvyšují o 1,0 m).

Prokazatelně seznámení zástupců firmy provádějící výkopové práce s polohou zařízení ve správě Severočeských vodovodů a kanalizací a.s. a s trasou navrženého zařízení.

Při souběhu navržených zařízení a doprovodných objektů s vodovodními řady nebo kanalizačními stokami požadujeme minimální odstup ve vodorovné vzdálenosti a to 1,0 m od vnějšího líce potrubí.

V případě řízeného protlaku požadujeme v místě křížení kabelů s vodovodem nebo kanalizací provést otevřený výkop z důvodu neznámé přesnosti hloubky uložení vodovodního řadu. Před provedením řízeného protlaku, pokládkou kabelu a před záhozem rýhy požadujeme vždy kontrolu pracovníky

vodárenského provozu a kanalizačního střediska - viz kontakty. O kontrolách bude proveden písemný záznam.

Ve zdůvodněných případech, např. ve stísněných poměrech lze připustit menší vzdálenost, kterou je ale nutné předem projednat a zápisem do stavebního deníku a zároveň do protokolu ke kolaudaci nechat odsouhlasit mistrem příslušné vodovodní nebo kanalizační sítě (nejmenší dovolenou vzdálenost určuje ČSN 73 6005).

Při křížení navrženého zařízení s vodovodní nebo kanalizační sítí nutno dodržet přibližně pravý úhel a svislou vzdálenost dle ČSN 73 6005.

Povrchové znaky vodovodů a kanalizací musí zůstat volně přístupné.

Investor zajistí písemné oznámení termínu zahájení výkopových prací na příslušné vodárenské středisko nejméně 14 dní předem s uvedením jména odpovědného pracovníka provádějící firmy a jeho telefonní spojení.

Rádlo, Nová Ves nad Nisou: vodárenské středisko Jablonec nad Nisou venkov, kontakt simona.hojna@scvk.cz, 483 310 891

Lučany nad Nisou, Smržovka, Tanvald, Šumburk nad Desnou, Jiřetín pod Bukovou, Antonínov, Josefův Důl u Jablonce nad Nisou, Velké Hamry: vodárenské středisko Tanvald kontakt eva.hermanova@scvk.cz, telefon 483 394 544

Jablonec nad Nisou: vodárenské středisko Jablonec nad Nisou, p. Linhart, miroslav.linhart@scvk.cz, tel. 483 310 891

Okres Jablonec nad Nisou: kanalizační středisko Jablonec nad Nisou, kontakt jaroslav.jirena@scvk.cz, telefon 482 416 773

Okres Liberec - Horní Růžodol, Rochlice u Liberce, Vesec u Liberce, Vratislavice nad Nisou:

kanalizační středisko Liberec pavel.schwarz@scvk.cz, kontakt p. Hübnerová tel.: 482 416 724
a vodárenské středisko Liberec tomas.hlavacek@scvk.cz, kontakt p. Miroszkova tel.: 482 416 726

Ochranu zařízení ve správě Severočeských vodovodů a kanalizací a.s. před poškozením v průběhu prací.

Přizvání zástupců Severočeských vodovodů a kanalizací a.s. na staveniště před zásypem položených zařízení a ke kontrole provedených prací při střetu se zařízením SČVK. Kontrolu potvrdí zástupce střediska SČVK zápisem do stavebního deníku a zároveň do protokolu ke kolaudaci.

Přizvání zástupců Severočeských vodovodů a kanalizací a.s. ke kolaudačnímu řízení (resp. uvedení do provozu).

Neprodleně ohlášení každého poškození zařízení Severočeských vodovodů a kanalizací a.s.

JTR - Jablonecká teplárenská a realitní – dne 7.1.2013 pod č.j.: OS295-1209

Dojde-li k nutnosti provedení prací v ochranném pásmu, ustanovujeme následující podmínky, mimo požadavek nestavět žádný prvek přímo nad nebo pod položeným potrubím.

Ochranné pásmo zařízení pro výrobu a rozvod tepla je vymezeno zákonem č.458/2000 Sb.

Jakákoliv činnost v ochranném pásmu smí být prováděna jen s předchozím písemným souhlasem příslušného držitele licence podle zákona č.458/2000 Sb. Stavebník musí o zahájení zemních

stavebních nebo jiných prací v ochranném pásmu písemně informovat oddělení majetku a investic JTR, a.s. minimálně 5 dnů předem a oznámit jméno osoby odpovědné za provádění stavby. Souhlas se zahájením zmíněných prací v ochranném pásmu stavebník obdrží po oznámení o jejich zahájení.

Stavebník musí prokazatelně seznámit pracovníky, kteří budou v prostoru provádět zemní nebo jiné práce a činnosti s polohou podzemních zařízení JTR, a.s.

Zemní práce musí být prováděny v souladu s ČSN 733050, ČSN 736005 a ČSN 737505. Dále musí být dodrženo ustanovení Vyhlášky č. 324/1990 Sb.. V ochranném pásmu JTR, a.s. všechny výkopové práce smí být prováděny jen ručně, bez použití mechanizačních prostředků.

Stavebník je povinen jakékoliv poškození zařízení JTR, a.s. včetně vnějších stěn tepelných izolací nebo stavebních prvků topných kanálů neprodleně hlásit na dispečink JTR, a.s. tel. 483 359 808 (mob.: 724 096 663).

Případné křížení s podzemními teplotními zařízeními musí být provedeno v souladu s ČSN 736005. Místa křížení smí být zahrnuta zeminou až po kontrole pracovníkem JTR, a.s. panem Červenkou (tel. 602 471 068).

Při záhozu musí být obnoveno pískové lože a výstražné folie bezkanálového uložení rozvodů.

Telefonica O₂ – dne 21.1.2013 pod č.j.: POS 139/13

V průběhu stavby požadujeme dodržení všech podmínek platného vyjádření o existenci sítě elektronických komunikací, za kterých lze provádět zemní, nebo jiné práce v blízkosti tel. vedení. (všeobecné podmínky ochrany SEK společnosti Telefónica).

Během stavby musí být zajištěna taková opatření, aby nedošlo k poškození telefonních vedení a zařízení společnosti Telefónica Czech Republic, a.s.

MÚ Smržovka, životní prostředí – dne 14.2.2013 pod č.j.: SMRZ 547/2013/žp

Pokácení lze provést nejvhodněji v mimovegetační době od 1.10 do 31.3., v případě ohrožení nemovitosti či osob lze provést neprodleně.

MÚ Smržovka, obor rozvoje města– dne 4.1.2013 pod č.j.: SMRZ 27/2013/Uv

Zachování úprav přednádražních prostor v železniční stanici Smržovka, které byly provedeny v letech 2009 a 2010 v rámci projektu „Přednádražní prostor terminálu Smržovka“.

Lesy ČR, LS Jablonec – dne 7.1.2013

Materiál na stavbu ani odpad z ní nebudou skládkovány na pozemcích Lesů České republiky, s.p.

Stavbou nebudou dotčeny ani omezeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, ke kterým mají právo hospodařit Lesy České republiky, s.p. mimo rozsah nezbytně nutný.

Stavbou dotčené pozemky ve správě Lesů České republiky, s.p. budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

Dotčení pozemků ve správě Lesů České republiky, s.p. stavbou bude po dobu stavby ošetřeno smlouvou o smlouvě budoucí o VB, popřípadě smlouvou o právu provést stavbu se zahrnutou podmínkou následného uzavření smlouvy o VB.

Veškerá zařízení ukládaná do pozemků ve správě Lesů České republiky, s.p. budou uložena tak, aby nemohlo dojít k jejich poškození při provozu těžké lesní techniky.

Veškerá zařízení instalovaná v ochranném pásmu lesa budou provedena tak, aby nemohlo dojít k jejich poškození při pádu stromu.

Před realizací stavby bude případné dotčení pozemků ve správě Lesů České republiky, s.p. řešeno a upřesněno jednotlivě, nejlépe při místním šetření.

Na rekonstruovaných přejezdech železniční tratě bude zachována jejich stávající únosnost.

KSS Libereckého kraje (SÚS) - dne 7.1.2013 pod č.j.: TSSM 2/13/JH/002/46

Pokud by při realizaci mělo dojít z důvodů změn projektu nebo jiných skutečností k dotčení silničních pozemků, je nutné v předstihu písemně požádat zástupce KSSLK, územní technicko-správní oddělení Východ o vyjádření.

ČEZ Distribuce, a.s. – dne 28.1.2013 pod č.j.: LB / 028 / 13 / OP

Budou dodrženy všeobecné podmínky pro práci v ochranném pásmu podzemního vedení NN a VN, nadzemního vedení VN a distribučních transformačních stanic.

Platnost tohoto rozhodnutí je vázána na dodržení příslušných norem ČSN EN 50 110-1, PNE 330000-6, ČSN 73 6005, ČSN EN 50 341-1,2, ČSN EN 50341-3-19, PNE 33 3301, PNE 33 3302, PNE 34 1050, ČSN 33 20 00-5-52, ČSN EN 50423-1 a všech dále uvedených podmínek.

Výše uvedená stavba zasahující do ochranného pásma podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV, nadzemního volného vedení VN 35 kV a distribučních transformačních stanic 10 / 0,4 kV a 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. bude provedena dle přiložené projektové dokumentace číslo 12 UL 12004 z 11/2012 vypracovanou projektovou kanceláří Valbek, spol. s r.o.

Konstrukční vrstvy zpevněných ploch, komunikací a chodníků nesmí zasahovat do stávajícího krytí podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Výška krytí podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. bude v místě úprav zpevněných ploch, komunikací a chodníků zachována.

Podélné uložení podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. v místě úprav komunikací musí zůstat zachováno v krajnici komunikace v souladu s ČSN 33 20 00-5-52, PNE 34 1050 a ČSN 73 6005.

Křížení a souběh ostatních inženýrských sítí vč. přípojek v rámci rekonstrukce vlakové trati Liberec – Tanvald se stávajícím podzemním kabelovým vedením NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. požadujeme provést v souladu s ČSN 33 20 00-5-52, PNE 34 1050 a ČSN 73 6005.

Stavba stožárů pro svítidla osvětlení bude provedena ve vzdálenosti **min. 0,60 m** od podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Umístění podpěr světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení v zájmovém území stavby požadujeme provést ochranné pásmo stávajícího podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Zemními pracemi nesmí být narušeno podzemní kabelové vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Před realizací stavby požádá její dodavatel o vytýčení stávajícího podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Před pokládkou konečných vrstev zpevněných ploch, komunikací a chodníků v rámci rekonstrukce vlakové trati Liberec – Tanvald bude zaměstnanci ČDS s.r.o. oblasti Liberec, Jablonec nad Nisou a Tanvald překontrolováno nepoškození stávajícího krytí podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV, VN 10 kV, VN 35 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. se zápisem do montážního deníku stavby.

Podzemní vedení je zakázáno přejíždět mechanismy o celkové hmotnosti nad 6 t.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemních vedení budou prováděny ručně s největší opatrností.

Při rekonstrukci vlakové trati Liberec – Tanvald požadujeme vzdálenosti vodičů stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. daným článkem 6.3.8. Nejkratší vzdálenosti od drah resp. tabulkou 6.9. dle PNE 33 3301.

Zemními pracemi při rekonstrukci vlakové trati Liberec – Tanvald nesmí dojít k narušení statiky a zasypání základů podpěrných bodů stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV a dříků distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Při rekonstrukci vlakové trati Liberec – Tanvald nesmí dojít k navyšování a snižování stávajícího terénu v ochranném pásmu stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Odstup veškerých inženýrských sítí vč. přípojek od podpěrných bodů stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV a distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. požadujeme provést ve vzdálenosti **min. 5 m**.

Souběh veškerých inženýrských sítí vč. přípojek se stávajícím nadzemním volným vedením VN 35 kV a distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV požadujeme provést ve vzdálenosti **min. 5 m** od svislé roviny krajního vodiče stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV a distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Veškeré práce v ochranném pásmu elektrického zařízení budou prováděny s největší opatrností za dodržení podmínek bezpečnosti práce v blízkosti elektrického vedení dle ČSN EN 50 110-1, PNE 330000-6, zejména nebudou používány jeřáby nebo jiné mechanismy, které se mohou přiblížit k vedení na vzdálenost menší **než 3 m**.

Před započítím veškerých prací na rekonstrukci vlakové trati Liberec – Tanvald musí dodavatel stavby vlastníkově stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV (ČEZ Distribuce, a.s.) upřesnit postup prací a použitou techniku pro stavbu ve výše uvedených ochranných pásmech stávajícího distribučního zařízení v majetku ČEZ Distribuce, a.s.

Pokud nebude možné dodržet bezpečné vzdálenosti od stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. při výše uvedených pracích, bude muset být stávající nadzemní volné vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. po dobu stavby v ochranném pásmu vypnuto a zajištěno.

V ochranném pásmu stávajícího nadzemního volného vedení VN 35 kV vč. distribučních transformačních stanic 35 / 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. nesmí být skladována zemina ani žádný jiný stavební materiál.

Podmínkou pro zahájení uvedené činnosti v ochranném pásmu je platné stanovisko k existenci elektrického zařízení umístěného v zájmovém území.

Bude zajištěn trvalý přístup k zařízení ČEZ Distribuce, a.s. pro manipulace a údržbu.

Pracovníci provádějící práce budou prokazatelně poučeni o nebezpečí, které hrozí při nedodržení bezpečnostních předpisů.

Zemními pracemi nesmí být narušeno uzemnění zařízení distribuční soustavy, při případném obnažení zemními pásy je nutné toto neprodleně ohlásit na poruchovou linku 840 850 860.

ČEZ Distribuce, a.s. nepřevzme žádnou zodpovědnost za případné škody, které vzniknou stavebníkovi následkem poruchy nebo havárie elektrického zařízení za nepředvídatelných okolností nebo nedodržením výše uvedených podmínek.

ČEZ Distribuce, a.s. – dne 29.1.2013 pod č.j.: BEZ/110/04/13 / OP

Budou dodrženy všeobecné podmínky pro práci v ochranných pásmech nadzemních vedení.

Platnost tohoto rozhodnutí je vázána na dodržení příslušných norem ČSN EN 50 110-1, ČSN 33 3301, PNE 330000-6, ČSN 73 6005, ČSN EN 50 341-1,2, ČSN EN 50341-3-19, ČSN 33 3302, ČSN 33 20 00-5-52, ČSN EN 50423-1 a všech dále uvedených podmínek.

Stavba bude provedena dle předloženého plánu průvodní zprávy.

Zemními pracemi při stavbě rekonstrukce železniční trati nesmí dojít k narušení statiky podpěrných bodů stávajícího nadzemního vedení VVN 110 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. v blízkosti stavby.

Při stavbě rekonstrukce trati v ochranném pásmu stávajícího nadzemního vedení VVN 110 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. nesmí dojít k navyšování a snižování stávajícího terénu.

Při výstavbě rekonstrukce trati v ochranném pásmu stávajícího nadzemního vedení VVN 110 kV v majetku ČEZ Distribuce, a.s. musí být respektovány vzdálenosti dle PNE 33 3301.

Veškeré práce v ochranných pásmech el. zařízení budou s největší opatrností za dodržení podmínek bezpečnosti práce v blízkosti elektrického vedení dle ČSN EN 50 110-1, PNE 330000-6, zejména nebudou používány jeřáby nebo jiné mechanismy, které se mohou přiblížit k vedení na vzdálenost menší než 3 m.

V ochranném pásmu nadzemního vedení VVN 110 kV nesmí být skladována zemina ani žádný jiný stavební materiál.

Podmínkou pro zahájení uvedené činnosti v ochranném pásmu je platné stanovisko k existenci el. zařízení umístěného v zájmovém území.

Bude zajištěn trvalý přístup k zařízení ČEZ Distribuce, a.s. pro manipulace a údržbu.

Pracovníci provádějící práce budou prokazatelně poučeni o nebezpečí, které hrozí při nedodržení bezpečnostních předpisů.

Zemními pracemi nesmí být narušeno uzemnění zařízení distribuční soustavy, při případném obnažení zemnicí pásy je nutné toto neprodleně ohlásit na poruchovou linku 840 850 860.

ČEZ Distribuce, a.s. nepřevzme žádnou zodpovědnost za případné škody, které vzniknou stavebníkovi následkem poruchy nebo havárie elektrického zařízení za nepředvídatelných okolností nebo nedodržením výše uvedených podmínek.

MÚ Tanvald- obor stavební a ŽP – dne 26.2.2013 pod č.j.: MěÚT/03590/2013/SÚ a ŽP

Pokácení lze provést v době vegetačního klidu, tj od 15.10 do 31.3 a to s ohledem na hnízdění ptactva.

MÚ Tanvald- obor stavební a ŽP – dne 17.1.2013 pod č.j.: MěÚT/00290/2013/SÚ a ŽP



obor dopravy:

Pro provádění stavebních prací, záboru či zásahu do silničního pozemku dotčené silnice III/29048 při vlastní realizaci uložení kabelů VN požádá zhotovitel stavby obor dopravy, MěÚ Tanvald o povolení zvláštního užívání komunikace pro provádění stavebních prací dle § 25 odst. 6 písm. c) bod 3. zákona o pozemních komunikacích, a to v předstihu jednoho měsíce před zahájením prací.

Po dobu stavby nebude omezován provoz na komunikaci v dané lokalitě odkládáním stavební techniky či materiálu bez uvedeného povolení a komunikace nesmí být stavbou znečišťována. Případné znečištění bude neprodleně odstraněno.

V případě, že bude nutné dopravní omezení či uzavírka silnic III třídy na území měst Smržovka a Tanvald či místních komunikací města Tanvald a to v rámci provádění stavebních prací při vlastní realizaci stavby požádá zhotovitel stavby obor dopravy, MěÚ Tanvald o povolení uzavírky komunikace dle § 24 zákona o pozemních komunikacích, a to v předstihu jednoho měsíce před zahájením prací.

vodoprávní úřad:

V blízkosti vodních toků bude po celou dobu stavby učiněna opatření proti znečištění či ohrožení povrchových vod ropnými látkami nebo látkami škodlivými vodám ze stavební činnosti a z činnosti stavebních mechanismů.

Z koryta vodního toku musí být bezodkladně odstraňován případně spadlý stavební materiál. Stavební materiál nebude skladován v blízkosti koryta vodního toku.

Pokud stavbou dojde ke křížení vodního toku, je nutné si vyžádat stanovisko správce vodního toku.

oblast odpadového hospodářství:

U odpadů, které vzniknou při odstraňování stavby je nutné ověřovat nebezpečné vlastnosti.

Veškerý odpad, který vznikne, a to i při stavbě, bude vytríděn (zejména nebezpečné složky odpadu) a předán do vlastnictví pouze právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru, výkupu, využití nebo odstranění určeného druhu odpadu, nebo osobě, která je provozovatelem zařízení podle § 14 odst. 2 zákona. Po dokončení výstavby bude terén na dotčených pozemcích urovnán, nebudou zde žádné deponie výkopové zeminy ani jiného odpadu.

Ke kolaudaci předloží stavebník doklady o odstranění a nakládání s odpady (faktury, potvrzení oprávněné osoby o převzetí odpadu).

ELTODO-CITELUM, s.r.o. – dne 15.1.2013

Zahájení stavby ohlaste na tel.č. 485 104 323.

KHS Libereckého kraje – dne 25.1.2013 pod č.j.: KHS LB 28958/2012

Upozorňujeme na nutnost dodržování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti stanovených § 11 odst. 4 a § 12 odst. 6 a přílohu 3 části B nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve vztahu k chráněnému vnitřnímu prostoru okolních objektů a chráněnému venkovnímu prostoru staveb, které se nacházejí v blízkosti plánované výstavby.

Severočeské Muzeum – dne 14.1.2013 pod č.j.: 93/2013

Stavebník je povinen uzavřít dohodu o provedení záchranného archeologického výzkumu s organizací oprávněnou provádět archeologický výzkum před zahájením zemních prací (dle § 22, zák.č. 20/87 Sb.).

UPC Česká republika – dne 9.11.2012 pod č.j.: 2012/1607/LB

Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Bude respektováno ustanovení § 102 zákona č. 127/2005 o zákazu provádění zemních prací, zřizování staveb či umísťování konstrukcí a vysazování trvalých porostů v ochranném pásmu komunikačního vedení bez předchozího souhlasu vlastníka vedení.

Zahájení zemních prací v ochranném pásmu PVVKS stavebník min. 14 dní a v případě nutnosti přerušení provozu PVVKS min. 1 měsíc předem prokazatelně oznámí naší společnosti.

Před zahájením stavby stavebník zajistí vytýčení popřípadě vyznačení tras PVVKS v zájmové oblasti.

Vytýčení tras na základě objednávky provede dle dohody firma InfoTel, s.r.o. zastoupená p. Třešňákem telefon: 734 526097, email: adm_liberec@infotel.cz.

Pracovníci stavebníka provádějící zemní práce budou prokazatelně seznámeni s vytýčením PVVKS a budou prokazatelně poučeni o povinnosti provádět zemní práce v ochranném pásmu PVVKS (1,5 m od krajního vedení na obě strany) **ručně bez použití mechanizačních prostředků**, nebo nevhodných nástrojů a nářadí, a **s nejvyšší opatrností**.

Při křížení či souběhu s PVVKS budou dodrženy podmínky ČSN 73 6005 a související normy ČSN 332160.

Odkryté vedení PVVKS stavebník na vlastní náklady řádně zabezpečí proti prověšení, poškození či odcizení, a to i třetí osobou.

Dojde-li k odkrytí PVVKS, bude postupováno tak, aby nedošlo ke změně hloubky uložení nebo prostorového uspořádání PVVKS a způsob ochrany kabelů PVVKS či manipulace s nimi stavebník před vlastním provedením projedná a schválí se zástupcem naší společnosti panem Petrem Kubíkem, tel.: 489 111 102.

Při zjištění rozporu mezi vytýčením/údaji o poloze PVVKS a skutečnosti či při jejím narušení stavebník zastaví pracovní činnost a neprodleně informuje výše uvedeného pracovníka UPC Česká republika, s.r.o. příp. její servisní organizace – tím není dotčena trestní či hmotná odpovědnost stavebníka za způsobené škody. V pracích lze pokračovat až po projednání a schválení dalšího postupu.

V případě narušení či vynuceném přerušení optického kabelu PVVKS stavebník uhradí jeho výměnu v celé délce mezi nejbližšími kabelovými spojkami.

Před záhozem musí být k prohlídce stavu PVVKS stavebníkem pozván zástupce naší společnosti, který sepsáním protokolu potvrdí **souhlas se záhozem odkrytého vedení PVVKS**.

Stavebník nebude provádět práce bez splnění výše uvedených požadavků, které podmiňují platnost tohoto souhlasu.

V případě rekonstrukčních prací v objektu stavebník zajistí průzkum vnějších a vnitřních komunikačních vedení na omítce i pod ní (viz. ust. § 63 vyhl. č. 324/1990 Sb.) a další postup obdobně jako PVVKS.

Pokud vedení PVVKS je položeno v místech, kde je plánována trvalá stavba je nutné jeho přeložení popřípadě změna ochrany vedení.

V případě požadavku stavebníka na vynucenou přeložku PVVKS je náš souhlas s umístěním předmětné stavby podmíněn uzavřením dohody o vynucené přeložce, v níž budou podrobněji řešeny podmínky pro přeložku, a to nejpozději do termínu podání žádosti o stavební povolení.

Veškeré práce na vedení PVVKS bude na základě objednávky od investora zajišťovat UPC Česká republika, s.r.o.

Pracovníci stavebníka provádějící zemní práce zhutní zeminu pod vedením PVVKS a to uloží před záhozem do pískového lože, vedení bude mechanicky chráněno (cihla, zákrytové desky, další zához proveden tříděnou zeminou), cca 30 cm pod definitivním povrchem bude umístěna výstražná folie oranžové barvy.

VUSS Pardubice – dne 26.9.2012 pod č.j.: 6716/22315-ÚP/2012-1420

Po dobu realizace akce požadují **zachovat průjezdnost silnice I/14 v celém profilu**, její případná omezení a objížďkové trasy je třeba odsouhlasit s Regionálním úřadem vojenské dopravy, ul. Velké nám. 33, Hradec Králové, prap. Ing. Marcela Bařinová, tel. č. 973 251 513.

Město Jablonec nad Nisou – dne 18.9.2012 pod č.j.: 243/2012/OIV

Před započítáním prací v daném prostoru je nutno vytyčit všechna podzemní vedení (v prostoru žel. zastávky Jablonec nad Nisou-centrum se nachází podzemní vedení veřejného osvětlení v majetku města).

Magistrát města Jablonec nad Nisou – dne 6.2.2013 pod č.j.: 94798/2013

Pro provádění zemních prací v silničním tělese je nutné v předstihu min. 1 měsíc před zahájením st. prací požádat zdejší OSŽP, ODS o povolení zvláštního užívání – užití silnice pro stavební práce v souladu s § 25, odst.6, písm. c3) zákona o pozemních komunikacích.

V průběhu provádění stavby nesmí být na komunikaci skladován žádný materiál a komunikace nesmí být znečišťována, případné znečištění bude ihned odstraněno.

obor stavební a životního prostředí, oddělení životního prostředí a státní památkové péče

Budou splněny podmínky správce toku podniku Povodí Labe, s.p. Hradec Králové, uvedené ve stanovisku ze dne 5.2.2013.

V záplavovém území toků nesmí být deponovány stavební materiály ani výkopky či skrývky.

Nesmí dojít k ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod.

V místě stavby v záplavovém území bude mít stavba zpracovaný havarijný a povodňový plán odsouhlasený správcem toku.

V průběhu stavebních prací nesmí dojít k úniku ropných látek či jiných látek škodlivým vodám do vodního toku či volně do terénu.

Dojde-li v průběhu stavebních prací k havárii, bude původce postupovat dle ustanovení § 40 a § 41 vodního zákona.

KŘP Libereckého kraje obor správy majetku – dne 13.11.2013 pod č.j.: KRPL-93108-2/ČJ-2012-1800SU-5

Ve vyznačeném zájmovém území se nenachází žádné zařízení v majetku KŘP Libereckého kraje. V blízkosti se však nachází objekt OO Policie ČR v ul. Poštovní 242, obec Tanvald, k.ú. Tanvald, st.p.č. 497, st.p.č. 388, p.p.č. 99/3 a p.p.č. 99/5. Souhlasíme s akcí v případě, že objekt nebude ohrožen, poškozen a nebude omezen jeho provoz.

Dbát zvýšeného zřetele na to, aby při pracích nedocházelo k poškozování majetku třetích stran.

KŘP Libereckého kraje obor dopravní policie – dne 18.3.2013 pod č.j.: KRPL-17527-1/ČJ-2013-1800DP-06

Dopravní značení potřebné během stavby je nutné projednat s příslušným DI Územního odboru Jablonec nad Nisou a požádat o zvláštní užívání a stavbu příslušný silniční správní úřad.

KŘP Libereckého kraje územní obor Jablonec nad Nisou, dopravní inspektorát – dne 11.3.2013 pod č.j.: KRPL-17741-1/ČJ-2013-180406-06

Přechodná a příp. místní úprava provozu na pozemních komunikacích bude při stavbě řešena dle platných TP 66 (II. vydání) příp. TP 65 a dalších technických předpisů a norem a bude projednána v dostatečném předstihu se zdejšími DI a příslušným silničním úřadem.

Dopravní inspektorát, KŘ Policie ČR, Libereckého kraje v Jablonci nad Nisou si vzhledem k problematice silničního provozu v době a místě stavby vyhrazuje přechodnou příp. místní úpravu provozu na pozemní komunikaci případně upravit.

Dopravní inspektorát, KŘ Policie ČR, Libereckého kraje v Jablonci nad Nisou si dále vyhrazuje z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu provést případnou úpravu dopravního značení a zařízení před kolaudací předmětných staveb.

SŽDC – TÚDC – dne 6.11.2013 pod č.j.: 5412/2012-TÚDC

Před zahájením prací nechat kabelizaci v majetku SŽDC, s.o. – ve správě TÚDC vytýčit u ČD-Telematiky, a.s. a zajistit dodržení Všeobecných podmínek pro činnosti na kabelech.

Při jakémkoliv kontaktu s vedením v naší správě, požadujeme pro způsob ochrany projednat se zástupcem ČD-Telematiky, a.s. (p. Nepita, p. Dlouhý), zapracovat do PD a předložit ke schválení.

Jelikož při této akci dojde k pokládce nového traťového a optického kabelu v celé délce trasy, požadujeme umožnění přiložení dálkového sdělovacího kabelu v naší správě, v úsecích, kde se nachází pohozový kabel.

SŽDC – Oblastní ředitelství Hradec Králové – dne 3.12.2012 pod j.č.: 15033/2012-OŘ HKR-150**Stavební správa západ**

Požadujeme pročistit propustky, do kterých budou vyústěny nové trativody a obnovené příkopy. Požadujeme úpravu vtoků a výtoků dotčených propustků.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT), p. Drbal, tel. 972 365 544

V místě prací se nacházejí kabelové trasy a zabezpečovací zařízení ve správě SSZT Hradec Králové. Před zahájením prací musí být provedeno vytyčení kabelových tras. Prováděním prací nesmí dojít k poškození kabelových tras, kabelů a zabezpečovacích zařízení. Případné opravy nebo přeložky kabelů budou provedeny na náklady stavby. Vytyčení kabelových tras a technologický postup prací musí být projednán s VM SZT p. Krausem, tel: 972 368 625, 724 955 654.

Povodí Labe – dne 5.2.2013 pod č.j.: PVZ/12/33684/Js/0

V záplavovém území toků nesmí být deponovány stavební materiály ani výkopky či skřívky.

Nesmí dojít k ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod.

V místě stavby v záplavovém území bude mít stavba zpracovaný havarijný a povodňový plán odsouhlasený správcem toku.



Detailní řešení stavebních objektů, které se dotýkají vodních toků (vč. záplavového území) ve správě Povodí Labe, státní podnik bude předloženo k odsouhlasení na Povodí Labe, státní podnik, provozní středisko Liberec (Blahoslavova 505, Liberec, 460 01, tel.č. 485 107 263).

ČD, a.s. povolení k demolici SO 07-02-02 Smržovka – dne 26.11.2013 pod č.j.: 9238/2012

Zahájení ukončení akce požadujeme oznámit s předstihem na místní správu RSM Turnov (p. Bulíř, tel. 972 365 412, mobil 725 501 971).

Stavba bude odstraněna min. 30 cm pod okolní terén.

Akcí nesmí být nepříznivě ovlivněny nemovitosti v majetku ČD, a.s. Za případné škody na stavbě a zařízení dráhy odpovídá a hradí je investor stavby.

Akcí zasažený sousední pozemek ČD, a.s., p.č. 64/1, k.ú. Smržovka bude po ukončení demolice uklizen a uveden do původního stavu – převzetí zástupcem RSM Hradec Králové – místní správou Turnov (kontakt viz. výše).

Likvidaci příp. odpadů řešit v souladu s platnou legislativou v aktuálním znění dle stupně jejich nebezpečnosti, nesmí dojít k ekologické zátěži pozemků v naší správě. Za ekologickou likvidaci odpadního materiálu odpovídá stavební firma – zhotovitel dané stavby.

České dráhy, a.s. – GŘ 031, Regionální správa majetku Hradec Králové – dne 6.2.2013 pod č.j.: 1636/2013

Žst. Vesec u Liberce – kamerový systém

Přívodní kabely pro kameru umístěnou na objektu výpravní budovy, p.č. 650, k.ú. Vesec u Liberce, nebudou vedeny v lištách po fasádě. Požadujeme vést kabelový přívod uvnitř budovy zasekáním pod omítku a dále provrtáním skrze obvodové zdivo v místě umístění kamery, aby nedošlo k žádnému poškození fasády a vnějšího zdiva.

Žst. Jablonec nad Nisou - kamerový systém

Přívodní kabely pro kameru umístěnou na objektu výpravní budovy, st.p.č. 1025, k.ú. Jablonec nad Nisou, nebudou vedeny v lištách po fasádě. Požadujeme vést kabelový přívod uvnitř budovy zasekáním pod omítku a dále provrtáním skrze obvodové zdivo v místě umístění kamery, aby nedošlo k žádnému poškození fasády a vnějšího zdiva.

Žst. Smržovka - kamerový systém

Přívodní kabely pro kameru umístěnou na objektu výpravní budovy, p.č. 156/1, k.ú. Smržovka, nebudou vedeny v lištách po fasádě. Požadujeme kabelový přívod vést uvnitř budovy zasekáním pod omítku a dále provrtáním skrze obvodové zdivo v místě umístění kamery, aby nedošlo k žádnému poškození fasády a vnějšího zdiva.

Žst. Tanvald - kamerový systém

Přívodní kabely pro kameru umístěnou na objektu výpravní budovy na st.p.č. 250, k.ú. Šumburk nad Desnou, nebudou vedeny v lištách po fasádě. Požadujeme vést kabelový přívod uvnitř budovy zasekáním pod omítku a dále provrtáním skrze obvodové zdivo v místě umístění kamery, aby nedošlo k žádnému poškození fasády a vnějšího zdiva.

Zahájení i ukončení akce požadujeme písemně oznámit s předstihem na Místní správu Turnov (p. Bulíř, bulir@rsm.cz, tel. 972 365 412 mobil 725 501 971).

Splnění podmínek určených zákonem č. 266/1994 Sb, o drahách, §47.



Zajistit ochranu před účinky atmosférického přepětí.

Revizní zpráva na připojené zařízení bude v jedné kopii předána na RSM Hradec Králové - p. Kalhous, tel. 972 341 186, mobil 724 759 581.

Akcí zasažené objekty ČD, a. s., budou po ukončení realizace uklizeny – převzetí zástupcem MS RSM - kontakt viz výše.

Pro umístění zařízení - kamer na pozemcích v majetku ČD, a.s. platí podmínky uvedené v původním vyjádření č.j. 11049/2012 ze 9.1.2013.

Zahájení a ukončení realizace stavby na nemovitostech v majetku ČD, a.s. požadujeme písemně oznámit min. 2 týdny předem na jednotlivé místní správy RSM Liberec) pan Jaroslav Vdovičík, vdovicik@rsm.cd.cz, tel. 972 365 445, mobil 602 771 324) a Turnov)pan Martin Bulíř, bulir@rsm.cd.cz, tel. 972 365 412, mobil 725 501 971).

V uvažované zájmové lokalitě se vyskytují inženýrské sítě a zařízení ve správě (vyjádření RSM HK č.j. 7577/2012 a č.j. 9444/2012). Před zahájením zemních prací kontaktujte s předstihem místní správy Liberec a Turnov za účelem přesného vytýčení tras IS, příp. stanovení způsobu jejich ochrany.

Realizace stavby na pozemku v majetku ČD, a.s. je podmíněna předběžným souhlasem GŘ O31.

Musí být uzavřena smlouva o právu provedení stavby na pozemky ČD, a.s. (kontaktní osoba paní Frenclová tel. 972 341 579, mobil 724 564 841).

Bude-li akce na pozemcích ČD, a.s. trvat déle jak 1 měsíc, požadujeme uzavřít nájemní smlouvu s RSM Hradec Králové, majetkové oddělení – Ing. Sejková, tel. 972 341 614, mobil 724 972 786.

Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny nemovitosti a zařízení v majetku ČD, a.s.. Inženýrské sítě ve správě RSM HK nesmí být výstavbou porušeny, nesmí být omezena jejich funkčnost. Především upozorňujeme na zachování funkčnosti odvodnění pláňe a dešťové kanalizace ve všech dotčených žst..

Zásahy do objektů ve správě RSM Hradec Králové je nutně předem konzultovat s místními správami, po nezbytných úpravách uvést do původního stavu.

Práce na elektro. zařízení bude ukončena revizní zprávou od revizního technika, který má oprávnění od drážního úřadu „D“. Revizní zprávu a blokové schéma ve dvou vyhotoveních obdrží RSM Hradec Králové.

Akcí zasažené pozemky a objekty ČD, a.s. budou po skončení akce urovnaný a uklizeny, terén zhutněn – převzetí zástupci MS RSM.

Likvidaci, příp. odpadů řešit v souladu s platnou legislativou v aktuálním znění dle stupně jejich nebezpečnosti, nesmí dojít k ekologické zátěži pozemků v naší správě. Za ekologickou likvidaci odpadního materiálu odpovídá stavební firma – zhotovitel dané stavby.

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové, kácení

Investor výše uvedené stavby provede kácení dřevin na vlastní náklady, zajistí úklid veškeré pokácené dřevní hmoty z pozemku a realizuje rovněž případně uloženou náhradní výsadbu dřevin za tyto pokácené stromy.

V záplavovém území toků nesmí být deponovány stavební materiály ani výkopy či skrývky.



České dráhy, a.s. – GŘ 031, obor správy majetku – dne 21.1.2013 pod č.j.: 797/2013 031

Po zbourání přístavby bude v dopravní kanceláři vybudováno nové zádveří, vstup na peron z kanceláře OP11 bude zrušen a do původního dveřního otvoru bude osazeno nové okno (materiál bílý plast), parapet bude dozděn a bude provedeno zednické začištění – doplnění omítky na dozdivce, začištění – doplnění omítky na dozdivce, začištění ostění otvoru (včetně omítky, malby a nátěru fasády). Členění a vzhled okna musí být přizpůsobeno stávajícím oknům na čelní fasádě.

Vstupní dveře do zádveří dopravní kanceláře (vnější – tj. směrem ke kolejím) budou dodány nové – materiál bílý plast, ostění bude zednický začištěno z obou stran (včetně omítky, malby a nátěru fasády).

Celá přední strana fasády směrem ke kolejím bude po ubourání přístavku začištěna a fasáda bude nově natřena – barva bude co nejvíce přizpůsobena barvě stávající. Bude zde provedena nová podezdívka navazující na další části objektu.

Před vchodem do dopravní kanceláře bude vybudován přístřešek v dostatečné délce, aby ochránil vchod před pádem sněhu ze střechy (pozn.: při dimenzování přístřešku je nutné v této lokalitě počítat s nahodilým zatížením střechy vrstvou sněhu o mocnosti min. 0,5m !!!).

Po zbourání přístavby bude nově vzniklá plocha před budovou vyčištěna a zpevněna, náslapnou vrstvu bude tvořit zámková dlažba.

Veškeré technologie, kterých by se mohla demolice dotknout, budou zachovány a jejich dotčení a ochrana budou řešeny se správcí příslušných sítí.

Na rohu budovy u průchodu bude osazeno venkovní osvětlení nebo bude jinak zajištěno, aby byl prostor před budovou dostatečně osvětlen.

Stávající plastová okna a dveře v předmětném přístavku určenému k demolici budou šetrně demontována, a to tak, aby mohla být případně použita na jiných objektech ČD, a.s. (uskladnění RSM HK).

ČD Telematika a.s. – dne 9.1.2013 pod č.j.: 596/2013-Ho

Vzhledem k rekonstrukci objektu st.č.3 je nutné projednání s panem Firmanem z ATÚ Liberec (tel.č. 972 365 472 nebo mobil 724 109 366), který je správcem vnitřních rozvodů a zařízení v tomto objektu, aby nedošlo k jejich poškození.

Ministerstvo zdravotnictví, OZD/2 Český inspektorát lázní a zřidel (ČIL) – dne 4.3.2013 pod č.j.: MZDR 6485/2013-2/OZD-ČIL-V

Veškeré práce musí být prováděny tak, aby nemohlo dojít k úniku nebo úkapům pohonných hmot, olejů či jiných znečišťujících látek do půdy a podzemních či povrchových vod a aby tak nemohly být ovlivněny chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti přírodních léčivých zdrojů a jejich zdravotní nezávadnost, jakož i jejich zásoby a vydatnost v souladu s ust. § 23 lázeňského zákona.

Použitá stavební mechanizace musí být zabezpečena tak, aby nemohlo dojít k havarijnímu úniku nebo úkapům pohonných hmot, olejů či jiných provozních hmot do půdy a podzemních vod.

Během prací, které budou probíhat v ochranném pásmu I. stupně, zejména v blízkosti zdrojů přírodní minerální vody, musí být důsledně sledován technický stav používané mechanizace, tato mechanizace nesmí způsobovat otřesy. Stabilní mechanizmy musí být podloženy záchytnými nepropustnými vanami.

Součástí vybavení pracoviště musí být vhodné sorbční hmoty, pro likvidaci jakýchkoliv úniků ropných látek.

Na staveništi nesmí být skladovány látky škodlivé vodám.

Veškeré změny oproti předloženému projektu musí být předány ČIL k posouzení.

Vydávaná rozhodnutí v uvedené věci požaduje ČIL předložit.

MÚ Lučany nad Nisou – dne 5.3.2013 pod č.j.: MÚ Lučany nad Nisou

Podmínky kácení – do 10. dubna 2013.

Zhotovitel zajistí na své náklady pro stavbu všechna nová povolení (viz bod. 2.4 těchto zvláštních technických podmínek).

Ochrana inženýrských sítí při výstavbě

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.

Pokud nespécifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace nebo to nevyplývá z vyjádření od správců sítí (viz. Dokladová část), musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Po vytýčení budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správcí vedení). Jejich poloha bude zaznamenána do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení.

Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30 x 4 mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec

- d) všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- e) indukuje-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Projektant již v rámci přípravné dokumentace předpokládal, že inženýrské sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Vzhledem k tomu, že stávající sítě jsou většinou umístěny ve stávajících komunikacích, nebylo možné jejich hloubku uložení zjistit.

Nicméně toto nezbavuje **zhotovitele stavby** povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit (**včetně příp. aktualizace stanovisek k jejich existenci**). Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejí se mohou ještě vyskytovat další inženýrské sítě procházející pod tratí, jejichž průběhy nejsou známy.

Při stavebních pracích je nutno drážní sítě vypínat tak, aby nebyl narušen železniční provoz na trati. Propojování kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je nutno naplánovat do doby vlakových pauz, dopravního klidu nebo do nepřetržité výluky s vyloučením železničního provozu, která je v rámci stavby naplánována – viz část F. Organizace výstavby.

5.2. OSTATNÍ PODMÍNKY VŠEOBECNĚ

Stavební povolení na stavbu vydává Drážní úřad:

Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 80, 121 06 Praha 1

- *Kácení mimolesní zeleně je samostatně řešeno v SO 50-15-01 projektové dokumentace. Kácení lesní zeleně není navrženo. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Mimolesní zeleň na plochách ZS bude selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci zhotovitele stavby. Dřeviny na plochách ZS nejsou většinou inventarizovány, proto pro tyto dřeviny v rámci projektu nebylo získáno povolení ke kácení. Převážná většina ZS je navržena v prostoru bez mimolesní zeleně. Bude-li potřeba přesto provést kácení i na plochách ZS, zajistí povolení ke kácení zhotovitel. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061. Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem. **Zhotovitel zajistí aktualizaci všech stanovisek státní a místní samosprávy a projedná rozsah kácení dle jednotlivých stanovisek uvedených v dokladové části dokumentace H.3.***
- *Případné práce v noci musí být separátně projednány s dotčenými orgány státní správy, ostatními organizacemi a místně příslušnými obcemi.*
- *Část projektové dokumentace stavby B.3.1 část Odpadové hospodářství obsahuje mimo jiné postup při likvidaci odpadů a nebezpečných odpadů, projednání s příslušnými orgány státní správy, event. územní samosprávy (dle zákona č. 185/2001 Sb.), rozčlenění veškerých činností a nákladů vzniklých v souvislosti s odpadovým hospodářstvím včetně poplatku za uložení odpadu podle jednotlivých SO. **Zhotovitel ověří a ve své nabídce zohlední platnosti v této dokumentaci uvažovaných skládek, deponií, sběrných míst apod., včetně jejich kapacity a přístupnosti v čase realizace stavby.***

5.3. VYBRANÉ OBECNĚ ZÁVAZNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A INTERNÍ PŘEDPISY OBJEDNATELE

Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy a s interními předpisy objednatele. Zhotovitel podáním nabídky potvrzuje znalost všech právních a interních předpisů objednatele. Zejména pak s níže uvedených:

1. Předpis S3 Železniční svršek, platný s účinností od 1. 10. 2008, schválený 3. 6. 2008, pod Č.j.: 9675/ 08-OP včetně jeho aktualizace.
2. Postup prací a jejich přejímka při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek SŽDC SR2/1(S) ze dne 17.dubna 2013, platný s účinností od 1.05.2013, pod Č.j. S12972/2013-OTH
3. Předpis S4 Železniční spodek, platný s účinností od 1. 10. 2008, schválený 21. 02. 2008, pod Č.j.: S 263/ 08-OP.
4. Předpis S7 pro správu budov,IS a ostatního DLM obdobného charakteru, platný s účinností od 1. 2. 2010, schválený 1. 2. 2010, pod Č.j.: 2505/10-OTH.
5. Pro hospodaření s vyzískaným materiálem platí Směrnice **SŽDC č. 42** „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ Č.j.: 45731/2012-ONV/1 ze dne 7.01.2013 s účinností od 7.01.2013.
6. Směrnice **SŽDC č. 44** „Pravidla pro publicitu spolufinancovaných projektů EU v rámci OPD – Fond soudržnosti“ Č.j.: S24749/2013-KOM ze dne 18.06.2013, s účinností od 18.06.2013.
7. Směrnice **SŽDC č.50** „Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty“, změna č.1 č.j.: 50366/08-OP ze dne 29.12.2008.
8. Vstup do kolejiště - platí předpis SŽDC Ob 1 „Předpis pro vydávání povolení ke vstupu do železniční dopravní cesty a objektů provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací“, schválený GŘ SŽDC dne 29.01.2009 pod č.j.: 15708/08-OKŘ, s účinností od 01.02.2009. Vydávajícím subjektem je ředitelství státní organizace Správa železniční dopravní cesty, odbor krizového řízení.
9. Zhotovitel je povinen se řídit předpisem **SŽDC Bp1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (účinnost od 1.10.2013) nahrazující v plném rozsahu (ČD) Op 16 „Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“ č.j.59875/2005-O10 ze dne 26.10.2005 s účinností od 1.4.2006.
10. Předpis SŽDC Ob 14 „Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený GŘ SŽDC dne 20.08.2009 pod č.j.: S 35558/09-OKŘ, s účinností od 01.10.2009.
11. Pokyn GŘ SŽDC č. 8/2008 ze dne 26. 5. 2008 – „Převzetí předpisů ČD, a.s. do gesce SŽDC, na základě převodu činností provozovatele dráhy“, v platném znění, s účinností od 1.7.2008.
12. SŽDC TÚDC ze dne 30.1.2013- „Seznam výrobců kameniva vlastních Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR ke dni 1.1.2013 a jeho aktualizaci pro rok 2014.
13. Zvýraznění výstražných křížů na přejezdech žlutou reflexní fólií dle rozhodnutí č.j. 23 479/10 – OAE ze dne 31. května 2010.
14. Předpis D 7/2 Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah ve znění změny č. 1 s účinností od 1.7.2002, schválený 30.4.2002 pod č.j. 56996/02-O11 vč. Výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) D7/2 s účinností od 1.6.2009, schváleného 30.5.2009 pod č.j. 4843/09-OŘ-OV/674.
15. Směrnice SŽDC č. 105 Změny během výstavby č.j. S39507/2013-O7, vydaná dne 18.9.2013 a platná ode dne zveřejnění v eDAP objednatele.
16. Předpis SŽDC S3/5 Svářečské práce na součástech železničního svršku.
17. Platné stavební povolení vydané Drážním Úřadem Praha č.j. DUCR-.....ze dne.....2013..

Veškeré výše uvedené dokumenty jsou k nahlédnutí u zadavatele.

