

## Obsah

1.	Všeobecná část .....	1
1.1.	Identifikační údaje .....	1
1.2.	Výchozí podklady .....	1
1.3.	Odchytky od platných norem a předpisů .....	2
1.4.	Související PS a SO .....	2
2.	Popis současného stavu .....	2
2.1.	Popis místa stavby .....	2
2.2.	Železniční přejezd pro pěší a cyklisty .....	2
2.3.	Geometrické parametry koleje .....	2
3.	Navržený stav .....	2
3.1.	Směrové a sklonové poměry stezky .....	2
3.2.	Návrh – smíšená stezka pro cyklo a pěší .....	3
3.3.	Odvodnění stezky a dotčených ploch .....	4
4.	Inženýrské sítě .....	4
5.	Staničení .....	4
6.	Vlivy na životní prostředí .....	4
7.	Dotčená ochranná pásma .....	5
8.	Pozemky dotčené stavbou .....	5
9.	Požární ochrana .....	5
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví .....	5
11.	Zaměření a vytyčení stavebního objektu .....	6
12.	Seznam použitých norem a předpisů .....	6

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1. Všeobecná část

#### 1.1. Identifikační údaje

Název stavby: **Doplnění závor na přejezdu P687 v km 6,240 na trati Domažlice – Planá u M. Lázní**

Název SO: **E.1.8 - SO 05 Smíšená stezka pro pěší a cyklisty**

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.)  
se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
zastoupená  
Stavební správou západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel PD: **K T A technika s.r.o.**  
Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911  
Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová  
Autorizovaný projektant: Ing. Petr Dvořáček  
tel. – 378 023 411

Stavební úřad: DÚ Praha

Stupeň dokumentace: PD + PSŘ

Číslo smlouvy zhotovitele: Z17-025

Číslo smlouvy objednatele: E618-S-2879/2017/Pal

ISPROFOND: 500 353 0005

#### 1.2. Výchozí podklady

Pro zpracování tohoto projektu byly použity:

- příslušné normy a předpisy
- místní šetření projektanta přímo na místě
- zaváděcí a vzorové listy
- Směrnice generálního ředitele č.11/2006 a č.20/2004
- vyjádření jednotlivých správců sítí
- geodetické zaměření poskytnuté SŽDC s.o. – SŽG

### **1.3. Odchytky od platných norem a předpisů**

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

### **1.4. Související PS a SO**

- PS 01 Rekonstrukce PZS v km 6,240 P687
- SO 01 Železniční svršek
- SO 02 Železniční spodek a odvodnění
- SO 03 Rekonstrukce přejezdu v km 6,240
- SO 04 Elektrická přípojka pro PZS v km 6,240

## **2. Popis současného stavu**

### **2.1. Popis místa stavby**

Stávající železniční přejezd se nachází v ev. km 6,240 na trati Domažlice – Planá u M. Lázní ev. číslo přejezdu je P687. Jedná se o úroňové křížení se silnicí I/26. Silnice v místě přejezdu úroňově kříží jednu kolej, přejezd je šikmý, úhel křížení železniční tratě se silnicí je 123°. Přejezd se nachází v obvodu ŽST Domažlice, traťová rychlost je 60 km/h. Podnětem pro provedení stavby je současný stav přejezdové konstrukce, vysoké dopravní zatížení silnice a úprava zabezpečovacího zařízení přejezdu.

### **2.2. Železniční přejezd pro pěší a cyklisty**

V současné době se řešeném místě nenachází samostatný přejezd pro pěší a cyklisty i přes velkou koncentraci těchto účastníků provozu. Přes přejezd vede mezinárodní cyklostezka č. 3 a celá oblast je velmi navštěvovaný turisty a cykloturisty.

### **2.3. Geometrické parametry koleje**

Kolej je v místě železničního přejezdu vedena v oblouku s převýšením. V těsné blízkosti za přejezdem je umístěn lom sklonu s vrcholovým obloukem.

## **3. Navržený stav**

Projekt výstavby samostatného přechodu pro pěší a cyklisty vychází ze znalosti místních poměrů a ze silného dopravního zatížení velmi frekventované oblasti.

Úpravy zabezpečovacího zařízení jsou samostatnou součástí projektu stavby.

### **3.1. Směrové a sklonové poměry stezky**

V rámci tohoto SO budou úpravy smíšené stezky realizovány pouze v rozmezí staničení stezky km 0,000 000 – km 0,010 541 a km 0,022 072 – km 0,046 060.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]	
ZÚ	km 0,000 000			
		přímá	0,870	
ZO	km 0,000 870			
		oblouk	6,554	R=7,5m
KO	km 0,007 425			
		přímá	31,956	
ZO	km 0,039 381			
		oblouk	6,283	R=4,0m
KO	km 0,045 664			
		přímá	0,396	
KÚ	km 0,046 060			

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 0,000 870	470,479	stáv. / -11,18				
			13,166			
km 0,014 036	470,332	-11,18 / -24,60		0	0	0
			4,098			
km 0,018 134	470,231	-24,60 / -23,80		0	0	0
			27,926			
km 0,046 060	469,564	-23,80 / stáv.				

### 3.2. Návrh – smíšená stezka pro cyklo a pěší

V návaznosti na budovanou přejezdovou konstrukci pro cyklisty a pěší a část smíšené stezky mezi závorami (řešení SO 03) bude vybudována navazující stezka. Stezka bude zřízena mezi nově vybudovanými chodníkovými obrubami 100 x 250 x 1000 [mm] uloženými do betonového lože s opěrou, pravá obruba (ve směru staničení stezky) bude s převýšením +6 cm a bude tvořit umělou vodící linii, levá obruba bude bez převýšení, tak aby byl zajištěn odvod vody a vsakování vody do okolních pozemků. Základní příčný sklon stezky je navržen levostranný 2 %.

Skladba konstrukce smíšené stezky D2-N-3-V-PIII:

- |                                      |         |       |
|--------------------------------------|---------|-------|
| - Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11+ | 60mm  |
| - Recyklovaný materiál               | R-mat   | 60mm  |
| - Štěrkodrt', A fr. 0-32             | ŠD      | 250mm |

Na smíšené stezce budou zřízeny varovné pásy dle situačního výkresu. Varovné pásy budou z betonové dlažby výšky 60mm s reliéfní úpravou v kontrastní barvě a budou uloženy v úrovni stezky. Šířka varovného pásu bude 0,4 m.

- **Dopravní značení**

V rámci tohoto stavebního bude umístěno nové SDZ C 9a v počtu 2 ks a C 9b v počtu 3 ks dle výkresu č. 7 tohoto stavebního objektu SO 03.

### 3.3. Odvodnění stezky a dotčených ploch

Odvodnění stezky bude řešeno podélným (dle sklonových poměrů) a příčným sklonem se základním levostranným sklonem 2 % do přilehlých pozemků, dále pak systémem okolního odvodnění, které bude v rámci stavby obnoveno v rámci SO 02.

Odvod vody z prostoru mezi smíšenou stezkou a silnicí I/26 bude převedena pomocí nového trubního propustku z žebrovaného potrubí PEHD DN 400 s kruhovou tuhostí min. SN10. Potrubí propustku bude uloženo na pískový podsyp tl. 400mm a bude na obou stranách zakončeno betonovým prefabrikovaným čelem se sklonem čela 1:1,5. Prefabrikované čelo bude uloženo na základ z betonu C25/30 – XF1, základ bude o rozměrech 750 x 1200 x 500 [mm] (Š x D x V). Základ čela bude uložen na pískovém podsypu tl. 100mm. Přejed z zpevněné plochy propustku na nezpevněný příkop bude řešeno dlažbou z lomového kamene tl. 200mm uloženou do leže z betonu C30/37 – XD3, XF4. Sklon propustku je 5,1%.

## 4. Inženýrské sítě

Všechna podzemní vedení, která jsou dotčená 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 vytýčení.**

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

## 5. Staničení

Staničení bylo vztaženo ke stávajícímu staničení trati. Staničení v této projektové dokumentaci vychází z hodnot přesného geodetického zaměření. Hektometr km 6,3 byl pro projektovou dokumentaci stanoven jako pevný.

## 6. Vlivy na životní prostředí

Realizace liniové stavby a její následný provoz nemá negativní vliv na tvorbu životního 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.

Případné kácení dřevin podléhá oznamovací povinnosti dle § 8 odst. 2 zák. č. 114/92 Sb.

Nakládání se zeminou z výkopku se bude řídit ustanoveními zák. č. 125/97 Sb. o odpadech a ostatními předpisy o odpadovém hospodářství. Vytěžená zemina z výkopu bude částečně opět použita k zahrnutí výkopů. Přebytkový materiál z výkopů se uloží dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu (zemina nebo kameny kategorie O 17 05 01; beton kategorie O 17 01 01; cihla kategorie O 17 01 02; asfalt bez dehtu kategorie O 17 03 02). Dle kategorizace odpadů se jedná o odpady č. 31411 kategorie O (část. 69/91 Sb).

Odebrání živičného povrchu bude zajištěno dodavatelem.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty.

## **7. Dotčená ochranná pásma**

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dojde ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí (ve správě ČD i mimodrážních) 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, jedná se o část „I“.

## **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 montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo 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, na který navazuje a jež v místech napojení zachovává.

Vytyčení objektu bude nutné pro úpravu GPK, přejezd 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 Průjezdny průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb Českých drah

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
jednatel Ing. Irena Hrnčířová