

TÚ: 0351 Janovice - Domažlice
DÚ: 10 Kout na Šumavě - Domažlice

Výškový systém : Bpv
Souřadnicový systém: S-JTSK

SO 03 Železniční přejezdy

Objednatel:



SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o.

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 - Libeň

Zhotovitel:



Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň

Parková 1205/ 11
326 00 Plzeň

	Vypracoval	Ing. Aleš Sršeň		Zak. číslo	16PL11011
	Zodp. projektant	Ing. Aleš Sršeň		Datum	09/2017
	Tech. kontrola	Ing. Pavel Novák		Stupeň	PROJEKT
	Akce Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice			Počet formátů	A4
				Měřítko	-
Zhotovitel: Prodex spol. s r.o., organizační slož. Perucká 2481/5 120 00 Praha 2	Příloha TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy	Paré
				01.	

PRODEX spol. s r.o.
Perucká 2481/5
120 00 Praha 2 - Vinohrady

REKONSTRUKCE MOSTU V KM 26,231 **TRATI KLATOVY - DOMAŽLICE**

Projekt stavby

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 03 Železniční přejezdy

Vypracoval: Ing. Aleš Sršeň

V Praze, září 2017

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1.	Údaje o stavbě.....	3
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	4
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	4
2.2.	Informace o pozemcích dotčených stavbou, obvod stavby.....	4
2.3.	Parametry úseku po dokončení stavby	4
3.	SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ.....	4
4.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	5
5.	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ.....	5
6.	STÁVAJÍCÍ STAV	6
7.	SO 03 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	6
7.1.	Směrové poměry	7
7.2.	Sklonové poměry.....	7
7.3.	Staničení	7
7.4.	Kolejový rošt.....	7
7.5.	Kolejové lože	8
7.6.	Plán tělesa železničního spodku a drážní stezky.....	8
7.7.	Bezстыková kolej	8
7.8.	Výstroj dráhy	8
7.9.	Odvodnění	9
7.10.	Zemní val	9
7.11.	Ochrana zemních svahů	9
7.12.	Drátovodná trasa a mechanické závory	10
8.	NÁVRH POSTUPU PRACÍ	10
9.	VYUŽITÍ VYZÍSKANÉHO MATERIÁLU.....	10
10.	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	10
11.	POLOHOVÝ SYSTÉM	11
12.	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati a mostu
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Klatovy – Domažlice (km 25,587 – km 26,687)
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Domažlice
Obec:	Spáňov
Katastrální území:	Spáňov 752771
Stavebník:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel projektu:	Valbek spol. s r.o., středisko Plzeň Parková 1205/11 326 00 Plzeň PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5 120 00 Praha 2
Odpovědný zpracovatel SO:	Ing. Pavel Novák Odpovědný projektant železničního svršku a spodku Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00 číslo autorizace 0011931

2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

2.1. Základní údaje o stavbě

Projektová dokumentace stavby řeší odstranění nevyhovujícího technického stavu stávajícího železničního mostu v km 26,231 na trati Klatovy - Domažlice. Stávající most převádí železniční trať přes komunikaci III. třídy č. 19010. Železniční trať není v úseku Janovice - Domažlice elektrifikovaná.

Při rekonstrukci bude odstraněna stávající kamenná klenbová konstrukce včetně spodní stavby a křídel mostu z roku 1888 o rozpětí pole 5,20 m. Na místo stávajícího mostu bude vystavěn nový železobetonový rám.

Součástí stavby je úprava účelové komunikace vedoucí pod mostem a rekonstrukce železničního svršku v nezbytném rozsahu.

Dále je součástí stavby zrušení stávajících přejezdů v km 25,693, 26,048, 26,594 a drátovodné trasy v rozsahu úpravy GPK.

2.2. Informace o pozemcích dotčených stavbou, obvod stavby

Vlastní stavba tohoto stavebního objektu bude realizována v rozsahu hranic pozemku České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Konkrétně se jedná o pozemek parc. č. 747/1 v katastrálním území č. 752771 Spáňov.

Zásah do mimodrážních pozemků v rámci tohoto stavebního objektu nebude.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicí pozemku, na němž bude stavba prováděna.

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem silničními vozidly, případně je možné využít technologie s přístupem po železnici.

2.3. Parametry úseku po dokončení stavby

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost:	60 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC

3. SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

SO 02 Železniční svršek

4. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Pro zpracování dokumentace stavby byly využity následující podklady:

- Obecné a Zvláštní technické podmínky pro zpracování dokumentace na akci Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice
- přípravná dokumentace akce Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice (11/2013)
- zaměření stávajícího stavu (poskytnuto SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie, 11/2016)
- katastrální mapy (internetový portál Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK))
- nákresný přehled a pasporty železničního svršku Klatovy – Domažlice v úseku km 24,6 – km 27,8 (02/2017)
- evidenční list přejezdu P820 v km 26,048 (02/2017)
- průběh inženýrských sítí s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

5. PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

V oblasti se nachází tyto inženýrské sítě:

- telekomunikační vedení SŽDC, s.o., TÚDC ve správě ČD-Telematika
 - zákres je orientační, k trase nejsou dostupné podklady
- drátovodná trasa
- nadzemní vedení NN ČEZ a.s.
- nadzemní vedení VN ČEZ a.s.
- telekomunikační vedení CETIN a.s.
- kanalizace obec Spáňov

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu stavby.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

6. STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající železniční svršek v přejezdech v km 25,693, km 26,048 a km 26,594 je z roku 1975 a je tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s rozponovými podkladnicemi a rozdělením pražců „c“. Zbylá část kolejových polí v přejezdech je s betonovými pražci SB5.

Trať je v místě přejezdu v km 25,693 v oblouku o poloměru 274m a převýšení 105mm. Rozšíření rozchodu v oblouku se pohybuje okolo hodnoty $\Delta u=4\text{mm}$. V přejezdu v km 26,048 je v oblouku o poloměru 250m s převýšením 115mm. Rozšíření rozchodu se pohybuje okolo hodnoty $\Delta u=6\text{mm}$. V přejezdu v km 26,594 je kolej v oblouku o poloměru 275m a převýšení 95mm. Rozšíření rozchodu v oblouku se pohybuje okolo hodnoty $\Delta u=4\text{mm}$. V úsecích není zřízena bezstyková kolej.

Přejezdová konstrukce v přejezdech km 25,693 a km 26,594 byla již v minulosti odstraněna. V přejezdu v km 26,048 je přejezdová konstrukce tvořena železobetonovými panely.

7. SO 03 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

V rámci tohoto stavebního objektu bude odstraněna přejezdová konstrukce v přejezdu v km 26,048, rekonstruován železniční svršek délky 25,0m v každém přejezdu a obnoveny příkopy. Směrové a výškové vyrovnaní koleje je součástí SO 02 Železniční svršek. Nové přejezdové konstrukce již nebudou zřizovány.

Dále bude zrušena drátovodná trasa a demontovány mechanické závory na přejezdu v km 26,048.

Při stavbě je nutno ochránit železniční bodové pole. V případě poškození musí být zajištěno jeho obnovení.

Předpokládané množství základních materiálů a prací:

- | | |
|--|--------|
| • demontáž kolejového roštu na pražcích dřevěných a betonových | 75,0 m |
| • kolej z kol. 49 E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „c“ | 75,0 m |

- | | |
|--|----------------------|
| • kolejové lože z drčeného kameniva z nového materiálu v celém profilu | 162,4 m ³ |
| • nezpevněný rigol | 98,5 m |
| • reprofilace drážní stezky | 73,0 m |
| • polovegetační tvárnice | 30,6 m ² |
| • zemní val | 12,8 m ³ |

7.1. Směrové poměry

Oproti stávajícímu stavu nejsou prováděny žádné výrazné úpravy parametrů oblouků a přechodnic. Nové parametry koleje budou vyhovovat rychlosti $V=60\text{km/h}$.

Kolej v místě zrušeného přejezdu v km 25,693 je částečně v přechodnici a částečně v oblouku o poloměru 274m a převýšení 105mm.

Kolej v místě rušeného přejezdu v km 26,048 je v oblouku o poloměru 250m a převýšení 115mm.

V místě zrušeného přejezdu v km 26,594 je kolej v oblouku o poloměru 275m a převýšení 95mm.

Úprava geometrické polohy koleje je provedena v rámci SO 02 Železniční svršek.

7.2. Sklonové poměry

Z hlediska sklonových poměrů se celý úsek nachází ve stoupání. Návrh sklonových poměrů vychází ze stávajícího stavu.

Kolej v km 25,963 je ve stoupání 9,20‰, v km 26,048 ve stoupání 8,40‰ a v km 26,594 je ve stoupání 9,50‰.

Úprava geometrické polohy koleje je provedena v rámci SO 02 Železniční svršek.

7.3. Staničení

Staničení v novém stavu bylo vztaženo ke stávající poloze hektometrovníku v km 25,800.

7.4. Kolejový rošt

Snesení stávajícího kolejového roštu bude provedeno v úseku km 25,686 500 – km 25,711 500, dále v úseku km 26,036 000 – km 26,061 000 a v úseku km 26,584 500 – km 26,609 500. Sneseno bude vždy jedno kolejové pole délky 25,0m v rozsahu stávajících kolejnicových styků. Celková délka sneseného kolejového roštu je 75,0m. Kolejový rošt je ve stávajícím stavu tvořen z kolejnic 49 E1 na dřevěných i betonových pražcích SB5 s rozponovými podkladnicemi a rozdělením pražců „c“.

Nový kolejový rošt bude tvořen užitými kolejnicemi 49 E1 na užitých betonových pražcích SB8 s užitými podkladnicemi S4pl. Svěrky ŽS4 budou použity nové. Rozdělení pražců bude „c“. Kolejnice 49 E1 budou použity délky 25,0m. **V případě, že stávající kolejnice vyhoví**

defektoskopické zkoušky, budou opětovně použity. Tím se zajistí plynulost pojezdové hrany ve vztahu ke stávajícím úsekům. V opačném případě budou použity jiné užití kolejnice a plynulost pojezdové hrany bude zajištěna zbrošením. Kategorizace vyzískaného materiálu bude provedena během stavby po demontáži kolejového roštu.

Protože se v úseku km 26,036 000 – km 26,061 000 kolej nachází v oblouku o poloměru 250m, je pro něj normou ČSN 73 6360-1 stanoveno rozšíření rozchodu koleje o $\Delta u = (7150 / 250) - 26 = 2,6 \text{ mm} = 3 \text{ mm}$. Vzhledem ke stavu ojetí kolejnic je současné rozšíření rozchodu v navazujících úsecích oblouku $\Delta u = 6 \text{ mm}$. Při opětovném použití stávajících kolejnic (viz předchozí odstavec) bude zajištěno plynulé rozšíření rozchodu. V případě použití jiných užitých kolejnic bude plynulost rozšíření rozchodu zajištěna zbrošením kolejnic.

V úsecích km 25,686 500 – km 25,711 500 ($R=274 \text{ m}$) a v km 26,584 500 – km 26,609 500 ($R=275 \text{ m}$) je vlivem ojetí kolejnic v současném stavu rozšíření rozchodu $\Delta u = 4 \text{ mm}$. Dle normy ČSN 73 6360-1 má být v poloměru $R=274 \text{ m}$ rozšíření rozchodu $\Delta u = 1 \text{ mm}$ a poloměr $R=275 \text{ m}$ má být bez rozšíření rozchodu. V těchto místech bude plynulost rozšíření rozchodu rovněž zajištěna použitím stávajících kolejnic, případně zbrošením při použití jiných užitých kolejnic.

7.5. Kolejové lože

V místech sneseného kolejového roštu bude odtěženo stávající štěrkové lože. Nové štěrkové lože bude zřízeno z nového štěrku z kameniva hrubého drceného frakce 31,5-63mm (železniční štěrk). Tloušťka kolejového lože bude minimálně 0,35 m pod ložnou plochou pražců. Kolejové lože bude zřízeno do profilu dle předpisu SŽDC S3 pro stykovanou kolej.

7.6. Plán tělesa železničního spodku a drážní stezky

Součástí SO 03 Železniční přejezdy je přehutnění pláň tělesa železničního spodku v rozsahu sneseného kolejového roštu a odtěženého štěrkového lože. Na pláni tělesa železničního spodku je požadováno dosažení modulu přetvárnosti min. $E_{pl}=40 \text{ Mpa}$. Pláň bude skloněná 5% s šířkou 3,1m od osy koleje.

V těchto úsecích budou rovněž provedeny drážní stezky v min. šířce 0,40m. Povrch stezky je v souladu s předchozím stupněm dokumentace navržen ze štěrkodrti fr. 4/16mm v tloušťce 0,10m.

7.7. Bezstyková kolej

V řešeném úseku nebude zřízena bezstyková kolej.

7.8. Výstroj dráhy

V rámci stavebního objektu není zřizována nová výstroj.

Je uvažováno pouze s opětovným osazením stávající výstroje v případě jejího narušení stavebními pracemi. Jedná se o hektometry v km 25,7, km 26,0 a km 26,6.

U rušeného přejezdu v km 26,048 bude snesena bez náhrady výstroj vyznačující konec a začátek práce pluhu (celkem 2+2ks).

7.9. Odvodnění

V místě zrušených přejezdů budou obnoveny příkopy. V km 25,683 000 – 25,711 500 vlevo koleje a v km 25,692 000 – 25,704 000 vpravo bude zřízen nezpevněný rigol hloubky 0,20m pod plání tělesa železničního spodku. Sklon rigolů je shodný jako sklon koleje, tedy 9,20‰ a budou vyústěny k propustku v ev. km. 25,685. Pro zajištění odtoku bude tento propustek vyčištěn od nánosů.

Další rigoly budou zřízeny v km 26,047 000 – km 26,083 000 vlevo koleje a v km 26,045 000 – km 26,067 000 vpravo koleje. Tyto rigoly budou mít minimální hloubku pod plání tělesa železničního spodku 0,20m a budou se svažovat proti směru staničení sklonem 4,00‰. Tyto rigoly budou vyústěny na okolní terén.

V km 26,023 000 – km 26,036 000 vlevo koleje a km 25,976 000 – 26,030 000 vpravo koleje bude do vzdálenosti 3,1m od osy koleje provedena reprofilace stávající drážní stezky, aby byl zajištěn sklon min 4,00‰ pro odvedení vody.

V úseku km 26,584 500 – 26,609 500 je z důvodu stísněných poměrů a rozsahu rekonstrukce voda odváděna pouze skloněnou plání k propustku v ev. km 26,591.

7.10. Zemní val

Z vytěžené zeminy prohloubených příkopů budou u přejezdu v km 26,048 zřízeny zemní valy. Valy budou zřízeny vlevo i vpravo koleje s patou valu ve vzdálenosti 0,5m od zářezového svahu. Val bude vysoký 0,5m a sklon svahu bude 1:1,5.

Zemní val bude zřízen na celou šířku komunikace (vlevo koleje délky cca 8,8m, vpravo koleje délky cca 7,2m) a bude sloužit k zamezení vjezdu vozidel ke zrušenému přejezdu.

7.11. Ochrana zemních svahů

Po dokončení zemních prací budou zemní svahy u prohloubených rigolů a zemních valů opatřeny vegetační ochranou před větrnou a vodní erozí. Vegetační ochrana se zřizuje rozprostřením ornice tl. 0,10m a osetím travní směsí v množství od 30 do 60 g/m². Osivo se zapraví do hloubky 0,01 a 0,02m a povrch svahu se utuží.

V km 26,034 – 26,047 vlevo a km 26,034 – 26,045 vpravo bude zářezový svah ve sklonu 1:1 zpevněn polovegetačními tvárnicemi.

7.12. Drátovodná trasa a mechanické závory

Od přejezdu v km 26,048 k přejezdu v km 26,594 bude zrušena drátovodná trasa včetně sloupků. Mezi přejezdem v km 25,693 a přejezdem v km 26,048 je již v současné době drátovodná zrušena a jsou zde pouze sloupky. Ty budou v rámci stavby rovněž demontovány.

Dále budou demontovány mechanické závory u přejezdu v km 26,048.

Demontovaný materiál z drátovodné trasy a mechanických závor bude předán správci.

8. NÁVRH POSTUPU PRACÍ

- 1) Před zahájením prací dojde k vytýčení inženýrských sítí a k přípravě staveniště.
- 2) Budou vytržena kolejová pole a odvezena na základnu, kde budou rozebrána do součástí.
- 3) Dojde k odtěžení štěrkového lože na úroveň pláně.
- 4) Vytěžený odpadový materiál ze štěrkového lože se odveze na mezideponii, případně rovnou na skládku.
- 5) Dojde k přehutnění pláně tělesa železničního spodku a zřízení rigolů.
- 6) Bude navezen materiál pro kolejové lože a položeno kolejové pole.
- 7) Úprava GPK je součástí SO 02 Železniční svršek.

9. VYUŽITÍ VYZÍSKANÉHO MATERIÁLU

V rámci stavby se předpokládá zpětné využití stávajících kolejnic v případě, že vyhoví defektoskopické zkoušce.

Odpadové kolejnice a též drobné kolejivo budou odvezeny do výkupu. Materiál kolejového lože, dřevěné a betonové pražce vedené jako odpad a železobetonová přejezdová konstrukce budou po demontáži v rámci stavby odvezeny na určenou skládku k likvidaci.

10. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB a č.376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/1973 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC, s.o. ve správě OŘ Plzeň. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11/2006. Projekt nepředpokládá jeho opětovné využití. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů :

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace. Železný šrot bude odvezen do výkupu.

Na základě zkušeností z obdobných staveb lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

11. POLOHOVÝ SYSTÉM

Dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání.

12. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Při zpracování projektové dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.
- Zákon o podrobnostech nakládání s odpadem č. 383/2001 Sb.
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Projektová dokumentace dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
- TNŽ 01 0101 Návosloví Českých drah
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10
- TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06-OP z 30.6.2006) - příloha č.2 Projekt (P).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č.20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů (č.j. 4124/04-OI)

Návrh soustavy železničního svršku vychází ze Směrnice GŘ SŽDC č.28/2005 „Koncepte používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky“ (č.j. 6 037/05-OP ze dne 30.3.2006).

Řešení problematiky materiálových výzkisů je určeno Směrnicí GŘ SŽDC č. 42/2010 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.