



PO PŘIPOMÍNKÁCH 12/2018

			ČÍSLO SOUPRAVY
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SB projekt s.r.o.
Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

INVESTOR  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
ZODP. PROJEKTANT ING. KAREL SMOLÍK	NAVRHL/VYPRACOVAL ING. DRAHOMÍRA SMOLÍKOVÁ	 ING. KAREL SMOLÍK ING. DRAHOMÍRA SMOLÍKOVÁ železnice & komunikace 751 22 OSEK NAD BEČVOU 383 tel: 581 225 002 www.nort.cz e-mail: nort@nort.cz
KRAJ ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ KAROLINKA	OBEC NOVÝ HROZENKOV
STAVBA: Výstavba PZS v km 16,171 (P8090) a 17,424 (P8093) na trati Vsetín - Velké Karlovice		ÚČEL DSP
OBJEKT/SOUBOR: SO 01 - Železniční svršek km 17,424		ARCH.ČÍSLO 180608
		Č.REVIZE -
		DATUM X/2018
		FORMÁT 14 x A4
		MĚŘÍTKO
		ČÁST E.1
TECHNICKÁ ZPRÁVA		PŘÍLOHA TZ-1

Obsah

E.1.1.1 Železniční svršek

1. Popis a základní údaje o současném stavu	3
1.1. Základní údaje	3
1.2. Výchozí podklady	4
1.3. Inženýrské sítě	4
1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení	5
1.5. Geotechnický průzkum	5
2. Popis stávajícího stavu SO 01- Železniční svršek v km 17,424	5
2.1. Stávající železniční svršek	5
2.2. Směrové a sklonové poměry	6
3. Popis nového stavu SO 01- Železniční svršek v km 17,424	6
3.1. Požadavky na řešení železničního svršku	6
3.2. Geometrické parametry koleje	6
3.3. Konstrukce železničního svršku	7
3.4. Bezstyková kolej	7
3.5. Izolované styky	8
3.6. Kolejové lože	8
4. Zajištění prostorové polohy koleje	8
5. Výstroj trati	9
6. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu	9
7. Druhotné využití materiálu železničního svršku	10
8. Nakládání s odpady	10
9. Související objekty	10
10. Přehled použitých výjimek	11
11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	11
12. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů	11
13. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	12
14. Přehled vlastníků, správců majetku	12
15. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk	13
16. Závěr	14

E.1.1.1 Železniční svršek

1. Popis a základní údaje o současném stavu

1.1. Základní údaje

<u>Název</u>	Výstavba PZS v km 16,171 (P8090) a 17,424 (P8093) na trati Vsetín-Velké Karlovice SO 01 – Železniční svršek v km 17,424
Místo stavby	Železniční trať Vsetín – Velké Karlovice, regionální dráha č. trati dle TTP 304D Velké Karlovice – Vsetín Železniční přejezd v km 17,424 (P8093) Traťový úsek TÚ 2371 Vsetín-Bečva (mimo) – Velké Karlovice (včetně) Definiční úsek DÚ 06 Halenkov-Nový Hrozenkov jednokolejná trať neelektrifikovaná, největší traťová rychlost 50km/h Obec Nový Hrozenkov k.ú. Nový Hrozenkov (707384) Kraj Zlínský kraj
<u>Investor</u>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
Zadavatel	SŽDC, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc IČ- 70994234
Organizační jednotka	SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa tratí Zlín, Nerudova 1 772 58 Olomouc
<u>Hlavní projektant</u>	SB projekt s.r.o., Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín 1 IČ-27767442
Projektant SO 01	Ing. Karel Smolík , N.O.R.T. – železnice & komunikace 751 22 Osek n./Bečvou č.383 IČ – 42963061
Rozsah PD	dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Projektová dokumentace rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu, který se nachází v evidenčním km 17,424 (dle zaměření 17,426 344) železniční trati Vsetín-Velké Karlovice. Identifikační číslo přejezdu P8093.Úrovnňový přejezd se nachází u železniční zastávky Nový Hrozenkov. Rekonstruovaný přejezd zajišťuje úrovnňové křížení s místní komunikací (funkční podskupina D1-pěší a obytné zóny), která zajišťuje příjezd k části obce Babínek. Správcem pozemní komunikace je Městys Nový Hrozenkov.

Účelem stavby je provedení nového zabezpečení stávajícího železničního přejezdu, který je v současné době zabezpečen výstražnými kříži a provést rekonstrukci stavební části přejezdu.

Stavební objekt SO 01 – Železniční svršek v km 17,424 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 20m (km 17,415 800 – 17, 435 800). Rekonstrukce GPK (spočívá v podbití koleje ASP) je navržena v úseku 120m (km km 17,400 – 17,520).

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována v souladu se schválenou DUR, zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby včetně závěrů jednání ke zpracování DSP ze dne 3.8.2018.

Členění projektové dokumentace respektuje Směrnici generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, je v souladu s vyhláškou č.146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb v platném znění.

1.2. Výchozí podklady

- ❑ Projednaná DUR zpracovaná fy SB projekt s.r.o., stavební část Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. 05/2018
- ❑ Podklady investora na zpracování dokumentace stavby, technická dokumentace správce zařízení – kopie nákrešného přehledu koleje, evidenční list přejezdu
- ❑ Pochůzky a měření na místě samém
- ❑ Zápis z jednání ke zpracování DSP ze dne 3.8.2018, závěry z jednání ke zpracování DSP a e-mailová komunikace
- ❑ Geodetické podklady – zaměření stávajícího stavu včetně výřezu KM- zajistil HP
- ❑ Výsledky geotechnického průzkumu – zpracovatel firma GeoTec-GS, a.s.- zajistil HP
- ❑ Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon včetně jejích prováděcích vyhlášek v platném znění, včetně souvisejících předpisů
- ❑ Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- ❑ Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
- ❑ Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ❑ Směrnice generálního ředitele č.11/2006 - „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
- ❑ Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ; TKP staveb státních drah a TKP staveb pozemních komunikací; drážní předpisy, směrnice, opatření SŽDC a ČD, vyhlášky MD ČR, vzorové listy

1.3. Inženýrské sítě

Řešení přeložek, příp. křížení stávajících inženýrských sítí v místě stavby není předmětem zadání stavební části přejezdu, řeší hlavní projektant stavby SB projekt s.r.o. se sídlem v Hodoníně. V situacích jsou zakresleny sítě drážních a mimodrážních vlastníků a správců, které má projektant SO 01 k dispozici v době zpracování DSP.

Před zahájením zemních a stavebních prací musí být požádáno o vytýčení skutečné trasy a hloubky uložení.

V blízkosti potrubí, kabelů a jiných podzemních a nadzemních inženýrských sítí je nutno zemní práce provádět s maximální opatrností. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si

to vyžádal. Informativní zákres sítí proveden v situaci 1-02, nutno ověřit skutečnou polohu vytýčením.

1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení

Geodetickým podkladem pro zpracování DSP je zaměření stávajícího stavu, které dodal hlavní projektant SB projekt, s.r.o. se sídlem v Hodoníně. Účelová mapa byla zaměřena a zpracována zeměměřickou společností GEOMETRA zeměměřická kancelář s.r.o. se sídlem v Kyjově (příloha I. - Geodetická dokumentace).

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Km polohy jsou vztaženy ke hm 17,4. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

Stavební práce na SO 01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází v **katastrálním území Nový Hrozenkov**. V tabulce jsou uvedeny stavbou dotčené pozemky pro stavební objekty SO 01, SO 02 a SO 03.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Poznámka
13263/1	ostatní plocha	Česká republika	SŽDC	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	SO 01-SO 03
1632/2	ostatní plocha	Česká republika	Povodí Moravy	Dřevařská 932/11, Veverí, 602 00 Brno	

1.5. Geotechnický průzkum

Podkladem pro projekční práce byly výsledky geotechnického průzkumu, práce byly provedeny a vyhodnoceny společností GeoTec–GS, a.s. se sídlem v Praze, pracoviště Olomouc. Geotechnický průzkum byl proveden v rozsahu stanoveném předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek – Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží - únor 2013. Aktualizace návrhu konstrukce pražcového podloží byla provedena v březnu 2018. Zpráva geotechnického průzkumu včetně aktualizace návrhu konstrukce pražcového podloží je přílohou č.1 TZ SO 02..

2. Popis stávajícího stavu SO 01- Železniční svršek v km 17,424

2.1. Stávající železniční svršek

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází v km 17,400 – 17,520 trati Vsetín – Velké Karlovice (včetně úseku s pobitím ASP). V km 17,424 se nachází úrovněvé křížení s místní komunikací, která zajišťuje příjezd k obytnému domu č.p. 138 a k rekreační oblasti.

Stávající železniční svršek

- v místě přejezdu jsou kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „c“,
- v místě přejezdu jsou žebrové podkladnice, pružné upevnění
- v navazujících úsecích trati jsou kolejnice tvaru T na betonových pražcích SB5, rozdělení pražců „c“, rozponové podkladnice, tuhé upevnění.

Kolejové lože

Štěrkové lože bude v úseku rekonstrukce železničního svršku (úsek 20m) odtěženo a po dohodě se správcem zařízení bude odvezeno k recyklaci příp. na skládku.

Dle výsledků geotechnického průzkumu je mocnost štěrkového lože cca 0,60m od úložné plochy pražce, do hloubky 0,40m je slabě zanesené drtí, dále je silně zanesené drtí a hlínou.

2.2. Směrové a sklonové poměry

Směrové poměry

Kolej je v oblasti přejezdu přímá, v km 17,462 (dle technických podkladů investora) navazuje ZP směrového oblouku $R=430\text{m}$, $D=42\text{mm}$, délka přechodnic $L_k=24\text{m}$.

Sklonové poměry dle technických podkladů investora:

km 17,400 – 17,639 kolej stoupá ve sklonu 5,50‰.

Kolej je bezстыková. Stávající traťová rychlost je 50km/h, ve směru od konce trati je na přejezdu provedeno snížení rychlosti na 30km/h.

3. Popis nového stavu SO 01- Železniční svršek v km 17,424

Stavební objekt SO 01 – Železniční svršek v km 17,424 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 20m (km 17,415 800 – 17,435 800). V navazující úseku 5m (v km 17,435 800-17,440 800) bude provedena pouze rekonstrukce kolejnicových pasů včetně svérkových kompletů, čímž se zajistí překlenutí stávajících svarů.

Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku 120m (km 17,400 – 17,520).

Vzhledem k charakteru stavby bude rekonstrukce kolejí provedena technologii se snášením kolejového roštu.

3.1. Požadavky na řešení železničního svršku

- navrhnout rekonstrukci železničního svršku v délce 20m v km 17,415 800 – 17,435 800
- požadovaný železniční svršek - 49 E 1 na betonových pražcích SB8, žebrové podkladnice, tuhé upevnění – nový materiál, z důvodu překlenutí svarů vložit KP v délce 25m, tj. na délce 5m do km 17,440 800 pouze rekonstrukce kolejnicových pasů
- v místě přejezdu upevňovadla s antikorozní úpravou
- rekonstrukce bezстыkové koleje v nezbytném rozsahu

3.2. Geometrické parametry koleje

Směrové poměry jsou respektovány stávající - kolej je v oblasti přejezdu přímá. V km 17,470 320 dle geodetického zaměření navazuje ZP směrového oblouku $R=430\text{m}$, $D=42\text{mm}$, délka přechodnic $L_k=24\text{m}$.

Sklonové poměry – jsou respektovány stávající dle geodetického zaměření:

- v km 17,340 – 17,400 kolej stoupá ve sklonu 6,600‰,
- v km 17,400 – 17,520 kolej stoupá ve sklonu 4,811‰ s plynulým napojením na stávající stav.

Sklonové a směrové poměry jsou zřejmé z podélného profilu koleje – výkres č. 2-01.

Po doplnění nového kolejového lože do projektované nivelety bude provedena rekonstrukce GPK (podbití ASP) - je navržena v úseku v km 17,400-17,520 včetně nezbytných výběhů.

Změnou způsobu zabezpečení přejezdu bude zrušeno stávající snížení traťové rychlosti ve směru od Velkých Karlovic, traťová rychlost v obou směrech bude po rekonstrukci PZZ 50km/h.

3.3. Konstrukce železničního svršku

Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku délky 20m (km 17,415 800 – 17,435 800):

- kolejnice tv. 49 E 1 na betonových pražcích SB8,
- v místě přejezdu rozdělení pražců „u“(příp. dle požadavku přejezdové konstrukce), v přilehlých úsecích trati rozdělení pražců „c“,
- žebrové podkladnice S4pl, svěrky ŽS4 (upevnění K)
- v úseku přejezdu budou použita upevňovací sady s antikorozií úpravou - upevňovací sady musí být provedena v souladu s TPD a všechny součásti musí být dodány přímo od výrobce.

Při rekonstrukci budou použity kolejnice délky 25m, tj. na úseku 5m do km 17,440 800 bude provedena pouze rekonstrukce kolejnicových pasů včetně svérkových kompletů, čímž se zajistí překlenutí stávajících svarů.

Návrh je zřejmý z podélného profilu koleje č.1- výkres č. 2-01.

Navržená konstrukce železničního svršku rekonstruovaného úseku koleje zajišťuje bezpečnou jízdu drážních vozidel při největší stanovené hmotnosti na nápravu a traťové rychlosti 50km/h.

Materiál navržené soustavy železničního svršku musí odpovídat:

- obecným technickým podmínkám (OTP) a technickým podmínkám dodacím schválených a podepsaných SŽDC (TPD)
- vzorovým listům a technickým normami SŽDC podle seznamů v SR 103/1 (S), SR 103/3 (S) a SR 103/6 (S)

Dodávka nových kolejnic pro běžné provozní podmínky, součástí upevnění a spojení, betonových pražců a nekovových součástí železničního svršku musí být opatřena příslušnými doklady podle TPD včetně protokolu o ověření jakosti SŽDC.

Podmínkou zahájení pokládky kolejového roštu je odsouhlasení pláně tělesa železničního spodku podle kapitoly 6 TKP a kolejového lože podle kapitoly 7 Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (dále jen TKP) dle konkrétního rozsahu prací v rekonstruovaném úseku trati.

Technologie pokládky železničního svršku musí být v souladu s předpisem SŽDC S 3/1 v platném znění v době provádění stavby.

3.4. Bezстыková kolej

Kolej je bezстыková, po provedené rekonstrukci GPK a dosypání kolejového lože do požadovaného profilu bude v koleji zřízena bezстыková kolej.

Nové řezy kolejnic budou situovány tak, aby při konečném svaření koleje byla dodržena podmínka minimální vzdálenosti svarů od sebe a od železničního přejezdu.

Bezстыková kolej bude zřízena v souladu s předpisem SŽDC S3/2. Upínací teplota musí být v rozsahu +17°C až +23°C. V navazujících úsecích koleje musí být provedena úprava upínací teploty na délku min. 50 m.

Zřizování bezстыkové koleje se řídí zejména předpisem SŽDC S 3/2 a TKP staveb státních drah. Před uvedením do trvalého provozu (po následném podbití) provede správce PPK (SŽG Olomouc) na základě objednávky zhotovitele stavby měření PPK jako nezadatelnou činnost financovanou z nákladů stavby.

Dle směrnice SŽDC č. 55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽDC jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby.

3.5. Izolované styky

Ovládání PZS bude zajištěno počítači náprav. V době zpracování DSP není dán ze strany HP požadavek na rušení izolovaných styků v rámci SO 01.

3.6. Kolejové lože

Rekonstrukce kolejového lože je navržena v úseku 20m v km 17,415 800 – 17,435 800.

Ke zřízení nového kolejového lože a pro doplnění kolejového lože do požadovaného profilu v úseku rekonstrukce GPK bude použito nové přírodní, drcené, hutné kameniva frakce 32/63mm s plynulou křivkou zrnitosti, tř.BI v předepsané kvalitě.

Nové kolejové lože bude provedeno v tl. 0,35m pod ložnou plochou betonového pražce. V navazujících úsecích rekonstrukce GPK (km 17,400-17,415 800 a km 17,435 800 – 17,520) bude provedeno pouze doplnění kolejového štěrku do požadovaného profilu.

Kamenivo pro kolejové lože musí splňovat podmínky uvedené v ČSN EN 13450 včetně národní přílohy NA a doplňující podmínky uvedené v Obecných technických podmínkách č.j. 59 110/2004-013– Kamenivo pro kolejové lože železničních drah ve znění změny 1 č.j. 23 155/06-OP s účinností od 1.8.2006.

Pokud tyto OTP nestanovují jinak, řídí se dodávka a kontrola kameniva ČSN 72 1511 a ČSN 72 1512. Ustanovení tohoto předpisu je nutno dodržet.

V místě přejezdu je kolejové lože zapuštěné, na karlovické straně přejezdu se provede plynulý přechod do navazujícího úseku otevřeného kolejového lože rampou ve sklonu 1:12 (8,3%).

4. Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy kolejí se řídí předpisem SŽDC S3, díl třetí. Při realizaci stavby bude provedeno osazení nových zajišťovacích značek v úseku rekonstrukce GPK (km 17,400 – 17,520). Vzdálenost zajišťovacích značek bude max. 60m; značky není nutné umisťovat do charakteristických bodů koleje.

Zpracování projektové dokumentace na zajištění prostorové polohy koleje je nutno řešit smluvně mezi investorem a zhotovitelem stavby. Vlastní dokumentace zajištění prostorové polohy stavby není součástí této projektové dokumentace, orientační náklady na zpracování této dokumentace a na fyzické zřízení zajišťovacích značek jsou zahrnuty v rozpočtu SO 01. Zhotovitelem vypracovaný projekt zajištění PPK musí odsouhlasit správce PPK (Správa železniční geodézie Olomouc). Provizorní zajištění stavby musí být ověřeno správcem PPK před měřením PPK pro zřizování bezстыkové koleje.

Zhotovitel stavby předá v rámci dokumentace skutečného provedení podklady o zajištění prostorové polohy koleje.

5. Výstroj trati

Vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení umožní zrušení stávajícího snížení traťové rychlosti 30km/h ve směru od Velkých Karlovic, stávající předvěstník v km 17,955 a rychlostníky v km 17,595 a 17,418 budou sneseny.

Navržené technické řešení (vybudování PZZ) si vyžádá osazení nových žlutých staničníků na nejméně zábrzdnu vzdálenost (400m pro rychlost 60km/h a nižší) před přejezdem z obou směrů. Stávající bílé staničníky se doplní o nové žluté na sloupku.

Jiné požadavky na řešení nové výstroje trati v době zpracování DSP nejsou dány.

6. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu

Realizace stavebního objektu SO 01 je úzce provázána s budováním ostatních částí stavby. Komplexně jsou řešeny etapy provádění prací, rozsah prací, požadavky na výluky včetně požadavků na dopravní opatření po dobu provádění prací v souhrnných částech DSP.

Stavební práce si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ☐ 5 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ☐ 7 dní úplnou uzávěru místní komunikace a cyklostezky

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- odstranění přejezdové konstrukce, odfrézování živičného krytu do navržených vzdáleností, odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku cca 20m,
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláně do požadované úrovně v rekonstruovaném úseku 20m - ZKPP
- vybudování odvodnění
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v km 17,415 800 – 17,435 800
- zřízení koleje E 49 1 na betonových pražcích SB8 v úseku 20m km 17,415 800 – 17,435 800 , rekonstrukce kolejnicových pasů a svérkových kompletů v úseku 5 do km 17,440 800
- podbití koleje ASP včetně provedení bezstykové koleje
- vybudování pryžové přejezdové konstrukce v km 17,424
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živičného krytu v navržených úsecích pozemní komunikace

Práce po ukončení výluk traťových kolejí / obnovení provozu na místní komunikaci

- demontáže kolejových polí
- konečné úpravy

Komplexně jsou postupy provádění prací, rozsah prací, požadavky na výluky včetně požadavků na dopravní opatření po dobu provádění prací, objízdná trasa po dobu úplné uzavírky místní komunikace a příjezdu na cyklostezku v oblasti přejezdu v km 17,424 řešeny v souhrnných částech DSP, které zpracovává hlavní projektant.

Ve smyslu jednání ze dne 3.8.2018 bude po dobu výstavby zajištěn provizorní přechod pro chodce - operativně bude řešit zhotovitel stavby v závislosti na postupu stavebních prací. Pro případný zásah složek Integrovaného záchranného systému zajistí zhotovitel operativně pro vozidla IZS pokládku provizorní přejezdové konstrukce přes kolej pro příjezd k části Babínek

(chatová oblast, obytný dům č. 138). Finanční náklady spojené se zajištěním provizorního přechodu, příp. přejezdu, jsou zahrnuty ve stavebním objektu SO 03.

7. Druhotné využití materiálu železničního svršku

Jednotlivé části konstrukce vyzískávaného kolejového roštu budou kategorizovány odborným specialistou SŽDC, vyzískaný materiál železničního svršku bude uložen v prostorách určených zástupcem investora. Kolejnice tvaru T a ostatní části součástí drobného kolejiva a upevňovadel jsou uvažována v DSP jako odpad – odvezení do šrotu.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití (zejména dřevěné pražce), bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s dále uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

8. Nakládání s odpady

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci železničního svršku, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. Dále zhotovitel musí dodržovat zejména vyhlášku č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhlášky č.384/2001 Sb., vyhlášku č. 294/2005 Sb., vyhlášku č. 93/2016 o Katalogu odpadů a vyhlášku č.94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Vytěžený štěrk kolejového lože v oblasti přejezdu bude po dohodě se správcem zařízení odvezen k recyklaci příp. na skládku.

V průběhu stavby budou odebrány „pověřenou osobou“ vzorky z odtěženého štěrkového lože a bude stanovena kvalita štěrku pro využití na terén a zda nemá nebezpečné vlastnosti. Toto bude provedeno „pověřenou osobou k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů dle zákona č.185/2001 Sb.“ Rozbory vzorků budou provedeny v laboratoři, která má zavedený systém jakosti ČSN EN ISO/IEC 17025 nebo ČSN EN 45001. V cenových kalkulacích je zahrnuta chemická analýza vzorků vytěženého materiálu v rámci realizace stavby, kterou zajistí zhotovitel stavby.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení SŽDC (v oblasti železničního svršku zejména dřevěné pražce, pryžové a polyet. podložky), bude zhotovitelem stavby zneškodněn v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Materiál, zařazený jako nebezpečný odpad, bude likvidován firmou, která je k této činnosti oprávněna. Bude vedena průběžná evidence o odpadech vzniklých při výstavbě, způsob likvidace bude zhotovitelem stavby dokladován.

Sumární přehled odpadů je uveden ve výkazu výměr, příp. v souhrnné části DSP (B.3).

9. Související objekty

Rekonstrukce železničního svršku je součástí rekonstrukce stavební části přejezdu v km 17,424 včetně PZS, související provozní soubory a stavební objekty:

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 16,171

PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 17,424

SO 02 Železniční spodek km 17,424

SO 03 Přejezdová konstrukce km 17,424

SO 04 Elektrická přípojka PZZ v km 16,171

SO 05 Elektrická přípojka PZZ v km 17,424

10. Přehled použitých výjimek

Technické řešení konstrukce železničního svršku, které je rozpracováno dle odsouhlasené DUR, nevyžaduje udělení výjimky z platných předpisů a norem.

11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 01 DSP nejsou provedeny změny v technickém řešení stavby a v rozsahu stavby.

12. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů

Při provádění stavebních prací budou dodrženy:

Obecně závazné předpisy a normy v platném znění, které se na tuto stavbu vztahují, zejména:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Vyhláška č.177/1995 Sb. - stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů

Vyhláška č.173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech včetně prováděcích předpisů

Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů.

Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví včetně prováděcích předpisů

Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky

Vyhláška č.395/1992 Sb., Ministerstva životního prostředí, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Zákon č.455/1991 Sb. O živnostenském podnikání

Zákon č. 360/1992 Sb. o výkonu povolání AA , AI a AT

Zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek

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

Předpisy SŽDC, zejména:

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku

SŽDC S3/2 Bezстыková kolej

SŽDC S3/5 Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství

SŽDC S4 Železniční spodek

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

TKP staveb státních drah ze dne 18.10.2000 v aktuálním znění v době realizace stavby

OTP č.j. S 34 433/2014-O13 ze dne 28.8.2014 – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

OTP č.j.S 54 316/2014-O13 ze dne 20.1.2015– Geosyntetické materiály v tělese železničního spodku.

OTP č.j. 59110/2004- O13 ve znění změny 1 č.j. 23 155/06-OP ze dne 31.7.2006 – Kamenivo pro kolejové lože železničních drah

OTP č.j. 25 640/06 -OP ze dne 10.8.2006 – Štěrkopísek, šterkodrt' a recyklovaná šterkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa ŽS
SR 2/1 (S) – Postup prací a jejich přejímek při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek, včetně příloh
vzorové listy, směrnice a opatření SŽDC a ČD

Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ, zejména:

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6320 Průjezdny 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

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože

ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin

TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

13. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména § 103 zákona č.262/2006 Sb, ustanovení §3 zákona 309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Obvod stavby musí být řádně vyznačen, nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob.

Pro bezpečnost a ochranu osob na staveništi, pro ochranu zdraví při práci na železnici je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1 v platném znění. Při provádění stavebních prací za výluky je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV) a pokyny OZOV.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech veřejných sítí technického vybavení, kabelových vedení a zařízení ve správě SŽDC. Je nutno dodržet vyjádření správců a majitelů inženýrských sítí, které stanoví podmínky pro fyzické vytýčení sítí, podmínky pro provádění zemních prací a stavební činnosti v blízkosti vyznačené trasy podzemních vedení a zařízení, v blízkosti nadzemního vedení.

Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit u příslušných správců přesné vytýčení všech inženýrských sítí a zařízení v obvodu staveniště.

14. Přehled vlastníků, správců majetku

Vlastníkem dlouhodobého majetku, na kterém bude v rámci stavby provedena rekonstrukce je investor Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Správu majetku zajišťuje organizační jednotka investora SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa tratí Zlín.

Vlastníkem majetku, na kterém budou v rámci stavby SO 03 provedeny výškové úpravy místní komunikace (funkční podskupina D1), je Městys Nový Hrozenkov, Nový Hrozenkov 454, 756 04 Nový Hrozenkov.

Správcem potoku Hrubá Brodská, jsou Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Vsetín, U Skláren 781, 755 01 Vsetín.

15. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD	České dráhy, akciová společnost
GR	Generální ředitelství
OTH	Odbor traťového hospodářství
SŽG	Středisko železniční geodézie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
OJ	Organizační jednotka
ČSN	Česká norma
TNŽ	Technická norma železnic
TKP	Technické kvalitativní podmínky
OTP	Obecné technické podmínky
ZTKP	Zvláštní technické kvalitativní podmínky
TPD	Technické podmínky dodací
GPK	Geometrické parametry koleje
ASP	Automatická strojní podbíječka
LIS	Lepený izolovaný styk
PPK	Prostorová poloha koleje
ŽBP	Železniční bodové pole
Bpv	Balt po vyrovnaní
TBZ	Technicko-bezpečnostní zkouška
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
TÚ	Traťový úsek
DÚ	Definiční úsek
OZOV	Odpovědný zástupce objednatele výluky
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PS	Provozní soubor
SO	Stavební objekt
TZ	Technická zpráva
k.ú.	Katastrální území
KM	Katastrální mapa
IČ	Identifikační číslo
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DUR	Dokumentace pro územní řízení
PD	Projektová dokumentace
GP	Geotechnický průzkum
tv.	tvár
ŽP	Životní prostředí

16. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, předpisy ČD, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí). Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

V Oseku nad Bečvou, říjen 2018

Ing. Drahomíra Smolíková