


Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Petr Prchal		Zodp. projektant: Ing. Petr Prchal	Kontroloval: Ing. Adam Petrásek		
Kraj: Liberecký		Traťový úsek/Obec: TÚ DÚ: 1401 22			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
Akce:  <div><div>Oprava trati v úseku</div><div>Roztoky u Jilemnice - Kunčice nad Labem</div><div>SO 01.2 Železniční svršek v km 90,250 – 91,320</div><div>SO 02.2 Železniční spodek v km 90,250 – 91,320</div></div>					
Obsah výkresu:  TECHNICKÁ ZPRÁVA				Část dokumentace  D.1.1	Č. výkresu  01

## **Obsah**

1.	Identifikační údaje stavby .....	3
1	Popis stavby.....	4
2	Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury .....	4
3	Seznam souvisejících PS a SO .....	4
4	Podklady .....	4
5	Popis SO 01.2 Železniční svršek v km 90,250 – 91,320 .....	4
6	Popis SO 02.2 Železniční spodek v km 90,250 – 91,320 .....	8
7	Odpadové hospodářství.....	9
8	Prostorové uspořádání.....	10
9	Dokončovací práce .....	10
10	Stávající podzemní sítě.....	10
11	Související normy a předpisy .....	10



## **1. Identifikační údaje stavby**

Název stavby: **Oprava trati v úseku Roztoky u Jilemnice - Kunčice nad Labem**

Název části stavby: **SO 01.2 Železniční svršek v km 90,250 – 91,320**  
**SO 02.2 Železniční spodek v km 90,250 – 91,320**

Místo stavby: TÚ: 1401 Chlumeck nad Cidlinou– Trutnov-Střed  
DÚ: 22 žst. Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem

Katastrální území: Horní Branná 642584  
p.č. 1864/1

Kraj: Liberecký

Stupeň dokumentace: ZPD

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

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

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



## 1 Popis stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci opravy žel. svršku a spodku, propustku a žel. přejezdu, které jsou v nevyhovujícím stavu.

V rámci stavební činnosti bude provedena oprava pražcového podloží, odvodnění, výměna šterkového lože a kolejového roštu, obnova/zřízení BK, úprava geometrických parametrů koleje, oprava konstrukce žel. přejezdu ev km 90,785a oprava propustku ev km 90,680 a další nutné vyvolané práce.

## 2 Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury

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

## 3 Seznam souvisejících PS a SO

SO 03.2 Železniční přejezd v km 90,785

SO 04.2 Propustek ev. km 90,680

## 4 Podklady

- Nákresný přehled železničního svršku
- Projekt: Oprava koleje v úseku Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem km 91,320 – 92,510
- Projekt: Oprava koleje v úseku Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem km 89,272 – 89,950
- Projekt: „Revitalizace trati Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov“
- Zaměření skutečného stavu
- Místní šetření
- IGP (Global-Geo, s.r.o.)

## 5 Popis SO 01.2 Železniční svršek v km 90,250 – 91,320

### Stávající stav

#### *Kolejový rošt*

V řešeném úseku je železniční svršek v km:

89,950 000 – 90,244 790	tv. S49, SB8, rozdělení pražců „c“, BK
90,244 790 – 90,270 420	tv. S49, Dosta T8, T8 (rozp.), rozdělení pražců „c“, BK
90,270 420 – 90,595 150	tv. S49, pr. dř., TR5 (rozp.), rozdělení pražců "c", styk. kol.
90,595 150 – 91,320 000	tv. S49, Dosta T8, T8 (rozp.), rozdělení pražců „c“, BK
91,320 000 – 92,443 000	tv. S49, SB6, rozdělení pražců „d“, BK

Stav dřevěných pražců je vzhledem k jejich stáří na konci životnosti. Upevnění je řešeno na údržbu náročnými rozponovými podkladnicemi. Kolejnice jsou výškově i bočně ojeté, což spolu se sníženou drážebností upevňovadel přispívá k lokálním závadám v rozchodu koleje.

Šterkové lože je lokálně znečištěné, a to zejména v úseku na dřevěných pražcích.



*Směrové a výškové vedení trati*

Začátek úseku je v přímé, v km 90,279 - 90,613 je oblouk  $R=600\text{m}$ ,  $D=75\text{mm}$ ,  $L_k=56\text{m}$  na konci úseku v km 91,320 887 – 91,621 897 je oblouk  $R=487\text{m}$ ,  $D=92\text{mm}$ ,  $L_k=62\text{m}$

Na začátku úseku trať stoupá v max sklonu 10,66 ‰, od km 90,489 – 90,900 je trať téměř vodorovná, od km 90,900 trať klesá v max sklonu 13,67 ‰.

Rychlost v řešeném úseku  $V=75\text{km/h}$ ,  $V_{130}=80\text{km/h}$ .

*Výstroj dráhy*

Stav výstroje dráhy odpovídá jejímu stáří. Převážná část staničníků je ve vyhovujícím stavu a bude provedena jejich obnova. Stávající vzdálenostní upozorňovací (návěst „Vlak se blíží k samostatné předvěsti) budou ponechána. Stávající sklonovníky budou demontovány a nahrazeny novými.

**Navržený stav**

*Kolejový rošt*

V řešeném úseku je v km 90,244 790 – 91,320 000 navržena souvislá výměna stáv. kolejnic a pražců. Je navržen kolejový rošt 49E1 R260, příčné betonové pražce dl. 2,60m s úklonem 1:40 a bezpodkladnicovým pružným upevněním W14, rozdělení pražců "c", kol. lože min. tl. 350mm. Kolej bude svařena do BK dle předpisu SŽDC S3/2.

V km 90,781 350 – 90,786 850 (v místě žel. přejezdu) je navržen kolejový rošt s novými kolejnicemi 49E1 R260, užitými příčnými bet. pražci dl. 2,42m s podkladnicovým tuhým upevněním K (ŽS4), rozdělení pražců "c", kol. lože min. tl. 350mm.

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

Na vzdálenost nejméně 75m od nově vloženého kolejového roštu je nutno předem zajistit dostatečnou držečnost upevňovadel, zhutnit a doplnit kolejové lože za hlavami pražců a v mezipražcových prostorech.

V řešeném úseku je v km 90,510 – 90,676 a 90,684 – 91,320 navrženo strojní čištění a doplnění kol. lože.

V km 90,244 790 – 90,510 000 (v místě oprav PP) a v km 90,676 000 - 90,684 000 (v místě oprav propustku) je navrženo odtěžení stáv. kol. lože a zřízení nového kol. lože ze štěrku frakce 31,5/63, min. tl. 350mm.

Kol. lože bude zřízeno dle předpisu SŽDC S3 a S3/2.

V km 90,244 790 – 90,266 000 vlevo a v km 90,244 790 – 90,510 000 vpravo bude provedena oprava stezky štěrkodrtí tl. 100mm

V km 90,140 000 – 91,400 000 bude ASP provedena oprava PPK/GPK.

*Směrové a výškové vedení trati*

Začátek úseku je v přímé, v km 90,275 952 - 90,613 530 je navržen oblouk  $R=600\text{m}$ ,  $D=75\text{mm}$ ,  $L_k=60\text{m}$ , na konci úseku v km 91,320 887 – 91,621 897 je oblouk  $R=487\text{m}$ ,  $D=92\text{mm}$ ,  $L_k=62\text{m}$ . Napojení PPK do stáv. stavu na začátku úseku bude v přímé v km 90,140 000, na konci úseku v oblouku v km 91,400 000.

Max. navržený sklon je 13,46 ‰.



Staničení řešeného úseku je vztaženo ke km 91,300 Stavebního projektu TÚ 1401 Martinice v Krk. – Kunčice n. Lab., který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“ poskytnuté zadavatelem.

Směrové napojení na začátku úseku je provedeno v místě KP km 89,948 025 do PPK navržené v rámci Nestavebního projektu, který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“.

Výškové napojení na začátku úseku je provedeno v místě LN km 90,049 971 do PPK navržené v rámci Nestavebního projektu, který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“.

Směrové napojení na konci úseku je provedeno v místě ZP km 91,320 887 do PPK navržené v rámci Stavebního projektu TÚ 1401 Martinice v Krk. – Kunčice n. Lab., který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“.

Výškové napojení na konci úseku je provedeno v místě LN km 91,500 000 do PPK navržené v rámci Stavebního projektu TÚ 1401 Martinice v Krk. – Kunčice n. Lab., který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“.

#### *Výstroj dráhy*

Podmínky pro zřizování a umísťování návěstidel na tratích provozovaných Správou železnic, státní organizace (dále jen Správa) stanovuje předpis SŽDC D1, další vnitřní předpisy Správy a technické normy. Každé návěstidlo musí být vyrobeno podle zaváděcích nebo vzorových listů. Odpovědnost za jejich vydání má ta organizační složka Správy, která příslušné návěstidlo požaduje. Organizační složka odpovídá za umístění, údržbu, obnovu, opravu, zajištění dohlednosti nepřenosných návěstidel a viditelnosti jejich značení.

V případě, že některé z návěstidel nebude možné umístit do navržené polohy, je nutné kontaktovat správce a projektanta a navržené řešení v koordinaci s nimi aktualizovat.

Neproměnná návěstidla musí odpovídat Obecným technickým podmínkám pro neproměnná návěstidla č.j. S 816/2017-SŽDC-O13. Neproměnná návěstidla umístěná na tratích provozovaných Správou mohou pocházet pouze od těch výrobců, kteří mají platné Technické podmínky dodací.

Pokud je návěst definována předpisem SŽDC D1, bude u ní pro jednoznačnou identifikaci v dalším textu vždy uvedeno číslo příslušného článku dle v době zpracování platného znění Změny č. 4 tohoto předpisu. Výstroj dráhy musí svými rozměry, provedením i umístěním odpovídat platné legislativě. Zejména je třeba dbát na dodržení průjezdného průřezu a jeho postranních volných prostorů (vč. volného schůdného a manipulačního prostoru). Neproměnná návěstidla umístěná na samostatném sloupku vně krajní koleje je v prostoru železničních stanic (mezi vjezdovými návěstidly) doporučeno umísťovat ve vodorovné vzdálenosti alespoň 3,5 m mezi sloupkem a osou koleje, na širé trati potom ve vodorovné vzdálenosti alespoň 3,0 m mezi sloupkem a osou koleje.

#### 1173 – návěst Kilometrická poloha

Stávající návěstidla „staničník“ ve formě kamenného nebo železobetonového znaku budou před započítím prací na železničním svršku, resp. spodku buď ochráněna proti poškození nebo snesena. Všechny nepoškozené kamenné znaky s hodnotami sudých i lichých hektometrů a kilometrů budou obnoveny (očištěny, opatřeny novým bílým nátěrem s popisem provedeným černými číslicemi).

Místo poškozených nebo chybějících staničníků (např. km 90,2) budou pořízeny a usazeny staničníky nové žel-bet. Tyto nové žel-bet. stanič. budou vyrobeny a dodány s plastickým provedením číslic udávajícím hodnoty staničení a budou opatřeny bílým nátěrem s černými číslicemi.



Po dokončení prací budou staničníky usazeny a stabilizovány do polohy přesně odpovídající jejich hodnotě staničení. Příklad umístění návěstidel je uveden v předpisu SŽDC M21, Příloha B, Obrázek B.11 – B.13. Součástí je návěstidlo samotné a práce a materiál potřebný k jeho usazení a stabilizaci do polohy přesně odpovídající hodnotě staničení.

#### 1337 – návěst Traťová rychlost

Dva rychlostníky N nad sebou, přičemž rychlost návěstěnou horním rychlostníkem N mohou využít pouze tzv. stanovená vozidla, tj. taková, jež mohou využívat hodnot nedostatku převýšení až 130 mm. Vozidla, jež mohou využívat hodnot nedostatku převýšení nejvýše 100 mm, nesmí překročit rychlost návěstěnou dolním rychlostníkem N.

Budou použita nová návěstidla. Umístění rychlostníků je patrné z přílohy: *D.2.1.a.2\_02 Situace km 90,100 – 91,400*.

Součástí je vždy jeden sloupek, dva rychlostníky N, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy odpovídající hodnotě staničení v místě změny rychlosti.

Spodní vodorovná hrana dolního rychlostníku N musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

**Aktivace nových rychlostníků v nových kilometrických polohách nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 510 nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 510 v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové rychlostníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).**

Staničení s km polohami stávajících rychlostníků jsou uvedena v platné TTP 510, Tab. 06b.

#### 1141 – návěst Vlak se blíží k samostatné předvěsti

Budou použita stávající návěstidla ve stávajících polohách. Před započítím prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena. V případě snesení budou po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh odpovídajících předepsaným vzdálenostem dle SŽDC D1, čl. 1143, písmeno b).

#### 1176 – návěst Stoupání tratě, 1177 – návěst Klesání tratě

Budou použita nová návěstidla. Umístění sklonovníků je patrné z přílohy: *D.2.1.a.2\_02 Situace km 90,100 – 91,400*.

Pokud je ve schématu návěstidlo navrženo jako oboustranné, součástí položky je jeden sloupek, dvě tabule, montážní prvky s oboustrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy přesně odpovídající projektované poloze lomu nivelety podélného sklonu koleje. Pokud je ve schématu návěstidlo navrženo jako jednostranné, součástí položky je jeden sloupek, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy přesně odpovídající projektované poloze lomu nivelety podélného sklonu koleje.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

#### *Navržené parametry trati*

Navržené parametry trati v řešeném úseku:  $V=85\text{km/h}$ ,  $V_{130}=90\text{km/h}$ .



#### *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.

Staničení řešeného úseku je vztaženo ke km 91,300 Stavebního projektu TÚ 1401 Martinice v Krk. – Kunčice n. Lab., který je součástí dokumentace „*Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, část TÚ 1401 Stará Paka - Trutnov*“ poskytnuté zadavatelem.

Od 1.1.2022 se přistupuje na neelektrizovaných tratích k zajišťování PPK prostřednictvím klasického ŽBP, bez nutnosti zřizování zajišťovacích značek podle předpisu SŽDC S3 díl III a to u staveb investičních i neinvestičních (především opravné práce).

Problematicku zajištění koleje na neelektrifikovaných tratích podrobně rozebírá důvodová zpráva SŽ „Zajištění prostorové polohy koleje na neelektrizovaných tratích“ ze dne 11.11.2021 a její „Příloha 2 – Prováděcí postupy a pokyny“, které stručně stanovují požadavky na úpravu zajištění v rámci přípravy a realizace stavebních akcí.

#### *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. 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!

#### *Další doplňkové práce budou sestávat z těchto činností :*

- roztřídění výzisku kolejnic a drobného materiálu a prachů, převoz a uložení dle dispozic zadavatele
- ekologická likvidace výzisku prachů, likvidace výzisku polyetylenových a pryžových podložek + doklad
- vytyčení sítí + dozory
- nezadatelné práce SSZT, SEE, Telematika
- výzisk z čištění kolejového lože (resp. jeho část) je dle dispozic zadavatele možné použít na vhodná místa podél trati. Předpokládané množství materiálu z čištění kol. lože použitého k úpravám na pozemcích v majetku SŽ v dosahu stavby je 40 %, odvoz a uložení na skládku je předpokládán v množství 60 %.

## **6 Popis SO 02.2 Železniční spodek v km 90,250 – 91,320**

### **Stávající stav**

Trať vede v řešeném úseku v členitém terénu – částečně v náspu, částečně v zářezu, částečně v úrovni terénu. Stávající systém odvodnění odpovídá zvyklostem v době svého vzniku a z dnešního pohledu nedosahuje požadovaných parametrů.

V km 90,300 – 90,500 trať vykazuje známky poruch PP. V tomto úseku byl proveden IGP.

### **Navržený stav**

Na základě provedeného IGP je navržena oprava PP.



V km 90,266-90,360 a 90,500 – 90,510 je navrženo PP podloží ve skladbě:

- Konstrukční vrstva z nové ŠD 0/63 kv, tl. 250 mm
- Separační geotextilie 400gr/m<sup>2</sup>

V km 90,360-90,500 je navrženo PP podloží ve skladbě:

- Konstrukční vrstva z nové ŠD 0/63 kv, tl. 250 mm
- Podkladní vrstva z recyklované ŠD 0/63, tl. 250 mm
- Separační geotextilie 400gr/m<sup>2</sup>

**Předpokládaná změna skladby PP je na základě provedeného IGP navržena v km 90,360. Tato její poloha však ještě musí být geotechnikem definitivně potvrzena (nebo případně i upravena) až po odkrytí zemní pláně, tj. přímo v průběhu prací na železničním spodku.**

V celém úseku bude provedena oprava odvodnění.

Vlevo i v pravo budou zřízeny či reprofilovány nezpevněné příkopy a rigoly.

Vlevo km 90,340 - 90,480 bude zřízen trativod DN200

Vpravo km 90,680 – 90,780 bude zřízen zpevněný příkop z tvárníc TZZ4

km 90,960 – 91,155 bude zřízen zpevněný příkop z tvárníc malé „J“

Příkop z tvárníc malé „J“ bude otevřený, zákrytové desky (poklopy) nebudou použity.

Navržené odvodnění je podrobněji znázorněno v příčných řezech a v podélném profilu.

Trativod bude tvořen perforovanou trubicí PE-HD DN 200, v podélném sklonu min 5 ‰. Trativodní rýha je navržena v šířce 0,50m, trativodní trubka je uložena na vyrovnávací vrstvě ze štěrku tl. 50mm a rýha je následně zasypána drceným kamenivem fr. 16-32mm. Na stěnách a dně rýhy bude vložena separační geotextilie 400gr/m<sup>2</sup>.

Na trativodním potrubí budou osazeny trativodní šachty PE-HD DN 400 ve vzdálenosti min. 2,35m od osy koleje. Šachty jsou kladeny do pískového lože tl. 200mm a jsou opatřeny plastovým poklopem. Trativod bude v km 90,340 vyústěn do nezpevněného příkopu. Vyústění bude provedeno dle Vzorových listů železničního spodku Ž3 Odvodnění. Dno trativodní trubky v místě jejího vyústění bude 200mm nade dnem příkopu, přičemž svahy i dno příkopu budou opevněny lomovým kamenem do betonového lože nebo bude použit bet. prefabrikát. Trativodní potrubí bude z důvodu zvýšení odolnosti vůči vlivům povětrnosti a slunečního záření ukončeno nerezovou vyústkou.

V km 90,960 bude zpevněný příkop z tvárníc malé „J“ napojen na nezpevněný příkop odlážděným napojením – kamenná dlažba tl. 0,30m do podkladního betonu tl. 0,20m v délce 2m.

## **7 Odpadové hospodářství**

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## **8 Prostorové uspořádání**

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

## **9 Dokončovací práce**

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

## **10 Stávající podzemní sítě**

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

## **11 Související normy a předpisy**

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

vypracoval:  
stavební část: ing. Petr Prchal  
telefon: +420 724 020 138

