



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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

INVESTOR			
		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
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 UHERSKÝ OSTROH	
		OBEC OSTROŽSKÁ NOVÁ VES	
STAVBA: Rekonstrukce PZZ v km 95,875 a zrušení PZZ v km 96,563 trati Brno-Vlářský průsmyk		ÚČEL Projekt	
OBJEKT/SOUBOR: SO 01 - Železniční svršek v km 95,875		ARCH.ČÍSLO 160120	
		Č.REVIZE -	
		DATUM V / 2016	
		FORMÁT 12xA4	
		MĚŘÍTKO -	
TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÁST E.1	PŘÍLOHA TZ-01

OBSAH

E.1.1.1 Železniční svršek
SO 01 – Železniční svršek v km 95,875

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	4
2. Popis stávajícího stavu SO 01- Železniční svršek v km 95,875	5
2.1. Stávající železniční svršek	5
2.2. Směrové a sklonové poměry	5
3. Popis nového stavu SO 01- Železniční svršek v km 95,875	6
3.1. Požadavky na řešení železničního svršku	6
3.2. Geometrické parametry kolejí	6
3.3. Konstrukce železničního svršku	6
3.4. Bezstyková kolej	7
3.5. Izolované styky	7
3.6. Kolejové lože	8
4. Zajištění prostorové polohy koleje	8
5. Výstroj trati	8
6. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu	8
7. Druhotné využití materiálu železničního svršku	9
8. Nakládání s odpady	9
9. Související objekty	10
10. Přehled použitých výjimek	10
11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	10
12. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů	10
13. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	12
14. Přehled vlastníků, správců majetku	12
15. Závěr	12

E.1.1.1 Železniční svršek

1. Popis a základní údaje o současném stavu

1.1. Základní údaje

Stavba

Název

**Rekonstrukce PZZ v km 95,875 a zrušení PZZ v km 96,563 trati
Brno – Vlárský průmysk**

SO 01 – Železniční svršek v km 95,875

Místo stavby

Železniční trať Brno – Vlárský průmysk st.hr., regionální dráha,
č. trati dle TTP 317D
Železniční přejezd v km 95,875 (P7954)

Traťový úsek TÚ 2302 Brno-Černovice zhl. Tábořská-Vlárský
průmysk st.hr.

Definiční úsek DÚ 30 Ostrožská Nová Ves – Aircraft Industries
jednokolejná trať neelektrifikovaná, stávající traťová rychlost 100km/h

Obec Ostrožská Nová Ves

k.ú. Ostrožská Nová Ves

Kraj Zlínský

Investor

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

zadavatel PD

Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
IČ- 70 99 42 34

Organizační jednotka

SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa tratí Zlín, Nerudova 1,
772 58 Olomouc

Hlavní projektant

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

Projekt

Zadáním projektanta je zpracování projektu stavby, který řeší rekonstrukci jednokolejného železničního přejezdu v evidenčním km 95,875 železniční trati Brno – Vlárský průmysk st.hr.. Rekonstruovaný přejezd zajišťuje úrovně křížení s místní komunikací (ul. Nádražní). Vlastníkem pozemní komunikace je Obec Ostrožská Nová Ves.

Stavební objekt SO 01 – Železniční svršek v km 95,875 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 20m (km 95,881 451-95,901 451). Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku 94m (km 95,846 – 95,940).

Projekt stavby je zpracován v souladu se schválenou přípravnou dokumentací, zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby včetně závěrů z jednání ke zpracování Projektu včetně následných konzultací.

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

- ❑ Schválená přípravná dokumentace zpracovaná fy Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. říjen 2015
- ❑ Podklady investora na zpracování dokumentace stavby, technická dokumentace správce zařízení – kopie nákrešného přehledu koleje, evidenční list přejezdu
- ❑ Pochůzky a měření na místě samém
- ❑ Závěry z jednání ke zpracování projektu 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 jejich 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 přejezdů, 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 projektu.

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 projektu je zaměření stávajícího stavu, které zajistil 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, září 2015 (příloha I. - Geodetická dokumentace).

V 2016 byla provedena aktualizace geodetického zaměření křižující pozemní komunikace z důvodu ukončení rekonstrukce ul. Nádražní.

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 k hm 96,1. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

Stavební práce na SO 01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází v katastrálním území Ostrožská Nová Ves.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa
4551/1	ostatní plocha	Česká republika	SŽDC	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
4551/2	ostatní plocha	České dráhy, a.s.		nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

2. Popis stávajícího stavu SO 01- Železniční svršek v km 95,875

2.1. Stávající železniční svršek

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází v km 95,867 844 - 95,913 951 trati Brno – Vlárský průmysk st.hr.. V km 95,881 451 je vložena vjezdová výhybka č.1 do žst. Ostrožská Nová Ves.

Stávající železniční svršek

- km 95,881 – 95,906 - kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „u“,
- žebrové podkladnice, tuhé upevnění kolejnic
- od km 95,906 ve směru stoupající kilometráže - kolejnice tvaru R65 na betonových pražcích PB2, rozdělení pražců „d“,
- žebrové podkladnice, tuhé upevnění kolejnic

V km 95,881 451 navazuje na rekonstruovaný úsek začátek stávající vjezdové výhybky do žst. Ostrožská Nová Ves, jednoduchá výhybka je ve tvaru J S49-1:9-300-L-1-d.

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 dřevěného pražce, svrchu slabě znečištěné, níže zcela zanesené pískem jílovitým a drtí. Geotechnický průzkum provedla a vyhodnotila GeoTec-GS, a.s. se sídlem v Praze, pracoviště Olomouc. Geotechnický průzkum byl proveden v souladu s předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek; vyhodnocení a návrh je přílohou souhrnné části B.

2.2. Směrové a sklonové poměry

Směrové poměry – kolej je v rekonstruovaném úseku přímá, v km 95,999 434 navazuje levostranný směrový oblouk s přechodnicemi (R=2000m, D=0mm).

Sklonové poměry dle technických podkladů investora:

km 95,780 – 95,894 kolej klesá ve sklonu 0,38‰

km 95,894 – 95,950 kolej je vodorovná

km 95,950 – 96,400 kolej stoupá ve sklonu 0,65‰.

Kolej je bezстыková, stávající traťová rychlost 100km/h.

3.2. Popis nového stavu SO 01- Železniční svršek v km 95,875

Stavební objekt SO 01 – Železniční svršek v km 95,875 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 20m (km 95,881 451-95,901 451). Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku 94m (km 95,846 – 95,940).

V km 95,881 451 navazuje na rekonstruovaný úsek začátek stávající vjezdové výhybky do žst. Ostrožská Nová Ves, jednoduchá výhybka je ve tvaru J S49-1:9-300-L-l-d, v rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce opornic a jazyků z důvodu odstranění stávajících svarů ve výměnové části.

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 úseku přejezdu a ZKPP - železniční svršek tv. 49 E 1 na betonových pražcích SB8, tuhé upevnění – nový materiál
- ve výhybce č.1 provést rekonstrukci opornic – překlenutí svarů
- v místě přejezdu upevňovadla s antikorozií úpravou

3.2. Geometrické parametry koleje

Směrové poměry jsou zachovány stávající - kolej je v úseku rekonstrukce přímá.

Sklonové poměry – jsou respektovány stávající:

km 95,846 422 – 95,950 000 kolej klesá ve sklonu -0,380‰,

od km 95,950 000 kolej stoupá na délce 450m ve sklonu 0,700‰.

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

Po doplnění nového kolejového lože do projektované nivelety bude provedena rekonstrukce GPK (podbití ASP)- je navržena v úseku cca 94m, v km 95,846 422 – 95,940 včetně nezbytných výběhů.

3.3. Konstrukce železničního svršku

Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku délky 20m (km 95,881 451-95,901 451):

- od ZVč.1 po 95,885 251 budou z důvodu zajištění změny tloušťky kolejového lože při přechodu dřevěných pražců na SB8 použity kolejnice tv. 49 E 1 na dřevěných pražcích,
- žebrové podkladnice S4, svěrky ŽS4 (upevnění K)
- v km 95,885 251- 95,901 451 budou použity kolejnice tv. 49 E 1 na betonových pražcích SB8,
- v místě přejezdu rozdělení pražců „u“, v přilehlých úsecích trati rozdělení pražců „d“,

- žebrové podkladnice S4pl, svěrky ŽS4 (upevnění K)
- v úseku přejezdu budou použita upevňovací s antikorozní úpravou - upevňovací musí být provedena v souladu s TPD a všechny součásti musí být dodány přímo od výrobce,

V místě přechodu mezi betonovými pražci SB8 a dřevěnými pražci se provede změna tloušťky kolejového lože výběhem cca na délce 5m pod dřevěnými pražci. Změna tloušťky kolejového lože se provede v úseku od ZV1 do km 95,885 251.

Přechod dvou tvarů kolejnice 49 E 1/ R65 se provede na konci rekonstruovaného úseku v km 95,901 451- 95,913 951 vložím přechodové kolejnice min. délky 12,5m do traťové koleje.

Vzhledem k tomu, že ve výměnové části výhybky č.1 byly při předchozích stavebních pracích provedeny 2 páry svarů, po dohodě se správcem zařízení bude ve výhybce č.1 ZV km 95,881 451 (J S49-1:9-300-L-l-d) provedena rekonstrukce opornic a jazyků. Je navrženo v souladu se schválenou přípravnou dokumentací.

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 100km/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 normálím 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 pláň 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.

Zřizování bezстыkové koleje se řídí předpisem SŽDC S 3/2.

3.5. Izolované styky

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

3.6. Kolejové lože

Rekonstrukce kolejového lože je navržena v úseku 20m v km 95,881 451-95,901 451.

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. Od začátku výhybky č.1 do km 95,885 251, v místě přechodu mezi dřevěnými pražci a betonovými pražci SB8, se provede změna tloušťky nového kolejového lože výběhem pod dřevěnými pražci.

V navazujících úsecích rekonstrukce GPK (km 95,846 422 – 95,940), včetně úseku přechodové kolejnice, 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, plynulý přechod do navazujícího úseku otevřeného kolejového lože na vlárské straně se provede rampou ve sklonu 1:12 (8,3%).

Pro rekonstruované drážní stezky se použije drcené kamenivo frakce 4-16mm v tloušťce 0,10m.

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 95,846 – 95,940).

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 PD, orientační náklady na zpracování této dokumentace a na fyzické zřízení zajišťovacích značek jsou zahrnuty v rozpočtu SO 01.

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

5. Výstroj trati

V době zpracování projektu nejsou dány požadavky na řešení nové výstroje trati, navržené technické řešení si nevyžádá osazení nové výstroje trati.

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 projektu stavby.

Stavba bude provedena ve 3 etapách, v 1. etapě bude provedena stavba nové místní komunikace SO 05- Místní komunikace, následně ve 2. etapě rekonstrukce přejezdu v km 95,875 , tj. po stavební stránce SO 01 – SO 03, ve 3. etapě bude provedeno zrušení přejezdu v km 96,563.

Z důvodu úzké technické provázanosti stavebních objektů SO 01 – SO 03 je v této zprávě uveden stavební postup 2. etapy souhrnně včetně požadavků na rozsah výluky.

Stavební práce si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ☐ 5 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ☐ 5 dní úplnou uzavěru místní komunikace ul. Nádražní

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzavěry

- odstranění přejezdové a přechodové konstrukce, odfrézování živičného krytu do navržených vzdáleností, odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany, odstranění konstrukce chodníku v projektovaném rozsahu
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku cca km 95,881 – 95,901
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláně do požadované úrovně v km 95,881 – 95,901 - ZKPP
- vybudování odvodnění
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v km 95,881 – 95,901
- zřízení koleje 49 E 1 na betonových pražcích SB8 v km 95,881 – 95,901 včetně přechodových kolejnic a rekonstrukce opornic výhybky č.1
- podbití koleje ASP včetně provedení bezstykové koleje
- vybudování celopryžové přejezdové a přechodové konstrukce v km 95,875
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živičného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- vybudování chodníku v projektované trase včetně značení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

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

- Demontáže kolejových polí
- Konečné úpravy

Objízdná trasa po dobu úplné uzavírky místní komunikace je řešena v souhrnných částech projektu, které zpracovává hlavní projektant.

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. Materiál, který nebude určen k dalšímu využití, 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, vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška č.381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Štěrkové lože bude využito v rámci stavby pro podkladní vrstvy místní komunikace, která je řešena v rámci SO 05, nezávadnost pro použití do podkladní vrstvy bude zhotovitelem prokázána.

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. Vytěžený štěrk, který nebude využit pro potřeby stavby, bude odvezen na skládku, příp. k recyklaci.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení SŽDC (v oblasti železničního svršku zejména dřevěné prachce, 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 projektu stavby (B.3).

9. Související objekty

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

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 95,875

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 96,563

SO 02 Železniční spodek v km 95,875

SO 03 Přejezdová konstrukce v km 95,875

SO 04 Rušený přejezd v km 96,563

SO 05 Místní komunikace

SO 06 Rekonstrukce propustku v km 96,196

SO 07 Zatrubnění odvodňovacího příkopu v km 95,875

SO 08 Elektrická přípojka PZZ

SO 09 Osvětlení chodníku pro pěší

10. Přehled použitých výjimek

Technické řešení konstrukce železničního svršku, které je rozpracováno dle schválené přípravné dokumentace, nevyžaduje udělení výjimky z platných předpisů a norem.

11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 01 projektu stavby 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.86/2002 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 258/200 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. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách

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 Bezstyková 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. 60245/98-O13 (1998) – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

OTP č.j. 60124/2004-O13 ze dne 1.11.2004 – Geotextilie v tělese železničního spodku

OTP č.j.63484/2004-O13 ze dne 13.1.2005– Geomřížky a geomembrány v tělese železničního spodku.

OTP č.j. 59110/2004- O13 ze dne 1.6.2004 – kamenivo pro kolejové lože železničních drah

OTP č.j. 58979/04-O13 ze dne 22.6.2004 – Štěrkopísek, štěrkokodrť a výzisk z KL pro konstrukční vrstvy tělesa ŽS

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 Průjezdne 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

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 železničního svršku 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, Nerudova 1,772 58 Olomouc, Správa tratí Zlín.

15. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, 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). TV - ověření sjízdnosti bude provedeno po ukončení podbíjení a konečné nivelety koleje.

Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

V Oseku nad Bečvou, květen 2016

Ing. Drahomíra Smolíková