

TECHNICKÁ ZPRÁVA

K SO 01 – ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK,

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Oprava výhybek č. 1,2,3 v ŽST. Ždírec nad Doubravou - projektová dokumentace		
Místo stavby:	žst. Ždírec nad Doubravou výhybky č.1,2 a 3 a koleje č.1,2 a 3 km 26,531 – 27,000		
Vlastník stávající:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,		
Vlastník nový:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,		
Provozovatel stávající:	Správa železnic, s.o., OŘ Brno, Kounicova 688/26, 611 43 Brno		
Provozovatel nový:	Správa železnic, s.o., OŘ Brno, Kounicova 688/26, 611 43 Brno		
Obec:	Ždírec nad Doubravou		
KÚ:	Horní Studenec [644358], Ždírec nad Doubravou [795640]		
Parc. č.:	560/4 k.ú. Horní Studenec vlastník Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 560/20 k.ú. Horní Studenec vlastník Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 275/14 k.ú. Ždírec nad Doubravou vlastník České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1		
Kraj:	Vysočina		
Obvod dráhy (staničení stavby):	Začátek stavby	km 26,531	
	Konec stavby	km 27,000	
Správní obvod obce s pověřeným obec.úřadem:	Chotěboř		
Správní obvod obce s rozšířenou působností:	Chotěboř		
Stavební úřad (obecný):	Ždírec nad Doubravou		
Stavební úřad (dražní):	Dopravní a energetický stavební úřad Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 00 Praha		
Stupeň dokumentace:	ZPDPS: zjednodušená projektové dokumentace pro provádění stavby		
Účel užívání stavby:	stavba dráhy		
Termín předpokl. realizace stavby:	06/2026-08/2026 (fyzické stavební práce)		
Předpoklad využití části pozemku dráhy pro zařízení staveniště, případně dočasné skládkování materiálu stavby bude na dražních pozemcích (předpoklad pozemky č.560/4 a 560/20 viz výše)			
Bude zde v rámci realizace řádně projednán nájem pozemku.			
Předmět dokumentace:	Jedná se o změnu dokončené stavby, přičemž jde o trvalou stavbu (obojí ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů [dále		

jen „stavební zákon“]). Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

Stručný popis akce.

Jedná se o TSO části traťové koleje před výhybkou č.1 a staniční koleje č. 1, 2 a 3 a výhybek č. 1, 2, v žst. Ždírec nad Doubravou. Bude provedena oprava železničního svršku a spodku včetně odvodnění a současně bude provedena úprava části zabezpečovacího zařízení, elektro (EOV a rozvody a osvětlení) a přeložka části sdělovacích kabelů. Část traťové koleje a staniční kolej č.1 a výhybky č.1,2 a 3 budou obnoveny novým materiálem. Staniční koleje č.2 a 3 budou obnoveny novými kolejnicemi a užitými vyzískanými betonovými pražci.

Údaje o žadateli

Investor / Objednatel: SPRÁVA ŽELEZNIC, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
IČ: 70994234, CZ 70994234
Zastoupená SŽDC, Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno

Nadřízený orgán: MINISTERSTVO DOPRAVY

Oblastní ředitelství: Brno

1.2 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant: DMC Havlíčkův Brod, s. r. o.
Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
IČ: 25284525 DIČ:CZ25284525

2 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Zadávací podmínky projektové dokumentace
- Konzultace projektanta se zástupcem investora
- Pochůzka trati
- Geodetické zaměření stávajícího prostoru – poskytnuto SŽ SŽG
- Místní šetření a porady projektanta
- Nákrešný přehled trati
- Katastrální mapa 1:1000
- Podklady správců inženýrských sítí
- Provedení kopaných sond

3 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Popis stávajícího stavu:

Železniční svršek v dotčeném kolejišti tvoří mj. kolejnice tvaru S49 z 80. let, pražce dřevěné, SB5, SB8 převážně z 60. až 80. let rozdělení „c“ (2. kolej „d“). V hlavní koleji je částečně zřízena

BK. Niveleta hlavní koleje stoupá hodnotou cca 3‰, poloměr oblouku v koleji č.1 za výhybkami je 500 m.

Kolej číslo 1 s kolejnicemi S49 na betonových pražcích typu SB8, SB6 v rámci ochranných polí dřevěných pražců, kolej číslo 2 s kolejnicemi S49 betonových pražcích typu SB8, SB6 v rámci ochranných polí dřevěných pražců a kolej číslo 3 s kolejnicemi S49 na betonových pražcích typu SB8, SB6 v rámci ochranných polí dřevěných pražců

Stávající výhybky v prostoru stavby:

Výhybky SŽ:

č.1 JS49 1:9-190 Ppd

č.2 JS49 1:9-190 Lld

č.3 Obl-oS49 1:7,5-190 (400/363) Lld

č.4 JS49 1:7,5-190 Ppd

Vlečková výhybka:

Č. D2a,b CS49-1:9-190-d

Poznámka: Výhybka č.4 a D2a,b zůstane zachována stávající a nebude stavebními pracemi dotčena, pouze přímo navazuje na stavbu.

4 NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

4.1 Geometrická poloha koleje

Návrh vychází z požadavku investora. Maximální posun a zdvih koleje je patrný z výkresové části. Směrové a sklonové poměry jsou patrné z výkresové části a zásadně se neliší od stávajícího stavu.

Počátek staničení je vztažen ke stávajícímu ZV 1 z projektu SŽG na PPK v km 26,651 104 hm 116,500 (převzato od SŽG z proj. PPK). Nadmořská výška všech bodů projektu je vztažena ke srovnávací rovině Balt po vyrovnání (dále jen Bpv). V celém úseku je projektována niveleta temene nepřevýšeného kolejnicového pasu (dále jen NTK).

Upozornění: V rámci dokumentace DSPS zhotovitel provede nad rámec DSPS (výkresů a textů této dokumentace) úpravu staničení všech prvků v žst. Ždírec nad Doubravou na nové staničení provedené v rámci této stavby. To představuje úpravu situace a úpravu situačních schémat a tabulek 4ks přejezdů. Předpokládaná pracnost projekčních prací je 200h.

Nejsou zde navrženy markantní zdvihy ani posuny. Směrové a sklonové poměry jsou patrné z výkresové části a zásadně se neliší od nynějšího stavu.

4.2 SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

4.2.1 - ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

a) Směrová a výšková úprava GPK

V souvislých úsecích vypsanych níže proběhne směrová a výšková úprava GPK

Kolej č.1:

- Úprava GPK v km 26,531 000 – km 26,950 000 v celkové dl. 419,000 m

Poznámka: v tomto úseku se nachází i úprava GPK nově vložených výhybek č.1 a č.2 v přímém směru

Kolej č.2:

- Úprava GPK v ZV1 km 26,616 409 – ZV4 km 26,842 877 v celkové dl. 226,468 m

Poznámka: v tomto úseku se nachází i úprava GPK nově vložených výhybek č.1 v odbočném směru

Kolej č.3:

- Úprava GPK ZV2 km 26,668 803 – km 27,000 000 v celkové dl. 331,197 m

Poznámka: v tomto úseku se nachází i úprava GPK nově vložených výhybek č.2 v odbočném směru a výhybky č.3 v přímém směru

Spojka výhč.3 a D2 a,b:

- Úprava GPK ZV3 km 26,708 001 – km 26,783 665 v celkové dl. 75,664m

Poznámka: v tomto úseku se nachází i úprava GPK nově vložených výhybek č.3 v odbočném směru.

b) Nově navržený železniční svršek a výhybky

Stávající vytržený železniční svršek a výhybky budou demontovány do jednotlivých součástí. Materiál bude roztríděn dle kategorizace. Zhotovitel zajistí likvidaci veškerého svrškového materiálu, který si na základě kategorizace investor neponechá. Předpokládá se zde likvidace 100% dřevěných pražců, výhybek a kolejnic (bude likvidováno investorem samostatně) a 10% betonových pražců SB8 a SB6. Jelikož nebyla provedena předkategorizace, jedná se o předpoklad a po provedení kategorizace bude provedena případná úprava rozpočtu a budou zde řešeny případně měni či více práce. Penefolové a pryžovové podložky budou zlikvidovány ze 100%.

Po roztrídění bude s odpady naloženo v souladu se zákonem – viz níže v textu – nakládání s odpady a nebezpečným materiálem.

Trhání výhybek a kolejových polí:

Trhání železničního svršku a výhybek je patrné z výkresové dokumentace a níže z textu.

Výhybky:

Stávající výhybky **1, 2, 3**, budou vytrženy.

Výhybky č.1 a 2 jsou a budou vybaveny EOV. Výhybka č.3 není vybavena EOV a nebude vybavena EOV.

Stávající trhané výhybky jsou následujícího tvaru:

č.1 JS49 1:9-190 Ppd

č.2 JS49 1:9-190 Lld

č.3 Obl-oS49 1:7,5-190 (400/363) Lld

Všechny jsou na dřevěných pražcích.

Trhané pole:**Kolej č.1:**

- Úsek 1: v km 26,535 557 – ZV1 stáv km 26,626 104 v celkové dl. 90,557 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)
- Úsek 2: v km 26,626 104 – ZV1 stáv km 26,651 104 v celkové dl. 25,000 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 3: KV2 stáv km 26,704 462 – km 26,729 462 v celkové dl. 25,000 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 4: km 26,729 462 – km 26,785 000 v celkové dl. 55,538 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Kolej č.2:

- Úsek 1: v KV1stáv -km 26,667 360 – km 26,692 360 v celkové dl. 25,000 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 2: km 26,692 360 – km 26,785 783 v celkové dl. 93,423 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Kolej č.3:

- Úsek 1: v KV2 stáv – ZV3 stáv v celkové dl. 4,011 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 2: v KV3 stáv km 26,733 885 – km 26,739 885 v celkové dl. 6,000 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 3: km 26,739 885 – km 26,815 534 v celkové dl. 75,649 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Spojka výhč.3 a D2 a,b:

- Úsek 1: v KV3 stáv km 26,733 885 – km 26,739 885 v celkové dl. 6,000 m
(Dřevěné pražce, S49)
- Úsek 2: v km 26,739 885 – KO km 26,764 307 v celkové dl. 24,422 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Veškerý vytržený železniční svršek bude zhotovitelem demontován do jednotlivých součástí a součástí, které nelikviduje zhotovitel, budou uloženy v rámci žst. Ždírec nad Doubravou na VTS TO Jihlava na určené místo. V případě potřeby přepravy do jiné žst či jiné místo budou tyto práce kalkulovány jako vícepráce. Trhací práce a demontáž zahrnuje veškeré práce a manipulace spojené s touto činností a provede je zhotovitel.

Nový svršek výhybek a kolejových polí:**Výhybky:**

Stávající výhybky **1, 2, 3**, budou vytrženy.

Výhybky č.1 a 2 jsou a budou vybaveny EOv. Výhybka č.3 není vybavena EOv a nebude vybavena EOv.

V rámci stavby budou dodány a osazeny nové výhybky č. 1 ,2, a 3. Nové výhybky jsou na betonových pražcích a následujících tvarů:

TABULKA NAVRŽENÝCH VÝHYBEK

Číslo	Druh	Svrš.	Úhel	Poloměr	Transfor	Typ	Žlab	Směr	Př.	Záv.	Pr.	Up.	Srdc.	Doplň. Pop	Pozn.
1	J	49	1:12	500		I	ano	P	p	ČZ	b	KS	ZMB3		
2	J	49	1:09	300			ano	L	l	ČZ	b	KS	ZMB3		
3	Obl- o	49	1:09	300	(751,380/ 500,000)		ano	P	l	ČZ	b	KS	ZMB3	úprava pro ruční stavění	

V rámci dodávky výhybek budou dodány i-čelistové závěry.

Přesná specifikace výhybek včetně spojky, přípojných polí, společných pražců za výhybkami či pražců před výhybkami je součástí přílohy č.1 této TZ – předobjednávka výhybek.

Cena v rozpočtu stavby je dle cenové kalkulace DT Prostějov nově dle zadání ST Jihlava. Předběžná kalkulace - nabídka 1PT-26-0001a byla provedena v roce 2026 A BYLA PROVEDENA PŘEDOBJEDNÁVKA ze strany OŘ BRNO ST Jihlava. Cena za materiál – dodávku výhybek včetně pražců dalšího vyjmenovaného vybavení je pevná a neměnná. Provedení finální objednávky a zaplacení materiálu zajistí zhotovitel stavby.

Výhybky budou zhotovitelem dopraveny z předpokládaného místa -DT Prostějov (v případě, že budou výhybky umístěny a přepravovány z Nové Mesto nad Váhom, bude toto řešeno jako vícepráce) -na místo určení (hradí přepravy) a následně budou výhybky položeny do polohy dle PD a bude provedena jejich kompletní montáž a výhybky budou kompletně uvedeny do provozuschopného stavu. Nákup, manipulace, přepravy a montáž zajistí a hradí zhotovitel stavby, který provede i objednávku u DT Prostějov dle přiložené nabídky a předobjednávky.

Zhotovitel stavby zajistí dodávku a montáž.

Výhybky na betonových nebo dřevěných pražcích obsahují pražce od styku po styk, ocelovou část a montáž ocelové části na pražce. Betonové pražce jsou vybaveny hmoždinkami a pražcovými šrouby „Plastirail“.

Výhybky jsou vybaveny:

- pružným upevněním opornic z vnitřní strany (systém DT)
- pružným upevněním pojížděných kolejnic u přídržnic
- pružným upevněním systému Vossloh
- čelistovými závěry AŽD
- kluznými stoličkami s pryžovými podložkami pod patu opornice
- integrovanými válečkovými stoličkami SVV-P, včetně seřízení před TBZ
- opracované plochy jsou natřeny základním nátěrem
- kolejnice v jakosti R260.

Výhybky 60E2 a 49E1 druhé generace jsou v základním provedení vybaveny srdcovkami:

- PHS – platí pro výhybky 60E2 1:9-300 až 1:33,5-4000/8000/14000
- monoblok z Mn oceli zpevněný výbuchem (ZPTZ) - platí pro výhybky 60E2 1:7,5-190 až 1:18,5-1200
- kovaný a kalený klín s nadvýšenými a kalenými křídlovými kolejnicemi – platí pro výhybky 49E1 1:7,5-190 až 1:18,5-1200

všechny srdcovky mají nadvýšení křídlových kolejnic s trajektorií přechodu kola z křídlové kolejnice na hrot srdcovky schválenou SŽ, s.o.

Výhybky v základním standardním provedení neobsahují:

- krátké a dlouhé betonové (dřevěné) pražce před nebo za výhybkou (jsou součástí dodatku)
- povrchově kalené kolejnice (perlitizace popř. jakost 350HT)
- lepené izolované styky (LIS)

- žlabové pražce
- podpražcové podložky (USP)
- prodloužené kluzné stoličky
- reprofilaci hlav kolejnic K1:40
- přípravu pro propojky cembre
- válečkové stoličky dotlačovací a mezipražcové

Výše uvedené položky jsou však součástí nabídnuté ceny výhybek tam, kde je požadováno v technické specifikaci projektu (viz bod 1 této nabídky)

JKS na dřevěných pražcích se v celku nedodává. JKS je rozložena na „dodatky“ za jednotlivé výhybky, kde výrobce dodá pouze soupravy upevňovadel do přímého směru a dlouhé pražce za výhybkou. Veškeré krátké pražce a krátké pražce s upevněním do odbočného směru dodává zhotovitel.

Výhybky jsou dodávány dle „Technických podmínek dodacích TPD 60/02“, 6. vydání, v paritě FCA DT – Výhybkárna a strojírna, a.s..

V základní ceně výhybek je obsaženo i základní broušení ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC S3/1 „Práce na železničním svršku“ případně příslušných TPD a TP v aktuálním znění.

Součástí dodávky jsou i další části výhybek – zlp, ČR, propojky CEMBRE, společné a upravené pražce za a před výhybkou dle přiložené nabídky **1PT-26-0001a. Součástí dokumentace je rozkres výhybek a přípojů od DT Prostějov dle předobjednávky.**

Staniční koleje:

Stávající železniční svršek bude vytržen ve v částečně mezistaničním úseku před ZV1 staničních kolejích č.1, 2 3,4 a ve spojnici výhybky č.3 a D2 a,b a nahrazeny novým či užitým železničním svrškem.

Nové betonové pražce B91 T/2 či B70 budou dodány v následujících úsecích.

Kolej č.1:

- Úsek 1: v km 26,535 557 – km 26,614 009 v celkové dl. 78,452 m – počet 130Ks (před ZV1 – 4ks betonových výhybkových pražců součást dodávky výhybky č.1 dle výkresu V4-4357 Ždírec n Doubr.)
- Úsek 2: v km 26,711 224 – km 26,785 000 v celkové dl. 73,776 m počet 122Ks (za KV2 – 15ks betonových výhybkových pražců součást dodávky výhybky č.2 dle výkresu V3-51399 Ždírec n Doubr. za v.č.2)

Poznámka: Mezi KV1 a ZV2 budou dodány betonové výhybkové pražce v počtu 16ks jako součást dodávky výhybky dle výkresu V3-51398 Ždírec n Doubr. za v.č.1

Celkem bude dodáno 252ks nových betonových pražců B91 T/2 či B70. Tyto pražce dodá a přepraví zhotovitel stavby na základě předobjednávky ST. Cena materiálu pražců je neměnná a je uvedena v rozpočtové části. Přepravy pražců jsou v nákladové části uvažovány na vzdálenost 210km. Pokud bude nutno přepravy zajistit z jiné vzdálenosti, bude řešeno jako vícepráce/ méněpráce.

Předpokládá se, že u všech nových betonových pražců včetně těch dodávaných v rámci výhybek, budou dodány jako kompletně vystrojené včetně pryžových podložek pod patu kolejnice. V případě, že tomu tak nebude, bude nutno řešit jako vícepráce.

Vyzískané užité SB8/S49 z koleje č.1 budou v následujících úsecích:

Kolej č.2:

- Úsek 1: km 26,671 509 – km 26,785 783 v celkové dl. 114,274 m - počet 189Ks
(za KV2 – 20ks betonových výhybkových pražců součást dodávky výhybky č.2 dle výkresu V3-51398 Ždírec n Doubr. za v.č.1)

Kolej č.3:

- Úsek 1: km 26,748 419– km 26,815 534 v celkové dl. 67,115 m - počet 111Ks
(za KV3 – 12ks betonových výhybkových pražců součást dodávky výhybky č.3 dle výkresu V3-19094 Ždírec n Doubr. za v.č.3)

Spojka výhč.3 a D2 a,b:

- Úsek 1: km 26,748 419– km 26,764 307 v celkové dl. 15,888 m - počet 27Ks
(za KV3 – 12ks betonových výhybkových pražců součást dodávky výhybky č.3 dle výkresu V3-19094 Ždírec n Doubr. za v.č.3)

Poznámka: Mezi KV2 a ZV3 budou dodány betonové výhybkové pražce v počtu 10ks jako součást dodávky výhybky dle výkresu V3-51399 Ždírec n Doubr. za v.č.2

Užité pražce budou vyzískány v následujících úsecích:

Kolej č.1:

- Úsek 1: v km 26,535 557 – ZV1 stáv km 26,626 104 v celkové dl. 90,557 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)
- Úsek 4: km 26,729 462 – km 26,785 000 v celkové dl. 55,538 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Kolej č.2:

- Úsek 2: km 26,692 360 – km 26,785 783 v celkové dl. 93,423 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Kolej č.3:

- Úsek 3: km 26,739 885 – km 26,815 534 v celkové dl. 75,649 m

- (Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Spojka výhč.3 a D2 a,b:

- Úsek 2: v km 26,739 885 – KO km 26,764 307 v celkové dl. 24,422 m
(Betonové pražce SB8(SB6) , S49)

Celkem je zde nutno vyzískat a zabudovat 327ks užitých betonových pražců SB8 (SB6).

Celkem: Vyzískáno 336,589m tj. při rozdělení „c“ 498ks betonových pražců SB8, SB6) - předpoklad 10% určených k likvidaci tj.50ks k likvidaci tj. předpokládá se, že zbyde 121ks pražců k dalšímu využití a budou protokolárně předány investorovi.

U užitých SB8 (SB6) se předpokládá výzisk přímo ze stavby – v případě, že kategorizací bude zjištěno nadměrné poškození pražců a budou tyto pražce vyzískány v nedostatečném počtu, ST Jihlava dodá chybějící počet těchto užitých pražců a bude řešeno jako vícepráce.

Rozdělení všech betonových pražců bude „d“.

Z výše uvedených úseků jsou odpočítány pražce, které jsou součástí dodávky výhybek.

Rozšíření rozchodu:

Nepředpokládá se zde rozšíření rozchodu.

Veškeré potřebné pražce – viz výše. zhotovitel zabuduje do stavby.

Kolejnice:

Zhotovitelem stavby budou dodány a osazeny nové kolejnice 49E1 v pasech dl. 75 m a 25m a v ceně budou započítány i přepravy a manipulace.

Kolej č.1:

- Úsek 1: v km 26,535 557 – ZV1 km 26,616 409 v celkové dl. 80,852 m
Bude zde dodáno **2ks 75m** dlouhých pasů kolejnic 49E1 a **2ks vložek nových kolejnic dl.6m** (do doby realizace prosté rekonstrukce – pak bude vložka nahrazena dlouhým pasem přes přilehlý přejezd))
- Úsek 2: v KV1 km 26,659 203 – ZV2 km 26,668 803 v celkové dl. 9,600 m
Bude zde dodáno **2ks vložek nových kolejnic dl.9,600m**
- Úsek 3: v KV km 26,702 034– km 26,785 000 v celkové dl. 82,966 m
Bude zde dodáno **2ks 75m** dlouhých pasů kolejnic 49E1 a **2ks vložek nových kolejnic dl.8m** (do doby realizace prosté rekonstrukce – pak bude vložka nahrazena dlouhým pasem dále do železniční stanice)

Kolej č.2:

- Úsek 1: km 26,659 179 – km 26,785 783 v celkové dl. 126,604 m
Bude zde dodáno **4ks 75m** dlouhých pasů kolejnic 49E1.

Kolej č.3:

- Úsek 1: v KV2 km 26,702 001 – ZV3 km 26,708 001 v celkové dl. 6,000 m
Bude zde dodáno **2ks vložek nových kolejnic dl.6m**
- Úsek 2: kv3 km 26,741 219– km 26,815 534 v celkové dl. 74,315 m
Bude zde dodáno **2ks 75m** dlouhých pasů kolejnic 49E1

Spojka výhč.3 a D2 a,b:

- Úsek 1: KV3 km 26,741 118 – km 26,764 307 v celkové dl. 23,189 m
Bude zde dodáno **2ks 25m** dlouhých pasů kolejnic 49E1

Celkem bude dodáno 10ks 75m dlouhých pasů kolejnic 49E1 a 3ks 25m dlouhých pasů kolejnic 49E1 tj. celkem 825m nových kolejnic 49E1 Z 2ks pasů dlouhých 75m bude použito na výše uvedené vložky celkem 2 x 9,600m a 4x 6,000m a z 1ks kolejnice dlouhé 25m bude použito na 2ks vložky dl.8m. Zbývající část kolejnice bude použito na budoucí opravy v rámci běžné údržby.

Zhotovitel stavby zajistí dodávku a montáž, přepravu a manipulaci kolejnic a zajistí manipulace s kolejnicemi a jejich zabudování do stavby a jejich případné dělení – zejména mezi výhybkami a v ochranných polích za výhybkami.

Počty dodaných kolejnic a v jakých délkách zhotovitel před objednáním odsouhlasí s ST Brno.

IZOLOVANÉ STYKY:

Stávající LISY a A-LISY budou v dotčeném úseku výměny železničního svršku a v rámci dodávky nových výhybek odpojeny, vyřezány a budou nahrazeny počítači náprav dle projektu zabezpečovacího zařízení.

Budou zde osazeny počítače náprav – viz. Související PS.

Ostatní svrškový materiál:

Všude na užitých betonových pražcích (vyzískaných) budou zhotovitelem dodány a osazeny nové pryžové podložky pod patu kolejnice a **nové svérkové komplety s pružným upevněním**. Upevnění bude zde podkladnicové pružné upevnění se svěrkami **Sk124**.

Toto bude provedeno na 327ks užitých betonových pražců SB8 (SB6).

V následujících úsecích na stávajících kolejích bude vyměněno stávající upevnění se svěrkami ŽS4 na upevnění pružné se svěrkami Skl24 – bude vyměněn celý komplet. Ve stejném úseku budou vyměněny i pryžové podložky pod patu kolejnice.

Kolej č.1:

- Úsek 1: v km 26,785 000 – KP km 26,867 537 v celkové dl. 82,537 m
Rozdělení pražců „d“

Kolej č.2:

- Úsek 1: km 26,785 783 – KO km 26,840 842 v celkové dl. 55,059 m
Rozdělení pražců „d“

Kolej č.3:

- Úsek 1: v km 26,815 534– KP km 26,869 399 v celkové dl. 53,865 m
Rozdělení pražců „d“

Přechody:

V prostoru stavby se nenachází žádné staniční přechody pro zaměstnance ani cestující.

c) Kolejové lože

Stávající kolejové lože pod trhaným a nově budovaným železničním svrškem je velice silně znečištěno zejména dlouhými blátivými místy a bude kompletně odtěženo na v zadání požadovanou hloubku pod ložnou plochu pražce tj. min. 0,350m pod železobetonový (bude provedeno dle výkresové dokumentace). Vzhledem k rozsahu znečištění, zde nebude prováděna recyklace.

Stávající nedotěžené kolejové lože bude zahutněno bez vibrací a na toto lože bude zřízeno kolejové lože z nového materiálu. Kolejové lože bude z nového materiálu kamenivem drceným fr. 31,5 – 63 mm určených pro použití jako kolejové lože (schválené kamenivo pro SŽ). Kolejové lože zde bude zapuštěné s umístěním drážních stezek (viz výkresová dokumentace – př. řez.) Na dodávku veškerého kolejového lože je nutný certifikát (schválení) od SŽ.

V místech pouze úprav GPK bude doplněno kolejové lože materiálem novým a bude upraveno do předepsaného tvaru – dle SŽDC S3. V úsecích, kde bude probíhat pouze úprava GPK se předpokládá doplnění 0,3 m³ nového drceného kameniva fr. 31,5 – 63 mm určených pro použití jako kolejové lože (schválené kamenivo pro SŽ). Na dodávku veškerého kolejového lože je nutný certifikát (schválení) od SŽ.

V celé části úprav železničního svršku bude zřízeno zapuštěné kolejové lože.

Kolejové lože bude upraveno do předepsaného profilu dle SŽ S3 a SŽ S3/2. Provedení KL musí odpovídat předpisu SŽ S3 díl X, předpisu SŽ S3/2 a podmínkám OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“.

Před odtěžením stávajícího šterkového lože bude provedeno jeho vzorkování a laboratorní vyhodnocení. Stávající odtěžené kolejové lože (včetně drážních stezek) bude následně odvezeno na zařízení pro nakládání s odpady k recyklaci, skládkování, případně na biodegradaci (nebude však recyklováno v rámci této stavby, bude naceněno jako odpad). Toto zajistí zhotovitel stavby.

Vzhledem k provedeným kopaným sondám (bez odběru vzorku), stávající ŠL je velmi znečištěné a s malým obsahem kameniva, dá se předpokládat v prostoru výhybek kontaminace ropnými látkami případně těžkými kovy či jinými prvky.

Materiál odstraněného kolejového lože a stezek bude uložen na zařízení pro nakládání s odpady. Vzhledem k silnému znečištění se zde nepředpokládá recyklace kameniva v rámci této stavby a předpokládá se zde odvoz 100 % výzisku na zařízení pro nakládání s odpady. Likvidaci zajistí zhotovitel. Předpokládá se zde 30 % materiálu zatříděného jako nebezpečný a bude odvezen ke skládkování či Biodegradaci na příslušnou skládku předpoklad Brno . Zbylá část odpadu 70 % se předpokládá jako odpad ostatní a bude odvezen na příslušnou skládku – předpoklad recyklační dvůr Havlíčkův Brod. Přesné procento likvidace bude určeno v rámci konečné analýzy vzorkování ŠL a správného zatřídění do kategorií odpadu v rámci realizace stavby a bude řešena úprava poměru jako více/méněpráce. V případě, že by tento materiál v době stavby nebyl nějakou skládkou přijat – bude řešeno operativně v době výstavby a případné vícenáklady (např. přepravy delší vzdálenost) budou řešeny jako vícepráce.

Drážní stezky:

V dotčeném úseku úpravou GPK a opravou železničního svršku budou v rámci prací žst. v žst. Ždírec nad Doubravou zřízeny nové drážní stezky (v rámci odtěžení kolejového lože budou stávající stezky odtěženy a odvezeny k likvidaci dle příslušných zákonů). Materiál drážní stezky zapuštěného KL bude z kameniva vibrovaného kameniva pro kolejové lože frakce 31,5/63. Nebudou zde zřízeny stezky z jiného drobného drceného kameniva.

d) Zřízení stykované a bezstykové koleje

Výhybky:

Nově vložené výhybky č. 1,2,3 budou svařeny a zapojeny do BK. Pouze za odbočným směrem výhybky č.3 bude na konci nových kolejových polích proveden ochranný styk. Zbylé části vlečkové koleje nejsou zapojeny do BK. Ostatní nový svršek bude svařen a zapojen do BK. V koleji následujících úsecích bude provedeno povolení upevňovadel na stávajícím svršku a následně zavařeno do BK- V koleji č.2 bude před ZV4 provedeno ochranné pole – 2ks kolejnicového styku.

Povolení upevňovadel:

Kolej č.1:

- Úsek 1: v km 26,785 000 – KP km 26,867 537 v celkové dl. 82,537 m
Rozdělení pražců „d“

Kolej č.2:

- Úsek 1: km 26,785 783 – KO km 26,840 842 v celkové dl. 55,059 m
Rozdělení pražců „d“

Kolej č.3:

- Úsek 1: v km 26,815 534– KP km 26,869 399 v celkové dl. 53,865 m
Rozdělení pražců „d“

Ostatní staniční koleje budou bez zásahu.

Svary budou provedeny schválenou metodou, a to stykovým odtavovacím svařováním nebo bude projednán se SŽ písemný souhlas na svaření aluminotermicky. Svaření kolejí do BK bude odpovídat předpisu S3/2.

Při zřizování BK musí být použity schválené technologické postupy a předpisy SŽ S3 , SŽ S3/1, S3/2 a SŽ S3/5

Pražcové kotvy:

Nepředpokládá se zde použití pražcových kotev.

e) Výstroj trati

V rámci stavby budou demontovány a zlikvidovány v souladu se zákonem o odpadech stávající námezčníky výhybek č.1,2,3) a budou zde dodány a osazeny nové námezčníky u výhybek č. 1,2,3 s umístěním dle projektové dokumentace. U výhybky č. D2a,b bude provedena demontáž námezníku a jeho opětovná montáž a též bude provedena demontáž a opětovná montáž v nové poloze námezníku – konec vlakové cesty u výhybky č.3.

V rámci stavby nebude provedeno zajištění PPK pomocí zajišťovacích značek.

Ostatní výstroj trati není součástí této akce.

Bude dodán a osazen nový hektometrovník km 26,600, 26,700, 26,800. Bude provedena likvidace stávajících.

f) Úprava na nástupišt'**Popis stávajícího stavu:**

Nebude zde provedena žádná úprava nástupišt'.

g) Elektro práce (práce SEE)

V rámci této stavby se předpokládají práce na zařízení SEE. Tyto činnosti budou prováděny dle samostatného objektu v rámci této akce a jednotlivé práce musí být koordinovány. Nutno ochránit kabelové trasy, v případě kolize bude na místě samém rozhodnuto o dalším postupu a bude případně řešeno jako vícepráce.

Práce na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (práce SSZT)

V rámci této stavby se předpokládají práce na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení a budou zde provedena úprava. Tyto činnosti budou prováděny dle samostatného objektu v rámci této akce a jednotlivé práce musí být koordinovány. Nutno ochránit kabelové trasy, v případě kolize bude na místě samém rozhodnuto o dalším postupu a bude případně řešeno jako vícepráce.

4.2.2 - ŽELEZNIČNÍ SPODEK

a) Sanace železničního spodku

V rámci železničního spodku bude provedeno zvýšení únosnosti železniční pláně a její zvýšení odolnosti proti účinkům mrazu.

V souvislých úsecích vypsanych níže proběhne sanace PP

Kolej č.1:

- Úsek v km 26,535 557 – km 26,785 000 v celkové dl. 0,249 443 km

Kolej č.2:

- Úsek v km ZV1 km 26,616 409 – km 26,785 783 v celkové dl. 0,169 374 km

Kolej č.3:

- Úsek v km ZV2 km 26,668 803 – km 26,815 534 v celkové dl. 0,146 731 km

Spojka výh.č.3 a D2 a,b:

- Úsek v km ZV3 km 26,708 001 – KO km 26,764 307 v celkové dl. 0,056 306km

Ostatní staniční koleje bez zásahu do pražcového podloží.

Rozsah je patrný z výkresové dokumentace.

Kapacitní údaje:

- Celková plocha opravy PP 2649 m²

Ve výše uvedených úsecích bude provedeno následující pražcové podloží

Návrh pražcového podloží pro zmiňovaný úsek je následující:

typ konstrukce PP podle předpisu SŽ S4 – **PP typ 3**

Navržená skladba PP typ 3 (příloha č. 3) :

- 0,35 m mocnost kolejového lože (pro betonové pražce) – sklon 5% k odvodnění
- 0,20 m mocnost konstrukční vrstvy šterkodrti ŠDkv ŠD63/TL200 frakce 0 – 63 mm (dle SŽ S4)
- 0,30 m mocnost podkladní vrstvy z drceného kameniva DK90/TL300 frakce 0 – 90 mm (dle SŽ S4)
- Separačně-výztužná geotextílie (např. Geolon PP80 nebo obdobná se schváleným použitím u SŽ) v hloubce min 0,85 m od LPP (spodní ložné plochy pražce) – viz specifikace níže
- zemní pláň v hloubce min. 0,85 m od LPP spodní ložné plochy pražce)

Materiálové charakteristiky separační/výztužné geotextílie na zemní pláni musí především splňovat předpis SŽ S4, příloha 11.

Návrh pražcového podloží vychází z odborného odhadu, po odkrytí zemní pláně budou zhotovitelem (geotechnikem zhotovitele) provedeny zkoušky únosnosti zemní pláně a bude toto PP posouzeno zdali vyhovuje. Mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu a může se jednat o více/méně práce.

Navržená KPP vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu, ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽ S4.

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru opravy PP odtěženy do hloubky min. 0,85m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní pláň ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Zemní pláň bude přehutněna bez pomoci vibrací (po odhalení bude prokonzultováno s geotechnikem zhotovitele). V tomto prostoru zřídíme výše zmíněné sanační vrstvy včetně položení separačně-výztužné geotextílie. Pláň železničního spodku (na vrstvě ŠD) bude ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy), vrstvy PP musí být řádně zhutněny po vrstvách a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽ S4. Na tyto vrstvy se již provede šterkové lože (viz. Železniční svršek).

Nově prováděná oprava PP se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Napojení budou provedena pokud možno pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽ S4 a dle vzorových listů železničního spodku Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽ S4 a souvisejícími TKP.

Při provádění prací musí být zemní pláň a jednotlivé vrstvy PP řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláně železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽ S4 a souvisejícím TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Upozornění:

Po odtěžení stávajících konstrukčních vrstev je nutno koordinovat se souvisejícími provozními soubory a stavebními objekty.

Podél železobetonové stávající zdi vlevo trati v km 26,542 – 26,716. Budou prováděny výkopové práce zejména na odvodnění pouze po max.5m a stávající ŽB zeď bude podepřena či zakotvena a ochráněna proti sesunutí do výkopu. Po provedení odvodnění po 5m bude odvodnění řádně zasypáno předepsaným materiálem.

b) Odvodnění železničního spodku

Ve stanici podél opravovaných výhybek v rozsahu sanace železničního spodku bude řešeno odvodnění zejména PP. Toto je řešeno pomocí trativodů.

Trativody jsou navrženy z plastových trativodních trubek - bude použito tvrzeného materiálu PE-HD – DN 150mm a DN 200mm, s hladkou vnitřní stěnou, plně perforované. Materiál musí být v souladu s OTP. Trativody jsou navrženy ve sklonu min.5‰, případně 3‰ uložené do betonového lože – vše v souladu se vzorovými listy železničního spodku.

Trativod úsek č.1 : **DN 200** v úseku km 26,532 126 (od napojení na stávající železobetonovou šachtu pomocí nové navrtávky DN200 - viz situace) - km 26,661 165 (Š4) dl. 0,129 039km.

Na úseku trativodu a jeho součástí jsou šachty Š1, Š2, Š3, Š4, .. Šachta Š1 až Š4 jsou DN 400.

Bude zde provedená nová navrtávka do stávající železobetonové šachty DN 200 v délce 0,300m (železobetonová stěna monolitické šachty).

Trativod úsek č.2 : DN 150 v úseku km 26,661 165 (Š4) - km 26,727 551 (Š7) dl. 0,066 386km

Na úseku trativodu a jeho součástí jsou šachty Š5, Š6, Š7. Šachty jsou DN 400.

Pod osvětlovacím stožárem č.8 bude potrubí v délce 2m obetonováno betonem C20/25 v plném profilu (body, dno, nadbetonávka) v tl. 0,2m na každou stranu potrubí.

Trativod úsek č.3 : DN 150 v úseku km 26,729 022 (od napojení na stávající železobetonovou šachtu pomocí nové navrtávky DN150 - viz situace) - km 26,815 534 (Š20) dl. 0,086 512km.

Na úseku trativodu a jeho součástí jsou šachty Š14, Š15, Š16, Š17, Š18, Š19, Š20. Šachta Š14 až Š20 jsou DN 400.

Bude zde provedená nová navrtávka do stávající železobetonové šachty DN 150 v délce 0,100m (železobetonová stěna prefabrikované šachty).

Svodné potrubí:

Součástí trativodu je podchod pod kolejí mezi šachtami Š15 a Š16 (tato vzdálenost není započítána ve výše uvedené délce, ale je řešena samostatně) pomocí plných korugovaných trub (min. SN8) o DN 150. Potrubí bude podsypáno pískovým ložem a následně ze všech stran (i pode dnem) obetonováno (C20/25). Sklon bude 0,5% k šachtě Š15 – potrubí bude délky 8,1m.

Trativod úsek č.4 : DN 150 v úseku - km 26,661 165 (Š4) - km 26,785 783 (Š13) dl. 0,124618km

Na úseku trativodu a jeho součástí jsou šachty Š8, 10, Š11, Š12 a Š13. Šachta Š5 až Š13 jsou DN 400.

Součástí trativodu je podchod pod kolejí mezi šachtami Š4 a Š8 (tato vzdálenost není započítána ve výše uvedené délce, ale je řešena samostatně pomocí plných korugovaných trub (min. SN8) o DN 150. Potrubí bude podsypáno pískovým ložem a následně ze všech stran (i pode dnem) obetonováno (C20/25). Sklon bude 0,5% k šachtě Š4 – potrubí bude délky 7,20m (délku nutno ověřit přímo na místě samém).

Součástí trativodu je podchod pod kolejí mezi šachtami Š9 a Š10 (tato vzdálenost není započítána ve výše uvedené délce, ale je řešena samostatně pomocí plných korugovaných trub (min. SN8) o DN 150. Potrubí bude podsypáno pískovým ložem a následně ze všech stran (i pode dnem) obetonováno (C20/25). Sklon bude 0,5% k šachtě Š9 – potrubí bude délky 5,00m (délku nutno ověřit přímo na místě samém).

Sklonové poměry trativodů jsou patrné z výkresové části.

Podél železobetonové stávající zdi vlevo trati v km 26,542 – 26,716. Budou prováděny výkopové práce zejména na odvodnění pouze po max.5m a stávající ŽB zeď bude podepřena či zakotvena a ochráněna proti sesunutí do výkopu. Po provedení odvodnění po 5m bude odvodnění řádně zasypáno předepsaným materiálem.

Trativody – bližší specifikace

Trativody jsou ukládány na vyrovnávací podsyp ze štěrkopísku tl.50mm v trativodní rýze min. šířky 0,6m. Navržený trativod víceméně sleduje trasu koleje, ale je mezi šachtami

přímý. Stožáry osvětlení v kolizi s trativodem budou nové provedené v rámci samostatného SO.

Zásyp trativodní rýhy bude proveden štěrkodrtí frakce 16/32mm s plynulou křivkou zrnitosti, s úpravou zasahující do podkladní vrstvy štěrkodrti frakce 0/32mm (až do úrovně drážní stezky). Nejmenší velikost zrna nesmí být menší než šířka nebo průměr perforace. Vlastní zásyp rýhy nebude hutněn. Trativodní rýha bude vyložena separační geotextilií (300 g/m² a pevnost v tahu 7 kN/m), která bude vytažena po horní úroveň trativodní rýhy a přeložena na zemní pláň – viz vzorové příčné řezy. **Trativodní rýha nesmí být shora uzavřena překrytím geotextilií.**

Materiálové charakteristiky geotextilie musí splňovat musí především splňovat předpis SŽ S4, příloha 11.

Předpokládané materiálové charakteristiky geotextilie do trativodu a vsakovacího žebra

Plošná hmotnost:	min. 250 g/m ²
Pevnost v tahu:	min. 7 kN/m
Odolnost proti statickému protržení:	min. 1,15 kN
Odolnost proti dynamickému protržení:	max. 34 mm
Charakteristická velikost otvorů O ₉₀	min 0,06 mm
Propustnost vody:	min. 1 x 10 ⁻³ m/s

Trativodní šachty – bližší specifikace.

Trativodní šachty jsou plastové šachta z vysoce odolného tvrzeného materiálu PE – HD DN 400, které budou použity zejména vně i uvnitř kolejí. Trativodní šachty jsou zakresleny ve výkresových přílohách.

Vzdálenost nejbližších hran konstrukcí šachet od osy přilehlé koleje je stanovena vzorovými listy SŽ a činí 2,20m ve stanici a min. 2,35m na širé trati, a to do hloubky min. 0,60m pod niveletou koleje. Z toho vyplývá osazení šachet v osové vzdálenosti min. 2,40m vně kolejí. Trativodní šachty budou zakrytovány pochůznými poklopy. Poklopy trativodních šachet budou uloženy v úrovni drážní stezky či plochy. Poklopy plastových trativodních šachet budou zajištěny proti zcizení (zámkem, resp. jiným opatřením a uzamčen). Poklop musí být přitom lehce odnímatelný a nasazovatelný především při nasazení poklopu na vnější obvod šachty.

Konstrukce šachet musí zajišťovat nepropustnost celého vnitřního prostoru šachty, zvláště spodního dílu šachty a spár v místě zaústění potrubí do šachty.

Základní technické podmínky na trativodní šachty stanoví OTP – výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

Trativod bude vždy zapojen do otvoru ve stěně šachty níže po toku.

Celkově bude zřízeno 20ks trativodních šachet - DN 400.

Uživatel (správce) zajistí pravidelnou údržbu trativodů (dle tabulky č.3, ČSN 75 9010):

- kontrola vstupních nebo revizních šachet, kontrola odvětrání, kontrola bezpečnostního přepadového potrubí 2 x za rok a po každém velkém dešti
- čištění usazovacích prostorů šachet po každém velkém dešti, nejméně však 2 x za rok

- Min. 1 x ročně odstraňovat náletové dřeviny z prostoru zařízení HDV (tj. z prostoru podzemních rýh se štěrkem a šachet včetně oboustranně přilehlého pruhu šířky min.2,50m)

Atypická úprava stávající železobetonové šachty odvodnění:

V rámci stavby a úpravy kolejového řešení bude provedena atypická úprava stávající železobetonové šachty odvodnění. Tato šachta v km 26,759 277 je tvořena železobetonovými kruhovými prefabrikáty DN 1000 a vrcholovým kónusem s prstenci a kovovým poklopem DN600. tato šachta se již nyní nachází v mezipražcovém prostoru u hlav pražců ve spojce mezi výhybkou č.3 a D2 a,b. Z důvodu provedení nahrazení stávajících výhybek na nové poměrové jiných tvarů – viz výše, je posun v této koleji v prostoru šachty 441mm vpravo a je nutné tuto šachtu upravit. Nelze ji přeložit, jelikož je tato šachta lomová a stávající odvodnění, dešťová kanalizace se nachází v hloubce více jak 2,5m a není známo kam teče. Bylo by to finančně velice náročné proto bylo investorem rozhodnuto, že dojde k její úpravě. Ta bude spočívat v demontáži kónického kužele na vrchu šachty, demontáži kroužků a kovového poklopu. Kónus bude nahrazen přechodovou deskou, která bude umístěna cca 670mm pod povrchem terénu tj. pod spodní plochou pražce na poslední skruži šachty. Přechodová deska bude mít otvor DN 600mm a bude natočena tak, aby nástavec pro vlez vycházel mezi pražce. U pražců bude upraveno rozdělení tak, aby se komín (nástavec) šachty vešel do mezipražcového prostoru. Do této přechodové desky bude vložen nerezový komín šachty max DN 600 (může být DN 500, 400), který bude zhotovitelem proveden na míru. Tento komín bude řádně ukotven do přechodové desky (předpoklad – kolem dokola celého kruhového komínu bude provedena nerezová příruba, která zabráni padání materiálu do šachty a zároveň se komín o tuto přírubu opře a bude následně chemickými kotvami (cca 10ks dl.150mm d=10mm) připevněn do přechodové desky. Poklop komínu bude tvořen novým poklopem dle DN komínu s únosností min A15 – pravděpodobně nerezový tvořený na míru.

Chráničky:

V rámci stavby budou pro související stavební objekty a provozní soubory zejména pro práce na elektro položeny chráničky – tyto chráničky budou provedeny pro příčné přechody pod kolejí a budou položeny jako PVC DN 110mm. V rámci osvětlení bude položeno 1x26m + 1x33m chráničky, v rámci EOv bude položeno 1x16m chráničky. Rezerva je navržena 100m chrániček pro případné nalezené trasy a sdělovací zařízení. Toto bude fakturováno dle skutečnosti.

Celkově zde bude dodáno a položeno 175m chrániček DN 110mm.

Ochrana inženýrských sítí v rámci železničního spodku:

V rámci železničního spodku budou po dobu realizace stavby v prostoru pohybu těžké techniky od přejezdu po konec stavby vpravo trati položena ochrana stávajících sítí v podobě silničních panelů železobetonových panelů o celkové délce cca 240m (80ks – 3m x 1m) . Tyto panely budou zhotovitelem pronajaty či zakoupeny nové a po provedení prací budou odstraněny. V rámci zařízení staveniště se zde předpokládá zřízení plochy ze štěrkodrti tl0,15m

frakce 0-63mm v ploše 600m². Stávající příjezdová komunikace ke stavědlu bude využita pro příjezd na staveniště a po provedení prací bude upravena do původního stavu z SŽ požitá pro zařízení staveniště. Toto zde bude rozhrnuto a zaválcováno.

c) Přeložka a ochrana kabelových tras

V rámci tohoto So se nepředpokládají přeložky mimodrážních ani drážních inženýrských sítí. Přeložky drážních sítí jsou součástí souvisejících PS a SO. V dokumentaci je zakreslena orientačně poloha inženýrských sítí, které byly získány z map jejich správců. Sítě byly i v rámci ZPD orientačně zakresleny do dokumentace. Jejich hloubka a poloha však není přesně známa. V rámci železničního spodku dochází ke kolizi s kabelovými trasami zejména křížící koleje a vedoucí v souběhu.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě. Před započítím zemních prací budou veškeré inženýrské sítě řádně vytýčeny a jejich poloha bude ověřena kopanými sondami.

4.3 Práce a materiál stavby - k SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

Veškerý nový materiál stavební práce dodává a zhotovitel stavby. Užitý materiál bude částečně vyzískán ze stavby samé, zbylý užitý materiál dodá ST Jihlava – viz popis výše.

Objednatel provede kategorizaci svrškového materiálu, dle kterého se provede vyzískání materiálu k dalšímu využití nebo jeho likvidace – bude provedeno před zahájením prací. V rozpočtu a dokumentaci se počítá pouze s výziskem betonových pražců a některých kolejnic. Zbylá část materiálu se uvažuje s odvozem na zařízení s nakládání s odpady. k recyklaci likvidaci zhotovitelem či objednatelem dle popisu níže – odpadové hospodářství.

Vzhledem ke stísněným prostorům určených k zařízení staveniště, uložení materiálu a deponiím, je nutno provádět odvoz materiálu na zařízení pro nakládání s odpady okamžitě, stejně jako demontáže svrškového materiálu a likvidaci pražců.

a) Související práce

- Do rozpočtu byla zahrnuta doprava strojů nad 12 tun na místo stavby. Předpokládá se doprava ze vzdálenosti 100 – 200 km.
- **Bude zde po konsolidaci provedeno následné podbití koleje V CELÉM ROZSAHU nového svrškového materiálu (tzv. 3. podbití).**
- Při přejímce prací doloží zhotovitel objednateli měření směrové polohy koleje před zřízením BK a měření směrové polohy koleje před předáním BK.
- Před zřízením BK si zhotovitel vyžádá souhlas od objednatele.
- Na svařování a navařování ocelového materiálu se vztahují ustanovení „Opatření k zajištění jakosti svařecských prací“ č.j.4098/09-OTH; objednatel se namátkově zúčastní měření rovinatosti svarů.
- Předložení harmonogramu prací

- Zřízení zařízení staveniště
- Zajištění vytyčení kabelových tras a jejich ochrana
- Pasportizace ploch a komunikací a jejich uvedení do původního stavu
- Zajištění dopravního značení výjezdu ze stavby (včetně projednání)
- Zajištění staveniště – BOZP, oplocení
- Pronájem pozemků zařízení staveniště
- Provedení vzorkování odpadů včetně rozborů, výsledků a kategorizace odpadů a likvidace odpadů dle příslušných zákonů
- Provedení zkoušek únosnosti, revizí, TBZ, provedení předání prací, uvedení do zkušebního provozu apod.
- Geodetické práce před započítím stavby, v jejím průběhu a po dokončení.
- Provedení DSPS
- Úklid staveniště a uvedení do původního stavu
- Další práce nutné k provedení díla

Výluka je plánovaná dle níže uvedeného návrhu ROV – projektant dostal k dispozici od ST Brno a vložil do TZ bez jakéhokoli zásahu. Do realizace se může změnit.

Návrh ROV:

1. Místo výluky:

Etapu A:

Vyloučí se:

kolejově traťová kolej v úseku Havlíčkův Brod - Rozsochatec - Chotěboř

kolejově celá doprava Rozsochatec

kolejově celá doprava Chotěboř

Etapu B:

Vyloučí se:

kolejově traťová kolej v úseku Chotěboř - Ždírec nad Doubravou

Etapu C:

Vyloučí se:

kolejově záhlaví směr Chotěboř, jeho část od návěstidla L po návěstidlo S1a v dopravně Ždírec nad Doubravou

kolejově 1a staniční kolej v dopravně Ždírec nad Doubravou

kolejově zhlaví směr Chotěboř, jeho část od hrotů jazyků výhybky č. 1 po námezčníky výhybek č. 1, 2, 3, D2b v dopravně Ždírec nad Doubravou

kolejově 1. staniční kolej v dopravně Ždírec nad Doubravou

další popis: její část od námezníku výhybky č. 2 do km 26,950

kolejově 3. staniční kolej v dopravně Ždírec nad Doubravou

další popis: její část od námezníku výhybky č. 3 do km 26,950

kolejově 2. staniční kolej v dopravně Ždírec nad Doubravou

další popis: její část od námezníku výhybky č. 1 po návěstidlo L2

kolejově 4.,4a,4b staniční kolej v dopravně Ždírec nad Doubravou

kolejově výhybka(y): 5, 6 v dopravně Ždírec nad Doubravou

2. Doba konání výluky:

Etapu A:

- a) začátek výluky **08:00 hodin - 1. den nepřetržité výluky**
b) konec výluky **16:00 hodin - 10. den nepřetržité výluky**

Etapu B, C:

- a) začátek výluky **08:00 hodin - 1. den nepřetržité výluky**
b) konec výluky **16:00 hodin - 45. den nepřetržité výluky**

3. Termíny a souběhy etap výluk:**Předpokládané termíny výluk:**

Etapu A: 17.06. – nepřetržitě – 26.06.2026

Etapu B: 17.06. – nepřetržitě – 31.07.2026

Etapu C: 17.06. – nepřetržitě – 31.07.2026

Povolné souběhy výluk:

A + B + C

B + C

4. Dopravna nebo pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky:**Etapu A, B, C:**

dopravna Havlíčkův Brod - RDP

5. Účel a rozsah prováděných prací:

Michaela Ryšavá, tel. 972 646 461, mob. 721 944 742, email: rysavam@spravazeleznic.cz

Účel výluky:

- modernizační, údržbové a opravné práce
- modernizační a opravné práce

Rozsah prováděných prací:**Etapu A:**

- výřez vegetace
- úprava bezstykové koleje

Etapu B:

- rekonstrukce přejezdů v km 25,452 (P7259)
- zřízení bezstykové koleje

Etapu C:

- sanace pražcového podloží na chotěbořském zhlaví v ŽST Ždírec nad Doubravou
- rekonstrukce výhybek č. 1, 2, 3
- zřízení bezstykové koleje

Použitá mechanizace:**Etapu A, B:**

- MUV
- dvoucestné stavební stroje

Etapu C:

- MUV
- dvoucestné stavební stroje
- nákladní auta
- lokomotiva + vozy
- PUŠL
- ASPv
- autojeřáb

6. Dopravní a přepravní opatření:**a) Provozní a dopravní opatření**

Ing. David Bříza, tel.: +420 972 645 404, e-mail: BrizaD@spravazeleznic.cz

Etapa A + B + C:

Havlíčkův Brod – Rozsochatec – Chotěboř – Ždírec nad Doubravou:

- Nebude možná jízda vlaků.

ŽST Chotěboř:

- Nebude možná obsluha vlečky č. 5101 „Chotěbořské strojírny“, č. 5103 „Cerea, a.s. – vlečka Chotěboř, silo“ a č. 5105 „Vlečka Chotěboř-Bílek“.

ŽST Ždírec nad Doubravou:

- Nebude možná jízda vlaků (posunových dílů) na staniční koleje č. 2, 4, 4a, 4b.
- Nebude možná jízda vlaků (posunových dílů) na vyloučenou část staničních kolejí č. 1, 3 (k dispozici bude pouze: SK1 = 320 m, SK3 = 314 m).
- Nebude možná jízda posunových dílů na záhlaví traťové koleje směr Chotěboř.

Etapa B + C:

Chotěboř – Ždírec nad Doubravou:

- Nebude možná jízda vlaků.

ŽST Ždírec nad Doubravou:

- Nebude možná jízda vlaků (posunových dílů) na staniční koleje č. 2, 4, 4a, 4b.
- Nebude možná jízda vlaků (posunových dílů) na vyloučenou část staničních kolejí č. 1, 3 od km 26,950 směr Chotěboř (k dispozici bude pouze: SK1 = 320 m, SK3 = 314 m).
- Nebude možná jízda posunových dílů na záhlaví traťové koleje směr Chotěboř.

Uzavírka přejezdu:

- Z důvodu opravy bude v době konání výluky dle etapy B uzavřen železniční přejezd v km 25,452 (P5279) nepřetržitě v termínu od 7:45 hod. dne 10.07.2026 do 16:00 hod. dne 31.07.2026 pro všechny uživatele pozemní komunikace, včetně chodců.

b) Opatření dopravce v osobní dopravě

Neobsazeno.

c) Opatření dopravce v nákladní dopravě

Neobsazeno.

d) Opatření provozovatele k přidělu kapacity dráhy

Neobsazeno.

7. Opatření pro TV a silnoproudá zařízení:

Neobsazeno.

8. Opatření pro zabezpečovací a sdělovací zařízení:

Luboš Kvaček, tel.: +420 972 646 337, e-mail: Kvacek@spravazeleznic.cz

Společná opatření pro všechny etapy:

Na žádost OZOV provede ve vyloučené koleji udržující zaměstnanec SSZT Jihlava demontáž a montáž zabezpečovacího zařízení.

Veškeré zabezpečovací zařízení dotčené výlukou bude před ukončením výluky přezkoušeno odpovědným zástupcem SSZT Jihlava. OZOV smí oznámit výpravčímu volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy jen se souhlasem odpovědného zástupce SSZT. Odpovědný zástupce na výluce dle etapy A, B, C za SSZT Jihlava p. Filip Zich - VM SZT H. Brod, tel: 972 645 464, mob: 601 156 325.

Etapu A:

- Po zahájení výluky budou ve vyloučené koleji vypnuty ze závislosti na činnosti počítačů náprav PZS v km 4,906 (P5260), v km 5,358 (P5261), v km 8,796 (P5263), v km 10,634 (P5264), v km 10,977 (P5265), v km 11,604 (P5266), v km 13,849 (P5268), v km 14,591 (P5269), v km 16,388 (P5270), v km 17,010 (P5271) a v km 17,644 (P5272).
- Vypnutí a zapnutí dotčených PZS provede výpravčí RDP Havlíčkův Brod povel z DOP.

Etapu B:

- Po zahájení výluky budou ve vyloučené koleji vypnuty ze závislosti na činnosti počítačů náprav PZS v km 18,767 (P5273), v km 21,220 (P5275), v km 22,736 (P5276), v km 23,428 (P5277), v km 24,240 (P5278) a v km 25,452 (P5279).
- Vypnutí a zapnutí dotčených PZS provede výpravčí RDP Havlíčkův Brod povel z DOP.

Etapu C:

- Po zahájení výluky bude ve vyloučené koleji vypnut ze závislosti na činnosti počítačů náprav PZS v km 26,520 (P5280).
- Vypnutí a zapnutí dotčeného PZS provede výpravčí RDP Havlíčkův Brod povel z DOP.

5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

5.1 Nakládání s odpady a nebezpečným materiálem

- Dřevěné pražce budou **zhotovitelem** převezeny na místo určené VPS TO Jihlava v rámci žst. Ždírec nad Doubravou. Investor, **objednatel provede jejich kategorizaci a dále nevyužitelné dřevěné pražce budou objednatelem** řádně zlikvidovány v souladu s platnými zákony.
- Betonové pražce – nepoužitelné (předpoklad 10%) budou **zhotovitelem** převezeny na zařízení pro nakládání s odpady k recyklaci nebo likvidaci – předpoklad recyklační dvůr Havlíčkův Brod. Předpokládá se zde, že 10 % demontovaných pražců bude odvezeno na zařízení pro nakládání s odpady. Přesné procento likvidace bude určeno v rámci konečné kategorizace v rámci stavby a bude řešena úprava poměru jako více/méněpráce. Likvidaci betonových pražců zajistí **zhotovitel**. V případě, že by tento materiál v době stavby nebyl skládkou přijat – bude řešeno operativně v době výstavby a případné vícenáklady (např. přepravy delší vzdálenost) budou řešeny jako vícepráce.

- Kolejnice a ostatní kovový materiál železničního svršku bude převezen na místo určené **objednatel**em v Ždírec nad Doubravou (určí zástupce ST Brno), kde bude protokolárně předán. Kovový materiál – železný šrot si zlikviduje **objednatel**.
- Ostatní materiál železničního svršku bude převezen na místo určené **objednatel**em v žst. Ždírec nad Doubravou (určí zástupce ST Brno). Nevyužitelný materiál (pryžové a penefolové podložky) bude **zhotovitel**em zlikvidován dle příslušných zákonů – předpoklad skládka Pardubice(uvedeno v rozpočtové části), Brno.. Předpokládá se likvidace 100 % tohoto materiálu. Přesné procento likvidace bude určeno v rámci konečné kategorizace v rámci stavby a bude řešena úprava poměru jako více/méněpráce.
- Materiál odstraněného kolejového lože a stezek bude uložen na zařízení pro nakládání s odpady. Vzhledem k silnému znečištění se zde nepředpokládá recyklace kameniva v rámci této stavby a předpokládá se zde odvoz 100 % výzisku na zařízení pro nakládání s odpady. **Likvidaci zajistí zhotovitel**. Předpokládá se zde 30 % materiálu zatříděného jako nebezpečný a bude odvezen ke skládkování či Biodegradaci na příslušnou skládku předpoklad Brno . Zbylá část odpadu 70 % se předpokládá jako odpad ostatní a bude odvezen na příslušnou skládku – předpoklad recyklační dvůr Havlíčkův Brod. Přesné procento likvidace bude určeno v rámci konečné analýzy vzorkování ŠL a správného zatřídění do kategorií odpadu v rámci realizace stavby a bude řešena úprava poměru jako více/méněpráce. V případě, že by tento materiál v době stavby nebyl nějakou skládkou přijat – bude řešeno operativně v době výstavby a případné vícenáklady (např. přepravy delší vzdálenost) budou řešeny jako vícepráce.
- Materiál odkopu pro železničního spodku – PP., odvodnění apod. odvezen do zařízení pro nakládání s odpady. Předpokládá se zde odvoz 100 % výzisku na zařízení pro nakládání s odpady. **Likvidaci zajistí zhotovitel**. Předpokládá se zde 10 % materiálu zatříděného jako nebezpečný a bude odvezen ke skládkování či Biodegradaci na příslušnou skládku předpoklad Brno . Zbylá část odpadu 90 % se předpokládá jako odpad ostatní a bude odvezen na příslušnou skládku – předpoklad do 50km. Přesné procento likvidace bude určeno v rámci konečné analýzy vzorkování ŠL a správného zatřídění do kategorií odpadu v rámci realizace stavby a bude řešena úprava poměru jako více/méněpráce. V případě, že by tento materiál v době stavby nebyl nějakou skládkou přijat – bude řešeno operativně v době výstavby a případné vícenáklady (např. přepravy delší vzdálenost) budou řešeny jako vícepráce.
- Ostatní odpady (komunální, suť) či jiné odpady. Likvidaci zajistí **zhotovitel**. Předpokládá se použití skládky do 50km. V případě, že by tento materiál v době stavby nebyl skládkou přijat – bude řešeno operativně v době výstavby a případné vícenáklady (např. přepravy delší vzdálenost) budou řešeny jako vícepráce

6 VYTYČOVACÍ BODY

6.1 Vytyčované body

V rámci samostatné přílohy jsou uvedeny vytyčovací body stavby. Je proveden vytyčovací výkres a vytyčovací body jsou přílohou TZ.

Souřadnicový systém S-JTSK. výškový systém Bpv. Pro vytyčení bude použita platná a ověřená vytyčovací síť stavby, přesnost vytyčení dle ČSN 730420-1 a 730420-2.

7 SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
NV č. 272/2011 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kterou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 309/2006 Sb.	Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
Vyhláška č. 8/2021 Sb.	O katalogu odpadů
Vyhláška č. 398/2009 Sb.	O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	Vyhláška ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Zákon č. 183/2006 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 114/1992 Sb.	Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny
Zákon č. 254/2001 Sb.	Vodní zákon
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 541/2020 Sb.	O odpadech
Zákon č. 13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
Vyhláška č. 104/1997 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
Zákon č. 268/2009 Sb.	Vyhláška o technických požadavcích na stavby
Zákon č. 266/1994 Sb.	O dráhách

Předpisy

Označení	Název
Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
Bp3	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
SŽ R14	Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
SŽDC (ČD) S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) SR 103/7(S)	Služební rukověť – Pasport železničního svršku dle číselníku traťových a definičních úseků
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

Označení	Název
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČSD) SR 103/6(S)	Služební rukověť – Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/2	Bezstyková kolej
SŽDC S3/5	Předpis pro sváření součástí železničního svršku v traťovém hospodářství
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC SR 103/1(S)	Služební rukověť – Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Služební rukověť – Výkresy materiálu pro železniční svršek – kolej
SŽDC SR 2/1(S)	Služební rukověť – Postup prací a jejich přejímka při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek
SŽDC SR 70	Služební rukověť – Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC T1	Telefonní provoz
SŽDC T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽDC T113	Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
SŽDC T7	Rádiový provoz
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

Technické normy

Označení	Název
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420	Přesnost vytyčování stavebních objektů. Základní ustanovení
ČSN 73 0421	Přesnost vytyčování stavebních objektů s prostorovou skladbou
ČSN 73 0422	Přesnost vytyčování liniových a plošných stavebních objektů
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6058	Jednotlivé řadové a hromadné garáže
ČSN 73 6021	Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic. Základní ustanovení.
ČSN 73 6320	Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba

Označení	Název
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
SŽDC (ČD) TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
SŽDC (ČSD) TNŽ 73 6311	Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah

Seznam použitých zkratek

Bpv	Balt po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
DK	Dopravní kancelář
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
GTP	Geotechnický průzkum
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JŽM	Jednotná železniční mapa
KHS	Krajská hygienická stanice
KJŘ	Knižní jízdní řád
KL	Kolejové lože
LPP	Ložná plocha pražce
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství
OTP	Obecné technické podmínky
PP	Pražcové podloží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	Reléový domek
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	Systém – Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SSV	Stavební správa Východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽDC / SŽ	Správa železnic, státní organizace
TBZ	Technicko bezpečnostní zkouška
TK	Temeno kolejnice
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TNŽ	Technická norma železnice
TPD	Technické podmínky dodací
TSI	Technická specifikace interoperability
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
TV	Trakční vedení

ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽST	Železniční stanice

8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů nebyly pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů.

9 DOKLADY

Nejsou součástí dokumentace. V rámci dokumentace jsou informace ohledně výskytu inženýrských sítí.

10 ZÁVĚR

Před zahájením stavby i v jejím průběhu musí být postupováno ve smyslu platného znění veškerých právních předpisů – zejména pak BOZP, likvidace odpadů atd., technických norem a předpisů Správy železnic, státní organizace.

Materiály a konstrukce, navržené projektem, vycházejí z nabídek katalogů výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější a slouží jako základ pro stanovení nákladů SO. Vybrané výrobky pro železniční spodek a svršek musí být pro použití do kolejí Správy železnic, státní organizace schváleny. Změna materiálu zvyšující náklady není možná a ve výjimečných případech při změně technického řešení vyžaduje souhlas investora.

zpracoval: Radek Kverek DiS