



Jiná ověření:


Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Diamond Point		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín		

Zhotovitel díla:	<b>TOP CON SERVIS s.r.o.</b>	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	

Zhotovitel objektu:	<b>PRODIN, a.s.</b>	
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice	
Kontakt:	T: +420 666 051 111 E: info@prodin.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Ing. Matěj Mikšovský	Specialista:	Ing. Michal Šobr
--------------------------	----------------------	--------------	------------------

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek</b>	Označení investora: S632000260
		Označení zhotovitele: 05-21
Název části:	Kolejový svršek a spodek	Označení části: D.2.1.1
Název objektu/dílní části:	<b>Železniční svršek a spodek</b>	Označení objektu/komplexu: <b>SO 11-00-10</b>
Název přílohy:	<b>Technická zpráva</b>	Číslo přílohy: <b>1 0.0.1</b>
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Michal Šobr	Ing. Michal Šobr	Formáty: -
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Jihočeský	Božetice, Sepekov	1811 06
		Smluvní datum zpracování: <b>05/2022</b>

Označení investora	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 6 0	- D U S P	- X X X X X X	- X X X X X X X X X X	- X X X	- X - X X X X	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]



## Obsah

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>5</b>
<b>2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	<b>6</b>
<b>3. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY</b>	<b>6</b>
3.1. PŘEDPISY A NORMY	6
3.2. STÁVAJÍCÍ STAV	6
3.2.1. SMĚROVÉ ŘEŠENÍ	6
3.2.2. VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	6
3.2.3. MOST	6
3.2.4. TRAŤOVÁ RYCHLOST	6
3.2.5. KONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	6
3.2.6. PŘEJEZDOVÁ KONSTRUKCE	6
<b>4. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ</b>	<b>6</b>
4.1. SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	6
4.2. NAVRŽENÁ TRAŤOVÁ RYCHLOST	7
4.3. KONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	7
4.4. BEZSTYKOVÁ KOLEJ A SVAŘOVÁNÍ	7
4.5. ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE	7
4.6. PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ	7
4.6.1. USPOŘÁDÁNÍ TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU	8
4.6.2. POUŽITÉ MATERIÁLY	8
4.6.3. ODVODNĚNÍ	8
4.6.1. ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU	9
4.6.2. VÝPOČET PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ	11
4.7. VÝSTROJ DRÁHY	15
4.8. DOKONČOVACÍ PRÁCE	15
<b>5. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ</b>	<b>15</b>
5.1. PRÁCE S PŘEJEZDOVOU KONSTRUKCÍ	15
<b>SEZNAM SOUVISEJÍCÍ LITERATURY</b>	<b>16</b>



**Legenda zkratk**

ASP	automatická strojní podbíječka, výběh ASP je myšlen výběh pro započetí a ukončení prací
BK	bezстыková kolej
Bpv	výškový systém Balt po vyrovnaní
CAD	počítačem podporované navrhování
ČSN	česká technická norma
GP	geotechnický průzkum
GPK	geometrické parametry koleje
IGP	inženýrsko-geologický průzkum
PDPS	projektová dokumentace pro provádění stavby
PP	pražcové podloží
S-JTSK	souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SVÚK	směrová a výšková úprava koleje
SO	stavební objekt
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽG	Správa železniční geodezie
TÚ	traťový úsek
TZ	technická zpráva
ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽSp	železniční spodek
ŽSv	železniční svršek

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název stavby:</i>	Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek
<i>Část dokumentace:</i>	D.2.1.1
<i>Řešená část stavby:</i>	SO 11-00-10 Železniční svršek a spodek
<i>Dráha, kategorie a název:</i>	Dráha regionální, č. 282 00 Tábor - Písek
<i>Kraj, okres, obec:</i>	Jihočeský kraj, okres Písek, obec Božetice a Sepekov
<i>Kat. území, dotč. parcely:</i>	Božetice, Sepekov par. č. 3181 a 2101
<i>Investor:</i>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
<i>Stupeň dokumentace:</i>	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
<i>Projektant této části:</i>	PRODIN a.s. K Vápence 2745, Pardubice
<i>Odpovědná osoba:</i>	Ing. Michal Šobr, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby číslo ČKAIT 0602827

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Předmětem SO je rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vazbě na rekonstrukci železničního mostu.

## **3. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY**

Ke zpracování projektovaného řešení byly využity tyto přípravné podklady.

- Zadávací podklady investora
- IGP
- Fotodokumentace

### **3.1. Předpisy a normy**

Navržené řešení je provedeno v souladu s právními předpisy a technickými normami platnými na českém území. Dále je projekt v souladu s resortními předpisy v oboru dopravních staveb, které jsou vydávány ministerstvem dopravy nebo českými správci železniční dopravní sítě. Seznam související literatury je uveden na konci této zprávy.

Výjimky z norem či dalších závazných předpisů požadovaných objednatelem tento projekt nevyžaduje.

### **3.2. Stávající stav**

#### **3.2.1. *Směrové řešení***

Kolej je v řešeném místě v přímé.

#### **3.2.2. *Výškové řešení***

Na začátku řešeného místa kolej klesá směr Písek, po nájezdu na most je kolej téměř vodorovná.

#### **3.2.3. *Most***

Jedná se o kamenný klenbový most s průběžným kolejovým ložem.

#### **3.2.4. *Traťová rychlost***

V řešeném úseku je zavedná jednotná traťová rychlost 65km/h.

#### **3.2.5. *Konstrukce železničního svršku***

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S49, pražci SB8 s upevněním K v kolejovém loži. V koleji je zřízená bezстыková kolej.

#### **3.2.6. *Přejezdová konstrukce***

V přejezdu P6251 je použita celopryžová konstrukce značky Rosehill – jedná se o konstrukci vnitřních panelů. Zvnějšku je přejezdová konstrukce tvořena asfaltovým betonem.

## **4. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ**

### **4.1. Směrové a výškové řešení**

Směrové a výškové řešení respektuje projekt PPK. Směrové a výškové řešení je patrné z grafických příloh.

Výběh ASP – bude proveden pro možnost napojení směrového motivu na projekt PPK a pro možnost zahájení prací automatické strojní podbíječky.

Směrové řešení navazuje na vyrovnanou přímou. Staničení je vztaženo k hektometru 21,3.

#### **4.2. Navržená traťová rychlost**

Projektem se nemění traťová rychlost. Tj. i po realizaci bude rychlost jednotná 65km/h. S ohledem na směrové vedení koleje v přímé je jediným limitujícím faktorem, řešeným v tomto SO, návrh železničního spodku, který je odpovídající<sup>1</sup> rychlostem až do 120km/h.

#### **4.3. Konstrukce železničního svršku**

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v úseku km 21,294 253 až km 21,620 415. V tomto úseku bude stávající železniční svršek snesen a nahrazen novým. Délka rekonstrukce je navržena 326,162km. Železniční svršek je navržený ve skladbě:

- Kolejnice 49E1
- Pražce dl. Min. 2,41m, bezpodkladnicové, vystojené upevněním W14
- Rozdělení pražců „c“
- Kolejové lože fr. 31,5/63, min. tl. 350mm (most bude po rekonstrukci s průběžným kolejovým ložem), třída kolejového lože BII

Výběh ASP bude proveden podle grafických příloh. Během směrové a výškové úpravy ve výběhu ASP bude doplněno kolejové lože do předepsaného profilu.

Výběh ASP je navržený v úsecích km 21,239 253 až km 21,294 253 (délka 55m) a km 21,620 415 až km 21,709 744 (délka 89,329m).

#### **4.4. Bezстыková kolej a svařování**

V místě se nachází bezстыková kolej, nový kolejový rošt bude do této vevařen. Tzn. stávající bezстыková kolej bude zrušena vyříznutím rekonstruovaných úseků železničního svršku. Po svaření nového kolejového roštu k roštu stávajícímu bude znovu obnovena bezстыková kolej podle předpisu SŽ (SŽDC) S3/2. Podmínky zřízení, jako upínací teplota a podobně budou specifikovány zhotovitelem bezстыkové koleje v rozsahu TKP a předpisu SŽ (SŽDC) S3/2. Nové svary jsou navrženy ve staničení km 21,294 253 a km 21,620 415.

#### **4.5. Zajištění prostorové polohy koleje**

Pro zajištění prostorové polohy koleje budou zřízeny 3 zajišťovací značky. Projekt zajištění PPK dodá zhotovitel stavebních prací.

#### **4.6. Pražcové podloží**

Pražcové podloží je navrženo v souladu s předpisem SŽ S4 podle výsledků IGP. Geotechnická kategorie 2.

---

<sup>1</sup> V rámci sondy před mostem (ve směru staničení) byla zastižena únosnost zemní pláně menší než 30MPa a to 28MPa, nicméně dosažitelnost požadované únosnosti je velmi vysoká.



Kvůli potřebě stavební dopravy na most z přejezdu bude v úseku km 21,294 253 až km 21,419 285 provedena rekonstrukce ŽSp. Konstrukce bude tvořena:

#### **km 21,294 253 až km 21,419 285**

- Konstruktivní vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{1,min}=40$  MPa (vypočtená hodnota  $E_1=51,14$  MPa)
- Zemní plášť zhutněná na  $E_{0,min}=20$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_0=28$ MPa)

Na tento úsek navazuje konstrukce ZKPP:

#### **km 21,419 285 až km 21,431 285**

- Konstruktivní vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{2,min}=70$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_{2,min}=78,78$  MPa)
- ZKPP – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{1,min}=62,35$  MPa
- Zemní plášť zhutněná na  $E_{0,min}=20$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_0=28$ MPa)

**Zásyp kleneb je řešen v SO mostu, za mostem navazuje ZKPP:**

#### **km 21,588 415 až km km 21,600 415**

- Konstruktivní vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{2,min}=70$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_{2,min}=82,58$  MPa)
- ZKPP – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{2,min}=68,13$  MPa
- Zemní plášť zhutněná na  $E_{0,min}=20$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_0=35$ MPa)

#### **km 21,600 415 až km 21,620 415**

- Konstruktivní vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/63  $I_d=1,0$ , min. tl. 200mm,  $E_{1,min}=40$  MPa (vypočtená hodnota  $E_1=57,44$  MPa)
- Zemní plášť zhutněná na  $E_{0,min}=20$  MPa (Vypočtená hodnota  $E_0=35$ MPa)

#### **4.6.1. Uspořádání tělesa železničního spodku**

Plášť tělesa železničního spodku je navržena na šířku 6,2m, resp. 3,1m od osy na každou stranu. Zemní plášť, plášť ZKPP i plášť tělesa železničního spodku je navržena s příčným sklonem 5% vlevo.

#### **4.6.2. Použité materiály**

V rámci návrhu je předpokládáno využití šterkodrti frkace 0/63, materiál musí odpovídat požadavkům předpisu SŽ S4, příloha 14 část A. Konkrétně budou použity materiály 0/63 kv dle OTP.

#### **4.6.3. Odvodnění**

V úseku km 21,294 253 až km 21,399 253 je pro odvodnění koleje navržený nezpevněný otevřený příkop šířky 0,4m, spád břehů příkopu je 1:1,5. Příkop je navržen v podélném spádu - klesá 10,18‰. Vyústění příkopu je navrženo v km 21,399 253 a to volným odtokem na terén, kdy příkop změnou

konfigurace terénu postupně zaniká. Místo vyústění je navrženo k odláždění lomovým kamenem co betonu, min. tl. 100mm, beton min. C12/15n. Odláždění je navrženo v ploše 3,5m<sup>2</sup>. V místě pokračování příkopu bude odláždění kopírovat dno příkopu a dále bude kopírovat svah náspu.

#### **4.6.1. Rozšíření pláň tělesa železničního spodku**

V úseku km 21,369 250 až km 21,432 955 je navržené rozšíření pláň tělesa železničního spodku a to pomocí gabionových košů.

Rozměry košů jsou navrženy 0,5 x 0,3m. Výplň košů bude skládaná v celém objemu.

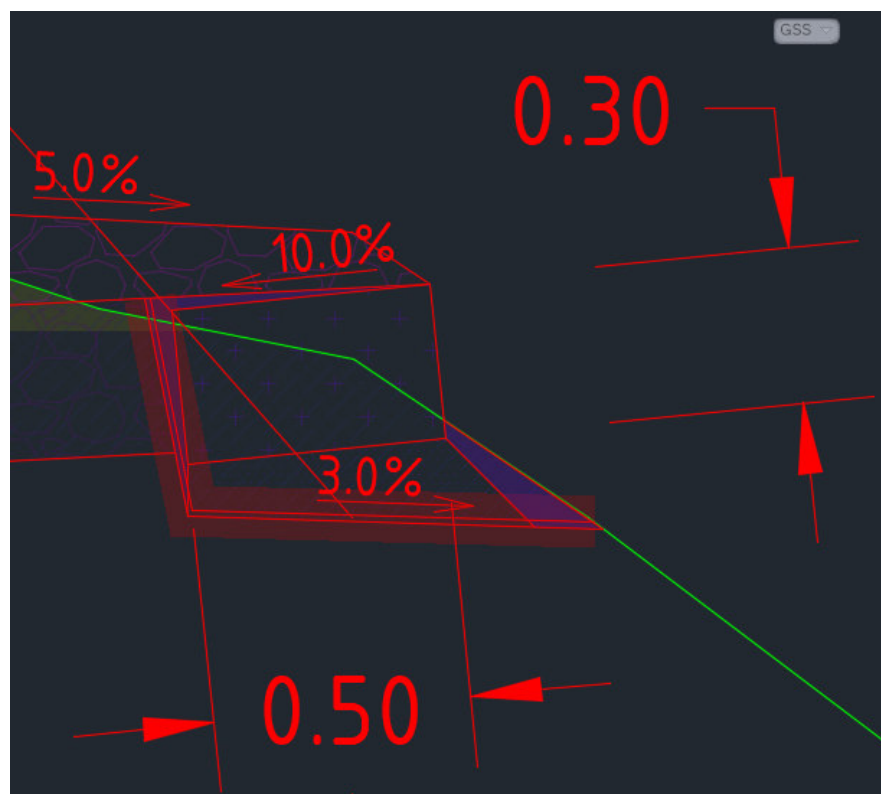
Všechny komponenty musí splňovat požadavky Přílohy 24 k předpisu SŽ S4.

Všechny komponenty gabionů musí splňovat návrhovou životnost dle článku 2.3 normy ČSN EN 1990, resp. dle požadavků objednatele. Ocelové sítě gabionů budou splňovat požadavky ČSN EN 10223-4 pro gabiony. Gabionové koše budou vyrobeny ze žárově pozinkovaného drátu minimálního průměru 4,5mm, s pevností v tahu  $R_m=500$  MPa. Dráty košů, ale i spony a spirály budou opatřeny ochrannou vrstvou slitiny 95%Zn-5%Al minimální nános 350 g/m<sup>2</sup>. Rozměr ok košů bude 100x100mm. Kamenivo vyplňující koše bude přírodní lomový kámen v rozměrech od 150mm do 400mm, s tím že větší kameny budou použity k vyskládání lícni stěny. Ve vodorovném směru budou koše provázány příčnou sponou a to v maximálním rozestupu 0,25m.

Požadavky na výplň (z kameniva) košů:

- Pevnost v tlaku – kategorie CS60 dle ČSN EN 13383-1
- Nasákavost - max 0,5% hmotnosti dle ČSN EN 13383-2, kap 8
- Odolnost proti rozmrazovacím cyklům – kategorie FTa dle ČSN EN 13383-2, kap 9
- Objemová hmotnost - >2300 kg/m<sup>3</sup>
- Pórovitost – max 15%

Koše budou uloženy v úklonu horní plochy 10% směrem ke koleji. Koše budou ukládány na vrstvu šterkopísku, spodní pláň bude mít úklon 3% směrem od koleje, případně lze použít nekonstrukční beton v tloušťce 100mm, je třeba brát zřetel na nutnost odvodnění této vrstvy směrem od koleje, tedy vrstva betonu bude doplněna vyrovnávací vrstvou ze šterkopísku. Obsyp gabionu bude proveden ze šterku fr. 4-8. Od zemní pláň a konstrukčních vrstev bude celá konstrukce rozšíření oddělena pomocí separační geotextílie min. 400g/m<sup>2</sup>.



**4.6.2. Výpočet pražcového podloží**

Hodnoty únosnosti zemní plně vychází z IGP. Výpočet je proveden dle předpisu SŽ S4 příloha 6.

**Úsek rekonstrukce železničního spodku km 21,294 253 až km 21,419 285**

Posouzení únosnosti:

Rychlost	Provozní zatížení	Stavba	M <sub>min,PL</sub>	M <sub>min,ZP</sub>
≤80	> 2 hrt/rok	Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor-Písek	40	20
Vrstva 1				
Eei-1	28,800 MPa		Vrstev	1
Emat	100 MPa	Štěrkodrt dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)	ZKPP	Ne
k1	0,288		VrstZPL	0
hi	0,200 m			
k2	0,667			
Ee	51,140 MPa	VYHOVUJE		

Posouzení promrzání:

**Posouzení promrzání**

Imn,1	475 °C den	400 - 500
Imn,2	500 °C den	
Imn	500 °C den	
Namrzavost		mírně namrzavé
hkl	0,550 m	
hpr	1,006 m	
h <sub>pv</sub>	0,000 m	
lc	1,100	Nelze
hs	0,000 m	
dle hs	příznivý	
dle lc	příznivý	
<b>Vod. režim</b>	<b>Příznivý</b>	
hz,dov	0,50 m	
hn1	0,200 m	
hn2	0,000 m	
hn3	0,000 m	
hn4	0,000 m	
hn5	0,000 m	
1,006	1,250	<b>VYHOVUJE</b>

## Úsek ZKPP před mostem km 21,419 285 až km 21,431 285

Posouzení únosnosti:

Rychlost	Provozní zatížení	Stavba	M <sub>min,PL</sub>	M <sub>min,ZP</sub>
≤80	> 2 hrt/rok	Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor-Písek	70	20
Vrstva 1				
Eei-1	28,800 MPa		Vrstev	2
Emat	100 MPa	Štěrkodrt dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)	ZKPP	Ano
k1	0,288		VrstZPL	0
hi	0,300 m			
k2	1			
Ee	62,350 MPa			
Vrstva 2				
Eei-1	62,350 MPa			
Emat	100 MPa	Štěrkodrt dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)		
k1	0,624			
hi	0,200 m			
k2	0,667			
Ee	78,780 MPa	VYHOVUJE		

Posouzení promrznání:

## Posouzení promrznání

Imn,1	475 °C den	400 - 500	m n.m
Imn,2	500 °C den		
Imn	500 °C den		
Namrzavost		mírně namrzavé	
hkl	0,550 m		
hpr	1,006 m		
h <sub>pv</sub>	0,000 m		
I <sub>c</sub>	1,100	Nelze	
h <sub>s</sub>	0,000 m		
dle h <sub>s</sub>	příznivý		
dle I <sub>c</sub>	příznivý		
Vod. režim	Příznivý		
h <sub>z,dov</sub>	0,50 m		
hn1	0,300 m		
hn2	0,200 m		
hn3	0,000 m		
hn4	0,000 m		
hn5	0,000 m		
1,006	1,550	VYHOVUJE	

Posouzení únosnosti:

Rychlost	Provozní zatížení	Stavba	M <sub>min,PL</sub>	M <sub>min,ZP</sub>
≤80	> 2 hrt/rok	Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor-Písek	70	20
Vrstva 1				
Eei-1	35,200 MPa		Vrstev	2
Emat	100 MPa	Štěrkodrt' dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)	ZKPP	Ano
k1	0,352		VrstZPL	0
hi	0,300 m			
k2	1			
Ee	68,130 MPa			
Vrstva 2				
Eei-1	68,130 MPa			
Emat	100 MPa	Štěrkodrt' dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)		
k1	0,681			
hi	0,200 m			
k2	0,667			
Ee	82,580 MPa	VYHOVUJE		

## Posouzení promrzáni

Imn,1	475 °C den	400 - 500	m n.m
Imn,2	500 °C den		
Imn	500 °C den		
Namrzavost		namrzavé	
hkl	0,550 m		
hpr	1,006 m		
h <sub>pv</sub>	0,000 m		
I <sub>c</sub>	1,100	Nelze	
h <sub>s</sub>	0,500 m		
dle h <sub>s</sub>	příznivý		
dle I <sub>c</sub>	příznivý		
<b>Vod. režim</b>	<b>Příznivý</b>		
h <sub>z,dov</sub>	0,50 m		
hn1	0,300 m		
hn2	0,200 m		
hn3	0,000 m		
hn4	0,000 m		
hn5	0,000 m		
1,006	1,550	<b>VYHOVUJE</b>	

## Úsek rekonstrukce železničního spodku km 21,600 415 až km 21,620 415

Posouzení únosnosti:

Rychlost	Provozní zatížení	Stavba	M <sub>min,PL</sub>	M <sub>min,ZP</sub>
≤80	> 2 hrt/rok	Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor-Písek	40	20
Vrstva 1				
Eei-1	35,200 MPa		Vrstev	1
Emat	100 MPa	Štěrkodrt dle přílohy 14A frakce 0/63, (ŠD 0/63 kv)	ZKPP	Ne
k1	0,352		VrstZPL	0
hi	0,200 m			
k2	0,667			
Ee	57,440 MPa	VYHOVUJE		

Posouzení promrznání:

## Posouzení promrznání

Imn,1	475 °C den	400 - 500	m n.m
Imn,2	500 °C den		
Imn	500 °C den		
Namrzavost		namrzavé	
hkl	0,550 m		
hpr	1,006 m		
hpr	1,006 m		
hpv	0,000 m		
lc	1,100	Nelze	
hs	0,500 m		
dle hs	příznivý		
dle lc	příznivý		
Vod. režim	Příznivý		
hz,dov	0,50 m		
hn1	0,200 m		
hn2	0,000 m		
hn3	0,000 m		
hn4	0,000 m		
hn5	0,000 m		
1,006	1,250	VYHOVUJE	

#### **4.7. Výstroj dráhy**

Budou umístěny 3 nové sklonovníky, dva pro každý směr. Provedení bude dle TKP a zejména dle předpisu SŽ D1.

V km 21,300 (ve směru staničení hodnota 10‰ v délce 128m, proti směru staničení 15‰ – délka bude doplněna objednatelem na základě evidovaných údajích o sklonu)

V km 21,428 (proti směru staničení hodnota 10‰ v délce 128m, po směru staničení se sklonovník osazovat nebude)

#### **4.8. Dokončovací práce**

Výběh z otevřeného KL do uzavřeného na mostě ve sklonu 1:10. Vytvoření stezek šířky min. 400 mm.

Během realizace dojde ke kolizi s kabelovou trasou TUDC (ve správě ČD-Telematika) a kabelovou trasou SSZT (ve správě SŽ). Tyto kabelové trasy budou během realizace odkopány, v případě potřeby ochráněny a vymístěny. Po realizaci stavby budou umístěny zpět do prostoru konstrukčních vrstev ZKPP a to do nových betonových kabelových žlabů.

### **5. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ**

Všechny stávající inženýrské sítě musí být před započítím výstavby v terénu řádně vytyčeny a označeny a musí zůstat v průběhu stavby aktivní. Na stavbě tyto sítě nesmějí zůstat bez hlídání odkopány tak, že jejich chráničky budou viditelné. Budou dodrženy požadavky jednotlivých správců technické infrastruktury uvedených v jejich písemných vyjádřeních ke stavebnímu řízení.

Všechny stavební práce budou prováděny technologiemi a v kvalitě podle kvalitativních požadavků pro železniční stavby. Zhotovitel je povinen dbát příslušných předpisů pro bezpečnost práce na staveništi a v kolejišti, dále na ochranu životního prostředí zejména při nakládání s odpady vzniklých při výstavbě.

#### **5.1. Práce s přejezdovou konstrukcí**

S ohledem na fakt, že z prostoru přejezdu P6251 bude zřízena přístupová cesta téměř pro celé staveniště je projektantem navržena dočasná výměna přejezdové konstrukce celopryžové za železobetonové panely – cílem je ochránit celopryžovou konstrukci před poškozením během realizace. Přejezdové panely zajistí dle předchozího projednání ST. V rozsahu mezi přejezdovou konstrukcí a řezem kolejového roštu pro realizaci rekonstrukce bude kolejový rošt ochráněn separační geotextílií a zasypán kamenivem, minimálně po úroveň temen kolejnic. Cílem je ochrana stávajícího kolejového roštu. Po dokončení realizace bude kamenivo odtěženo a kolej bude uvedena do původního stavu, stejně tak i přejezdová konstrukce. V případě poškození některé ze součástí přejezdové konstrukce, nebo železničního svršku hradí opravu zhotovitel.



## **SEZNAM SOUVISEJÍCÍ LITERATURY**

Všechny uvedené předpisy jsou použity v platném znění k datu zpracování této projektové dokumentace.

### **Právní předpisy:**

266/1994 Sb.	Zákon o dráhách
185/2001 Sb.	Zákon o odpadech
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

### **České technické normy:**

ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách 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

### **Přejaté mezinárodní technické normy:**

ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 13285	Nestmelené směsi – Specifikace

### **Technické normy železnic:**

TNŽ-01-0101-1	Provozování dráhy – Návosloví – Část 1: Železniční stavebnictví
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic

### **Resortní předpisy SŽDC:**

SŽ Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
SŽ Bp3	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC S3/2	Bezstyková kolej
SŽDC S3/5	Svářečské práce na součástech železničního svršku
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Předpis pro staničení železničních tratí
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC T7	Rádiový provoz
SŽ T100	Provoz zabezpečovacího zařízení

### **Ostatní odborná literatura:**

SŽDC Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah