

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém B.p.v.

Vypracoval: Ing. David Derka		Zodp. projektant: Ing. David Derka		Kontroloval: Ing. Petr Burda			
Kraj: Ústecký			Traťový úsek/Obec: Žatec (mimo) - České Zlatníky (mimo)				
Investor: Prodin a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice							
Rekonstrukce mostu v km 204,560 trati Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice) SO 201 – Železniční svršek						Formát A4	
						Datum 05/2021	
						Účel DUSP	
						Č. zakázky 3110-20-131	
						Změna	
Měřítko							
Obsah: TECHNICKÁ ZPRÁVA						Část dokumentace D.2.2	
						Č. výkresu 1	



Obsah

1	Základní údaje o stavbě	4
1.1	Umístění stavby	4
1.2	Popis stavby	4
2	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech	5
3	Podklady	5
3.1	Vstupní podklady	5
3.2	Polohový systém, staničení a vytyčování	5
3.3	Inženýrské sítě	6
4	Popis stávajícího stavu	6
5	Navrhovaný stav – SO 201 - Železniční svršek	6
2	Vliv stavby na životní prostředí	10
3	Koordinace, přípravné práce	12
4	Dokončovací práce	12
5	Závěrečná ustanovení	13
6	Související předpisy:	13



1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

1.1 UMÍSTĚNÍ STAVBY

Trať dle KJŘ: 123 Žatec - Obrnice
Číslo trati dle TTP: 531D
Traťový úsek: 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo)
Definiční úsek: 02 Žatec – Lišany u Žatce
Začátek úseku stavby: km 204,166
Konec úseku stavby: km 204,585
Celková délka stavby: 419m
Kategorie dráhy: Dráha celostátní
Kraj: Ústecký
Okres: Louny
Správce: OŘ Ústí nad Labem

Parcely:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Stavba způsob využití
Obec: Žatec [566985]; Katastrální území: Žatec [794732]						
1	2844/78	Správa železnic s.o.	7483	80416	ostatní plocha	dráha
2	2969/2	Správa železnic s.o.	7483	8504	ostatní plocha	dráha
Obec: Staňkovice [543128]; Katastrální území: Staňkovice u Žatce [753629]						
3	413/1	Správa železnic s.o.	124	3041	ostatní plocha	dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

Vlastníkem dlouhodobého hmotného majetku (DLHM) správa železnic, stavební organizace, který je předmětem stavby je Česká republika.

Správcem tohoto majetku je Správa železnic, stavební organizace, OŘ Ústí nad Labem

1.2 POPIS STAVBY

Řád trati: ... 5
Hmotnost na nápravu: ... 20,0t/7,2t



Traťová třída dle UIC:	... D4
Traťová rychlost:	70 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční souprava:	stejnoseměrná 3kV
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic s.o. – Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Správa tratí Most

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci rekonstrukce mostu v evidenčním kilometru 204,560 na trati Žatec – České Zlatníky. V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku v řešeném rozsahu, odtěžení kolejového lože, zřízení přechodové oblasti mostu dle předpisu SŽDC S4 (v rámci SO mostu), zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu. Součástí stavby bude i čištění kolejového lože v úseku od začátku výhybky č.3 v žst. Žatec až k rekonstruovanému mostu v km 204,560.

3 PODKLADY

3.1 VSTUPNÍ PODKLADY

- Zadávací dokumentace stavby, SŽDC, s.o.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha)
- Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích ve správě OŘ Ústí nad Labem
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Ústí nad Labem
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

3.2 POLOHOVÝ SYSTÉM, STANIČENÍ A VYTYČOVÁNÍ

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Pro celý opravovaný úsek je zavedeno nové jednotné staničení, které je proloženo osou traťové koleje. Staničení projektu je navázáno po dohodě se správcem PPK na staničení začátku TUDU 058102 v začátku výhybky č.3 km 204,167 000. Toto staničení je použito v situaci, vytyčovacím výkresu a podélném profilu. Pracovní příčné řezy po 25 metrech a vzorové příčné řezy jsou vytvořeny vzhledem k původnímu staničení vztahenému k hektometru 204,400. V jednotlivých řezech je pak uvedeno i odpovídající staničení osy koleje dle požadavku správce PPK, které je shodné se staničením v situaci a podélném profilu.

Poloha koleje bude provedena metodou absolutní polohy koleje (APK)



3.3 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě drážních i civilních správců.

Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správců. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!**

4 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Řešený úsek trati vycházející ze žst. Žatec (výhybky č.3) se nachází ve složeném oblouku ze tří poloměrů $R=261$, 300 a 246 s proměnným převýšením $D=0\text{mm}$, $D=108\text{mm}$ a $D=150\text{mm}$, v prostoru před mostem přechází motiv do krajní přechodnice délky 100m , která zasahuje do větší části mostu Na konci mostu navazuje přímá, která pokračuje dále do trati.

Na rekonstruovaném mostě km 204,560, jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 s tuhým podkladnicovým ŽS3 (resp. ŽS4) upevněním na betonových pražcích SB8. V dotčeném traťovém úseku je zřízena bezстыková kolej, s použitím pražcových kotev na každém 2. pražci. Štěrkové lože je mírně znečištěné.

Stávající traťová rychlost je ze směru žst. Žatec 50 km/h , poté následuje rychlostní propad na 45 km/h (dle nákrešného přehledu 40 km/h) a dále po přechodu do $R=300\text{m}$ s převýšením $D=108\text{mm}$ pak 70 km/h .

5 NAVRHOVANÝ STAV – SO 201- ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Stavební objekt řeší vyvolanou demontáž a zpětnou montáž železničního svršku na rekonstruovaném mostním objektu ev. km 204,560. Součástí stavebního objektu železničního svršku je i čištění kolejového lože a směrová a výšková úprava složeného oblouku před mostem a s tím spojené odstranění rychlostního propadu.

Dotčený úsek koleje bude tvořen stávajícími kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 s tuhým podkladnicovým upevněním ŽS4, vložených do koleje s rozdělením „d“. Počítáno je rovněž s výměnou pryžových podložek a svěrkových kompletů ŽS4, vyřezání stávajících nevyhovujících svarů, naposouvání kolejnic a jejich doplnění o kolejnicové vložky v dotčeném úseku trati.

tloušťka nového kolejového lože je navržena minimálně 350mm pod ložnou plochu pražce.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro hmotnost na nápravu 20t pro třídu zatížitelnosti C3. Prostorová průchodnost je navržena na průjezdný průřez Z-GC.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, odtěžení kolejového lože, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu v úseku od km 204,537 do km 204,585 a čištění kolejového lože strojní čističkou s odchylem od km 204,166 do km 204,537. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje. V řešeném úseku pak bude obnovena BK dle předpisu SŽDC S3/2.



5.1.1 Směrové řešení

Hlavním motivem návrhu je odstranění rychlostního propadu ve stávajícím složeném oblouku a jeho směrové zjednodušení. Výsledkem je návrh složeného oblouku jen ze dvou poloměrů s mezilehlou přechodnicí a vzestupnicí. První oblouk $R = 308\text{m}$ navazuje bezprostředně na výhybku č. 3 a je bez převýšení, za ním následuje mezilehlá přechodnice a vzestupnice délky 50m, déle pak následuje oblouk o poloměru $R = 292\text{m}$ s převýšením 100mm a krajní přechodnice se vzestupnicí délky 75m. Tento oblouk je zapojen do návazné přímé, která byla převzata s projektu PPK poskytnutého zadavatelem projektu.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6360-1. Návrh je komplexně zapracován v situaci v měřítku 1:500 a dalších výkresových částí řešených v rámci výkresové části.

Tento návrh směrového řešení byl vybrán z několika variant, tak aby zároveň zjednodušil stávající směrové poměry, ale aby zároveň respektoval stávající inženýrské objekty za ještě schůdných směrových posunů, které nevyžadují rozšíření stávajícího drážního tělesa.

Návrh GPK je zpracován i pro výhledovou možnost zavedení rychlostního profilu V130. Tento rychlostní profil v současné době není na trati zaveden, proto nebudou horní rychlostníky N (dle SŽDC D1, čl. 1337) nyní osazeny. Budou osazena pouze návěstidla „Rychlostník N“ platná pro všechna vozidla (dle SŽDC D1, čl. 1336). Návěstidla budou umístěna v místech změn traťové rychlosti (viz. výkres „Situace“).

5.1.2 Výškové řešení

Výškové řešení víceméně kopíruje stávající stav. Vychází ze stávajícího sklonu výhybky č.3, tak aby do ní nemuselo být výškově zasahováno a na konci úseku je napojeno do projektu PPK poskytnutého zadavatelem projektu. Čištění kolejového lože strojní čističkou a demontáž kol. roštu a kol. lože na rekonstruovaném mostě umožní držet niveletu i lehce pod stávajícím stavem, což se projeví příznivě z hlediska regulace trakčního vedení a udržení polohy koleje na stávajícím tělese náspu bez jeho vynuceného rozšíření.

Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonu byl zvolen $R_v = 5000\text{m}$. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1. Sklonové poměry jsou patrné z přílohy č.3 Podélný profil.

5.1.3 Prostorové uspořádání

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

5.1.4 Materiál železničního svršku

Materiál železničního svršku zůstává stávající s dílčími úpravami (viz. níže)

5.1.5 Kolejnice

Dotčený úsek koleje bude tvořen stávajícími kolejnicemi S49. Počítáno je rovněž s výměnou pryžových kolejnicových podložek a svérkových kompletů ŽS4, vyřezání stávajících nevyhovujících svarů, naposouvání kolejnic a jejich doplnění o kolejnicové vložky v dotčeném úseku trati. Kolejnice budou svařeny přednostně odtavovacím stykovým svařováním, závěrné svary aluminotermickým svařováním.



5.1.6 Pražce

V kolejovém roštu zůstávají stávající betonové pražce SB8 s tuhým podkladnicovým upevněním ŽS4, s rozdělením „d“ – 611mm

5.1.7 Kolejové lože

V místě snášené koleje a nad rekonstruovaným mostem bude zřízeno nové kolejové lože – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3 díl X. Kolejové lože je navrženo v tl. 350mm pod ložnou plochou pražce v souladu s předpisem S3.

Kolejové lože bude v oblouku provedeno v souladu s předpisem SŽDC S3/2, tzn. včetně rozšíření KL na vnější straně oblouku a nadvýšení KL.

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože doštěrkováno do plného profilu dle Vzorových listů. Tloušťka kolejového lože je navržena v celém řešeném úseku 350mm pod nepřevýšením kolejnicovým pasem. Doštěrkování bude provedeno z nového přírodního drceného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3.

Je navrženo provést ukloněnou pláň železničního spodku v příčném sklonu 4%, na vnitřní stranu oblouku, což je možné provést i v úseku pojezdu strojní čističkou KL. Zároveň tento příčný úklon umožní odvodnit pláň tělesa železničního spodku na svah tělesa náspu.

Rozsah uzavřeného kolejového lože při výběhu ze stanice je navrženo ponechat stávající, tj. do km 204,230 oboustranné uzavřené KL a do km 204,340 uzavřené KL pouze vlevo. Ve zbytku dotčeného úseku bude KL otevřené mimo KL na mostech v km 204,470 a 204,560, kde bude rovněž oboustranné uzavřené

1.1.1 Bezстыková kolej a pražcové kotvy

Bude provedeno zřízení bezстыkové koleje v celé délce úseku včetně úpravy dovolené upínací teploty v přilehlých částech dle předpisu S3/2. V projektu je počítáno se zřízením nové bezстыkové koleje v celé délce dotčeného úseku. Nově zřizovaná BK bude na začátku napojena na výhybky č.3, které je součástí dvojité kolejové spojky se středem DSK, což působí jako „kotva“ v BK. Na konci úseku je počítáno s úpravou upínací teploty v délce min. 50m do stávající BK za koncovým svarem řešeného úseku.

Kolejnice budou svařeny přednostně odtavovacím stykovým svařováním, závěrné svary aluminotermickým svařováním.

Pro nově navržené směrové poměry o řešeném oblouku ($R=308m$ a $R=292m$) není potřeba dle předpisu S3/2 Bezстыková kolej při rozdělení betonových pražců „d“ osadit pražcové kotvy. Proto je navrženo stávající pražcové kotvy na každém 2. pražci odstranit. Je však nutno prověřit, zda je zde opravdu dodrženo rozdělení pražců „d“ – 611mm nebo nižší. Pokud by rozdělení pražců ve skutečnosti neodpovídalo nákresemu přehledu a bylo vyšší nebo se blížilo spíše k rozdělení „c“ – 675 mm, je nutno pražcové kotvy v oblouku ponechat !

Bezстыková kolej musí být zřízena v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl XI Uspořádání stykované a bezстыkové koleje a předpisem S3/2 Bezстыková kolej. Dále musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, dle předpisu SŽDC S3/5.



1.1.2 Rozšíření rozchodu

Pro nově navržené směrové poměry o řešeném oblouku ($R = 308\text{m}$ a $R = 292\text{m}$) není potřeba dle ČSN 73 6360-1 realizovat rozšíření rozchodu koleje. Mezní hodnota poloměru oblouku pro rozšíření rozchodu je $R = 275\text{m}$ a méně.

1.1.3 Izolované styky

Izolované styky nejsou v dotčeném úseku vloženy a nebudou nově zřízeny.

1.1.4 Drážní stezky

Bude provedena obnova drážních stezek po obou stranách dotčeného úseku koleje. Šířka drážních stezek otevřeného kolejového lože bude minimálně 400mm . Maximální sklon stezky je 5% .

Drážní stezky uzavřeného kolejového lože budou vysypány štěrkokovými frakcí $4/16\text{ mm}$ v minimální tloušťce 50mm .

Přechod drážní stezky z uzavřeného kolejového lože do otevřeného kolejového lože bude ve sklonu $1:10$.

1.1.5 Výstroj trati

V řešeném úseku proběhne úprava výstroje trati.

Umístění a podoba výstroje trati bude odpovídat předpisu SŽDC D1 a Obecným technickým podmínkám pro neproměnná návěstidla č.j. S 816/2017-SŽDC-O13.

Budou odstraněny všechny rychlostníky N a rychlostníky 3 v dotčeném úseku:

Ve směru Žatec -> Obrnice:

- rychlostník N „45“ v km 204,196
- rychlostník N „70“ a rychlostník 3 „40“ v km 204,237
- rychlostník N „70“ v km 204,552

Ve směru Obrnice -> Žatec:

- rychlostník N „70“ a rychlostník 3 „40“ v km 204,552
- rychlostník N „45“ v km 204,237

Nově budou osazeny rychlostníky N a rychlostníky 3 takto:

Ve směru Žatec -> Obrnice:

- rychlostník N „70“ a rychlostník 3 „40“ v km 204,226
- rychlostník N „70“ v km 204,496

Ve směru Obrnice -> Žatec:

- rychlostník 3 „40“ v km 204,496
- rychlostník N „50“ v km 204,226



Bude odstraněn oboustranný sklonovník v km 204,218

Nově budou osazeny sklonovníky takto:

Ve směru Žatec -> Obrnice:

- Návěst 1177 - Klesání tratě „107; 10“ v km 204,473

Ve směru Obrnice -> Žatec:

- Návěst 1176 - Stoupání tratě „10; 107“ v km 204,580

Všechny ostatní prvky výstroje dráhy zůstanou stávající. Umístění výstroje trati je znázorněno v příloze č.2 „Situace“

1.1.6 Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění prostorové polohy koleje provede zhotovitel stavby.

Pro zajištění prostorové polohy koleje (PPK) budou použity převážně hřebové zajišťovací značky osazené na základech TV nebo hřebové zajišťovací značky umístěné do římsy mostů. Pro zajištění PPK budou využity i stávající body ŽBP.

Návrh vytyčovací sítě

Jako výchozí body pro veškeré vytyčovací práce, kontrolní měření a zaměření skutečného provedení stavby musí být použity body stávajícího železničního bodového pole (ŽBP), které splňují TKP staveb státních drah, nebo body určené z těchto bodů, případně body určené metodou GNSS, jejichž souřadnice budou do systému S-JTSK transformovány klíčem schváleným příslušným správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie).

Nově určené body musí být vybudovány dle „Metodický pokyn ředitele SŽG Praha – prozatímní č.05/2016“.

Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné body vytyčovací sítě v terénu vyhledat a viditelně označit (kolíky, barva, výstražná páska) tak, aby nedošlo během stavby k jejich zničení!

2 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena



všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikát olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

2.1.2 Odpadové hospodářství

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

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

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

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

Zatřídění odpadů dle vyhlášky 541/2020 Sb jeho předpokládané množství.

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených bouracích prací je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	0,28	odvoz na skládku



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
17 01 01	Beton z demolic základů	Betonové patky výstroje dráhy a zaj. značek	O	1,5	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina - odkop	O	258	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	759,7	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku

3 KOORDINACE, PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

V rámci přípravných prací bude provedeno vytýčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

Přeložky inženýrských sítí nejsou součástí této stavby a vzhledem k poloze inženýrských sítí, dle zákresů jejich správců, nebudou potřeba. Inženýrské sítě uložené v souladu s platnými ČSN a drážními předpisy nebudou stavbou dotčeny.

Při provádění prací na železničním spodku, je třeba věnovat pozornost stávajícím sítím sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

4 DOKONČOVACÍ PRÁCE

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

Dále bude provedeno zřízení zajišťovacích značek v souladu s předpisem SŽDC S3.

V rámci dokončovacích prací bude také provedeno zaměření APK, záznam a vyhodnocení měření bude předán investorovi akce.

Součástí dokončovacích prací bude odvoz ocelového šrotu určenému odběrateli dle kategorizace výzisku a pokynů zástupce objednatele, ekologická likvidace pražců určených k likvidaci, pryžových podložek a výzisku z pročištění příp. bagrování štěrkového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.



5 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Projekt je zpracován v souladu s platnými TP a ČSN.

6 SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽDC S 4	<i>Železniční spodek</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>



TP 133 *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*
TP 170 *Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004*

SŽDC Ž 1-10 *Vzorové listy železničního spodku*
VL 0 – 6.4 *Vzorové listy pozemních komunikací*
TKP SSD *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC*
TKP PK *Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD*

Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"
Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací