


		PO PŘIPOMÍNKÁCH 04/2021
Revize č.:	Datum:	Popis:

<i>Investor, objednatel :</i>  Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc			
<i>Zpracovatel dokumentace:</i>  Signal Projekt s.r.o. Vídeňská 55 639 00 Brno			<i>Souprava č.:</i>
<i>Projektant částí/PS/SO:</i>  MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Legionářská 1085/8 779 00 Olomouc			
<i>Hlavní inženýr projektu:</i> Ing. Marek Vývoda 	<i>Odpovědný projektant částí:</i> Ing. Lucie Slavíková 	<i>Vypracoval:</i> Ing. Lucie Slavíková 	<i>Kontroloval:</i> Ing. Petr Krajčovič 
<i>SOUBOR STAVEB:</i> Soubor staveb Šumperk - Zábřeh na Moravě			<i>Stupeň dok.:</i> DUSP+PDPS
<i>STAVBA:</i> Doplnění závor na PZS v km 4,569 (P6655) trati Šumperk - Zábřeh na Moravě			<i>Zak. číslo:</i> 20-112-35-311
			<i>Datum:</i> 12/2020
<i>PS/SO:</i> SO 01-13-02 Železniční přejezd ev. č. P6655 - MK			<i>Měřítko:</i> -
			<i>Formát:</i> A4
<i>PŘÍLOHA:</i> Technická zpráva			<i>Číslo části:</i> D.2.1.3
			<i>Příloha č.:</i> 1

<u>1.</u>	<u>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</u>	<u>2</u>
1.1	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	2
<u>2.</u>	<u>POLOHOVÝ SYSTÉM, VYTYČENÍ, PŘESNOST VYTYČENÍ</u>	<u>2</u>
<u>3.</u>	<u>STÁVAJÍCÍ STAV</u>	<u>2</u>
<u>4.</u>	<u>NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ</u>	<u>4</u>
4.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE O NÁVRHU	4
4.2	ZÁKLADNÍ INFORMACE O KAPACITNÍCH ÚDAJÍCH	4
4.3	NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU	5
4.4	NÁVRH MÍSTNÍ KOMUNIKACE A KOMUNIKACE PRO CHODCE	5
4.5	ÚPRAVA SPÁR	7
4.6	PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	7
4.7	ULOŽENÍ VRSTVY HUMÓZNÍ ZEMINY	7
4.8	ZEMNÍ PRÁCE A ÚPRAVA PODLOŽÍ	7
4.9	CHRÁNIČKY KABELOVÝCH TRAS POD KOMUNIKACÍ	8
4.10	ÚPRAVY POKLOPŮ A KOVOVÝCH ARMATUR	8
4.11	KŘÍŽENÍ STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	8
4.12	KÁCENÍ STÁVAJÍCÍ ZELENĚ	8
4.13	OCHRANA STÁVAJÍCÍCH STROMŮ A ZELENĚ	8
4.14	BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ	9
4.15	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	9
4.16	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	10
4.17	TABULKA DOTČENÝCH POZEMKŮ:	10
4.18	ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDU	10
<u>5.</u>	<u>SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY</u>	<u>10</u>
<u>6.</u>	<u>POSTUP VÝSTAVBY</u>	<u>10</u>
<u>7.</u>	<u>PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ</u>	<u>11</u>
7.1	SOUPIS ZÁKLADNÍCH PRÁVNÍCH DOKUMENTŮ, TECHNICKÝCH PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ	11
7.2	VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ	14
<u>8.</u>	<u>BEZPEČNOST PRÁCE</u>	<u>14</u>
<u>9.</u>	<u>ZÁVĚR</u>	<u>16</u>

SO 01-13-02 Železniční přejezd ev. č. P6655 - MK

1. Identifikační údaje

Stavba:	Doplnění závor na PZS v km 4,569 (P6655) trati Šumperk – Zábřeh na Moravě
Stupeň dokumentace:	DUSP + PDPS
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce
Část stavby:	Dopravní stavba
Odvětví:	Pozemní komunikace, Přejezdy a přechody
Místo stavby:	Železniční trať č. 270, Šumperk – Zábřeh na Moravě – Přerov
Kraj:	Olomoucký
Pověřená obec:	Postřelmov
Obec:	Postřelmov
Katastrální území:	Postřelmov [726176]
Identifikace přejezdu:	P 6655
Evidenční staničení:	km 4,569
Nové skutečné staničení:	km 4,569
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Stavební správa východ Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Projektant:	Signal Projekt s.r.o.
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Lucie Slavíková

1.1 Inženýrské sítě

V prostoru řešeného stavebního objektu se nachází vedení inženýrských sítí, jejichž orientační poloha je zakreslena ve výkresech situace, podélném profilu a příčných řezech. Před zahájením prací je povinností stavebníka tyto stávající inženýrské sítě nechat vytyčit.

2. Polohový systém, vytyčení, přesnost vytyčení

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Údaje o výškových a polohových bodech pro napojení a vytyčení celé stavby jsou součástí geodetické části dokumentace a nejsou popisovány a uváděny v jednotlivých výkresech stavebních objektů. Veškeré vytyčení prostorové polohy v rámci stavebního objektu bude prováděno dle požadavků ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb, ČSN 730420-1 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 1: Základní požadavky, ČSN 730420-2 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 2: Vytyčovací odchylky, ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411) Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření a též v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah (schváleno VŘ DDC č. j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18. 10. 2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

3. Stávající stav

Železniční přejezd ev. č. P6655 se nachází na trati č. 270 Šumperk – Zábřeh na Moravě – Přerov v km 4,569. Jedná se o jednokolejný železniční přejezd, na kterém dochází k úrovnovému křížení dráhy se stávající místní komunikací kategorie C (ulice Nová a ulice Zahradní). Stávající kolej je v místě přejezdu navržena v přímé, místní komunikace protíná dráhu ve směrovém oblouku. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci, jejíž šířka před přejezdem (ul. Nová) se pohybuje v rozmezí 6,85 m – 7,00 m a za přejezdem (ul. Zahradní) je přibližně 4,50 – 5,00 m. Na ulici Nová se před železničním přejezdem nachází styková křižovatka s ulicí Spojovací. Na ulici Zahradní se za přejezdem napojuje sjezd k nemovitosti. Maximální dovolená rychlost na komunikaci je 30 km/h. Stávající povrch komunikace je tvořen z asfaltového krytu. V místě železničního přejezdu se nenachází žádná komunikace pro chodce.

V současném stavu je přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor se dvěma výstražníky. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena pryžovými panely typu STRAIL, délky 8,4 m a je uložena na betonových prážcích. Úhel křížení s místní komunikací je dle evidenčního listu železničního přejezdu P6655 90°. Stávající maximální traťová rychlost je 100 km/h.

Voda z komunikace a železničního přejezdu odtéká do okolního terénu.

Stávající místní komunikace je částečně ve správě obce Postřelmov a Správy železnic, státní organizace. Železniční přejezd je ve správě Správy železnic, státní organizace.



Obrázek 1: Pohled z místní komunikace na železniční přejezd P6655 (ulice Nová)



Obrázek 2: Pohled z místní komunikace na železniční přejezd P6655 (ulice Zahradní)



4. Navržené řešení

- číslo/třída stávající komunikace: C – místní komunikace - obslužná
- stávající přejezdová konstrukce: STRAIL
- **nová přejezdová konstrukce: celopryžová konstrukce s použitím vnějších a vnitřních panelů na závěrných zídkách s hliníkovým nosičem**
- stávající délka přejezdu - 8,00 m - **nově navržená délka přejezdu vlevo - 7,87 m**
- **nově navržená délka přejezdu vpravo - 7,70 m**
- stávající šířka přejezdu - 9,60 m - **nově navržená šířka přejezdu - 5,79 m**
- stávající úhel křížení s PK - 90° - **nově navržený úhel křížení - 71,9000°**
- stávající volná šířka komunikace - 5,40 m - **nově navržená volná šířka komunikace - 5,50 m**
- **stavební šířka včetně závěrných zídek: 3,60 m**
- **kolej se nachází v přímé části bez převýšení**
- **šířka komunikace je dodržena do vzdálenosti 30 m vlevo i vpravo od osy koleje, celková délka úpravy komunikace je 24,70 m**

- Místní komunikace – nová konstrukce vozovky - 105 m²
- Chodník – 36 m²
- Plocha přejezdové konstrukce – 18,56 m²

Strana 4 (celkem 16)

4.3 Návrh železničního přejezdu

Návrh železničního přejezdu

Z důvodu návrhu postranního chodníku a nevyhovujícího současného stavu byla navržena úprava stávající přejezdové konstrukce. V rámci úpravy je zapotřebí prodloužit stávající přejezdovou konstrukci, a to v nutné šířce nově navrženého chodníku. Byly navrženy celopryžové vnitřní panely o modulu 600 mm pro rozchod koleje 1435 mm, které budou uloženy na stávajících betonových pražcích. Vnější panely, které jsou v současném stavu rozměrově nevyhovující, budou odstraněny a nahrazeny celopryžovými panely o rozměrech 1200 mm x 910 mm uloženými na hliníkových nosnících. V rámci návrhu přejezdové konstrukce jsou navrženy nové závěrné zídky, které budou položeny na prefabrikované základové bloky B 35 uložené na podkladní beton C16/20 XC2. Mezi závěrnou zídkou a betonovým blokem je navržena vrstva vyrovnávací cementové malty. Šířka přejezdu je 5,79 m. Na základě rozdílné vzdálenosti umístění zabezpečovacího zařízení od osy koleje je délka přejezdu se závorami 7,70 m a 7,87 m. Šířka přejezdové konstrukce je 3,60 m.

Z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro pružné chování kolejového roštu v konstrukci přejezdu bude vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců minimálně 200 mm a vnější přejezdové panely budou uloženy na hliníkových nosnících, které budou uloženy na patě kolejnice a závěrné zídce.

Před pokládkou asfaltových vrstev vozovky bude na bok závěrné zídky nalepena gumoasfaltová páska.

Kolej je v místě přejezdu v přímém úseku. Podélný sklon koleje je 0,00 %.

Místní komunikace je v místě přejezdu navržena v šířce 5,50 m. Skladba komunikace je uvedena níže v kapitole 4.4.

Odvodnění železničního přejezdu

Voda bude svedena podélným a příčným sklonem do okolního terénu nebo směrem k navrženým obrubníkům, kde bude voda dále odvedena do odvodňovacího žlabu, případně do stávajících uličních vpustí nebo do uličních vpustí, které budou navrženy v rámci související stavby navazujících chodníků (samostatný projekt obce Postřelmov „Navazující chodníky okolo přejezdů ev. č. P6654, P6655 v obci Postřelmov“). Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v řešené lokalitě.

4.4 Návrh místní komunikace a komunikace pro chodce

Návrh místní komunikace

Dle zadávací dokumentace je navržena šířka komunikace 5,50 m, která je dodržena do vzdálenosti 30 m od osy koleje před i za železničním přejezdem. Nová konstrukce vozovky je navržena v nejnútnejší délce v závislosti na rozšíření vnějších panelů přejezdové konstrukce a klopení vozovky. Po stranách místní komunikace je navržen betonový obrubník BO 15/25, který je oproti vozovce zvýšený o + 150 mm. Výjimkou je levá strana na ulici Zahradní, kde je navržena nepevněná krajnice šířky 0,50 m. V návaznosti na související stavby je na ulici Zahradní podél pravého obrubníku navržena betonová silniční přídlažba v šířce 250 mm.

Komunikace je navržena z následující skladby:

Skladba komunikace

Katalogový list D1-N-2-V-PIII

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	
Spojovací postřik kationaktivní asf. emulzí	PS-C	0,30-0,60 kg/m ²	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	
Infiltrační postřik	PI	1,00 kg/m ²	E _{def,2} =100 MPa
Štěrkoдрť frakce 0/32	ŠD _A	150 mm	E _{def,2} =70 MPa
<u>Štěrkoдрť frakce 0/63</u>	<u>ŠD_B</u>	<u>min. 150 mm</u>	<u>E_{def,2}=45 MPa</u>
Celkem		min. 410 mm	

- Výměnná vrstva pro podloží s modulem přetvárnosti < 45 MPa

- Štěrkoдрť frakce 0/63 tl. 500 mm

- Separáčnı netkaná geotextılie 500 g/m²

Směrem ke stávající křižovatce s ulicí Spojovací je navržena úprava nároží betonovým obrubníkem BO 15/25 zvýšeným oproti vozovce o + 150 mm.

Navržené řešení je v koordinaci se související stavbou „Navazující chodníky okolo přejezdů ev. č. P6654, P6655 v obci Postřelmov“ a se stavbou „Rekonstrukce stávající místní komunikace na ul. Zahradní v Postřelmově“. Tyto související stavby si zajišťuje obec Postřelmov.

Směrové a sklonové poměry místní komunikace

Směrové poměry:

Místní komunikace je v místě železničního přejezdu trasována ve směrovém oblouku o poloměru 260 m. Celková délka úpravy místní komunikace je 24,70 m.

Sklonové poměry:

Před železničním přejezdem navržená komunikace navazuje na jednostranný příčný sklon stávající komunikace 1,00 %. V místě železničního přejezdu je komunikace překllopena do jednostranného sklonu podle podélného sklonu hlavní koleje a za železničním přejezdem komunikace přechází do jednostranného příčného sklonu 2,00 %.

Podélný sklon komunikace směrem k železničnímu přejezdu klesá v hodnotě 0,95 %. Poté je komunikace ve sklonu 0,00 % podle stávajícího příčného sklonu železniční trati. Za přejezdem komunikace klesá ve sklonu 2,50 % a na konci úseku se napojuje na související stavbu „Rekonstrukce stávající místní komunikace na ul. Zahradní v Postřelmově“. Výškové řešení je tvořeno vrcholovými (R_v) a údolnicovými (R_u) oblouky o poloměrech $R_u = 110$ m, $R_v = 100$ m a $R_u = 300$ m.

Podélný sklon koleje je 0,00 %.

Těleso místní komunikace

Z důvodu nutné rekonstrukce přejezdové konstrukce dojde vpravo od osy koleje ke zvýšení nivelety komunikace lokálně o cca 0,02 m. Vlevo od osy koleje k výškové změně nedochází.

Odvodnění místní komunikace

Odvodnění komunikace je zajištěno příčnými a podélnými sklony. Voda z komunikace odtéká směrem k navrženým obrubníkům nebo směrem do přilehlého terénu. Na ulici Nová je voda svedena podél obrubníků do nově navrženého odvodňovacího žlabu, případně do stávajících uličních vpustí. Jedná se o odvodňovací žlab s litinovou mříží pro zatížení D400 šířky 200 mm, který je uložen do betonového lože. Voda odtud dále odtéká kanalizační přípojkou DN150, která bude napojena do stávající dešťové kanalizace (obec Postřelmov). Na ulici Zahradní voda odtéká podél obrubníků k nově navržené obrubníkové vpusti, která je součástí související stavby „Navazující chodníky okolo přejezdů ev. č. P6654, P6655 v obci Postřelmov“. Zemní pláš bude zhotovena se sklonem o minimální hodnotě 3,00 %. Systém odvodnění komunikace je doplněn o podélnou drenáž DN 150.

Návrh chodníku

Na straně ŽST Zábřeh na Moravě je podél místní komunikace navržena komunikace pro chodce šířky 1,75 m (bezpečnostní odstup od místní komunikace 0,25 m pro rychlost 30 km/h + 1,50 m průchozí prostor). Chodník je navržen z šedé betonové zámkové dlažby o rozměrech 200 x 165 mm. Celková skladba chodníku je následující:

Skladba chodníku

Katalogový list D2-D-1-CH-PIII

Betonová dlažba	DL	60 mm	
Lože z kameniva frakce 0/8	L	30 mm	$E_{def,2}=50$ MPa
Štěrkoдрť frakce 0/63	ŠD _B	min. 200 mm	$E_{def,2}=30$ MPa
Celkem		min. 290 mm	

- Výměnná vrstva pro podloží s modulem přetvárnosti < 30 MPa
- Štěrkoдрť frakce 0/63 tl. 250 mm
- Separční netkaná geotextílie 400 g/m²

Na ulici Nová je chodník navržen po hranici přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami a dále navazuje na chodník, který je řešen v rámci samostatného projektu obce Postřelmov. Na ulici Zahradní je chodník navržen po hranici pozemku SŽ, státní organizace a dále opět navazuje na chodník, který je řešen v rámci samostatného projektu obce Postřelmov. Před i za železničním přejezdem budou navrženy bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Jedná se o varovný pás šířky 400 mm a signální pás šířky 800 mm délky min. 1,50 m. Tyto pásy budou provedeny z reliéfní červené betonové zámkové dlažby o rozměrech 200 x 165 mm. V místě hranice nebezpečného pásma přejezdu (2,50 m od osy koleje) jsou navrženy bezbariérové rampy, které budou provedeny ve sklonu max. 1:12. Mezi chodníkem a místní komunikací je navržen silniční betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o + 150 mm. Tento obrubník je navržen rovněž na protější straně podél komunikace na ulici Nová s napojením na stávající stav. Na vnější straně chodníku je navržen betonový obrubník BO 10/25 zvýšený oproti chodníku o + 60 mm.

Odvodnění chodníku

Chodník je navržen v jednostranném sklonu 2,00 % směrem do komunikace. Zemní pláň bude zhotovena se sklonem o minimální hodnotě 3,00 % směrem k navrženým podélným drenážím. Podélný sklon chodníku se odvíjí od podélného sklonu místní komunikace, avšak v žádném místě nepřesahuje maximální hodnotu 8,33 %. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v řešené lokalitě.

4.5 Úprava spár

Neřeší se.

4.6 Příprava území

Před zahájením prací na tomto stavebním objektu bude postupně odstraněna stávající konstrukce místní komunikace, a to v rozsahu navržených úprav.

Jednat se bude o tuto skladbu:

- Místní komunikace: asfaltový beton tl. 100 mm (z toho asfalt bez příměsí dehtu tl. 50 mm, asfalt s příměsí dehtu tl. 50 mm), štěrkodrt promísená s hlínou tl. 300 mm.

Odstraněny budou stávající vnější panely přejezdové konstrukce v rozsahu navržených úprav. Dále dojde k demolici stávajících betonových závěrných zídek přejezdové konstrukce.

4.7 Uložení vrstvy humózní zeminy

Po dokončení stavby bude provedeno ohumusení a osetí travním semenem okolo nově navržených ploch v tl. 100 mm.

4.8 Zemní práce a úprava podloží

V rámci zemních prací bude vytvořena zemní pláň pomocí násypů a výkopů dle příčných řezů a vzorových řezů. Míra zhutnění sypanin se provede dle normy ČSN 72 1005 (Míra zhutnění zemin v tělese silniční komunikace). Kontrola zhutnění se provede dle ČSN 72 1006 (Kontrola zhutnění zemin a sypanin). Dále bude respektována ČSN 73 6133 (Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací).

Před budováním náspu musí zhotovitel pečlivě upravit podloží. Násypy budou hutněny po vrstvách dle kapacity hutněního zařízení tak, aby bylo dosaženo požadované únosnosti zemní plně. Násep bude proveden z kameniva frakce 0/63.

Zemní práce budou prováděny vždy v rozsahu nezbytně nutném, budou minimalizovány zásoby sypkého materiálu a ostatní potencionální zdroje prašnosti. Stavební mechanismy vyjíždějící ze staveniště musí být očištěny, aby nedošlo ke znečištění veřejných komunikací. Případné znečištění veřejných komunikací musí být pravidelně odstraňováno. Vozidla přepravující sypké materiály musí používat k zakrytí nákladu plachty.

O vhodnosti zemin pro aktivní zónu komunikací rozhodne geotechnický dozor přítomný na stavbě. Ten prohlédne zemní pláň, navrhne místa provedení předepsaných zkoušek plně a upřesní plošný i hloubkový rozsah úprav plně, příp. použití geotextilií. Při provádění úprav v aktivní zóně komunikace je třeba postupovat s ohledem na stávající inženýrské sítě a zajistit jejich ochranu.

4.9 Chráničky kabelových tras pod komunikací

Není součástí tohoto SO.

4.10 Úpravy poklopů a kovových armatur

Stávající poklopy šachet, šoupátka budou výškově vyrovnány dle nově navržené nivelety komunikace dle pokynů správců inženýrských sítí.

4.11 Křížení stávajících inženýrských sítí

V rámci tohoto objektu se neuvažuje s chráněním stávajících podzemních inženýrských sítí. Případné chránění bude provedeno dle pokynů jednotlivých správců inženýrských sítí.

4.12 Kácení stávající zeleně

V rámci této stavby nedojde ke kácení stávající zeleně.

4.13 Ochrana stávajících stromů a zeleně

1) všechny poškozené a dotčené plochy stavbou budou v plné míře rekonstruovány v souladu s normou ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání, ČSN 83 9011 Práce s půdou.

2) v průběhu záboru je nutno chránit dřeviny a porosty před poškozením tak, aby ochrana zeleně byla v souladu s normou ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, na základě této normy je nutno respektovat podmínky, které jsou stanovené při ochraně stromů před mechanickým poškozením a ochrany kořenové zóny při hloubení stavebních jam a jiných hloubených výkopů,

3) v prostoru kořenové zóny musí být výkop prováděn ručně a nesmí se přitom vést blíže než 2,5 m od paty kmene stromu. V případě, že není možno dodržet požadovanou vzdálenost od kmene stromu, je možno vést trasu výkopu blíže stromu jen po dohodě s odborem ZPS.

4) při hloubení výkopů nesmějí být přerušeny kořeny o průměru větším než 2 cm, pokud to není možné, požadujeme, aby zásah do kořenového systému byl neprodleně prokonzultován s OŽP tak, aby nedošlo k poškození stromů,

5) kořeny zasahující do trasy výkopu není možné při výkopových pracích jakýmkoliv způsobem přetrhat. Všechny poškozené kořeny o průměru větším než 2 cm musí být hladce seříznuty do neroztřepené části a zamazány vhodným materiálem,

6) při pracích, které nezasahují do kořenového systému, avšak může dojít k poškození kmene stromu, musí být zajištěno jejich obednění do výšky minimálně 2 m popř. obednění v závislosti na výšce stromu tak, aby nedošlo k jejich poškození,

7) pohyb motorových vozidel a stavebních mechanizací bude na plochách zeleně omezen na co nejmenší možnou míru tak, aby zeleň byla minimálně poškozována,

8) po celou dobu nebude okolní zeleň znečišťována stavbou,

9) při výkopových pracích a stavebních úpravách není dovoleno ukládat zeminu, stavební materiál nebo stavební odpad na hromady ke stromům, keřům, ani jakkoli kmeny a jejich náběhové části zasypávat.

4.14 Bezbariérové řešení

Stavba je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb zejména

§4 odstavec 1 - veškeré veřejné plochy jsou navrženy v bezbariérových úpravách.

§4 odstavec 6 – výkopy musí být zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

příloha č. 1 bod 1.1.2 - Navržený povrch u pochůzích vrstev je rovný, pevný a upravený proti skluzu.

příloha č. 1 bod 1.2.1.1 - Všechny nově navržené plochy mají vodící linie pro osoby se zrakovým postižením (viz zvýšené obrubníky na výšku 60 mm).

příloha č. 2 bod 1.0.2 – Nejmenší navržená šířka chodníku je 1,5m.

příloha č. 2 bod 1.1.2 - Největší sklon u komunikací nepřevyšuje 1:12 (8,33 %).

příloha č. 2 bod 1.2.2 – Chodník je navržen tak, aby průchozí prostor mezi stávající překázkou na nově navrženém chodníku ponechal průchozí prostor alespoň 900 mm.

příloha č. 2 bod 2.1.1 – Místa pro přecházení nebo vstupy do vozovky mají obrubník s výškou max. 20 mm a navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%) a příčný sklon v poměru 1:50 (2 %).

Před vstupem na železniční přejezd, který je vybaven světelným zabezpečovacím zařízením se závorami, jsou navrženy varovné pásy v šířce 400 mm a signální pásy šířky 800 mm o minimální délce 1,50 m. Tyto pásy jsou navrženy z dlažby s charakteristickými jehlánkovitými výstupky, které jsou zřetelně vnímatelné holí a nášlapem.

Příčný sklon chodníku je navržen 2,00%. Podélný sklon chodníku v žádném úseku nepřekračuje 8,33%.

4.15 Rozhledové poměry

Výpočet rozhledových poměrů na železničním přejezdu je součástí přílohy č. 1 této technické zprávy. Rozhledové trojúhelníky jsou zakresleny ve výkrese s názvem Rozhledové poměry.

Prokazují se pro dvě situace dle ČSN 73 6380 :

- Výpočet délky pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p .
- Výpočet délky rozhledu pro zastavení D_z před železničním přejezdem.

Výpočet dle ČSN 73 6380

- | | |
|---|---------------------|
| ▪ úhel křížení: | 71,9000° |
| ▪ návrhová rychlost na přejezdu a na přilehlé komunikaci: | 30 m/h. |
| ▪ rychlost nejpomalejšího silničního vozidla: | $v_{sn} = 5$ km/hod |
| ▪ rychlost vlaků při poruše PZZ: | 10 km/h |

Vypočtené hodnoty pro rozhledy:

- | | |
|--|-----------------------------|
| ▪ rozhledová délka pro nejpomalejší vozidlo: (dle ČSN 73 6380 příloha C) | $L_{p1,2} = 58,00$ m |
| ▪ délka rozhledu pro zastavení : (dle ČSN 73 6380 příloha A) | $D_{z1} = 23,00$ m (30km/h) |
| ▪ délka rozhledu pro zastavení : (dle ČSN 73 6380 příloha A) | $D_{z2} = 23,00$ m (30km/h) |
| ▪ délka rozhledu pro zastavení : (dle ČSN 73 6380 příloha A) | $D_{z3} = 16,00$ m (20km/h) |
| ▪ délka rozhledu pro zastavení : (dle ČSN 73 6380 příloha A) | $D_{z4} = 16,00$ m (20km/h) |

Rozhledové poměry dle ČSN 73 6380 jsou splněny.

4.16 Dopravní značení

V rámci tohoto stavebního objektu nebylo navrženo žádné svislé ani vodorovné dopravní značení. Na ulici zahradní dojde k přemístění svislé dopravní značky č. B 32 „Jiný zákaz“, uvnitř které je nápis „Přůjezd zakázán“. V místě této stávající SDZ je vedena nově navržená komunikace pro chodce.

Stávající vodorovné dopravní značení č. V 15 se symbolem A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ bude otrýskáno a odstraněno ze stávajícího povrchu vozovky.

4.17 Tabulka dotčených pozemků:

K.Ú. – POSTŘELMOV [726176]

parc.č.	vlastník	druh pozemku
961/1	Obec Postřelmov, Komenského 193, 78969 Postřelmov	Ostatní plocha
961/3	Obec Postřelmov, Komenského 193, 78969 Postřelmov	Ostatní plocha
589	Obec Postřelmov, Komenského 193, 78969 Postřelmov	Ostatní plocha
1050	Obec Postřelmov, Komenského 193, 78969 Postřelmov	Zahrada
1938/6	Česká republika, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Ostatní plocha
1938/1	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	Ostatní plocha
1117	Obec Postřelmov, Komenského 193, 78969 Postřelmov	Ostatní plocha

4.18 Zabezpečení přejezdu

Zabezpečení přejezdu je součástí PS 01-01-32 Úprava zabezpečení P6655 v km 4,569.

5. Součinnost s jinými stavebními objekty

Současně s výstavbou rekonstrukce železničního přejezdu, místní komunikace a výstavbou chodníku je třeba průběžně koordinovat vlastní stavební práce s pracemi na ostatních SO/PS. Jedná se především o tyto SO/PS:

- PS 01-01-32 Úprava zabezpečení P6655 v km 4,569
- SO 01-30-02 Přeložka kabelu ČEZ - kNN v km 4,574

Současně se stavbou „Doplnění závor na PZS v km 4,569 (P6655) trati Šumperk – Zábřeh na Moravě“ bude probíhat stavba „Navazující chodníky okolo přejezdů ev. č. P6654, P6655 v obci Postřelmov“. Tyto dvě stavby musí být spolu v koordinaci a řešeny v jednom časovém období. Další související stavbou, se kterou je řešená stavba v koordinaci, je „Rekonstrukce stávající místní komunikace na ul. Zahradní v Postřelmově“.

6. Postup výstavby

Tento stavební objekt musí být realizován až po výstavbě inženýrských staveb v této lokalitě.

Předmětem stavby jsou stavební práce na železničních přejezdech v Postřelmově na trati Zábřeh na Moravě-Šumperk/Hanušovice, P6654 (ulice 1.máje/Vyhnálovská) a P6655 (ulice Nová/Zahradní).

Stavba je rozvržena do následujících stavebních postupů, přičemž jejich koncepce respektuje postupné uzavírání železničních přejezdů **z důvodu zajištění dopravní obslužnosti části obce Postřelmov zvané Vyhnálov:**

Stavební postup č.0 je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, předzásobení stavby materiálem, sjednání příslušných přechodných úprav provozu na pozemních komunikacích apod. Je navržen bez nároku na výluky.

Stavební postup č.1 představuje postupné práce na železničních přejezdech P6654 (ulice 1.máje/Vyhnálovská) a P6655 (ulice Nová/Zahradní) a na přilehlých komunikacích. Bude provedena demolice stávající přejezdové konstrukce železničních přejezdů v rozsahu dle projektu, úprava konstrukčních vrstev vozovky, betonáž nových závěrných zídek, pokládka nové přejezdové konstrukce železničních přejezdů a práce na přilehlých komunikacích.

Práce si vyžádají níže uvedená dopravní opatření.

- ❖ Nepřetržitou výluku traťové koleje v úseku Zábřeh na Moravě-Šumperk/Ruda nad Moravou **v trvání 2+2 dny** (práce směřovány do dnů pracovního klidu).
- ❖ Úplnou uzavírku místní komunikace 1.máje/Vyhnálovská v trvání 14 dnů, objízdná trasa je navržena ulicemi Komenského (III/0443), Nová, Zahradní.
- ❖ Následně úplnou uzavírku místní komunikace ulice Nová/Zahradní v trvání 14 dnů, objízdná trasa je navržena ulicemi Komenského (III/0443), 1.máje/Vyhnálovská.

Hlavní plocha zařízení staveniště je předpokládána na zpevněných plochách ŽST Postřelmov, dílčí plocha zařízení staveniště pak na uzavřených částech příslušných místních komunikacích.

Při návrhu uvažováno s maximálním využitím doby pro efektivní časovou koordinaci, se sedmi dny v týdnu, se zohledněním státem uznávaných svátků v ČR, s využitím dvanáctihodinové denní pracovní doby.

Je nutné provést prohlídku zemní pláně po provedení výkopů s ověřením kvality podloží statickou zatěžovací zkouškou a závěrečnou prohlídku. Před zahájením pokládky jednotlivých vrstev u zpevněných ploch je nutno provést zkoušku zhutnění. Je nutno provést **statickou zatěžkávací zkoušku na několika místech**. Zkouška se provede dle "ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin". Jednotlivé míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev.

Po položení dlažby se provede zkouška latí na rovnost povrchu, která se měří latí dlouhou 4 m. Hloubka nerovností nesmí být větší než 12 mm. Příčný sklon nesmí mít větší odchylku od předepsaného příčného sklonu než 0.5 %, přičemž předepsané výškové poměry musí být dodrženy s přesností 20 mm.

7. Přehled použitých norem, předpisů a vzorových listů

7.1 Soupis základních právních dokumentů, technických předpisů a vzorových listů

Technické řešení těchto SO je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy.

Jedná se zejména o:

Zákony a vyhlášky:

(všechny zákony ve znění pozdějších předpisů)

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, změna provedená zákonem 377/2009 Sb. (obsahuje část Provozní a technickou propojenost Evropského železničního systému-tratě, které jsou součástí evropského železničního systému musí ve smyslu § 49b splňovat TSI) a zákonem 134/2011Sb.
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečení bezbariérového používání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon
- Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Směrnice:

- Směrnice GR SŽDC, s.o., č. 16/2005, č.j. 3790/05-OP, ze dne 17.1.2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- Směrnice SŽDC č. 20, změna č.1 „Pro stanovení a členění investičních nákladů staveb statní organizace Správa železniční dopravní cesty“ ve znění pozdějších změn
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 11/2006 č.j. 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.
- Směrnice GR ČD, s.o. č. 28/2005 č.j. 6037/05-OP ze dne 30.3.2006 „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR.
- Směrnice GR SŽDC s.o., č. 42- Hospodaření s vyzískaným materiálem, z 20.5.2009

Interní předpisy SŽDC:

Označení	Název
SŽDC D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M 21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC S 3/2	Bezstyková kolej
SŽDC (ČSD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro železniční svršek
SŽDC SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČSD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČSD) 20/86-PMR	Směrnice pro ochranu sdělovacích kabelů před nebezpečnými indukčními a korozními vlivy ve stykových pásmech dvou trakčních proudových soustav v místech souběhu stejnosměrné trakční proudové soustavy a silového trojfázového vedení
SŽDC T7	Radiový provoz
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC (ČSD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení
SŽDC (ČSD) SR 112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení

Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008 včetně změn.

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem stavby dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

Technické normy:

Označení	Název
ČSN 01 3419	Vytyčovací výkresy staveb
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420-1	Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
ČSN 73 0420-2	Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
SŽ ČSN 73 6380/MP1	Aplikace novelizace ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody v podmínkách Správy železnic, státní organizace
ČSN 73 6320	Průjezdové 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 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 37 5711	Křižovatky kabelových vedení s železničními drahami
ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 13674-1 ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křižovatky používané ve spojení se širokopatnými symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ČSN EN 13230-I	Železniční aplikace - kolej - Betonové výhybkové pražce a příčné pražce
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej-Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN ISO 4463-1až3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
TNŽ 37 5711	Křížení úložných, závlačných a závěsných kabelů s celostátními drahami a vlečkami
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6133	Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 73 6126-1	Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy - Část 1: Provádění a kontrola shody
ČSN EN 13108-1	Asfaltové směsi - Specifikace pro materiály - Část 1: Asfaltový beton

Technické podmínky Ministerstva dopravy:

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací
TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
TP 152 Štěrbinové žlaby na pozemních komunikacích
TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
TP 192 Dlažby pro konstrukce PK
TP 208 Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena

7.2 Výjimky z norem a předpisů

Pro zpracování projektové dokumentace tohoto stavebního objektu není nutno žádat o výjimky z norem a předpisů.

8. Bezpečnost práce

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Všeobecné zásady jsou součástí souhrnného řešení stavby. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky,...) a v souběhu s provozovanou kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přitížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Při pracích je nutno rovněž dodržovat vyhlášku č. 55/80 Sb. a ČSN 733050.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě Op 16, ve znění s účinností od 28. 12. 1997.

Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu OP 16 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky.

Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem apod.).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací

- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

9. Závěr

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah (aktualizace v r. 2008). Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována TNŽ nebo ČSN, musí být v souladu s Obecnými technickými podmínkami (OTP). Příslušný výrobce na základě OTP si následně zpracovává Technické podmínky dodací (TPD), které SŽ odsouhlasují. OTP jsou zpracovány např. pro pražce a příslušenství, kamenivo, geotextilie atd. Jednotlivým výrobcům jsou udělována osvědčení např. pro kolejnice, přejezdy, prefabrikované příkopové zídky, dodávky kameniva do kolejového lože jednotlivým kamenolomům apod.

Navržené řešení tohoto stavebního objektu splňuje požadavky zadávacích podmínek.

V Ostravě, prosinec 2020

Zpracoval:

.....
Ing. Lucie Slavíková
projekce silničních staveb

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
28. října 2663/150 702 00
Ostrava - Moravská Ostrava
tel.+420 735 102 253
e-mail: slavikova@moravia.cz
<http://www.moravia.cz>
