

Obsah

1.	Všeobecná část	1
1.1.	Identifikační údaje	1
1.2.	Místo stavby	1
1.3.	Základní charakteristika trati	1
1.4.	Odchytky od platných norem a předpisů	2
1.5.	Související PS a SO	2
2.	Stávající stav	2
3.	Technické řešení	2
3.1.	Směrové poměry koleje	2
3.2.	Sklonové poměry koleje	3
3.3.	Přejezdová konstrukce – zatížení silniční dopravou	4
3.4.	Přejezdová konstrukce – zatížení chodci a cyklisty	4
3.5.	Konstrukce vozovky	5
3.6.	Konstrukce chodníku	6
3.7.	Vodorovné dopravní značení	7
3.8.	Rozhledové poměry	8
4.	Inženýrské sítě	8
5.	Staničení	8
6.	Vlivy na životní prostředí	8
7.	Dotčená ochranná pásma	9
8.	Pozemky dotčené stavbou	9
9.	Požární ochrana	9
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví	9
11.	Zaměření a vytyčení stavebního objektu	9
12.	Seznam použitých norem a předpisů	10

1. Všeobecná část

1.1. Identifikační údaje

Název stavby:	Zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu P2663 v km 25,620 na trati Praha – Vysočany – Turnov
Název PS:	SO 11–13–01 Přejezdová konstrukce přejezdu P2663 v km 25,620
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zastoupená: Stavební správou západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Zhotovitel PD:	KTA technika, s.r.o. Klatovská 863/100, 301 00 Plzeň IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911 Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová Autorizovaný projektant: Ing. Petr Dvořáček
Stavební úřad:	DŘÁŽNÍ ÚŘAD – územní odbor Praha
Stupeň dokumentace:	DUSP+PDPS
Číslo smlouvy zhotovitele:	Z22-001
Číslo smlouvy objednatele:	E618-S-4071/2021/KLI
ISPROFOND/ISPROFIN:	5213520101/3273514800

1.2. Místo stavby

- Kraj: Středočeský
- Okres: Praha - východ
- Katastrální území: Měšice u Prahy
- Traťový úsek: 0901
- Definiční úsek: 10

1.3. Základní charakteristika trati

- Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: Ostatní dráhy celostátní
- Kategorie dráhy podle TSI INF: P5/F3
- Součást sítě TEN-T: NE
- Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu: TTP 537
- Číslo trati podle knižního jízdního řádu: 070
- Číslo traťového a definičního úseku: 0901 10
- Traťová třída zatížení: C2
- Maximální traťová rychlost: 100 km/h

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| • Trakční soustava: | Neelektrifikovaná trať |
| • Počet traťových kolejí: | 1 |

1.4. Odchytky od platných norem a předpisů

Projektová dokumentace byla zpracována v souladu s platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

1.5. Související PS a SO

- PS 11–01–31 PZZ přejezdu P2663 v km 25,620
- SO 11–10–01 Železniční svršek na přejezdu P2663 v km 25,620
- SO 11–11–01 Železniční spodek na přejezdu P2663 v km 25,620
- SO 11–13–01 Přejezdová konstrukce přejezdu P2663 v km 25,620
- SO 11–76–01 Elektrická přípojka NN přejezdu P2663 v km 25,620

2. Stávající stav

Železniční přejezd P2663 je jednokolejný přejezd v evid. km 25,620 nacházející se v zastavěném území obce Měšice v mezistaničním úseku Praha–Čakovice – Měšice na trati Praha–Vysočany – Turnov. Přejezd je zabezpečen světelnou signalizací se závorami PZS AŽD 71 kategorie PZS 3ZBI. Komunikace křižující železniční trať je místní komunikace ul. Revoluční, využívaná převážně osobní dopravou, úhel křížení je 112°. Konstrukci železničního svršku přejezdu P2663 v evid. km 25,620 tvoří dřevěné pražce s rozdělením „d“ s podkladnicemi, kolejnice jsou tvaru S49, kamenivo železničního svršku je ve stavu odpovídající svému stáří. Železniční přejezd je tvořen asfaltovým krytem a zdvojenými kolejnicemi, které tvoří žlábek.

3. Technické řešení

Projekt rekonstrukce přejezdové konstrukce, železničního svršku a železničního spodku vychází ze znalosti místních poměrů a dopravního zatížení silniční dopravou, dále pak na základě výsledku geotechnického průzkumu, který byl proveden v místě rekonstruovaného přejezdu.

3.1. Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu zůstane v pravotočivém oblouku, úprava GPK se provede v celkové délce 752,901m mezi ZÚ km 25,342 584 a KÚ km 26,095 485.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na minimalizaci bočních posunů vůči stávající ose koleje a respektuje poskytnuté podklady od investora v podobě nestavebního projektu a realizace úprav PPK v žst. Měšice z roku 2018.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]
ZÚ	km 25,342 584	Přímá	138,956
ZP	km 25,481 540	Přechodnice n=16,36V; A=262; m=0,443m; T=288,983m; klotoida	90,000
ZO	km 25,571 540	Oblouk R=762m, V=100km/h; D=55mm; I=100mm; alfas=35,5257	390,971
KO	km 25,962 511	Přechodnice n=13,27V; A=236; m=0,291m; T=280,958m; klotoida	73,000
KP	km 26,035 511	Přímá	59,974
KÚ	km 26,095 485		

Vazby PPK:

- V rozsahu km 25, 341 466 – 25,407 566 – tečně napojeno (směr i výška) na nestavební projekt
- V rozsahu km 26,040 511 – 26,095 485 – tečně napojeno (směr i výška) na realizaci z roku 2018

3.2. Sklonové poměry koleje

Niveleta koleje kopíruje stávající stav v celém úseku úprav GPK. V rámci stavby budou zřízeny lomy sklonu dle tabulky níže.

Niveleta temene kolejnice je navržena tak, že na začátku a konci úprav navazuje na poskytnuté podklady od investora v podobě nestavebního projektu a realizace úprav PPK v žst. Měšice z roku 2018. Návrh PPK je zkontrolován a odsouhlasen sPPK.

Tabulka navržených sklonových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 25,342 584	207,982	stáv. / -8,706	64,982			
km 25,407 566	207,416	-8,706 / -8,235	307,585	2000	0,471	0,000
km 25,715 151	204,883	-8,235 / -5,915	86,498	2000	2,320	0,001
km 25,801 649	204,372	-5,915 / -9,193	121,795	2000	3,278	0,003
km 25,923 444	203,252	-9,193 / -6,078		2000	3,117	0,002

			117,067			
km 26,040 511	202,540	-6,078 / -3,658		2000	2,420	0,001
			54,974			
km 26,095 485	202,339	-3,658 / stáv.				

3.3. Přejezdová konstrukce – zatížení silniční dopravou

Přejezdová konstrukce pro zatížení silniční dopravou bude celkové délky 8,4 m a sestává se ze železobetonových přejezdových panelů vnitřních (uložených uvnitř koleje), přejezdových panelů vnějších (uložených vně koleje) a prefabrikovaných závěrných zídek. Přejezdové panely vnitřní se ukládají na paty protilehlých kolejnic prostřednictvím kombinace dvou elektricky izolovaných kloubových nosníků a dvou nosníků pevných (napevno uchycených ke spodní ploše panelů). Vnější panely leží na patě kolejnice pomocí dvojice pevných nosníků v mezerách mezi pražci a z druhé strany přes pryžové podložky do loží v závěrných zídkách. Závěrné zídky oddělují prostor přejezdu od navazující pozemní komunikace a tvoří úložnou plochu pro panely vnější. Přejezdová konstrukce je s modulem 1,2 m. Přejezdová konstrukce bude určena pro přejezdy zatížené silničními. Přejezdovou konstrukci tvoří 2 x 7 ks vnějších panelů a 7 ks vnitřních panelů. Šířka vnějších panelů přejezdové konstrukce bude shodná s šířkou vnějších přejezdových panelů přejezdové konstrukce na přechodové části přejezdu tj. 1,00 m. Použitím vnějších panelů vznikne dostatečný prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídkou, navíc je v případě akutní potřeby běžně k dostání. Závěrné zídky budou délky 8,4 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základ ze ztraceného bednění (š. 500 mm, v. 250 mm) vyztužené vodorovnou a svislou výztuží Ø10 mm, betonové tvarovky budou vyplněné betonem C30/35-XF4 se zhutněním. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm.

Úložná vrstva mezi prefabrikovaným základovým blokem a závěrnou zídkou bude zhotovena výhradně podle doporučení výrobce nebo dodavatele přejezdové konstrukce. Pokud takovéto doporučení nebude k dispozici, pak platí, že:

- tloušťka vrstvy je větší jak 20 mm, pak se nesmí použít betonové nebo maltové směsi s menší pevnostní třídou jak pevnostní třída základového bloku, nejméně však C20/25
- tloušťka vrstvy je do 20 mm včetně musí být ložná vrstva zhotovena z vysokopevnostních maltových směsí s pevností v tlaku min. 50 MPa/24 hodin, respektive 100 MPa/28 dní.

Délka přejezdové konstrukce byla navržena s ohledem na skladebný modul přejezdové konstrukce, dále také na šířku silnice a minimální volnou šířku pozemní komunikace 5,0 m.

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou osazeny ochranné náběhy.

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

3.4. Přejezdová konstrukce – zatížení chodci a cyklisty

Nový přechod pro chodce bude tvořen lehkou zádlážbovou konstrukcí pro zatížení chodci. Celková délka přechodové konstrukce bude 3,6 m a sestává se ze železobetonových panelů vnitřních (uložených uvnitř koleje), panelů vnějších (uložených vně koleje) a

prefabrikovaných závěrných zíděk. Železobetonové panely vnitřní se ukládají na paty protilehlých kolejnic prostřednictvím čtveřice nosičů pevných uchycených elektricky izolovaným svěrným spojem ke spodní ploše panelů. Vnější panely leží na patě kolejnice pomocí dvojice pevných nosníků v mezerách mezi pražci a z druhé strany přes pryžové podložky do loží v závěrných zídkách. Přejezdová konstrukce je s modulem 1,2 m. Přejezdová konstrukce bude určena pro přechody a přejezdy zatížené silničními. Přejezdovou konstrukci tvoří 2 x 3 ks vnějších panelů a 3 ks vnitřních panelů. Šířka vnějších panelů přejezdové konstrukce bude shodná s šířkou vnějších přejezdových panelů přejezdové konstrukce na silniční části přejezdu tj. 1,00 m. Použitím vnějších panelů vznikne dostatečný prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou, navíc je v případě akutní potřeby běžně k dostání. Závěrné zídky budou délky 4,0 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základ ze ztraceného bednění (š. 400 mm, v. 250 mm) vyztužené vodorovnou a svislou výztuží Ø10 mm, betonové tvarovky budou vyplněné betonem C30/35-XF4 se zhutněním. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm.

Úložná vrstva mezi prefabrikovaným základovým blokem a závěrnou zídou bude zhotovena výhradně podle doporučení výrobce nebo dodavatele přejezdové konstrukce. Pokud takovéto doporučení nebude k dispozici, pak platí, že:

- tloušťka vrstvy je větší jak 20 mm, pak se nesmí použít betonové nebo maltové směsi s menší pevnostní třídou jak pevnostní třída základového bloku, nejméně však C20/25
- tloušťka vrstvy je do 20 mm včetně musí být ložná vrstva zhotovena z vysokopevnostních maltových směsí s pevností v tlaku min. 50 MPa/24 hodin, respektive 100 MPa/28 dní.

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou osazeny ochranné náběhy.

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

3.5. Konstrukce vozovky

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající pozemní komunikace. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 112°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 21,85 m vlevo a 6,35 m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D1-N-2, TDZ V, podloží PIII.

Skladba vozovky:

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
• Štěrkodrt' 0/32, A	ŠD	150 mm	ČSN 73 6121

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| • Štěrkodrt' 0/32, B | ŠD | min. 150 mm ČSN 73 6121 |
| Deformační moduly: | | |
| • na zemní pláni | Edef,2 \geq 45 MPa | |
| • na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 \geq 70 MPa | |
| • na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 \geq 100 MPa | |

Příčný sklon vozovky bude v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice je upraven, tak aby bylo dodrženo zaoblení vrcholovými a údolnicovými oblouky pro plynulý přejezd přes přejezdovou konstrukci, veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

V rámci stavby dojde k propojení chodníků po obou stranách přejezdu, z toho důvodu budou vlevo za přejezdem v ulici „U Tratě“ osazeny nové silniční obruby o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m] s výškou nášlapu +120 mm, v prostoru místa pro přecházení, budou silniční obruby s výškou nášlapu +20 mm.

V místech styku stávajícího a nového asfaltového krytu a nového asfaltového krytu se závěrnou zídou dojde k proříznutí styčné spáry a zalití spáry asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

Odvodnění spodní stavby silnice zůstane stávající.

V rámci realizace stavebních úprav silnice bude dále provedeno:

- Výšková úprava 1 ks stávajícího vodovodního hydrantu (vlevo od silničního přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávajícího vodovodního šoupěte (vpravo od silničního přejezdu)

3.6. Konstrukce chodníku

Nově vybudovaná přejezdová konstrukce pro chodce bude propojena novým chodníkem, tak aby navazoval na stávající chodníky po obou stranách tratě. V rámci stavby dojde k prodloužení a úpravě zakončení stávajících chodníků a bude vybudován nový chodník jako propoj. Chodník bude v místě styku se silnicí ukončen sníženou silniční obrubou s nášlapem +20 mm a varovným a signálním pásem realizovaným v uspořádání pro místa pro přecházení. Varovné a signální pasy budou dále realizované od místa půdorysného průřezu nových závor ve směru od koleje a budou barevně odlišeny od chodníkové dlažby. Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech totožných se stávajícími obrubami. Obruba blíže k silnici bude zapuštěna, druhá obruba bude realizována s nášlapem +60 mm a bude tvořit umělou vodící linii. Základní příčný sklon chodníku bude 2%, v místech styku s přejezdovou konstrukcí bude příčný sklon stejný s podélným sklonem koleje.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

Skladba vozovky:

• Betonová dlažba	DL	60 mm
• Kladecí vrstva ze štěrku 4/8, A	Š	30 mm
• Štěrkoдр 0/32, A	ŠD	150 mm

Deformační moduly:

• na zemní pláni	$E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$
• na konstrukční vrstvě ze ŠD	$E_{def,2} \geq 50 \text{ MPa}$

V rámci realizace stavebních úprav chodníku bude dále provedeno:

- Výšková úprava 1 ks stávajícího plynárenského zařízení (vpravo od přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávajícího plynárenského zařízení (vlevo od přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávající vodovodní šachty (vlevo od přechodu)
- Obnova 1 ks železničního bodového pole – číslo ŽBP 4241 (vlevo od přechodu) – stabilizace: kamen s hřebem
- Demontáž stávajícího ocelového zábradlí (vpravo od přechodu)
- Vyústění stávajících chodníků, které je aktuálně přímo do prostoru vozovky bude demontováno a prostor, který již nebude využit jako chodník bude rekultivován

Výstavba nového chodníku, který bude vybudován v místě stávající vzrostlé dřeviny, nepředpokládá zásah od kořenového systému vzrostlé dřeviny. Pokud při výstavbě dojde k dotčení stávající vzrostlé dřeviny, bude postupováno tak, že výkopy v oblasti dřevin budou prováděny ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN DIN 18 920) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu. Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit. Kořeny s průměrem od 31 do 50 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu budou zachovány. V případě nutnosti jejich přerušení je nutné individuální posouzení odborným dozorem. Kořeny s průměrem nad 50 mm je třeba zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a účinkům mrazu. Pouze ve výjimečných případech může odborný dozor rozhodnout o jejich přerušení, a to včetně následné analýzy stability stromu. Odhalené kořeny je potřeba zakrýt vlhkým hadrem, provést stavební úpravy a urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene.

3.7. Vodorovné dopravní značení

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy pozemní komunikace, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické.

3.8. Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, t.j. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h jsou patrné v souvisejícím PS.

3.9. Úprava veřejného osvětlení obce Měšice

Stávající osvětlovací stožár č. N/14 bude přesunut do nové pozice na souřadnice středu základu $X = -734496,585$; $Y = -1031884,628$. Stávající kabelizace veřejného osvětlení bude prodloužena a naspojována napájecím kabelem stejné dimenze jako je stávající, tedy CYKY 4x10. Kabelové spojky budou použity v počtu 2ks, délka nové kabelizace bude 4m.

4. Inženýrské sítě

Všechna podzemní vedení, která jsou dotčena rekonstrukcí přejezdu a výše navrženými úpravami budou před zahájením prací vytyčena a ochráněna. Případná omezení provozu budou dohodnuta se správce těchto sítí.

Projektant požaduje, aby dodavatel stavebně montážních prací dodržel technickou dokumentaci stavby, platné předpisy a respektoval podmínky vydaných povolení a vyjádření zainteresovaných organizací. O jakékoliv změně během stavby oproti dokumentaci musí být projektant uvědomen a tato změna musí být zapsána do stavebního deníku a odsouhlasena.

Důležité upozornění:

Před zahájením zemních prací je bezpodmínečně nutné, aby vybraný dodavatel požádal všechny správce podzemních inženýrských sítí o jejich přesné vytyčení.

Zemní práce pak v místech křížení nebo souběhu s těmito sítěmi je nutno provádět ručně, se zvýšenou opatrností!!!

5. Staničení

Staničení v této projektové dokumentaci bylo navázáno na předcházející stavbu realizace úprav PPK v žst. Měšice z roku 2018.

6. Vlivy na životní prostředí

Realizace liniové stavby a její následný provoz nemá negativní vliv na životní prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Nevyžaduje žádné demolice stávajících objektů, ani kácení vzrostlé zeleně. Pouze v průběhu realizace dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem stavebních a výkopových prací.

Nakládání se zeminou z výkopku se bude řídit ustanoveními zák. č. 541/2020 Sb. o odpadech a ostatními předpisy o odpadovém hospodářství. Vytěžená zemina z výkopu bude částečně opět použita k zahrnutí výkopů. Přebytný materiál z výkopů se uloží dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu.

Odebrání živичného povrchu bude zajištěno dodavatelem.

7. Dotčená ochranná pásma

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dojde ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí je obsahem dokladové části této dokumentace. Jednotlivá vedení inženýrských sítí budou dle požadavků jejich správců během stavby ochráněna.

8. Pozemky dotčené stavbou

Dotčené pozemky jsou patrné z geodetické dokumentace, která je součástí kompletní projektové dokumentace.

9. Požární ochrana

Stavbou nebudou dotčeny stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným hasičským sborem.

10. Bezpečnost a ochrana zdraví

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě elektrického vedení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a musí být způsobilý práce v ochranném pásmu dráhy.

Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením pracovníků na stavbu je vedoucí prací povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety popřípadě jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

11. Zaměření a vytyčení stavebního objektu

Projekt stavby je zpracován na základě zaměření stávajícího stavu v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Výšky koleje uvedené v dokumentaci se vztahují na úroveň temene kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. Navržené směrové a výškové řešení rekonstrukce vychází ze stávajícího stavu koleje i vozovky silnice a požadavků investora.

Vytyčení objektu bude nutné pro úpravu GPK, přejezdu a další zařízení, jako šachty, stojany závor, světelného zabezpečovacího zařízení, atd.

12. Seznam použitých norem a předpisů

- ČSN 73 6360 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 6320 Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽ S3 Železniční svršek
- Předpis SŽ S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 863/100, 301 00 Plzeň

Jednatel: Ing. Irena Hrnčířová