

Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	05.07.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Libor Habrnál

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	SUDOP Brno, spol. s r.o.	
Adresa:	Kounicova 688/26, 611 36 Brno	
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Zhotovitel objektu:	Dopravní projektování, spol. s r. o.	
Adresa:	28. října 3388/111, 702 00 Moravská Ostrava	
Kontakt:	T: +420 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Kubečka	Specialista: Vlastislav Šenkýř

Název stavby/akce:	Jihlava temperované stání pro SHV ST TO Jihlava	Označení investora: S622000071
		Označení zhotovitele: 21050-01-0822
Název části:	D.2 STAVEBNÍ ČÁST	Označení části: D.2.1.1.1
Název objektu/dílčí části:	Úprava koleje 16a	Označení objektu/komplexu: SO 01-10-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy: 1. 001
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Libor Habrnál	Měřítka: Formáty: 10x A4
Kraj:	Katastrální území: Vysočina	TUDU: 1201NB
		Stupeň dokumentace: DUSP + PDPS
		Smluvní datum zpracování: 05.07.2022

Označení investora::										Stupeň dokumentace:					Část:					Objekt:					Podoblast:					Příloha:					Revize:					
S	6	2	2	0	0	0	0	0	7	1	P	D	P	S	D	2	1	1	1	S	0	0	1	1	0	0	1	-	-	-	-	1	-	0	0	1	-	0	0	0

[Prostor pro další informace]

Obsah

1

a)	Popis a základní údaje o současném stavu včetně identifikačních údajů zadavatele a stavebního objektu ...	2
b)	Seznam vstupních podkladů	4
c)	Popis navrženého technického řešení a technických parametrů a jeho zdůvodnění.....	5
	Navržené směrové poměry:	5
	Navržené sklonové poměry:	6
	Demontáže stávajícího kolejového svršku, nakládání s výziskem	6
	Železniční svršek	6
	Materiál železničního svršku	7
	Panelová plocha	8
	Pracovní přechod	8
1.	Statická posouzení, jsou-li u některých konstrukcí technickými normami a předpisy vyžadována.....	8
2.	Kapacitní, hydrotechnické a jiné výpočty potřebné pro zdůvodnění navrhovaného řešení.....	9
3.	Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, souhlas s navrženým řešením, pokud je technickými normami a předpisy požadován	9
4.	Doložení výjimek z předpisů, uvedení odchýlných řešení od předchozího stupně dokumentace	9
5.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	9
6.	Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovních porad včetně uvedení odkazu na dokladovou část.....	10
7.	Shrnutí rozhodujících stanovisek majících vliv na technické řešení	10
8.	Průkaz o zapracování výsledků doplňujících průzkumů	10
9.	Řešení přístupu a užívání stavebních objektů osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	11

a) Popis a základní údaje o současném stavu včetně identifikačních údajů zadavatele a stavebního objektu

Identifikační údaje:

Název stavby: Jihlava temperované stání pro SHV ST TO Jihlava
 Část stavby: **S0 01-10-01 Úprava koleje 16a**
 Obec: Jihlava
 Stupeň dokumentace: DUR/DSP
 Kraj: Vysočina
 Katastrální území: Jihlava
 Traťový úsek: ŽST Jihlava

Stavebník nebo objednatel stavby:



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Správa železnic, státní organizace
 Dlážděná 1003/7
 110 00 Praha 1 - Nové Město
 IČO: 70 99 42 34

Zpracovatel :



SUDOP BRNO

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
 Kounicova 26
 611 36 Brno
 IČO: 44960417

Projektant SO:



**Dopravní
projektování**
 spol. s r. o.

Dopravní projektování, spol. s r. o.
 28. října 3388/111
 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
 IČ

Autorizovaný projektant: Ing. Libor Habrnál
 autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb

Stavba bude probíhat na trati 1201 Šatov – Kolín (mimo) v definičním úseku NB seřadovací obvod na koleji 16a v ŽST Jihlava na pozemku parcelní číslo 6191/124 v katastrálním území Jihlava (659673). Pozemek je v majetku: České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

Správcem trati je OŘ Brno.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: celostátní

Kategorie dráhy podle TSI INF : P5, F3

Součást sítě TEN-T: NE

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 660

Číslo trati podle nákresného jízdního řádu: 701A

Číslo trati podle knižního jízdního řádu: 225

Číslo traťového a definičního úseku: 1201NB

Traťová třída zatížení: D4

Maximální traťová rychlost: 40 km/h

Trakční soustava: AC 25kV, 50 Hz kolej bez trakčního vedení

Počet traťových kolejí: manipulační kolej

V současnosti se ve sledovaném území vyskytují pouze drážní stavby a dopravní stavby přímo s funkcí dráhy související. Vlevo koleje se nacházejí stávající boční rampy s proměnlivou výškou do 1,1 m nad T.K a na konci koleje je rozestavěné torzo stavby stání s boční a čelní rampou. Vpravo koleje jsou plochy částečně zpevněny zádlázkou ze silničních panelů. Panely jsou osazeny bezprostředně za hlavami pražců.

Železniční svršek stykované koleje č. 16a v délce 150 m je tvořen kolejnicemi S49 (rok výr. 1975/84) převážně na betonových pražcích B/SB 6 s upevněním na rozponových podkladnicích. Krátký úsek navazující na odbočnou výhybku (cca 16 m) je na dřevěných pražcích a na rozponových podkladnicích. Stav kolejového roštu je nevyhovující a bude nahrazen nový (resp./užitým) materiálem. Kolej není zakončena zarážedlem. Kolejový rošt je veden v uzavřeném kolejovém loži. Odbočná výhybka č. 14 je tv. J S49 1:9-190 L.

Na koleji se nachází pracovní přechod š. 2,0 m (v km 0,01040) s výdřevou z pražců.

Podél koleje 16a v km 0,010400 až 0,062500 je vedena podzemní trasa areálového vodovodu ČD, která v km 0,01040, km 0,061700 a km 0,143604 kolej 16a kříží. Křížení v km 0,143604 bude zrušeno v rámci přeložky vodovodu (SO 01-32-02 Přeložka areálového vodovodu ČD) v

prostoru objektu temperovaného stání. Do trasy vodovodu mimo přeloženého úseku vodovodu nebude zasahováno. Výkopy budou prováděny pouze do mocnosti štěrkového lože (tj. do hl. cca 300 mm pod úložnou plochu pražce).

Zabezpečovací a sdělovací zařízení:

Nejsou požadovány žádné úpravy stávajícího zabezpečovacího zařízení. Trpasličí návěstidlo Se8 včetně kabeláže bude ponecháno ve stávající poloze. Na náklady stavby se pouze demontují a opětovně se namontují stávající počítače náprav v koleji č.16a

V km 0,03180 kolej č. 16a kříží sdělovací kabel ČD-Telematiky a.s.. Před zahájením prací je nutné kabelovou trasu zaměřit, vytyčit a přijmout potřebná ochranná opatření proti jejímu poškození.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení:

Uvedená trať je elektrifikovaná střídavou trakční soustavou VN 25KV/50Hz. Samotná kolej č. 16a je bez trakčního vedení, podél koleje 16a se ale nacházejí trakční stožáry (14, 12A, 12B). Do samotného trakčního vedení nebude zasahováno. Stožáry TV jsou umístěny min. 3 m a více od osy koleje viz. vytyčovací výkres. V úseku rekonstruované koleje 16a od konce výhybky 14 po trakční podpěru 12b se ale nachází část trakčního vedení, na které bude potřeba pro práce na železničním svršku žádat o krátkodobé napěťové výluky.

Rekonstruovaná kolej je vedena ve stávající ose. Proveďte se pouze vyrovnání drobných deformací GPK s příčnými posuny řádově v jednotkách centimetrů. Prostorová průchodnost trati zůstane zachována.

Popis stávajícího stavu: V blízkosti navrhované stavby se nachází kabelové trasy NN a kabelové skříně, JŽ č. 8 ve správě OŘ BRNO, Správy elektrotechniky a energetiky v působnosti obvodové elektro dílny Jihlava. Před zahájením prací je nutné tyto sítě zaměřit, vytyčit a přijmout potřebná ochranná opatření proti jejich poškození.

V rámci rekonstrukce úseku koleje č.16a mimo objekt temperovaného stání budou prováděny výkopy pouze do mocnosti štěrkového lože (tj. do hl. cca 300 mm pod úložnou plochu pražce). Do tras inženýrských sítí by tak nemělo být zasahováno. Před zahájením prací je ale nutné veškeré trasy inženýrských sítí zaměřit, vytyčit a přijmout potřebná ochranná opatření proti jejich poškození.

b) Seznam vstupních podkladů

Podkladem pro zpracování stavebního objektu byly níže uvedené dokumenty:

1. Podklady ČD poskytnuté zadavatelem.

2. Fotodokumentace pořízená během vstupního místního šetření 10/2021
3. Český úřad zeměměřický a katastrální. Katastrální mapa, 2022.
4. Úplné znění Územního plánu města Jihlava.
5. Dopravní projektování spol. s r.o., Geodetické zaměření výškopisné a polohopisné, 10/2021
6. Jihlava nádraží – IG, HG a ECO průzkum, 8/2021
7. Vlastníci a provozovatelé veřejné dopravní a technické infrastruktury, inženýrských sítí a staveb.
Vyjádření / stanoviska a projednání.

c) Popis navrženého technického řešení a technických parametrů a jeho zdůvodnění

Účelem stavby je vybudování temperovaného stání pro speciální hnací vozidla (SHV) na konci koleje 16a s užitečnou délkou stání min. 20,0m.

V rámci objektu SO 01-10-01 Úpravy koleje 16a bude provedena rekonstrukce železničního svršku koleje č. 16a od konce výhybky č. 14 po konec koleje 16a. Stávající definiční staničení konce odbočné větve výhybky č.14 je 198,494 862. Pro účely tohoto projektu je od konce odbočné větve výhybky č. 14 odvíjeno pracovní staničení koleje 16a (KV=km 0,000, v situaci odlišeno červenou barvou od definičního staničení). Stávající definiční staničení je zakresleno zelenou barvou.

Rekonstrukce žel. svršku zahrnuje výměnu kolejového roštu za nový resp. užitý materiál (kolejnice, bet. pražce, upevňovací) a zřízení nového kolejového lože. Do železničního spodku koleje 16a nebude zasahováno, po odtěžení stávajícího kolejového lože se provede pouze přehutnění zemní pláně. Kolej č. 16a má v současnosti stavební délku 150 m. Nová kolej bude o 1,414 m delší. Kolej bude v objektu stání zakončena netypizovaným železobetonovým zarážedlem s ocelovými nárazníky řešeným jako součást objektu SO 01-73-01.02 – Temperované stání.

Směrové a výškové vedení trasy koleje je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav, to je nutné zejména s ohledem na nutnost zachování předpisových osových vzdáleností od souběžných hran stávajících bočních ramp vlevo koleje. Pouze na konci koleje v délce cca 22 m dojde k narovnání trasy koleje do souběhu s osou objektu stání, zde bude stávající boční rampa vybourána v rámci SO 01-73-01.02 – Temperované stání.

V objektu temperovaného stání tj. v km 0,131 114 – 0,151 414 bude kolej vedena jako pevná jízdní dráha s přímým tuhým upevněním na ŽB konstrukci záchytné vany navržené v rámci SO 01-73-01.02 – Temperované stání. Stěny záchytné vany tvoří ŽB podélný pražec. V rámci SO 01-73-01.02 budou řešeny i podlahy temperovaného stání.

Navržené směrové poměry:

Směrové vedení osy koleje je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav. To je nutné zejména s ohledem na nutnost zachování osových vzdáleností od souběžných hran stávajících bočních ramp a stožáru TV (14, 12A, 12B) vlevo koleje.

Vzdálenost hran ramp vysokých cca 1100 mm nad T.K. od osy přilehlé koleje nebude menší než 1 725 mm.

V km 0,000 až 0,131 114 bude nová kolej v podstatě kopírovat trasu stávající koleje, provede se pouze vyrovnání drobných deformací GPK posuny řádově v jednotkách centimetrů. Prostorová průchodnost trati zůstane zachována.

Na konci koleje v délce cca 22 m dojde k narovnání trasy koleje do souběhu s osou objektu stání. Maximální příčný posun koleje v koncové části koleje vychází cca 28 cm. Nová kolej bude 0 1,414 m delší. V prostoru temperovaného stání bude kolej vedena v přímé. Navazující úsek koleje 16a je složený z oblouků rozdílných poloměrů s mezilehlými přímými. Poloměry oblouků $R_1=1400$ m, $R_2=560$ m a $R_3=2000$ m.

Navržené sklonové poměry:

Sklonové poměry v maximálně možné míře kopírují stávající sklonové poměry. Prakticky celá užitečná délka koleje 16a bude ve vodorovné. Napojení na odbočnou větev výhybky č. 14 bude provedeno ve sklonu 3,389 promile (stoupání ve směru staničení)

Zakružovací oblouky jsou navrženy o poloměru 2 000 m.

Demontáže stávajícího kolejového svršku, nakládání s výziskem

V rámci tohoto stavebního objektu není uvažováno s vyjmutým materiálem jako s materiálem vhodným opětovnému využití ve stavbě. Vyjmutý kolejový rošt bude rozebrán do součástí v ose (příp. dopraven na demontážní základnu, a demontován do součástí) a roztříděn.

V úseku koleje km 0,003 500-0,131 114 bude stávající kolejové lože odstraněno (min. 30 cm pod ložnou plochu pražce). V km 0,131 114-0,151 414 bude stávající kolejové lože odtěžováno v rámci zemních prací pro SO 01-73-01.02.

Kovové části svršku budou odvezeny do výkupny kovů v dovozové vzdálenosti do 30 km od stavby, betonové pražce a nekontaminovaný štěrk (předpoklad 75 % z celkové kubatury) z kolejového lože a podkladních vrstev zpevněných ploch budou odvezeny na skládku v dovozové vzdálenosti 30 km od stavby. Dřevěné pražce, pryžové a PE podložky, kontaminovaný štěrk (25 % z celkové kubatury) z kol. lože budou odvezeny k ekologické likvidaci v dovozové vzdálenosti do 30 km od stavby.

Železniční svršek

Železniční svršek v km 0,000 000-0,012 500 (tj. v délce 12,5 m) bude vyměněn za nový resp. užitý svršek tv. S49 na dřevěných pražcích s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním (upevnění K). Společné dlouhé výhybkové pražce za koncem výhybky (6 ks) měněny nebudou, na nich se provede pouze výměna kolejnic, svérkových kompletů a pryžových podložek. Výměna štěrkové lože se bude provádět rovněž až za dlouhými výhybkovými pražci.

Železniční svršek v km 0,012 500-0,0131 234 (tj. v délce 118,734 m) bude vyměněn za nový

resp. užitý materiál tv. S49 na betonových pražcích s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním (upevnění K).

Železniční svršek v km 0,131 234 – 0,151 414 (v délce 20,18 m) bude zřízen jako pevná jízdní dráha s tuhým přímým upevněním do ŽB konstrukce záchytné vany navržené v rámci SO 01-73-01.02 – Temperované stání. Stěny vany tvoří ŽB podélný pražec.

Kolej bude v celé své délce zřízena jako stykovaná.

V úseku koleje km 0,003 500-0,131 234 bude stávající kolejové lože odstraněno (min. 30 cm pod ložnou plochu pražce) a nahrazeno novým uzavřeným kolejovým ložem z drceného kameniva frakce 32-63 mm. V úsecích mimo boční rampy a zpevněné plochy budou obnoveny resp. zřízeny drážní stezky v tl. 100 mm ze šterkordrti fr. 4/16 mm

V prostoru objektu stání SHV km 0,131 114-0,151 414 bude stávající kolejové lože odtěženo v rámci zemních prací pro SO 01-73-01.02. V rámci SO 01-73-01.02 bude řešeno i vybourání stávajících a obnova nových zpevněných ploch v prostoru objektu temperovaného stání.

Do železničního spodku koleje 16a nebude zasahováno, po odtěžení stávajícího kolejového lože se provede přehutnění zemní pláň. V úsecích koleje mimo objekt temperovaného stání bude provedeno hutnění zemní pláň nejméně na hodnotu $E_{pl} (E_{def,2}) > 20 \text{ MPa}$. Zemní pláň v prostoru záhozu výkopu pro základy objektu temperovaného stání bude hutněno nejméně na hodnotu $E_{pl} (E_{def,2}) > 60 \text{ MPa}$

Stávající počítač náprav bude demontován a po dokončení rekonstrukce koleje namontován do stávající polohy.

Materiál železničního svršku

Železniční svršek v km 0,000 000-0,012 500 (tj. v délce 12,5 m) bude vyměněn za nový resp. užitý materiál tv. S49 na dřevěných pražcích s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním kolejnic, podkladnice S4, svěrky ŽS4. Kolejnice S 49 budou užitý. Dřevěné pražce dl. 2,6 m, upevňovací vč. pryžových podložek budou v tomto úseku z nového materiálu. Společné dlouhé výhybkové pražce za koncem výhybky (6 ks) měněny nebudou, na nich se provede pouze výměna kolejnic, svěrkových kompletů a pryžových podložek. Výměna šterkové lože se bude provádět rovněž až za dlouhými výhybkovými pražci.

Železniční svršek v km 0,012 500-0,0131 114 (tj. v délce 118,614 m) bude vyměněn za nový resp. užitý materiál tv. S49 (49 E1) na betonových pražcích (předpoklad SB 8P) s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním kolejnic, podkladnice S4 pl. svěrky ŽS4. Kolejnice budou užitý, vystrojené pražce s upevňovací (včetně svěrkových kompletů a spojek) budou rovněž z užitého materiálu. Pryžové podložky budou nové.

Železniční svršek v km 0,131 114 – 0,151 414 bude zřízen jako pevná jízdní dráha s tuhým upevněním, podkladnice žebrové S4 (klínové), svěrky ŽS4 s přímým upevněním do ŽB konstrukce záchytné vany navržené v rámci SO 01-73-01.02 – Temperované stání. Upevněním do ŽB konstrukce záchytné vany bude provedeno chemickými kotvami viz výkres 2.006 Detail upevnění

kolejnic v objektu temperovaného stání. Rozdělení upevňovadel bude odpovídající rozdělení pražců „C“. Podlaha v hale temperovaného stání je navržena betonová v úrovni temene kolejnice s pochozím poroštěm uvnitř koleje nad konstrukcí záchytné vany. Kolejnicový žlábek je vytvořen z válcovaného profilu tvaru L o rozměrech 110x110x8 mm dle VL Ž11.323. Vně koleje je betonová podlaha haly temperovaného stání od hlavy koleje oddělena válcovaným profilem tvaru L o rozměrech 100x100x8 mm upevněným na svérkovém šroubu shodně jako u kolejnicového žlábků.

Svrškový materiál vč. kolejnic v tomto úseku bude kompletně z nového materiálu.

Dodávku užitého materiálu zajistí OŘ za zůstatkovou hodnotu. Přesný typ užitého materiálu bude upřesněn v rámci výběrového řízení na zhotovitele. Předpokládaná dovozová vzdálenost užitého materiálu do 20 km.

V úseku koleje km 0,000 000-0,131 114 bude stávající kolejové lože odstraněno (min. 30 cm pod ložnou plochu pražce) a nahrazeno novým uzavřeným kolejovým ložem z drceného kameniva frakce 32-63 mm. V úsecích mimo boční rampy a zpevněné plochy budou obnoveny resp. zřízeny drážní stezky v tl. 100 mm ze štěrkodrti fr. 4/16 mm

Panelová plocha

V rámci SO 01-10-01 bude v km 0,090 000-0,116 500 v délce 26,5 m provedena demontáž a zpětná montáž dotčené části panelové plochy vně vpravo koleje v rozsahu nezbytném pro rekonstrukci kolejového svršku. (tj. první silniční panely položené za hlavou bet. pražce). Pro zpětnou montáž se předpokládá využití stávajících panelů a náhradou poškozených panelů panely vyzískanými v rámci bourání zpevněných ploch v objektu temperovaného stání. Panely budou pokládány do ŠP lože tl. 50 mm. Panelové plochy slouží k dočasnému uskladnění výzisku (kolejnice, díly výhybek apod), neslouží k pojezdu a nejsou ani napojeny na příjezdové komunikace.

Pracovní přechod

Na koleji 16a se v současnosti nachází v km 0,010 400 pracovní přechod široký 2,0 m zřízený výdřevou z pražců, který je součástí vícekolejného přechodu zhlaví. Celý vícekolejný přechod by se měl v rámci souběžně připravované stavby „Oprava výhybek č. 1,2,3,4,5,6,7 a 8 v ŽST Jihlava“ přemístit a rekonstruovat. Pro případ, že by stavba temperovaného stání proběhla dříve, je navržena rekonstrukce dotčené části přechodu (jednokolejného) výdřevou z pražců dle vzorového listu SŽ (S4) VL Ž 11.17. Šířka přechodu je 2,0 m, délka přechodu 2,93 m. Výdřeva bude provedena na délku dřevěného pražce kolejového roštu koleje č.16a, s dosypáním (výplní) navazujících částí přechodu štěrkodrtí fr.4/16 mm.

1. Statická posouzení, jsou-li u některých konstrukcí technickými normami a předpisy vyžadována

Budou prováděny statické zkoušky kruhovou deskou pro zjištění, zda bylo dosaženo předepsaných únosností na pláni železničního spodku.

2. Kapacitní, hydrotechnické a jiné výpočty potřebné pro zdůvodnění navrhovaného řešení

S ohledem na skutečnost, že se jedná o rekonstrukci kolejového svršku bez nutnosti navyšování kapacity odvodnění, nebyly takovéto výpočty potřebné. Odvádění srážkových vod ze střechy objektu temperovaného zhlaví řeší samostatné stavební objekty (SO 01-73-01.02, SO 01-31-01).

3. Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, souhlas s navrženým řešením, pokud je technickými normami a předpisy požadován

Neschválené ani nezavedené zařízení není při stavbě SO 01-10-01 použito, nicméně v rámci souvisejícího objektu SO 01-73-01.02 Temperované stání je řešeno jako netypizované betonové zarážedlo, které podléhá schvalovacímu řízení O13 – Odboru traťového hospodářství Správy železnic, státní organizace.

4. Doložení výjimek z předpisů, uvedení odchýlných řešení od předchozího stupně dokumentace

Stavba je navržena v souladu s platnými předpisy. Předchozí stupeň dokumentace nebyl zpracováván.

5. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

Pro dokumentaci byly použity následující normy a předpisy:

Vyhláška č.251/20118, kterou se mění vyhláška č. 146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Vyhláška 177/1995 Sb., Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů.

Vyhláška 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vyhláška č. 177/1995 Sb., ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/2000 Sb. – Stavební a technický řád drah

ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

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 EN 13674-1 Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší

ČSN EN 13481-1 až 5 a 7 Železniční aplikace - Kolej - Požadavky na provedení systémů upevnění

ČSN EN 13848-1 Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje

ČSN EN 13230-1 až 5 Železniční aplikace - kolej - Betonové příčné a výhybkové pražce

ČSN EN 13146-1 až 8 Železniční aplikace - Trať - Metody zkoušení systémů upevnění

vzorový list Ž 11 Železniční přejezdy a přechody

TKP kapitola 9 Úrovňové přejezdy a přechody

zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, ve znění vyhl. č. 20/2012 Sb.

zákon č.185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

vyhlášky č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání odpadů na skládky

Vyhláška č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady

zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů

SŽDC S3 – Železniční svršek

SŽ S4 – Železniční spodek

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, říjen 2002

Tyto předpisy jsou platné pro tratě v síti SŽDC. Pro použití na jiných kolejích je možné jejich aplikaci přizpůsobit místnímu řešení trasy a provozu tramvajové koleje.

6. Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovních porad včetně uvedení odkazu na dokladovou část

V průběhu přípravy projektové dokumentace proběhly technické konzultace (výrobní výbory) se zadavatelem , závěry byly zpracovány do projektové dokumentace.

7. Shrnutí rozhodujících stanovisek majících vliv na technické řešení

V rámci zpracovávání projektové dokumentace byly respektovány veškeré připomínky a požadavky dotčených orgánů státní správy a firem, které mají svá zařízení v dotčeném území a jsou specifikovány v dokladové části této dokumentace. Přehled jednotlivých vydaných vyjádření a stanovisek včetně požadavků je součástí přílohy dokladová část.

8. Průkaz o zpracování výsledků doplňujících průzkumů

*Jihlava temperované stání pro SHV ST TO Jihlava
Technická zpráva SO 01-10-01 Úprava koleje 16a*

V rámci projektové přípravy bylo vycházeno z IG, HG a ECO průzkumu Jihlavského nádraží z 8/2021. Závěry a doporučení průzkumu byly v projektovém řešení zohledněny.

9. Řešení přístupu a užívání stavebních objektů osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Není navrhováno