

B SOUHRNNÁ ČÁST

B1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které především povedou ke zlepšení stavu železniční infrastruktury v celém traťovém úseku. Traťový úsek bude uveden do stavu umožňujícího plné využití možností stávající infrastruktury, což dále povede ke zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zlepšení obratu souprav, zlepšení přípojných vazeb, zvýšení stability grafikonu. Toto dále zatraktivní využívání železniční dopravy pro cestující i pro nákladní dopravce.

Stávající stav železniční infrastruktury v řešeném úseku je na hranici životnosti. Stávající traťový úsek Vlkaneč – Golčův Jeníkov trati Kolín – Havlíčkův Brod (dle JŘ č.230, TUDU 120144) byl postupně zprovozněn v průběhu let 1869 až 1870. V roce 1965 byla provedena elektrifikace tratě. Poslední oprava koleje byla provedena v roce 1994 (TK č.1) a v roce 1997 (TK č.2). Předmětný traťový úsek je elektrifikován střídavou napájecí soustavou (AC 25kV/50Hz) a jedná se o dvoukolejnou trať. Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k uvedení železniční infrastruktury do optimálního stavu, ke zvýšení traťové rychlosti v téměř celém traťovém úseku. Stávající stav je v současnosti nevyhovující a na hranici své životnosti. V obou traťových kolejích dochází díky typu systému upevnění a jeho současnému technickému stavu k požadavkům na zvýšený rozsah údržby a k degradaci geometrických parametrů koleje. Nezanedbatelnou měrou ke stávajícímu stavu přispěly i dvě nehody. 1.TK Vlkaneč – Golčův Jeníkov - v minulosti zde došlo k výměně podkladnic S4pld podkladnicemi S4pl, k odstranění plastových distančních kroužků a penefolových podložek pod podkladnicí, které byly nahrazeny polyetylenovou podložkou - upevnění KS. Byly zde nevhodně ponechány vrtule R2 a na většině SB8 jsou zjevné větší či menší trhliny vycházející z otvoru pro vrtule. 2.TK Vlkaneč – Golčův Jeníkov - upevnění podkladnic k SB8 vrtulemi R2 a plastovými distančními kroužky PDK1, pod podkladnicemi S4pld jsou použity 2 ks plastové penefolové podložky - upevnění KSd. Plastové distanční kroužky jsou vymačkané (vliv na GPK: změna rozchodu), dochází k uvolňování vrtulí. Rovněž na mnoha místech jsou penefolové podložky pod podkladnicí rozmačkány. K současnému nevyhovujícím stavu poměrně značnou měrou přispěly i nehody (vykolejení drážních vozidel) v tomto úseku. Pokud by předmětná stavební akce nebyla realizována, může dojít ve velmi krátké době k omezení provozu v řešeném úseku tratě a to především díky neuspokojivému stavu žel.svršku ve 2TK vzhledem k velmi špatnému stavu upevnění (distanční kroužky) a obdobně díky špatnému stavu žel.spodku, kdy nejkritičtější místem je úsek 259,700-259,900. Stávající nástupiště v zastávce Golčův Jeníkov město mají poškozený povrch i hranu a je nutná jejich úprava.

B2 PRŮZKUMY A PODKLADY, KOORDINACE SE SOUVISEJÍCÍMI STAVBAMI

Byla provedena prohlídka řešeného území a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Dále byl proveden inženýrskogeologický průzkum v prostoru stavby (kopané sondy + vyhodnocení archivních vrtů), na jeho základě byl proveden návrh odvodnění a železničního spodku, atp.

Bylo provedeno geodetické zaměření. Polohové a výškové měření navazuje na stávající drážní bodové pole převzaté od SŽG Praha. Souřadnicový systém je S-JTSK, výškový Bpv.

- zaměření stávajícího stavu
- prohlídka dané lokality
- zadávací podklady
- katastrální mapy
- zákresy správců inženýrských sítí
- inženýrsko-geologický průzkum
- porady a konzultace se zástupci investora
- záměr projektu

B3 OCHRANNÁ PÁSMÁ

- Jedná se o stavbu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Stavba se nenachází v památkově chráněném území.
- Nová ochranná pásma nebudou stanoveny.
- Stavba není v chráněném ložiskovém území.
- Stavba nevyvolává odstranění zeleně mimo drážní pozemky.
- K záboru zemědělského půdního fondu a lesního fondu nedojde.

B4 KONCEPCE STAVBY

a) Účel stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které především povedou ke zlepšení stavu železniční infrastruktury v celém traťovém úseku. Traťový úsek bude uveden do stavu umožňujícího plné využití možností stávající infrastruktury, což dále povede ke zvýšení traťové rychlosti v obou traťových kolejích, ke zkrácení jízdních dob, zlepšení obratu souprav, zlepšení přípojných vazeb, zvýšení stability grafikonu. Toto dále zatraktivní využívání železniční dopravy pro cestující i pro nákladní dopravce.

b) Obecné technické požadavky na výstavbu

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Stavba vzhledem k úpravám stávajících staveb a zařízení splňuje požadavky §15 Stavebního zákona a vyžaduje vydání stavebního povolení Drážním úřadem.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení.

d) Stručný popis PS a SO:

D.1 Subsystem Řízení a zabezpečení

D.1.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Výchozí údaje

Cílem této stavby je úprava železničního spodku a svršku v 1. a 2. traťové koleje v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov za účelem odstranění propadů rychlosti včetně stavební úpravy některých mostů a propustků pod oběma kolejemi, částečná úprava trakčního vedení a úprava stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení – obousměrného autobloku AB3/74 s kolejovými obvody se soubory KAV-3 a FID-3 a stykovými transformátory DT1-150 pro úpravu koleje č.1 a 2. PS zabezpečovacího zařízení řeší úpravu venkovních prvků SZZ a TZZ pro umožnění opravy 1. a 2.traťové koleje.

Dvoukolejná trať v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov je trať s pravostranným provozem a je elektrizovaná střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z napájecí stanice TNS Golčův Jeníkov v km 267,3. Spínací stanice Sázavka je v km 247,8. Na trati v tomto úseku je traťová rychlost 70 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 m. Trať je zařazena do sítě TEN-T. Protože se ve stavbě v tomto úseku nebude budovat nové traťové zabezpečovací zařízení, nebude stávající TZZ odpovídat svými parametry technickým podmínkám pro interoperabilitu.

Realizace stavby bude probíhat za provozu vlakové dopravy na trati v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov. Dle sdělení investora a hlavního inženýra projektu bude nejprve odstraněn propad rychlosti z 1TK. Při výluce 1.TK bude v činnosti automatický blok 2.TK a přejezdy v ní. Při výluce 2.TK bude v činnosti automatický blok



1.TK a přejezdy v ní. Výluky jsou naplánovány na 2 x 45dní. Každá traťová kolej bude dle sdělení investora realizována v 45 dnech, v tomto čase je již počítáno s časem na aktivaci, odzkoušení a regulaci prvků zabezpečovacího zařízení.

Před započítáním výluky 1.TK za dvoukolejného provozu je třeba v přípravném stavebním postupu zajistit nutné přeložky sítí (ZZ, SZ a silnoproudu) tak, aby při zahájení výluky 1.TK zůstal AB v nevytlučené koleji v provozu. Při realizaci přeložek je uvažováno s vypnutím TZZ a s jízdou na telefonické dorozumívání v obou traťových kolejích.

Současný stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov je v činnosti obousměrné traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 typu AB3/74 (r.1985) s výstrojí umístěnou v PSK skříních u návěstních bodů oddílových a vjezdových návěstidel a na úvazkových stojanech ve stávajících SÚ v obou sousedních stanicích. Pro zjišťování volnosti úseků slouží KO 31 se soubory KAV3 a FID3. Pro kódování jsou v releových skříních použity elektronické kodéry EK1 a kódová relé typu KVR.

Napájení TZZ je z kabelu 6 kV, 75 Hz prostřednictvím trafoskříní 6kV/0,4kV. Napájecí kabel z trafoskříně do releové skříně je v údržbě SSZT.

TZZ je navázáno ve stanicích Vlkaneč a Golčův Jeníkov na stávající staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu RZZ AŽD 71 r.1985 a 1984 s kolejovými obvody 275 Hz – KO4300. Koleje ve stanici jsou kódovány kmitočtem 75Hz. Na výhybkách jsou instalovány kódovací smyčky. Umístění vnitřní části reléového staničního zařízení je v technologických prostorách ve výpravní budově.

V mezistaničním úseku se nachází pět úrovnových přejezdů v km 258,732; km 261,438; 262,715; km 264,230; km 266,243, zabezpečených PZS typu AŽD 71 r.1985. Vnitřní zařízení PZS je umístěno ve skříních PSK, baterie jsou v bateriových studnách.

ZÁSADY ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Ve stavbě se provádí úprava železničního spodku a svršku na trati v obou traťových kolejích a v přilehlých stanicích pouze na přilehlém záhlaví k trati.

Po dokončení stavby bude na trati v úseku Vlkaneč - Golčův Jeníkov zvýšena traťová rychlost ze stávající rychlosti 70 km/h na rychlost $v_{130} = 80$ km/h. Byla posouzena komisí pro vytýčení návěstidel viditelnost stávajících oddílových návěstidel na trati a vjezdových návěstidel do sousedních stanic s ohledem na zvýšení rychlosti. Dále bylo Drážním úřadem prověřeno zabezpečení stávajících přejezdů s ohledem na zvýšení rychlosti a ve smyslu Rozhodnutí DÚ o změně způsobu zabezpečení přejezdů budou provedena příslušná doplnění výstražníků a doplnění hlásky pro nevidomé nebo slabozraké, na PZS.

Ve stanicích Vlkaneč a Golčův Jeníkov zůstanou v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení SZZ typu AŽD71 s kolejovými obvody dvoupásovými DSŠ12S 275Hz. V těchto stanicích se provedou pouze úpravy venkovního staničního zabezpečovacího zařízení pro úpravu 1. a 2. koleje, která stavebně zasahuje až na záhlaví stanic po krajní výhybky. Pro umožnění úpravy kolejí je nutné demontovat na záhlaví seřaďovací návěstidla, odpojit jejich ukolejnění a demontovat stykové transformátory. Po dokončení úprav se prvky v kolejišti namontují zpět do kolejiště. Demontované stykové transformátory se proměří a pokud jejich parametry budou vyhovující, namontují se po opravě koleje č.1 a 2 zpět do kolejiště. Všechna přípojná lana k demontovaným stykovým transformátorům v 1. a 2.TK se vymění za nová v ocelovém provedení. V releových skříních u vjezdových návěstidel v žst. Vlkaneč a Golčův Jeníkov (které přiléhají k předmětnému úseku autobloku) se ponechají stávající elektronické kodéry EK1. Vjezdová návěstidla 1S, 2S do stanice Vlkaneč budou nově umístěna na návěstní krakorec v nové poloze 2m před stávajícími návěstidly. Poloha vjezdových návěstidel 1L, 2L do stanice Golčův Jeníkov se nemění.

V mezistaničním úseku Vlkaneč - Golčův Jeníkov zůstane po dokončení této stavby v činnosti stávající decentralizovaný obousměrný autoblok AB3/74 s KO 75Hz se soubory KAV-3 a FID-3 a stykovými



transformátory DT1-150 a s přenosem kódu VZ. Oddílová návěstidla na trati budou částečně ponechána ve stávajících polohách a částečně budou v nových polohách podle požadavků komise pro vytýčení návěstidel. Návěstidla 2-2653/2654 budou umístěna na návěstní krakorec. Návěstidla budou přeložena do nových poloh v přípravném stavebním postupu za dvoukolejného provozu při vypnutí autobloku. Zároveň budou přeloženy některé releové skříně a napojeny napájecím kabelem do stávajících napájecích skříní, jejichž poloha se nemění. Dále budou doplněny výstražníky u PZS včetně úpravy a doplnění vnitřního zařízení PZS ve skříních a bude provedeno přeložení vnitřního zařízení PZS přejezdu na zastávce Golčův Jeníkov do nového releového domku. Následně budou v dalších stavebních postupech prováděny úpravy 1. a 2.TK. Pro umožnění úpravy kolejí je nutné odpojit ukolejnění návěstidel, demontovat stykové transformátory a demontovat soubory ASE. Demontované stykové transformátory se proměří, nevyhovující se nahradí novými. Po dokončení úprav se prvky v kolejišti namontují zpět do kolejiště. Styková trafa se podloží ocelovými podložkami. Všechna přípojná lana ke stykovým transformátorům v 1. a 2.TK se vymění za nová v ocelovém provedení. Pokud dojde k poškození stávajících kabelů ke stykovým transformátorům nebo k návěstidlům, kabely se nahradí novými z releové skříně do příslušného prvku. U releových skříní, jejichž poloha se nemění, budou ponechány stávající přípojky napájení z trafoskříní 6kV/0,4kV do releových skříní autobloku. Napájecí kabely ze skříní 6kV do releových skříní, které budou ohroženy úpravou ž.el.spodku a svršku, je nutné uložit do takové hloubky pod pražcovým podložím (cca2m), aby byla zachována jejich provozuschopnost (napájení) obousměrného autobloku AB3/74. Ve všech releových skříních na trati u 1.TK i 2.TK se ponechají stávající kodéry EK1.

Pro zabezpečovací zařízení je rozsah stavby vymezený od výpravní budovy v žst. Vlkaneč po výpravní budovu v žst. Golčův Jeníkov. V 1.a 2.TK bude rychlost po stavbě zvýšena na max. $v_{130} = 80$ km/h. Zábrazdná vzdálenost zůstane v obou kolejích 1000m.

Výchozím podkladem pro návrh zabezpečovacího zařízení a jeho úprav je záměr projektu SŽDC s.o. Technické řešení zabezpečovacího zařízení bylo předneseno na vstupní všeprofesní poradě.

Zabezpečovací zařízení je obsaženo v následujících PS:

PS 00-01-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, zabezpečovací zařízení

PS 00-01-01.1 Žst. Vlkaneč, úprava SZZ

PS 00-01-01.2 Žst. Vlkaneč, provizorní SZZ

PS 00-01-01.3 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, traťové zabezpečovací zařízení

PS 00-01-01.4 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, provizorní TZZ

PS 00-01-01.5 Žst. Golčův Jeníkov, úprava SZZ

PS 00-01-01.6 Žst. Golčův Jeníkov, provizorní SZZ

PS 00-01-01.1 Žst. Vlkaneč, úprava SZZ

Ve stanici Vlkaneč zůstane v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení SZZ typu AŽD71 (r.1985) s kolejovými obvody dvoupásovými DSŠ12S 275Hz. Ve stanici se provede úprava venkovních prvků staničního zabezpečovacího zařízení pro stavební úpravu 1. a 2. koleje, které jsou dotčeny úpravou železničního spodku a svršku. Vjezdová návěstidla 1S, 2S do stanice Vlkaneč budou nově umístěna na návěstní krakorec v nové poloze 2m před stávajícími návěstidly. Na bezvýhybkovém úseku záhlaví se v 1. a 2. koleji demontují venkovní prvky kolejových obvodů (vždy při výluce). Demontované stykové transformátory se proměří a pokud jejich parametry budou vyhovující, namontují se po úpravě koleje č.2 zpět do kolejiště. Přípojná lana ke stykovým transformátorům se vymění za nová v ocelovém provedení. Releová skřín u vjezdových návěstidel v žst. Vlkaneč, které přiléhají k předmětnému úseku autobloku, bude ponechána ve stávající poloze. Nebudou prováděny žádné úpravy vnitřního zařízení v releové skříní u vjezdových návěstidel. Stávající elektronické kodéry EK1 budou ponechány.

Při výluce 2TK bude již hotový protlak pro kabely zabezpečovacího zařízení.



PS 00-01-01.2 Žst. Vlkaneč, provizorní SZZ

Realizace stavby bude probíhat za provozu vlakové dopravy na trati v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov. Tento PS bude řešit demontáže stávajícího zab.zař., překážejícího výstavbě, nutné provizorní úpravy pro jednokolejný provoz v jednotlivých stavebních postupech a veškeré přípravné práce (vybudování protlaků pro kabelové trasy).

Přípravné práce budou probíhat v přípravném stavebním postupu, v němž je nutné zajistit přeložky kabelů zabezpečovacího zařízení včetně protlaku pod oběma kolejemi u návěstního krakorce. Zároveň vybuduje krakorec pro vjezdová návěstidla 1S, 2S. Návěstní krakorec je řešen v samostatném SO. Během přípravného stavebního postupu je uvažováno s vypnutím TZZ na nutnou dobu a s jízdou po obou traťových kolejích na telefonické dorozumívání.

Podle stavebních postupů bude nejprve odstraněn propad rychlosti v 1TK. Při výluce 1.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok ve 2.TK a PZS přejezdů v této koleji. Demontují se všechny venkovní prvky na záhlaví, které překáží kolejovým úpravám.

Při výluce 2.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok v 1.TK a PZS přejezdů v této koleji. Při výluce 2TK bude již hotový protlak pro kabely zabezpečovacího zařízení. Demontují se všechny venkovní prvky na záhlaví, které překáží kolejovým úpravám.

PS 00-01-01.5 Žst. Golčův Jeníkov, úprava SZZ

Ve stanici Golčův Jeníkov zůstane v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení SZZ typu AŽD71 (r.1984) s kolejovými obvody dvoupásovými DSŠ12S 275Hz. Ve stanici se provede úprava venkovních prvků staničního zabezpečovacího zařízení pro stavební úpravu 1. a 2. koleje, které jsou dotčeny úpravou železničního spodku a svršku. Vjezdová návěstidla zůstanou stávající ve stávajících polohách. Na bezvýhybkovém úseku záhlaví se v 1. a 2. koleji demontují venkovní prvky kolejových obvodů. Demontované stykové transformátory se proměří a pokud jejich parametry budou vyhovující, namontují se po úpravě koleje č.1 a 2 zpět do kolejiště. Přípojná lana ke stykovým transformátorům se vymění za nová v ocelovém provedení. Nebudou prováděny žádné úpravy vnitřního zařízení v releové skříni u vjezdových návěstidel. Stávající elektronické kodéry EK1 budou ponechány.

PS 00-01-01.6 Žst. Golčův Jeníkov, provizorní SZZ

Realizace stavby bude probíhat za provozu vlakové dopravy na trati v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov. Tento PS bude řešit demontáže stávajícího zab.zař., překážejícího výstavbě, nutné provizorní úpravy pro jednokolejný provoz v jednotlivých stavebních postupech a veškeré přípravné práce (vybudování protlaků pro kabelové trasy).

Přípravné práce budou probíhat v přípravném stavebním postupu, v němž je nutné zajistit přeložky kabelů zabezpečovacího zařízení včetně protlaku pod oběma kolejemi u vjezdových návěstidel. Stávající releová skříň v km 266,437 je v nevyhovujícím stavu (padá ze svahu) bude přeložena do nové polohy u vjezdových návěstidel. Nový základ pro RS včetně opěrné zídky je řešen v samostatném SO mostní profese. Tyto práce budou provedeny v nultém postupu. Během přípravného stavebního postupu je uvažováno s vypnutím TZZ na nutnou dobu a s jízdou po obou traťových kolejích na telefonické dorozumívání.

Podle stavebních postupů bude nejprve odstraněn propad rychlosti v 1TK. Při výluce 1.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok ve 2.TK a PZS přejezdů v této koleji. Demontují se všechny venkovní prvky na záhlaví, které překáží kolejovým úpravám.

Při výluce 2.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok v 1.TK a PZS přejezdů v této koleji. Při výluce 2TK bude již hotový protlak pro kabely zabezpečovacího zařízení. Demontují se všechny venkovní prvky na záhlaví, které překáží kolejovým úpravám.



PS 00-01-01.3 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Vlkaneč - Golčův Jeníkov zůstane po dokončení této stavby v činnosti stávající decentralizovaný obousměrný autoblok AB3/74 s KO 75Hz se soubory KAV-3 a FID-3 a stykovými transformátory DT1-150 a s přenosem kódu VZ. Toto TZZ se svými kolejovými obvody nevyhovuje TSI pro interoperabilitu.

Oddílová návěstidla na trati budou částečně ponechána ve stávajících polohách a částečně budou v nových polohách podle požadavků komise pro vytýčení návěstidel. Návěstidla 2-2653/2654 budou umístěna na návěstní krakorec. Návěstidla budou přeložena do nových poloh v přípravném stavebním postupu za dvoukolejného provozu při vypnutí autobloku. Zároveň budou přeloženy některé releové skříně a napojeny napájecím kabelem do stávajících napájecích skříní, jejichž poloha se nemění.

Následně budou v dalších stavebních postupech prováděny úpravy 1. a 2.TK. Pro umožnění úpravy kolejí je nutné odpojit ukolejnění návěstidel, demontovat stykové transformátory a demontovat soubory ASE. Demontované stykové transformátory se proměří, nevyhovující se nahradí novými. Po dokončení úprav se prvky v kolejišti namontují zpět do kolejiště. Styková trafa se podloží ocelovými podložkami. Všechna přípojná lana ke stykovým transformátorům v 1. a 2.TK se vymění za nová v ocelovém provedení. Pokud dojde k poškození stávajících kabelů ke stykovým transformátorům nebo k návěstidlům, kabely se nahradí novými z releové skříně do příslušného prvku. U releových skříní, jejichž poloha se nemění, budou ponechány stávající přípojky napájení z trafoskříní 6kV/0,4kV do releových skříní autobloku. Napájecí kabely ze skříní 6kV do releových skříní, které budou ohroženy úpravou žel.spodku a svršku, je nutné uložit do takové hloubky pod pražcovým podložím (cca2m), aby byla zachována jejich provozuschopnost (napájení) obousměrného autobloku AB3/74. Ve všech releových skříních na trati u 1.TK i 2.TK se ponechají stávající kodéry EK1.

PS 00-01-01.4 T.ú. Vlkaneč – Golčův Jeníkov, provizorní TZZ

Realizace úpravy železničního svršku a spodku a další stavební úpravy mostů a propustků trati budou probíhat za provozu vlakové dopravy na trati v úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov.

V rámci PS provizorního SZZ je nutné řešit přechodné stavy. Tento PS bude řešit demontáže stávajícího zab.zař., překážejícího výstavbě a veškeré přípravné práce (vybudování protlaků).

Přípravné práce budou probíhat v přípravném stavebním postupu, v němž je nutné zajistit přeložky kabelů zabezpečovacího zařízení včetně protlaků pod oběma kolejemi u oddílových návěstidel. V této době budou provedeny přeložky návěstidel autobloku do nových poloh, přeložky releových skříní u těchto přemísťovaných návěstidel, napojení přeložených releových skříní napájecím kabelem ze stávajících trafoskříní 6kV/0,4kV a doplnění výstražníků u PZS včetně úpravy a doplnění vnitřního zařízení PZS ve skříních. (Definitivní návěstidla v nové poloze, přemístění releových skříní, napojení napájecích kabelů z TS skříní a úpravy PZS řeší PS 00-01-01.3 TZZ). Během přípravného stavebního postupu je uvažováno s vypnutím TZZ na nutnou dobu a s jízdou po obou traťových kolejích na telefonické dorozumívání.

Podle stavebních postupů bude nejprve odstraněn propad rychlosti v 1TK. Při výluce 1.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok ve 2.TK a PZS přejezdů v této koleji. Demontují se všechny venkovní prvky na trati v 1.TK, které překážejí kolejovým úpravám. Po dokončení stavebních prací budou venkovní prvky namontovány zpět do kolejiště a napojeny kabely a zařízení v 1.TK se přezkouší. (Zpětná montáž prvků do kolejiště je řešena v PS PS 00-01-01.3 TZZ).

Při výluce 2.TK (45 dní) bude v činnosti automatický blok v 1.TK a PZS přejezdů v této koleji. Při výluce 2TK bude již hotový protlak pro kabely zabezpečovacího zařízení. Demontují se všechny venkovní prvky na trati ve 2.TK, které překážejí kolejovým úpravám. Po dokončení stavebních prací budou venkovní prvky namontovány zpět do kolejiště a napojeny kabely a zařízení ve 2.TK se přezkouší. (Zpětná montáž prvků do kolejiště je řešena v PS PS 00-01-01.3 TZZ).



Před započítáním výluky 1TK je třeba v přípravném stavebním postupu zajistit nutné přeložky sítí (ZZ, SZ a silnoproudu), tak aby při zahájení výluky zůstal AB v nevytloučené koleji v provozu. Při případné realizaci přeložek je uvažováno s vypnutím TZZ a s jízdou na telefonické dorozumívání.

PS 00-01-02 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, přeložky inženýrských sítí

PS 00-01-02.1 VLKANEČ – GOLČŮV JENÍKOV, PŘELOŽKY SÍTÍ SŽDC

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví SŽDC, které budou dotčeny stavbou " Trat' 324 Kutná Hora – Brno, úsek Golčův Jeníkov - Vlkaneč". Kolem zmíněné trati je dle podkladů veden drážní kabel - DK 42 + výpichy k zařízením u tratě. Dále bude dotčena trasa vybudovaná v rámci akce „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ V trase se nachází DOK 36vl., 2x HDPE a vyhledávací kabel 3XN.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati a také k úpravě zabezpečovacího zařízení. Tyto úpravy zasáhnou i stávající kabely. V rámci ochrany kabelů dojde na několika místech k stranovým přeložkám a k přesunům stávajících VTO a tím i přípojných kabelů.

U stranové přeložky optických kabelů se využijí připravené kabelové rezervy na kabelech, případně se u metalického kabelu naspojkuje nová vložná délka kabelu odpovídajícího typu.

Vzhledem k úpravám terénu, dojde v části trasy DOK ke snížení krytí. Eventuální úprava trasy, aby bylo dodrženo normové krytí, bude řešena v rámci samostatné akce SŽDC.

PS 00-01-02.2 VLKANEČ – GOLČŮV JENÍKOV, PŘELOŽKY SÍTÍ ČD TELEMATIKA

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví ČD Telematika, které budou dotčeny stavbou " Trat' 324 Kutná Hora – Brno, úsek Golčův Jeníkov - Vlkaneč". Kolem zmíněné trati je vybudovaná trasa DOK 72vl., 1x HDPE. Tato trasa je v souběhu s trasou kabelů SŽDC a proto i způsob ochrany bude obdobný.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati. Tyto úpravy zasáhnou i stávající kabely. V rámci ochrany kabelů dojde na několika místech k stranovým přeložkám.

U stranové přeložky se využijí připravené kabelové rezervy na optických kabelech. Vzhledem k úpravám terénu, dojde v části trasy DOK ke snížení krytí. Eventuální úprava trasy, aby bylo dodrženo normové krytí, bude řešena v rámci samostatné akce SŽDC.

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 04-01-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, závěsný optický kabel

Na stávajících trakčních podpěrách se nachází stávající závěsný optický kabel ZOK. Z důvodu stavby nových trakčních stožárů, které nahradí nakloněné a staticky nestabilní stávající podpěry bude nutné provést jeho přeložení na nové trakční podpěry.

Subsystém Infrastruktura

E1. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 01-10-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, železniční svršek

V rámci akce dojde k výměně železničního svršku a pročištění či výměně šterkového lože v mezistaničním úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov v obou traťových kolejích (1TK a 2TK). Stávající svršek.

Stávající stav:

Stávající traťový úsek Vlkaneč – Golčův Jeníkov trati Kolín – Havlíčkův Brod (dle JŘ č.230, TUDU 120144) byl postupně zprovoznován v průběhu let [1869](#) až [1870](#). V roce 1965 byla provedena elektrifikace tratě. Poslední oprava koleje byla provedena v roce 1994 (TK č.1) a v roce 1997 (TK č.2).

Předmětný traťový úsek je elektrifikován střídavou napájecí soustavou (AC 25kV/50Hz) a jedná se o dvoukolejnou trať.

V obou traťových kolejích dochází díky typu systému upevnění a jeho současnému technickému stavu k požadavkům na zvýšený rozsah údržby a k degradaci geometrických parametrů koleje. Nezanedbatelnou měrou přispěly i dvě nehody. Dále jsou v přehledu uvedeny hlavní příčiny, které se na tomto stavu podílejí.

1.TK Vlkaneč – Golčův Jeníkov.

V minulosti zde došlo k výměně podkladnic S4pld podkladnicemi S4pl, k odstranění plastových distančních kroužků a penefolových podložek pod podkladnicí, které byly nahrazeny polyetylenovou podložkou - upevnění KS. Byly zde nevhodně ponechány vrtule R2 a na většině SB8 jsou zjevné větší či menší trhliny vycházející z otvoru pro vrtule.

2. TK Vlkaneč – Golčův Jeníkov

Upevnění podkladnic k SB8 vrtulemi R2 a plastovými distančními kroužky PDK1, pod podkladnicemi S4pld jsou použity 2 ks plastové penefolové podložky - upevnění KSd.

Plastové distanční kroužky jsou vymačkané (vliv na GPK: změna rozchodu, rozchod koleje), dochází k uvolňování vrtulí.

Rovněž na mnoha místech jsou penefolové podložky pod podkladnicí rozmačkány. K současnému nevyhovujícím stavu poměrně značnou měrou přispěly i nehody v tomto úseku:

19.4.2007 TK č. 1 km 265,040 vykolejení nákladního vozu. Byl poškozen železniční svršek v délce 1240 m (převážně betonové pražce). Bezprostředně po nehodě bylo vyměněno pouze cca 10% poškozených pražců, které zcela neplnily svoji funkci. Ostatní poškozené pražce jsou v koleji dodnes.

16.4. 2010 TK č. 1 km 266,779 (žst. Golčův Jeníkov) došlo k vykolejení a opětovnému nakolejení hnacího drážního vozidla. Poškozené součásti železničního svršku byly vyměněny.

Pokud by předmětná stavební akce nebyla realizována, může dojít ve velmi krátké době k omezení provozu v řešeném úseku tratě a to především díky neuspokojivému stavu žel.svršku ve 2TK vzhledem k velmi špatnému stavu upevnění (distanční kroužky) a obdobně díky špatnému stavu žel.spodku, kdy nejkritičtější místem je úsek 259,700-259,900.

Navržený stav:

Kolej č.1

V celé délce úseku km 257,617 000 –km 266,696 147 bude provedena výměna železničního svršku v tomto rozsahu - v koleji č.1 k výměně betonových pražců SB8 za B 91 S/1 a k výměně kolejnic S49 za typ 60E2 (UIC 60)

Kolej č.2

V celé délce úseku km 257,617 000 –km 266,698 144 bude provedena výměna železničního svršku v tomto rozsahu - v koleji č.2 k výměně betonových pražců SB8 za B 91 S/1 a k výměně kolejnic S49 za typ 60E2 (UIC 60)

Obě traťové koleje:

V TK č.1 a 2 ve výše uvedené kilometrické poloze budou použity kolejnice se zvýšenou odolností proti otěru (např. třídy oceli R350HT) v obou kolejnicových pásech. Upevnění bude typu W14 v celém úseku. Rozdělení pražců „u“. Svařování kolejnic bude provedeno odtavovací stykové, bezstyková kolej bude upravena dle předpisu S 3/2, broušení kolejnic metodou Speno.

V celém úseku bude provedeno strojní čištění kolejového lože. Kvůli velmi omezeným přístupovým komunikacím k trati se předpokládá čištění bez snášení kolejového roštu. Čištění se provede před výměnou kolejového roštu za nový (bude nutné demontovat stávající pražcové kotvy). Stávající šterkové lože je středně znečištěné. Předpokládané množství pro zpětné použití vyčištěného kolejového lože bude cca 40 %. Vzniklý úbytek bude doplněn novým přírodním drceným kamenivem frakce 31,5/63m s certifikátem pro použití pro SŽDC. ŠL bude mít z důvodu vložení separačně-výztužné geotextílie přímo pod ŠL tl. 0,40m pod patu betonového pražce. Dojde k úpravě GPK ASP v celém rozsahu.

SO 01-10-02 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, výstroj trati

Obsahem tohoto stavebního objektu je instalace nových prvků výstroje trati v rozsahu celé stavby, tj. v mezistanicím úseku v délce cca 9 100m. Stávající výstroj trati bude odstraněna (rychlostníky, předvěstníky, skloníky, hektometry, atd.).

Nové prvky výstroje trati jsou navrženy zejména dle předpisů SŽDC D1 v platném znění a SŽDC (ČD) M21 v platném znění. Dále jsou do projektu zapracovány požadavky a připomínky zástupců investora. Poloha jednotlivých návěstí je viditelná z grafické přílohy schématu výstroje trati.

Nově budou umístěny tyto návěsti a značky:

- kilometrická poloha (staničníky a staničníky před PZZ)
- traťová rychlost (rychlostníky N, dva rychlostníky N, rychlostníky 3)
- očekávejte traťovou rychlost (předvěstníky N, předvěstníky 3)
- konec nástupiště
- vlak se blíží k zastávce
- stoupání a klesání tratě (sklonovníky)
- posun zakázán (označníky)
- cedule s názvem zastávky (dle vyh. 177/1995 Sb. v platném znění)

Součástí SO je zajištění prostorové polohy koleje. K tomuto budou použity stávající zajišťovací značky umístěné na podporách trolejového vedení. Dle informace od investora je nutné vyměnit 20% těchto značek. Dále je nutné umístit nové značky na nově situované podpěry trolejového vedení. Zajištění prostorové polohy musí být realizováno dle předpisu SŽDC S3 díl III v platném znění. V rámci betonáže základů nových podpěr trolejového vedení budou do těchto základů umístěny hřebové značky, které budou sloužit po dobu výstavby jako dočasné pevné body pro potřeby geodetických prací v koleji.



SO 01-11-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, železniční spodek

Stávající stav:

V celém rekonstruovaném úseku je stávající odvodnění (nezpevněné úseky) ve velmi špatném technickém stavu (příkopy jsou zanešené a často nefungují). Jelikož stávající odvodňovací systém je prakticky nefunkční, je v rámci tohoto SO navržena oprava stávajícího odvodnění v celém úseku. V rámci stavby byly správcem trati určeny úseky, kde dochází k problémům se železničním spodkem – pražcovým podložím např. místa jsou tu zvodnělá či vznikají blátivá místa. Mimo tyto určené úseky dle správce trati nedochází ve zbylých úsecích k problémům s pražcovým podložím.

Navržený stav:

Ve správcem určených úsecích, kde dochází k problémům s pražcovým podložím, byl proveden geotechnický průzkum a na základě GTP bylo navržena sanace (úprava) pražcového podloží tak, aby byla zvýšena únosnost pláň železničního spodku a její odolnost proti mrazu dle předpisu SŽDC S4.

Úseky sanací:

Úseky PP typ 1:

Kolej č.1

Úsek č.1: km 258,150 000 - km 259,680 000

Úsek č.2: km 259,920 000 - km 262,100 000

Úsek č.3: km 262,300 000 - km 264,800 000

Úsek č.4: km 265,600 000 - km 266,696 147

Kolej č.2

Úsek č.1: km 258,141 800 – km 259,673 000

Úsek č.2: km 259,918 000 – km 265,355 000

Úsek č.3: km 265,485 000 – km 266,698 144

ŠL bude mít tloušťku v úsecích s PP typ 6 tl. 0,35m pod patu betonového pražce (pod nepřevýšeným pásem koleje).

Úseky sanací PP TYP 6 :

Kolej č.1

Úsek č.1: km 257,617 000 - km 258,150 000

Úsek č.2: km 259,680 000- km 259,920 000

Úsek č.3: km 262,100 000 - km 262,300 000

Úsek č.4: km 264,800 000 - km 265,600 000

Kolej č.2

Úsek č.1: km 257,617 000 - km 258,141 800

Úsek č.2: km 259,673 000- km 259,918 000

Úsek č.3: km 265,355 000- km 265,485 000

V rámci sanací bude provedeno zvýšení únosnosti pomocí separačně-výztužných geosyntetik na na zemní pláň – PP typ 1 a pomocí zlepšené zeminy na místě přídatkem pojiva - Dorosolu C50 v množství 4% na tl. min. 0,40 m ($I_d=0,9$) po ztuhnutí a vytvořit konstrukci pražcového podloží typu 6 dle přílohy 6 k SŽDC S4. Ochrannou vrstvou - proti promrzání bude konstrukční vrstva ze ŠD fr.0/32 v tl.0,40m ($I_d=0,9$).

V ostatních úsecích, kde není prováděna sanace železničního spodku, bude vložena pod šterkové lože, které je z tohoto důvodu zvětšeno na tl.0,40m, separačně-výztužná geotextílie.

U všech přejezdů bude provedeno ZKPP dle TZ. U mostů a propustků tato nutnost nevzniká.

Odvodnění:

V rámci stavby bude provedeno zejména zfunkčení stávajících odvodňovacích příkopů u obou trat'ových kolejí. V místech, kde jsou prováděny sanace je navržena úprava odvodnění – navrženo např. zpevnění příkopů pomocí tvárnic TZZ4 či provedení drenáží.

V místech, kde dochází ke kolizi se základy sloupů TV, jsou příkopy převedeny do podélného trubního propustku. Úseky úprav odvodnění jsou patrné z výkresové dokumentace.

Dále v rámci tohoto objektu dojde k provedení drobných stavebních prací na propustcích (km 259,139; km 259,579; km 260,584; km 260,762; km 261,314; km 261,577; km 262,419; km 262,609; km 262,898; km 264,503; km 264,702). Podrobně jsou práce popsány v TZ.

Propustky a mosty s větším rozsahem prací jsou řešeny samostatně v rámci jiných SO.

Rozšíření drážních stezek:

V rámci stavby bude provedeno rozšíření drážních stezek pomocí vyzískaných betonových prachů (dále nevyužitelné pro použití do kolejových roštů) či rozšíření drážní stezky svahovými stupni dle vzorových listů železničního spodku. Toto bude provedeno v úsecích:

Rozšíření pomocí prachů bude provedeno v úsecích:

Násep:

1.TK :

ZÚ KM 262,740 000 - KÚ KM 262,840 000 100,0m

2:TK :

km 262,535 000 - km 262,610 000 75,0m

km 264,475 000 - km 264,525 000 50,0m

km 265,695 000 - km 265,865 000 170,0 m

Zářez:

1.TK :

Km 260,375 - km 260,525 000 150,0m

Km 262,735 - km 262,840 000 105,0m

Km 265,395 - km 265,490 000 95,0m

2:TK :

km 259,600 000 – 259,786 000 186,0m

Rozšíření drážních stezek náspu přisypávkou se svahovými stupni:

1.TK :

Km 259,125 000 - km 259,175 000 50,0m

Úprava svahů:

V rámci stavby dochází k zásahu do stávajících svahů v prostoru zářezů a násypů, kde dojde k odtěžení stávající vegetační vrstvy a svahy zde budou nově vysvahovány ve sklonu max. 1:1,25.

Bude provedena vegetační ochrana svahů se provede na všech nových svazích jejichž délka je větší než 1,0 m.

U svahů menších než 1m dojde k ohumusování těchto svahů v tloušťce 0,15m, dojde zde k osetí travním semenem.

Kácení zeleně:

V rámci stavby nebude prováděno kácení zeleně. V prostoru stavby se nenacházejí žádné stromy ani náletové keře, jelikož jejich mycení bylo provedeno v rámci údržbových prací OŘ Brno..

Dále v rámci tohoto objektu dojde k provedení drobných stavebních prací na propustcích (km 259,139; km 259,579; km 260,584; km 260,762; km 261,314; km 261,577; km 262,419; km 262,609; km 262,898; km 264,026; km 264,503; km 264,703). Jedná se o tyto práce :

Drobné práce na objektech SMT – součást žel.spodku.

PROPUSTEK V EV. KM 259,139

Popis starého stavu

Kolmý klenutý propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 21,60 m, rozpětí 2,10 m, výška přesypávky 4,80 m. Na kamenné spodní stavbě je provedena pod kolejí K01 cihelná polokruhová klenba (rok výstavby 1870), pod kolejí K02 polokruhová klenba betonová (rok výstavby 1937). V cihelné klenbě se vyskytují lokálně hnízda, místy drobné trhliny. Betonová část je bez poruch. Konstrukce kleneb i spodní stavby jsou vesměs zavlhle. Římsy čelních zdí jsou přesypané a přerostlé vegetací, čelní zdi mají popraskané spárování, zdivo je porostlé mechem. Klasifikace objektu je S2

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel a jejich hloubkové spárování. Drobná hnízda v cihelné klenbě se zazdí. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 259,579

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 16,00 m, rozpětí 1,30 m, výška přesypávky 2,50 m. Na kamenné resp. betonové spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavhlé, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části se místy tvoří vápenné výluhy. Obě čela jsou přesypaná. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S1.

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 260,584

Popis starého stavu

Kolmý betonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 22,20 m, rozpětí 1,10 m, výška přesypávky 5,1 m. Podle MES byl propustek postaven roku 1937. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S1.

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Betonová čela budou sanována. Degradovaný povrch se otryská vysokotlakým vodním paprskem, mechanicky dočistí a na takto připravený podklad se provede sanace betonu klasickými sanačními postupy. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. Bude odstraněn přebytečný materiál ze svahů drážního tělesa, aby nedocházelo k vypadávání materiálu do profilu propustku. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 260,762

Popis starého stavu

Kolmý betonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 10,60 m, rozpětí 1,10 m, výška přesypávky 0,90 m. Podle MES byl propustek postaven roku 1937. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S1.

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 261,314

Popis starého stavu

Kolmý plastový trubní propustek v širé trati, s čely provedenými ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Šířka propustku 17,57 m, rozpětí 1,00 m, výška přesypávky 2,72 m. Podle MES byl propustek postaven roku 2005. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S1.

Návrh opatření

Náletová vegetace v okolí vtoku a výtoku bude odstraněna včetně kořenového systému. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 261,577

Propustek není součástí stavby, řeší se v rámci opravných prací OŘ Brno.



PROPUSTEK V EV. KM 262,419

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 20,40 m, rozpětí 1,20 m, výška přesypávky 4,41 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavlhle, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části je povrch betonu také zavlhlý. Obě čela jsou přesypaná. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S1.

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 262,609

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 15,00 m, rozpětí 0,90 m, výška přesypávky 2,50 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavlhle, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části je povrch betonu také zavlhlý. Vtokové čelo je přesypané, svahy drážního tělesa jsou zde strmé. Na výtoku je nabetonovaná ŽB poprsní zeď. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky na vtoku se provedou nové gabionové koše, v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Horní povrch ŽB poprsní zdi bude zbaven vegetace a otryskán vysokotlakým vodním paprskem a mechanicky dočištěn. Na takto připravený podklad se provede sanace betonu klasickými sanačními postupy. Na sanovaný povrch bude osazeno nové ocelové třimadlové zábradlí výšky 1,1 m. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 262,898

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 12,30 m, rozpětí 0,90 m, výška přesypávky 1,40 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937), která byla rozšířená ŽB polorámovou konstrukcí. Kamenné desky jsou zavlhle, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části je povrch betonu také zavlhlý. Výtokové čelo je přesypané, svahy drážního tělesa jsou zde strmé. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2

Návrh opatření

Navrhuje se očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se na výtoku provedou nové gabionové koše, v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Na vtoku se navrhuje prodloužení ŽB čela rovněž pomocí gabionových zídek. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 264,503

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 15,10 m, rozpětí 0,90 m, výška přesypávky 1,60 m. Na kamenné spodní stavbě je provedena pod kolejí K01 železobetonová deska (1937), pod kolejí K02 kamenné desky (1870). Kamenné desky jsou zavlhlé, chybí spárování mezi deskami, 2 krajní desky jsou zlomené a propadlé do propustku. V železobetonové části je povrch betonu suchý. Obě čela jsou přesypaná. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

Navrhuje se odhalení kamenných desek v nezbytném rozsahu a nahrazení poškozených desek novými. Dále se očistí římsy a čela. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Rovněž se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

PROPUSTEK V EV. KM 264,702

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 14,20 m, rozpětí 1,30 m, výška přesypávky 2,0 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavlhlé, chybí spárování mezi deskami. V krajní části dochází k vysypávání materiálu mezi deskami. V železobetonové části je povrch betonu suchý. Vtokové čelo je přesypané, svahy drážního tělesa jsou zde strmé. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

Navrhuje se revize kamenných desek a následná sanace v místech, kde dochází k propadu materiálu náspu. Dále se navrhuje očištění říms a čel. Náletová vegetace na římsách bude odstraněna včetně kořenového systému. V místě drážní stezky se na vtoku provedou nové gabionové koše, v délce cca 6 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Na výtoku se navrhuje prodloužení ŽB čela rovněž pomocí gabionových zídek. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.



E1.2 NÁSTUPIŠTĚ

SO 02-10-01 Nástupišť zastávka Golčův Jeníkov – město

SO 02-10-01.1 Nástupišť zastávka Golčův Jeníkov - město

Stávající stav:

V rámci zastávky Golčův Jeníkov – město se zde nachází u kolejí č. 1 a 2 stávající vnější nástupiště typu Sudop s konzolovými železobetonovými deskami š.1,45m bez bezpečnostních prvků (vodící linie s funkcí varovného pásu). Nástupiště se nachází v přímém úseku koleje.

Navržený stav:

Bude provedena výměna veškerých prvků nástupiště a zpevněných ploch zajišťujících pohyb pěších v prostoru zastávky Golčův Jeníkov - město až po navázání na stávající veřejné pěší trasy. Předpokládá se výměna stávajících nástupišť u obou kolejí v délce 200 m a to znamená výměnu stáv. nevyhovujících nástupištních desek dl.1,45 m za nové desky dl.2,30 m s doplněním zámkovou dlažbou na celkovou šíři nástupiště 3,0 m s výškou nástupní hrany +550mm nad TK. Projektovaná vzdálenost hrany nástupiště od přilehlé osy koleje je 1680mm.

Typ nástupiště se nemění.

Nástupiště se nachází v km poloze:

- Hrana nástupiště u koleje č.1 v km 264,015 230 - km 264,215 230
- Hrana nástupiště u koleje č.2 v km 264,012 239 - km 264,212 239

Ukončení nástupišť a jejich napojení na veř.komunikace bude provedeno tak, aby přístupové komunikace na tyto nástupiště ústily na pozemní komunikaci (chodník) vedenou přes žel.přejezd mimo jeho nebezpečné pásmo - tj. až za výstražníky.

Nástupiště bude provedeno jako bezbariérové, bude odpovídat vyhlášce č.398/2009 v aktuálním znění a bude odpovídat TSI PRM. Nástupiště bude vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu a dále bude vybaveno dalšími signálními a varovnými pásy, orientačním systémem, lavičkami, koši, opěrným pultem ke stání, jízdními řády, nádobami na posyp.

Přístřešky:

Bude využito stávajících nástupištních zděných přístřešků a nebude zde budován přístřešek nový.

Orientační systém na nástupišti

Orientační systém je zpracován nový dle platné legislativy a ČSN. Tabule, kde je kombinace modrého pole a bílého textu - budou použity barvy „signální bílá“ RAL 9003 a „modrá“ RAL 5010. Použité písmo bude typu ARIAL. Dolní hrana všech tabulových prvků (tabule s názvem zastávky, tabule se směry jízdy vlaků a tabule s označením nástupišť) musí být min. 2,50 m nad pochozí plochou nástupiště.

Tabule s názvem zastávky budou vyhotoveny v souladu s TNŽ 73 6390 v platném znění a budou umístěny na třech sloupcích.

Tabule s uvedeným označením nástupiště budou umístěny na dvou sloupcích stejně jako tabule s vyznačenými směry jízdy vlaků. Nejnižší hrana výše uvedených prvků orientačního systému musí být minimálně 2,50m nad pochozí plochou nástupiště.

Piktogram zákaz kouření bude vyhotoven v souladu se zákonem 379/2005 Sb. v platném znění a to v podobě samolepky o formátu ISO A4. Kdy jedna samolepka bude umístěna uvnitř přístřešku na nástupišti 1 a jedna samolepka pod přístřeškem u budovy na nástupišti 2. Cedula s vyznačeným směrem přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace bude umístěna na obvodové přístřešku na nástupišti 1.

Piktogramy vstup zakázán budou umístěny na koncích nástupišť a to na zábradlích.



SO 02-10-01.2 Nástupiště zastávka Golčův Jeníkov-město – rozhlas

V rámci stavby „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“, která je v současné době v realizaci, bude stávající rozhlasová ústředna v zast. Golčův Jeníkov – město nahrazena novou rozhlasovou ústřednou v IP provedení. Ústředna bude umístěna v 19“ skříni v předsíni v budově zastávky.

Předmětem tohoto SO je doplnění nové IP ústředny reproduktory, které budou umístěny na obou nástupišťích na nových osvětlovacích stožárech.

Základní kapacitní údaje

Reproduktor venkovní (antivandal)	10 ks
Měření rozhlasového zařízení	1 soubor
Kabelizace	0,95 kmp

SO 02-10-02 ŽST Demolice drážního domku v km 264,215

SO 02-10-02.1 ŽST Demolice drážního domku v km 264,215

Jedná se o demolici podsklepeného objektu o jednom nadzemním podlaží v km 264, 215. Objekt byl využíván jako útulek. Objekt obdélníkového půdorysu se šikmou sedlovou střechou. Objekt je založen na základových, zřejmě smíšených, pasech. Zdivo cihelné. Nad 1.NP je dřevěný krov. Střecha je kryta eternitovými šablonami (POZOR OBSAHUJÍ AZBEST). Konstrukce je ztužena zřejmě zedními kleštěmi nebo věnci. Výplně otvorů jsou dřevěné a ocelové. Objekt je ve špatném technickém stavu.

SO 02-10-02.2 Stavební úpravy zastávka Golčův Jeníkov město

Budova zastávky

Jedná se o stavební úpravy budovy zastávky. Stávající objekt je zděný z cihel plných, má pultovou střechu s plechovou krytinou. V místnosti 1.03 denní místnost bude provedena nová podlaha. Nová skladba podlahy včetně nové hydroizolace vytáhnuté na stěny a napojené na h.i. stěn. Nová podlahová krytina bude homogenní vinylová. Vnitřní omítky opraveny v rozsahu 10% vápenocementové, přeštukování, kompletní bílá malba omyvatelná a otěruvzdorná. Vnější omítky opraveny v rozsahu 10% vápenocementové, přeštukování, kompletní vrchní fasádní barva v odstínu pískovém dle stávajících odstínů fasády. Dojde k odstranění stávající střešní plechové krytiny a bednění. Nová střešní krytina z titanizinkového plechu tl. 0,7mm na dvojistou drážku. Pojistná difusní fólie vhodná pod titanizinkovou krytinu. Dřevěné bednění tl. 25mm. Titanizinková střešní krytina bude provedena na dvojistou drážku a nepřímo kotvená do pevných a posuvných příponek. Předpokládá se TiZn plech s patinou "břidlicově šedá". Dojde k revizi dřevěných konstrukcí v přístřešku a budou nahrazeny v rozsahu odhadnutém na 20% nosných konstrukcí. V rámci úprav bude provedena úprava svodů dešťové kanalizace.

Čekárna pro cestující

Jedná se o stavební úpravy čekárny pro cestující. Stávající objekt je zděný z cihel plných, má pultovou střechu s plechovou krytinou. V místnosti 1.01 čekárna pro cestující bude nově vytvořen otvor v boční stěně rozměrů 1200/2000 mm. Vnitřní omítky opraveny v rozsahu 20% vápenocementové, přeštukování, kompletní bílá malba omyvatelná a otěruvzdorná. Vnější omítky opraveny v rozsahu 20% vápenocementové, přeštukování, kompletní vrchní fasádní barva v odstínu pískovém dle stávajících odstínů fasády. Dojde k odstranění stávající střešní plechové krytiny a laťování. Nová střešní krytina z titanizinkového plechu tl. 0,7mm na dvojistou drážku. Pojistná difusní fólie vhodná pod titanizinkovou krytinu. Dřevěné bednění tl. 25mm. Titanizinková střešní krytina bude provedena na dvojistou drážku a nepřímo kotvená do pevných a posuvných příponek. Předpokládá se TiZn plech s patinou "břidlicově šedá". Dojde k revizi dřevěných konstrukcí v přístřešku a budou nahrazeny v rozsahu odhadnutém na 20% nosných konstrukcí. V rámci úprav bude provedena úprava svodů dešťové kanalizace.



E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 258,731

Současný stav:

Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejný přejezd šíře 3,5 m s úhlem křížení 90°, ležící na místní obslužné komunikaci u obce Vlkaneč. Číslo přejezdu je P3703. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ se světly a s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem. Informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena ze železobetonových zádlažbových panelů. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trat' se v místě přejezdu nachází v oblouku a ve sklonu 10,00 ‰. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z pružného (žebrové ZP) upevnění a z betonových pražců SB8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav:

Směrově se trat' v koleji č. 1 posune o 47 mm doprava, výškově dojde ke zdvihu nepřevýšené kolejnice koleje č. 1 o 63 mm. Směrově se trat' v koleji č. 2 posune o 100 mm doleva, výškově dojde ke zdvihu nepřevýšené kolejnice koleje č. 2 o 30 mm. Šířka převáděné komunikace činí 3,5 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako betonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu betonového panelu určeného pro betonové pražce a činí 5 x 1,20 m = 6,00 m úhel křížení 90°. Bude použito 10 zádlažbových panelů vnějších a 10 zádlažbových panelů vnitřních. Ke stavbě bude potřeba 20 kusů závěrných zídek. Prostor mezi kolejemi bude vyplněn atypickými betonovými panely (10 ks). Ty budou uloženy také na závěrnou zídku oboustrannou (dvě jednostranné zídky naproti sobě s dilatační spárou 10 mm. Osová vzdálenost kolejí je 4,177 m a 4,176 m na začátku a na konci přejezdu ve směru stoupajícího staničení. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Betonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vpravo bude posunuta o 7 cm dolů (nutné použít atypické ocelové opěrky vnější). Národně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 3 - Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro betonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení 6 (zvoleno projektantem, přesné číslo není známo) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem.

Konstrukce vozovky:

asfaltový beton ACO 11	tl. 40mm
asfaltový beton ACP 16+	tl. 50mm
šterkodrt' ŠDA	tl. 150mm
mechanická zemina MZ	tl. 150mm
Celkem.....390mm

SO 01-13-02 Železniční přejezd v ev. km 261,438

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejný přejezd šíře 4 m s úhlem křížení 70°, ležící na účelové obslužné komunikaci u obce Podmokly. Číslo přejezdu je P3704. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením



PZZ se světly a s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem. Informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena ze železobetonových zádlažbových panelů. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé a ve sklonu 0,00 ‰. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z pružného (žebrové ZP) upevnění a z betonových pražců SB8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Směrově se trať v koleji č. 1 posune o 59 mm doprava, výškově dojde ke snížení nepřevýšené kolejnice koleje č. 1 o 31 mm. Směrově se trať v koleji č. 2 posune o 84 mm doleva, výškově dojde ke snížení nepřevýšené kolejnice koleje č. 2 o 41 mm. Šířka převáděné komunikace činí 1,85 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako betonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu betonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $4 \times 1,20\text{ m} = 4,80\text{ m}$ úhel křížení 70° . Bude použito 10 zádlažbových panelů vnějších a 10 zádlažbových panelů vnitřních. Ke stavbě bude potřeba 20 kusů závěrných zídek. Prostor mezi kolejemi bude vyplněn atypickými betonovými panely. Ty budou uloženy také na závěrnou zídku oboustrannou (dvě jednostranné zídky naproti sobě s dilatační spárou 10 mm. Bude potřeba 10 atypických zádlažbových panelů). Osová vzdálenost kolejí je 4,250 m v celé šíři přejezdu. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Betonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vpravo bude posunuta o 5 cm dolů (nutné použít atypické ocelové opěrky vnější). Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 - Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro betonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení 6 (zvoleno projektantem, přesné číslo není známo) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem.

Konstrukce vozovky:

asfaltový beton ACO 11	tl. 50mm
asfaltová směs R-mat	tl. 50mm
šterkodrt' ŠD _B	tl. 200mm
Celkem.....	300mm

SO 01-13-03 Železniční přejezd v ev. km 262,718

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejný přejezd šíře 4,0 m s úhlem křížení 75° , ležící na místní komunikaci účelové obci Podmoky. Číslo přejezdu je P3705. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ se světly a s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem. Informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z vozovky s živičným krytem (asfaltem). Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v oblouku o poloměru 299,9 m v koleji č. 1 a 295,5 m v koleji č. 2 s. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z pružného (žebrové ZP) upevnění a z betonových pražců SB8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.



Navrhovaný stav

Směrově se trat' posune vpravo po směru staničení o 138 mm v koleji č. 1, výškově dojde ke zdvihu nepřevýšené kolejnice koleje č. 1 o 49 mm. Směrově se trat' posune vpravo po směru staničení o 18 mm v koleji č. 2, výškově dojde ke zdvihu nepřevýšené kolejnice koleje č. 2 o 13 mm. Šířka převáděné komunikace činí 4 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako betonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čistíčky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu betonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $6 \times 1,20\text{m} = 7,20\text{m}$. úhel křížení 75° . Bude použito 24 záďlažbových vnějších panelů, 12 záďlažbových panelů vnitřních a 24 kusů závěrných zídek. Přejezd převádí komunikaci pod úhlem 75° , z tohoto důvodu dochází k odstupňování jednotlivých částí železničního přejezdu. Prostor mezi kolejemi bude vyplněn standartními vnějšími záďlažbovými panely. Meziprostor mezi závěrnými zídками v prostoru mezi osami kolejí, bude vyplněn konstrukcí vozovky (totožná jako u nájezdové konstrukce). Celý detail je vidět v příloze č. 3 - Příčný řez přejezdem. Osová vzdálenost kolejnicových pásů je v místě přejezdu 4,185 m na první hraně přejezdu ve směru stoupajícího staničení, a na druhé hraně železničního přejezdu ve směru staničení je osová vzdálenost kolejnicových pásů 4,186 m.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Betonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vpravo bude posunuta o 3 cm dolů (nutné použít atypické ocelové opěrky vnější), vlevo bude posunuta o 4 cm nahoru (nutné použít atypické ocelové opěrky vnější). Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 3 - Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou záľivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro betonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení 6 (zvoleno projektantem, přesná hodnota není známá) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem.

Konstrukce vozovky:

asfaltový beton ACO 11	tl. 50mm
asfaltová směs R-mat	tl. 50mm
šterkodrt' ŠD _B	tl.200mm
Celkem.....	300mm

SO 01-13-04 Železniční přejezd v ev. km 264,226

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o dvukolejný přejezd šíře 12,2 m s úhlem křížení 90° , ležící na místní komunikaci rychlostní v obci Golčův Jeníkov. Číslo přejezdu je P3706. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ se světly a s úplnými závislostmi, se závorami a s pozitivním signálem. Informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z betonových desek – konstrukce je rozebíratelná. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trat' se v místě přejezdu nachází v přechodnici. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z pružného (žebrové ZP) upevnění a z betonových pražců SB8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.



Navrhovaný stav

Směrově se trat' posune vpravo po směru staničení o 113 mm v koleji č. 1, výškově dojde ke zdvihu nepřevýšené kolejnice koleje č. 1 o 37 mm. Směrově se trat' posune vlevo po směru staničení o 167 mm v koleji č. 2, výškově dojde ke zdvihu osy koleje č. 2 o 24 mm. Šířka převáděné komunikace činí 12,2 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $20 \times 0,60\text{m} = 12\text{ m}$ (u vnitřních desek), resp. $10 \times 1,20 = 12\text{ m}$ (u vnějších desek), úhel křížení 90° . Bude použito 50 panelů typu G II a 50 panelů G III.

Osová vzdálenost kolejnicových pásů je v místě přejezdu 4,250 m na první hraně přejezdu ve směru stoupajícího staničení, a na druhé hraně železničního přejezdu ve směru staničení je osová vzdálenost kolejnicových pásů 4,253 m.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D0 a třídou dopravního zatížení 3 (návrh projektanta, oficiální hodnota není známá) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem.

Konstrukce vozovky:

asfaltový koberec SMA 11+	tl. 40mm
asfaltový koberec ACL 16+	tl. 60mm
asfaltový koberec ACP 16+	tl. 60mm
Mech.zpev.kamenivo MZ	tl. 200mm
šterkodrt' ŠDA	tl. 250mm
Celkem.....	610mm

SO 01-13-05 Železniční přejezd v ev. km 266,244

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejný přejezd šíře 3,0 m s úhlem křížení 60° , ležící na místní komunikaci účelové obci Golčův Jeníkov. Číslo přejezdu je P3707. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ se světly a s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem. Informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z vozovky s živičným krytem (asfaltem). Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trat' se v místě přejezdu nachází v přímé. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z pružného (žebrové ZP) upevnění a z betonových pražců SB8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Směrově se trat' posune vpravo po směru staničení o 112 mm v koleji č. 1, výškově dojde ke snížení nepřevýšené kolejnice koleje č. 1 o 8 mm. Směrově se trat' posune vlevo po směru staničení o 79 mm v koleji č. 2, výškově dojde ke zdvihu osy koleje č. 2 o 13 mm. Šířka převáděné komunikace činí 2,4 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako betonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu betonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $5 \times 1,2\text{m} = 6,0\text{ m}$. úhel křížení 60° . Bude použito 10 zádlážbových vnějších panelů, 10 zádlážbových panelů vnitřních a 20 kusů závěrných zídek.

Přejezd převádí komunikaci pod úhlem, z tohoto důvodu dochází k odstupňování jednotlivých částí železničního přejezdu. Prostor mezi kolejemi bude vyplněn vnějšími atypickými zádlažbovými panely - bude potřeba 10 kusů těchto atypických panelů. Budou uloženy na závěrnou zídku oboustrannou (dvě jednostranné zídky naproti sobě s dilatační spárou 10 mm).

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Betonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vpravo bude posunuta o 6 cm dolů (nutné použít atypické ocelové opěrky vnější). Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 3 - Příčný řez přejezdem.

Osová vzdálenost kolejnicových pásů je v celém prostoru přejezdu 4,350 m.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro betonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení 6 (navrženo projektantem, oficiální hodnota není známá) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem.

Konstrukce vozovky:

asfaltový beton ACO 11	tl. 50mm
asfaltová směs R-mat	tl. 50mm
šterkodrt' ŠD _B	tl.200mm
Celkem.....	300mm

E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY A ZDI

SO 44-14-01 PROPUSTEK V EV. KM 258,353

Popis starého stavu

Kolmý klenutý propustek v širé trati, s kolmými čely, na vtoku s navazujícími kamennými křídly, na výtoku jsou provedeny buď zemní kužely, nebo zde jsou rovněž kamenná křídla, která jsou zasypaná materiálem z čištění kolejového lože. Šířka propustku 15,33 m, rozpětí 1,94 m, výška přesypávky 2,97 m. Na kamenné spodní stavbě je provedena pod kolejí K01 cihelná polokruhová klenba (postavená r. 1870), pod kolejí K02 polokruhová klenba betonová (postavená r. 1937). Technický stav objektu je nevyhovující. Cihelná klenba je celkově zavlhlá, vyskytují se trhliny, jsou v ní vypadaná hnízda do hl. 0,1 m, výtokové čelo je odtržené od zdiva propustku. V betonové klenbě se rovněž vyskytují trhliny s výluhy, místy dochází k odpadávání krycí betonové vrstvy. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

S přihlédnutím k prasklinám v klenbě a celkově narušené konstrukci propustku, se navrhuje jeho úprava s využitím tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Tímto opatřením budou stávající konstrukce zachovány, ale nebude již zapotřebí jejich nosná funkce, kterou převezme nová ocelová konstrukce. Ta je navržena jako ocelová flexibilní trouba vejčitého tvaru světlych rozměrů 1660 x 2097 mm, délky 24,7 m. Na styku



trouby s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Upraví a vyčistí se vtok a výtok do propustku.

SO 44-14-01.1 NÁVĚSTNÍ KRAKOREC V KM 258,108

Návrh opatření

Z důvodů přesunutí stávajících autoblokových bodů v nepřehledném úseku trati bylo nezbytné situovat návěstidla do prostoru nad kolejí. Proto bylo rozhodnuto o jejich umístění na návěstní krakorec. Jedná se o krakorec nad oběma traťovými kolejemi (1TK a 2TK), který je založen vlevo od 1TK. Konstrukční návrh krakorce staticky vychází z typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, zpracovaného SUDOPem Praha v roce 1988. Ocelová konstrukce krakorce je tvořena svislým sloupem a vodorovným břevnem, tuze spojenými montážním šroubovým stykem. Sloup je vetknut do železobetonové základové patky pomocí kotevního přípravku. Příslušenstvím konstrukce je ocelový žebřík s ochranným košem, který zajišťuje přístup z úrovně terénu na pochozí podlahu. Přístup k žebříku je jištěn uzamykatelnými dvířky.

SO 44-14-02 PROPUSTEK V EV. KM 258,457

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 15,00 m, rozpětí 2,30 m, výška přesypávky 2,30 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavlhlé, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části se místy tvoří vápenné výluhy. Vtokové čelo je přesypané, svahy drážního tělesa jsou zde strmé. ŽB římsy jsou značně rozrušené, místy se odlupují kusy betonu. Ve střední části propustku je vypadané spárování v opěrách. Na výtoku je u ŽB desky odloupená krycí vrstva a je obnažená výztuž. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

Navrhuje se úprava stávajících poškozených čel včetně navazujících říms. Obě čela budou očištěna, římsy se odbourají. Na místo původních říms se provedou nové ŽB římsy, které budou mírně navýšeny. Za nimi se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 2 m. Svah drážního tělesa bude upraven tak, aby nedocházelo k přesypávání říms. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

SO 44-14-03 PROPUSTEK V EV. KM 258,653

Popis starého stavu

Kolmý deskový propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 12,00 m, rozpětí 1,30 m, výška přesypávky 1,50 m. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny pod kolejí K01 kamenné desky (1870), pod kolejí K02 deska železobetonová (1937). Kamenné desky jsou zavlhlé, chybí spárování mezi deskami. V železobetonové části se místy tvoří vápenné výluhy. Výtokové čelo je přesypané, odtržené a přesypané, svahy drážního tělesa jsou zde strmé. Na vtoku je nabetonovaná ŽB poprsní zeď. Propustek je funkční, klasifikace objektu je S2.



Návrh opatření

Navrhuje se úprava poškozeného výtokového čela. Čelo bude odhaleno v potřebném rozsahu, odtržená římsa se odbourá a na její místo se provede nová ŽB římsa. Za ní se provedou nové gabionové koše, na obou stranách v délce cca 2 m. Na vtokové straně bude provedeno nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Dále se provede čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno předláždění a přespárování v nezbytném rozsahu.

SO 44-14-04 MOST V EV. KM 259,963

Popis starého stavu

Kolmý klenutý most v širé trati, s kolmými čely, na která navazují na vtoku gabionová křídla, na výtoku kamenná křídla. Dle údajů z MESu činí délka mostu 7,0 m, jeho šířka je 60,20 m, výška nad terénem 20,40 m, délka přemostění 3,00 m. Most překonává trvalý vodní tok, potok Brslenku a přilehlou účelovou komunikaci. Materiál nosné konstrukce i spodní stavby se liší, v závislosti na době výstavby. Na vtoku je na ŽB opěrách provedena rovněž ŽB klenba (r. výstavby 1998). Na ní navazuje klenba kamenná, uložená na kamenné spodní stavbě (1850). V další části navazuje cihelná klenba na kamenné spodní stavbě (1870), na výtoku je most ukončen železobetonovou klenbou na kamenné spodní stavbě (1937). Most je dle revizní zprávy z 10/2013 klasifikován K2/S2.

Nosná konstrukce ani spodní stavba nevykazují závažné poruchy. U ŽB částí se místy vyskytují nevýznamné trhliny, kterými prostupují výluhy pojiva. U cihelné klenby jsou místy cihly zvětřelé a vydrolené, ve střední části se vyskytují lokálně i hnízda hloubky cca 150 mm. Konstrukce kleneb i spodní stavby jsou vesměs zavlhlé. Římsy čelních zdí a křídla jsou přesypaná a přerostlá vegetací, mají popraskané spárování, zdivo je porostlé mechem. Na římsách není osazeno zábradlí. Pod podlahou v profilu mostu vede trubní propustek. V podlaze jsou zřízeny revizní otvory, které jsou opatřeny masivními poklopy. Tyto místy chybí, resp. jsou odklopené. Dlažba na vtoku i výtoku je značně poškozená.

Návrh opatření

Navrhuje se doplnění hnízd ve zdivu kleneb. Na vtoku i výtoku bude upraven trubní propustek, bude obnovena jeho funkce. Naplaveniny na vtoku, v profilu propustku a na výtoku budou odstraněny. Prostor mezi křídly na vtoku a výtoku bude zrevidován a v potřebném rozsahu znovu odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože. Chybějící či poškozené krycí desky v profilu mostu budou nahrazeny novými, stejných rozměrů. Náletová vegetace na římsách a křídlech bude odstraněna včetně kořenového systému. Přesypaný materiál se odebere tak, aby římsy nebyly zasypané. Kamenné zdivo čel a křídel bude podrobeno důkladné prohlídce. V případě popraskaného nebo vypadaného spárování bude zdivo znovu hloubkově přespárováno. Na římsu vlevo se osadí nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m.

SO 44-14-05 MOST V EV. KM 261,920

Popis starého stavu

Kolmý klenutý most v širé trati, s kolmými čely, na která navazují na vtoku kamenná křídla s betonovou omítkou, na výtoku kamenná křídla. Dle údajů z MESu činí délka mostu 7,80 m, jeho šířka je 28,30 m, výška nad terénem 10,30 m, délka přemostění 3,00 m. Most překonává trvalý vodní tok a přilehlou účelovou komunikaci. Materiál nosné konstrukce i spodní stavby se liší, v závislosti na době výstavby. Na vtoku je na kamenných opěrách



provedena cihelná klenba, zdivo opěr i klenby je překryto betonovou omítkou (r. výstavby 1870, sanace 1991). V další části navazuje klenba železobetonová, na kamenné spodní stavbě (1937). Most je dle revizní zprávy z 10/2013 klasifikován K2/S2.

Nosná konstrukce ani spodní stavba nevykazují závažné poruchy. U ŽB částí se místy vyskytují nevýznamné trhliny, kterými prostupují výluhy pojiva. U částí konstrukcí opatřených betonovou omítkou se vyskytují rovněž trhliny s výluhy. Konstrukce kleneb i spodní stavby jsou vesměs zavlhlé. Římsy čelních zdí a křídla jsou přesypaná a přerostlá vegetací, mají popraskané spárování, zdivo je porostlé mechem. Zábradlí na vtokové římse chybí, na výtoku je značně deformované. Pod podlahou v profilu mostu vede deskový propustek. Krycí desky jsou lokálně poškozené. Betonová dlažba u obou opěr je podemletá, na mnoha místech je beton odplaven. Koryto na vtoku do deskového propustku je značně poškozeno.

Návrh opatření

Na vtoku i výtoku bude upraven trubní propustek, bude obnovena jeho funkce. Naplaveniny na vtoku, v profilu propustku a na výtoku budou odstraněny. Dlažba na vtoku a výtoku bude zrevidována a v potřebném rozsahu sanována. Chybějící či poškozené krycí desky v profilu mostu budou nahrazeny novými, stejných rozměrů. Betonová dlažba v prostoru mezi opěrami a krycími deskami propustku v profilu mostu bude kompletně odbourána a nahrazena kamennou dlažbou do betonového lože. Náletová vegetace na římsách a křídlech bude odstraněna včetně kořenového systému. Přesypaný materiál se odebere tak, aby římsy nebyly zasypané. Kamenné zdivo čel a křídel bude očištěno a podrobeno důkladné prohlídce. V případě popraskaného nebo vypadaného spárování bude zdivo znovu hloubkově přespárováno. Římse vpravo je odtržená a vysunutá. Bude zbourána a na její místo se provede nová ŽB římsa. Na obě římsy objektu se osadí nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m.

SO 44-14-06 PROPUSTEK V EV. KM 263,301

Popis starého stavu

Kolmý klenutý propustek v širé trati, s kolmými čely. Šířka propustku 14,83 m, rozpětí 1,745 m, výška přesypávky 2,61 m. Na kamenné spodní stavbě je provedena pod kolejí K01 cihelná polokruhová klenba (1870), pod kolejí K02 polokruhová klenba betonová (1937). V cihelné klenbě se vyskytují trhliny šířky do 10 mm, klenba je celkově zavlhlá, výtokové čelo je odtržené od zdiva propustku. V betonové klenbě se rovněž vyskytují trhliny s výluhy. Klasifikace objektu je S2.

Návrh opatření

S přihlédnutím k prasklinám v klenbě a celkově narušené konstrukci propustku se navrhuje jeho úprava s využitím tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Tímto opatřením budou stávající konstrukce zachovány, ale nebude již zapotřebí jejich nosná funkce, kterou převezme nová ocelová konstrukce. Ta je navržena jako ocelová flexibilní trouba tlamového profilu světlých rozměrů 1891 x 1550 mm, délky 20,2 m. Na styku trouby s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Upraví a vyčistí se vtok a výtok do propustku.

SO 44-14-07 MOST V EV. KM 265,765

Popis starého stavu

Kolmý klenutý most v širé trati, s kolmými čely, na výtoku navazující kamenná křídla. Dle údajů z MESu činí délka mostu 7,70 m, jeho šířka je 24,40 m, výška nad terénem 10,40 m, délka přemostění 3,00 m. Most překonává trvalý vodní tok. Materiál nosné konstrukce i spodní stavby se liší, v závislosti na době výstavby. Na vtoku je na kamenných opěrách provedena cihelná klenba (r. výstavby 1870). V další části navazuje klenba železobetonová, na kamenné spodní stavbě (1937). Most je dle revizní zprávy z 10/2013 klasifikován K2/S2.

Nosná konstrukce i spodní stavba vykazují poruchy, které by v budoucnu mohly ohrozit provozuschopnost konstrukce. Na cihelné klenbě a na ní navazující spodní stavbě se vyskytují trhliny, které místy dosahují tloušťky až 15 mm. V místech trhlin jsou cihly vydrolené, lokálně do hloubky až 200 mm. Rovněž na ŽB části jsou patrné trhliny. Konstrukce kleneb i spodní stavby jsou vesměs zavlhle. Římsy čelních zdí a křídla jsou přesypaná a přerostlá vegetací, mají popraskané spárování, zdivo je porostlé mechem. Na objektu není osazené zábradlí. Kamenná dlažba koryta toku v profilu mostu je značně poškozená.

Návrh opatření

Navrhuje se celková sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Stávající cihelné a kamenné zdivo bude hloubkově přespárováno, doplní se hnízda ve zdivu, trhliny budou sanovány s využitím nerezových kotev šroubovicového tvaru. Cihelné zdivo NK a kamenné zdivo spodní stavby bude v místech trhlin rovněž posíleno nízkotlakou injektáží. Náletová vegetace na římsách a křídlech bude odstraněna včetně kořenového systému. Přesypaný materiál se odebere tak, aby římsy nebyly zasypané. Kamenné zdivo čel a křídel bude očištěno a podrobena důkladné prohlídce. V případě popraskaného nebo vypadaného spárování bude zdivo znovu hloubkově přespárováno. Na stávající římsy objektu se osadí nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Provede se čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno doplnění kamenů a předláždění včetně přespárování v nezbytném rozsahu.

SO 44-14-07.1 NÁVĚSTNÍ KRAKOREC V KM 265,430

Návrh opatření

Z důvodů přesunutí stávajících autoblokových bodů v nepřehledném úseku trati bylo nezbytné situovat návěstidla do prostoru nad kolejí. Proto bylo rozhodnuto o jejich umístění na návěstní krakorec. Jedná se o krakorec nad traťovou kolejí č. 2 (2TK), který je založen vpravo od 2TK. Konstrukční návrh krakorce staticky vychází z typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, zpracovaného SUDOPem Praha v roce 1988. Ocelová konstrukce krakorce je tvořena svislým sloupem a vodorovným břevnem, tuze spojenými montážním šroubovým stykem. Sloup je vetknut do železobetonové základové patky pomocí kotevního přípravku. Příslušenstvím konstrukce je ocelový žebřík s ochranným košem, který zajišťuje přístup z úrovně terénu na pochozí podlahu. Přístup k žebříku je jistěn uzamykatelnými dvířky.

SO 44-14-08 MOST V EV. KM 266,427

Popis starého stavu

Kolmý klenutý most v širé trati, s kolmými čely, na výtoku navazující kamenná křídla. Dle údajů z MESu činí délka mostu 4,90 m, jeho šířka je 27,00 m, výška nad terénem 9,60 m, délka přemostění 2,05 m. Most překonává trvalý vodní tok. Materiál nosné konstrukce i spodní stavby se liší, v závislosti na době výstavby. Na vtoku je na kamenných opěrách provedena cihelná klenba (r. výstavby 1870, sanace 1937). V další části navazuje klenba betonová, na kamenné spodní stavbě (1937). Most je dle revizní zprávy z 10/2013 klasifikován K2/S2.

Nosná konstrukce i spodní stavba vykazují poruchy, které by v budoucnu mohly ohrozit provozuschopnost konstrukce. Na cihelné klenbě a na ní navazující spodní stavbě se vyskytují trhliny, které místy dosahují tloušťky až 15 mm. V místech trhlin jsou cihly vydrolené, lokálně do hloubky až 200 mm. Rovněž na ŽB části jsou patrné trhliny. Konstrukce kleneb i spodní stavby jsou vesměs zavlhlé. Římsy čelních zdí a křídla jsou přesypaná a přerostlá vegetací, mají popraskané spárování, zdivo je porostlé mechem. Na objektu není osazené zábradlí. Kamenná dlažba koryta toku v profilu mostu je značně poškozená.

Těsně za mostem se nachází stávající reléová skříň, která je značně vyklopená směrem ven od 2TK, a je přichycena k podkladnici prostřednictvím rádlovacího drátu. Toto řešení je nepřijatelné, bude přistoupeno k posunutí skříně po směru staničení cca o cca 7 m.

Návrh opatření

Navrhuje se celková sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Stávající cihelné a kamenné zdivo bude hloubkově přespárováno, doplní se hnízda ve zdivu, trhliny budou sanovány s využitím nerezových kotev šroubovicového tvaru. Cihelné zdivo NK a kamenné zdivo spodní stavby bude v místech trhlin rovněž posíleno nízkotlakou injektáží. Náletová vegetace na římsách a křídlech bude odstraněna včetně kořenového systému. Přesypaný materiál se odebere tak, aby římsy nebyly zasypané. Kamenné zdivo čel a křídel bude očištěno a podrobena důkladné prohlídce. V případě popraskaného nebo vypadaného spárování bude zdivo znovu hloubkově přespárováno. Na stávající římsy objektu se osadí nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Provede se čištění koryta na vtoku, v profilu propustku a na výtoku. Vyčištěná dlažba bude zrevidována a v případě poruch bude provedeno doplnění kamenů a předláždění včetně přespárování v nezbytném rozsahu.

Prostor pro umístění nové reléové skříně bude vytvořen pomocí 3 ks prefabrikátů opěrných zdí tvaru L s nasazenou ŽB římsou, na kterou bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m.



Subsystém energie

E3. TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ

SO 04-01-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, úpravy TV

Rozsah stavebního objektu je dán kolejovými úpravami a nevyhovujícím stavem některých trakčních podpěr. Veškeré úpravy trakčního vedení budou navrženy v souladu s platnými normami podle zásad pro elektrifikaci tratí střídavou proudovou soustavou AC 25kV 50Hz na státních drahách.

Veškeré práce a zásahy do TV musí splňovat požadavky základních norem: ČSN EN 50119 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení. Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení. Pro vedení zpětného proudu slouží kolejnicové pasy. Kolejnicové propojky a lanová propojení k zajištění funkce kolejových obvodů jsou součástí stavebních objektů rekonstrukce železničního svršku a zabezpečovacího zařízení.

Dle předchozího stupně dokumentace a na základě vytipovaných problematických míst (zástupce OŘ Brno spolu s projektantem TV) na celém traťovém úseku je uvažováno s nahrazením nakloněných trakčních podpěr číslo: 36, 38, 66, 68, 85, 87, 99, 107, 197, 218, 220, 261, 263, 287, 293, 305, 306, 361, 363, 365, 366, 370, 372, 374, 380, 393 a 394. Dále budou nahrazeny stávající podpěry TV novými v místě nového nástupiště zastávky Golčův Jeníkov – město. Bude nutná výšková a směrová regulace systému TV včetně výměny věšáků a proudových propojení v celém traťovém úseku z důvodu úprav kolejového svršku. V místech s velkou změnou osy koleje směrem od osy stávající podpěry TV budou navrženy nové šikmé izolované konzoly TV. Správcem je požadována výměna nosného lana a troleje v celém kotevním úseku od TP č. 265 po TP č. 309. Toto je uvažováno z důvodu velkých mechanických poškození stávajícího trolejového drátu a nosného lana. Bude provedeno nové číslování všech stávajících a nových podpěr TV v celém traťovém úseku. Číslování bude provedeno pomocí typových tabulek s bílým číslem na černém podkladu uchycených na podpěrách pomocí nerezových pásků. Správcem je také požadována výměna stávajících strojních lan v pohyblivých kotveních jednotlivých stávajících systémů TV včetně kladek.

E.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLK.OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ

SO 04-06-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, přeložky sítí

SO 04-06-01.1 Zast. Golčův Jeníkov – město, úprava rozvodů nn a osvětlení

V rámci tohoto SO je řešeno osvětlení nových prodloužených nástupišť, osvětlení přístupových cest a dále osvětlení přístřešku u koleje č.1 a zastřešené části u budovy zastávky. Dále bude řešena úprava rozvodů nn vč. rekonstrukce rozvaděče R-01.

Nová prodloužená nástupiště budou osvětlena pomocí nových osvětlovacích sklopných stožárů o výšce 6m v souladu s ČSN EN 12 464-2. Na stožárech budou umístěna LED svítidla o výkonu 54W.

Přístupové chodníky na nástupiště budou osvětleny pomocí 3ks nových sklopných osvětlovacích stožárů o délce 6m, na kterých bude umístěno svítidlo LED 29W.

Přístřešek pro cestující u koleje č.1 bude osvětlen pomocí 4ks zářivkových svítidel 1x24W, která budou zapuštěna do podhledu a dále bude osvětleno schodiště z přístřešku na nástupiště pomocí zářivkového svítidla 1x18W.

Zastřešená část u budovy zastávky bude osvětlena pomocí 3ks LED svítidel o výkonu 58W.

Osvětlení bude napájeno z nového pilířového rozvaděče osvětlení RO, který bude situován u zastřešení budovy zastávky. Tento rozvaděč bude napájen z instalačního rozvaděče R-01, který je umístěn uvnitř budovy



zastávky. Budou vybudovány nové silové rozvody k jednotlivým osvětlovacím stožárům a bude vybudováno uzemnění stožárů.

V budově zastávky v denní místnosti bude rekonstruován stávající instalační rozvaděč R-01, který bude demontován a bude nahrazen novým instalačním rozvaděčem. Z tohoto rozvaděče budou napájeny stávající odběry zastávky a bude z něj napojen i nový rozvaděč osvětlení RO. V rámci tohoto SO bude dále položen nový kabel z R-01 do základnové stanice BTS systému GSM-R.

SO 04-06-01.2 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, přeložky kabelu 6kV

Tento SO řeší přeložky kabelu 6kV sloužícího pro napájení zab. zař. v místech, kde by došlo k jeho poškození při provádění stavebních prací v kolejišti. Kabel 6kV bude přeložen na třech místech, kde kříží kolejiště.

Přeložka v km 262,734 bude spočívat v položení nových kabelů 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v nové trase pod kolejemi v délce cca 70m. Na pravé straně kolejiště budou nové kabely naspojovány na stávající kabely, na levé straně kolejiště budou kabely zakončeny v traťové trafostanici TS1572.

Přeložka v km 263,680 bude spočívat v položení nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v nové trase pod kolejemi v délce cca 45m. Na obou stranách kolejiště bude nový kabel naspojován na kabel stávající.

Přeložka v km 265,420 bude spočívat v položení nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v nové trase pod kolejemi v délce cca 70m. Na levé straně kolejiště bude nový kabel naspojován na kabel stávající, na pravé straně kolejiště bude kabel ukončen ve stávající traťové trafostanici TS 1577.

SO 04-06-01.3 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, přeložky kabelů DOÚO

Tento SO řeší přeložky kabelů DOÚO v žst. Golčův Jeníkov a žst. Vlkaneč v místech, kde by došlo k jejich poškození při provádění stavebních prací v kolejišti. Kabely DOÚO budou přeloženy na dvou místech, kde kříží kolejiště nebo jsou v souběhu a budou poškozeny při výstavbě nového odvodnění.

V km 257,703 bude přeložen kabel CYKY 24x2,5mm² vedený ze skříně KS4 umístěné na výpravní budově do skříně RS3, umístěné na trakční podpěře č. 47. Nový kabel stejného typu bude u trakční podpěry č.48 naspojován na stávající kabel. Dále bude přeložen kabel CYKY 24x1,5mm², který je veden ze skříně RS2 na trakční podpěře č. 48 do skříně RS3 na trakční podpěře č. 47. Celková délka přeložek obou kabelů je cca 100m.

V km 266,635 bude přeložen kabel CYKY 24x2,5mm², který je veden ze skříně RS9 na trakční podpěře č.102 do skříně RS6 na trakční podpěře č.111 a dále kabel CYKY 24x2,5mm², který je veden ze skříně RS8 na trakční podpěře č.101 v km 266,630 do skříně RS7 na trakční podpěře č.27. Nové kabely jsou vedeny v souběhu s tratí a jeden trať kříží a budou tedy narušeny v rámci sanace železničního spodku. Nové kabely stejných typů budou vedeny až do km 266,695, kde se napojí na kabely stávající. Kabely budou uloženy ve větší vzdálenosti od osy koleje a budou uloženy v chrániče. Celková délka přeložek obou kabelů je cca 185m.

E.3.7 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

SO 04-07-01 Vlkaneč – Golčův Jeníkov, ukolejnění

Stavební objekt ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení, napájecího vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah.

V celém rozsahu stavby je nyní použito ukolejnění skupinové pomocí ochranného lana. Je navržena výměna připojení ke koleji a to včetně průrazek. Stávající ochranné lano zůstane zachováno. Nové podpěry trakčního vedení budou také propojeny ochranným lanem.



e) Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu postupně dle harmonogramu zpracovaného vybraným zhotovitelem a schváleného investorem, je předpokládán zkušební provoz celé stavby v délce ½ roku.

Lhůty výstavby:

DSP	duben	2015
Stavební povolení	červenec	2015
Zahájení stavby	srpen	2015
Ukončení stavby včetně zkušebního provozu	prosinec	2016

f) Požadavky na zdroje

Při následném provozu stavby, po jejím dokončení, nedojde k navýšení potřeby elektrické energie ani dalších médií.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě

Odvodnění ploch oproti stávajícímu stavu není měněno. Napojení na stávající inženýrské sítě není měněno. Návrh havarijního plánu viz příloha F.1.3.

h) Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení zůstává stávající, nebude měněno

i) Náhradní výsadba – není požadována

j) Bezpečnost práce

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP ČD, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP ČD. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,



- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.
- Nepřejížděné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.
- Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).
- Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

k) Bezbariérový přístup

Bezbariérový přístup se týká pouze nástupišť zastávky Golčův Jeníkov město. Ukončení nástupišť a jejich napojení na veřejné komunikace bude provedeno tak, aby přístupové komunikace na tyto nástupiště ústily na pozemní komunikaci (chodník) vedenou přes železniční přejezd mimo jeho nebezpečné pásmo - tj. až za výstražníky. Nástupiště a všechny jeho prvky bude provedeno jako bezbariérové, bude odpovídat vyhlášce č.398/2009 v aktuálním znění a bude odpovídat TSI PRM. Nástupiště bude vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu a dále bude vybaveno dalšími signálními a varovnými pásy, orientačním systémem, lavičkami, koši, opěrným pultem ke stání, jízdními řády, nádobami na posyp

l) Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami

- Stavba není etapizována.
- Stavbu není nutno koordinovat se souvisejícími stavbami

m) Statické výpočty - neobsazeno

B5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

- Neobsazeno

B6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

a, b, c) Staveniště bude využívat stávající objekty, prostory a pozemky SŽDC, s.o., respektive ČD a.s., přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích. Pro stavební práce bude využita elektrická energie z mobilních zdrojů dodavatele.



d) V rámci SO 02-10-02.1 Demolice drážního domku v km 264,215 bude provedena demolice drážního domku. Jedná se o demolici podsklepeného objektu o jednom nadzemním podlaží v km 264, 215. Objekt byl využíván jako útulek. Objekt obdélníkového půdorysu se šikmou sedlovou střechou. Objekt je založen na základových, zřejmě smíšených, pasech. Zdivo cihelné. Nad 1.NP je dřevěný krov. Střecha je kryta eternitovými šablonami (POZOR OBSAHUJÍ AZBEST). Konstrukce je ztužena zřejmě zedními kleštěmi nebo věnci. Výplně otvorů jsou dřevěné a ocelové. Objekt je ve špatném technickém stavu

e) Kácení – neobsazeno.

f) Odpady

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů. Zatřídění odpadů dle vyhlášky 381/2001 Sb.

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění stavby je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
07 02 99	Pryžové podložky		N	odvoz na skládku NO
17 01 01	Beton z demolice objektů, základů	Beton z demolice objektů, patek TV	O	odvoz na skládku
17 01 02	Stavební a demoliční suť	cihly	O	odvoz na skládku
17 02 99	Odpady jinak blíže neurčené		O	odvoz na skládku
17 02 01	Dřevo po stavebním využití, z demolice	Reléové domky	O	odvoz na skládku
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	N	odvoz na skládku NO
17 03 02	Vybouraný asfaltový beton – izolace objektů	Asfaltový beton	O	odvoz na skládku
17 04 05	Ocel		O	recyklace
17 04 08	Kabely		O	recyklace
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	výkopová zemina – odkop	N	odvoz na skládku NO



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	výkopová zemina – odkop	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 05 07	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	štěrky z výměnových částí výhybek	N	odvoz na skládku NO
17 05 08	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	štěrky z kolejiště	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03		O	Odvoz na skládku
17 06 05	Stavební materiály obsahující azbest	krytina	N	Odvoz na skládku NO

Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti a terénních úpravách vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustředěny utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

Na stavbě se nachází výrobky a materiály, obsahující azbest. Jedná se o eternitové střešní šablony. Tyto odpady jsou zařazeny do skupiny „N“. **Při práci s látkami a materiály, obsahujícími azbest je nutno dbát přísných bezpečnostních opatření:**

- Zákon č. 258/2000 Sb. o veřejném zdraví (zejména § 41 hlášení provádějící firmy práce s azbestem na příslušnou Krajskou hygienickou stanici) ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací

Krytina střechy objektu je z eternitových šablon obsahujících azbest. Tyto odpady jsou zařazeny do skupiny „N“. Ostatní demoliční odpady jsou zařazeny do skupiny „O“. Plocha azbestových šablon je cca 16,6 m² s pravděpodobnou tloušťkou 5 mm.



Zatřídění odpadů nejasného druhu bude upřesněno po provedení kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky platné legislativy.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy:

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrk z kolejiště, dřevěné pražce, izolace, suť, atp.) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- Použité dřevěné pražce:

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložením na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** (betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici

g) Neobsazeno

h) Inženýrské sítě, přeložky

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě následujících organizací: **ČD Telematika, Telefonica O2, UPC Česká republika, s.r.o., SŽDC s.o., RWE, NET4GAS, s.r.o., ČEZ Distribuce a.s., Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod, a.s., Vodohospodářská společnost Vrchlice – Maleč, a.s.** Ochrana sítí a eventuální úpravy jejich trasy jsou řešeny v jednotlivých SO a PS.

Vybraný zhotovitel zajistí vytyčení podzemních inženýrských sítí v zájmovém území stavby. Zákresy sítí jsou provedeny dle podkladů dodaných jejich správci!

Kabelové trasy zřizované v rámci provozních souborů a stavebních objektů budou v místě křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi uloženy do chráničky. Při křížení bude dodržen odstup dle ČSN 73 6005.

i) Omezující opatření při přípravě staveniště - neobsazeno

j) Výluky a uzavírky

V tratovém úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov jsou předpokládány výluky 45N v 1.TK + 45N v 2.TK.

Dále jsou stavebními pracemi na přejezdových konstrukcích a mostních objektech vyvolány uzavírky pozemních komunikací. – viz přílohy v části F – Organizace výstavby.

k) Omezení v dodávce energií - neobsazeno

B7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

K výkupům pozemků ani staveb v rámci této stavby nedojde.

B8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Nejsou.

B9 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavbou se nemění provozní a dopravní technologie řešeného úseku. Je také zřejmé, že dojde v reálném provozu ke skutečným časovým úsporám pro cestující.

B10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Po dokončení stavby dojde ke zlepšení životního prostředí v místě stavby. Vliv provozu na životní prostředí nebude v žádném případě negativní.

Provozem upravovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. ve znění změn a doplňků.

Odpady budou recyklovány (železný šrot) nebo využity (nekontaminovaná zemina). Případné kontaminované materiály (živice, zemina, štěrkové lože) budou uloženy na skládku.

Provozem rekonstruovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

Dotčené plochy budou po dokončení výstavby uvedeny do původního stavu.

B10.1. OCHRANA VOD A HAVARIJNÍ ZABEZPEČENÍ

- V prostoru staveniště nelze skladovat, ani omezeně ukládat závadné látky, odstavovat nezabezpečené dopravní prostředky a mechanizaci a manipulovat se závadnými látkami nad rozsah povolený provozním předpisem.
- Závadné látky nezbytně nutné pro potřeby stavby lze ukládat jen v prostoru zabezpečeného skladu. Pro provoz skladu zhotovitel vypracuje provozní řád, který bude přílohou havarijního plánu
- Na stavbě je možné provozovat jen dopravní prostředky a mechanizaci v dobrém technickém stavu. Denně před zahájením prací se provede prohlídka dopravních prostředků a mechanizace se zvláštním zaměřením na těsnost nádrží, hadic, spojů apod. O kontrole se provede zápis do stavebního deníku. Na stavbě nelze ani výjimečně připustit provoz dopravních a mechanizačních prostředků, ze kterých uniká olej nebo pohonné hmoty. V hydraulických systémech trvale používaných dopravních prostředků a mechanizace se nahradí minerální oleje oleji rostlinnými, biologicky lehce odbouratelnými. Nemrznoucí směsi chladících systémů obsahující toxický podíl (glykoly) se nahradí netoxickými kapalinami.



- Doplnění pohonných hmot a olejů do dopravních prostředků se provádí v zabezpečených prostorech veřejných čerpacích stanic, do mobilních mechanismů v prostoru zařízení staveniště. Zde se použijí záchytné vaničky nebo sorbční plachetky. Mechanizmy v prostoru stavby trvale umístěné se zabezpečí záchytnou vanou zhotovenou z ocelového plechu s objemem na celý obsah provozních náplní. Dno vany se vyplní vlákněm olejovým sorbentem. Stroje se opatří přístřeškem nebo se jinak zabrání omývání srážkovými vodami. Při doplňování pohonných hmot a oleje se dbá mimořádné opatrnosti, používá se vanička na úkapy nebo sorbční rohož. Stroje se umístí v dosahu funkčního odvodnění a zabezpečí se před manipulací nepovolanou osobou.
- Pracovníci zhotovitele (i podzhotovitelů) budou prokazatelně seznámeni se zásadami havarijního zabezpečení, o seznámení bude proveden zápis do stavebního deníku
- Podrobné řešení ochrany vod a zjednodušený havarijní plán viz část F – Organizace výstavby.

B11 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B11.1. POŽÁRNÍ OCHRANA

Požárně bezpečnostní řešení je zpracováno v rozsahu nezbytně nutném pro stavební řízení, při respektování vyhlášky MV ČR č. 246/2001 Sb., vyhlášky č. 23/2008 Sb. a platných ČSN požární bezpečnosti staveb.

Kompletní PBŘ viz samostatná příloha dokumentace - Požárně bezpečnostní řešení.

B11.2. BEZPEČNOST PRÁCE

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP ČD, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP ČD. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejídné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid náradí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

B11.3. CIVILNÍ OBRANA

Požadavky na civilní obranu nejsou.

B12 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

- Neobsazeno.

B13 PROTIKOROZNÍ OCHRANA:

- K omezení účinků bludných proudů na kovové koše gabionových konstrukcí se provádí následující opatření:
 - při stupni ochranných opatření č. 4 se navrhuje gabion se svařovaným košem nebo s košem z izolovaných drátů,
 - při montáži gabionových košů se důsledně provádí vodivé propojení drátů kovových košů (pokud nejsou vybaveny povlakovou izolací),
 - výplň košů musí být z čistého kameniva, tj. bez jemnozrnných příměsí, kamenivo nesmí podléhat povětrnostním vlivům, nesmí obsahovat vodou rozpustné soli,
 - zásyp za rubem gabionu se provede šterkem,
 - rub gabionu se může ochránit geotextilií proti vplavování jemných částic, přičemž se geotextilie považuje zároveň za součást ochranných opatření před účinky bludných proudů.
- Gabiony se v prostoru POTV nedoporučuje navrhovat z kovových sítí. V ochranném prostoru POTV se postupuje podle normy. Pokud se prokáže, že hodnota zemního odporu gabionových košů je nevyhovující, koše se ukolejní přes průrazku s opakovatelnou funkcí vždy uprostřed daného úseku. Při návrhu ukolejnění je nutno respektovat požadavky normy. Pro umístění v POTV se přednostně navrhuje gabionové koše z polymerových geomíří nebo se volí náhradní řešení bez použití kovových materiálů.
- Snížení účinku bludných proudů na gabiony mimo POTV se dosáhne vhodným elektricky izolačním oddělením gabionů v podélném směru vložením příčné izolace. Délka jednotlivých úseků se navrhuje s ohledem na bezpečnostní požadavky. Podélné rozdělení umožní provádět kontrolní měření přítomnosti bludných proudů a zároveň snížení působení bludných proudů na části gabionových zdí vzdálenějších od

zdroje bludných proudů. Řešení podélného rozdělení nesmí umožnit poškození bludným proudem v místě příčné izolace.

- Gabionové stěny umístěné v těsné blízkosti betonových konstrukcí (obložení podpěr apod.) způsobují vznik silných elektrických článků mezi pozinkovanou ocelí armokoše gabionu a výztuží betonu. Pokud je návrh takového řešení nezbytný, je nutno eliminovat negativní vlivy takového uspořádání.
- Po dokončení stavby gabionů se provede výchozí měření vlivu bludných proudů..

B14 GRAF PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ:

- Viz samostatná výkresová příloha dokumentace – B.11

B15 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ:

Jsou předpokládány výluky v celém úseku Vlkaneč – Golčův Jeníkov po dobu prací.

- | | |
|---|---|
| a) délka výluky | <p>Navržené výluky v jednotlivých traťových kolejích (předpoklad)– 45N v 1.TK + 45N v 2.TK, výluky zabezpečovacího zařízení dle stavebních postupů, výluky TV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pro vybudování základů bude potřeba kolejová a trolejová výluka pro první kolej celkem 36 hodin a pro druhou kolej také 36 hodin. 2) Pro montáž stožárů bude potřeba kolejová a trolejová výluka pro první kolej 26 hodin, pro druhou také 26 hodin 3) Pro montáž břevna na stožáry číslo 111-112, 287-288, 289-290, 291-292, 293-294 bude potřeba na každé břevno 2 hodiny trolejové a kolejové výluky pro obě koleje (celkem tedy 10 hodin). 4) Na výměnu troleje a nosného lana v jednom kotevním úseku budou potřeba tři osmihodinové kolejové i trolejové výluky pro první kolej a tři stejné osmihodinové výluky také pro druhou kolej. <ul style="list-style-type: none"> - poslední osmihodinové výluky jsou potřeba po dokončení kolejového svršku v dané koleji v km 263,365-264,575 5) Pro výměnu konzol a převěšení trakčního systému na nové podpěry včetně demontáží stávajících podpěr budeme potřebovat celkem 60 hodin trolejové a kolejové výluky pro první kolej a 60 hodin pro druhou kolej. Tyto práce lze samozřejmě rozdělit do několika úseků a sloučit s jinými potřebnými výlukami. 6) Na předchozí výluku bude navazovat regulace trakčního vedení, která je potřeba udělat po dokončení kolejového svršku. Pro celkem 8 regulovaných kotevních úseků bude potřeba celkem osm osmihodinových kolejových i trolejových výluk pro kolej první a stejně tak i pro kolej druhou. 7) Nátěry stávajících trakčních podpěr budou provedeny během ostatních výluk. |
| b) uzavírky komunikací | V závislosti na technologii výstavby (část F – Organizace výstavby) |
| c) místo výluky: | TUDU 120144 Vlkaneč – Golčův Jeníkov |
| d) objednatel: | SŽDC s.o. |
| e) stanice určená k zahájení a ukončení výluky: | Dle ROV |
| f) omezení rychlosti | - vyplyne z technologie výstavby-označení zajistí OZOV |

B16 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL

K trvalému záboru půdního fondu nedojde. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

B17 ÚSPORY ENERGIE A OCHRANA TEPLA

- Neobsazeno

B18 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

- Neobsazeno

B19 OCHRANA OBYVATELSTVA

- Neobsazeno

B20 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

- Bezbariérový přístup se týká pouze nástupišť zastávky Golčův Jeníkov město. Ukončení nástupišť a jejich napojení na veřejné komunikace bude provedeno tak, aby přístupové komunikace na tyto nástupiště ústily na pozemní komunikaci (chodník) vedenou přes železniční přejezd mimo jeho nebezpečné pásma - tj. až za výstražníky. Nástupiště a všechny jeho prvky bude provedeno jako bezbariérové, bude odpovídat vyhlášce č.398/2009 v aktuálním znění a bude odpovídat TSI PRM. Nástupiště bude vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu a dále bude vybaveno dalšími signálními a varovnými pásy, orientačním systémem, lavičkami, koši, opěrným pultem ke stání, jízdními řády, nádobami na posyp

*V Pardubicích
březens 2015
vypracoval: Ing. Petr Burda*