



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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

INVESTOR  <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b>					
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: <b>Rekonstrukce PZZ v km 95,875 a zrušení PZZ v km 96,563 trati Brno-Vlářský průmysk</b>				ÚČEL Projekt	
OBJEKT / SOUBOR: <b>SO 02 - Železniční spodek v km 95,875</b>				ARCH.ČÍSLO 160120	
				Č.REVIZE -	
				DATUM V / 2016	
				FORMÁT 13x A4	
				MĚŘÍTKO -	
TECHNICKÁ ZPRÁVA				ČÁST <b>E.1</b>	PŘÍLOHA <b>TZ-02</b>

## OBSAH

**E.1.1.2 Železniční svršek**  
**SO 02 – Železniční spodek 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	5
<b>2. Popis stávajícího stavu – SO 02 Železniční spodek v km 95,875</b>	<b>5</b>
2.1. Stávající stav	5
2.2 Vyhodnocení geotechnického průzkumu	5
<b>3. Popis nového stavu – SO 02 Železniční spodek v km 95,875</b>	<b>6</b>
3.1. Požadavky na řešení železničního spodku	6
3.2. Popis nového stavu SO 02 – km 95,875	6
3.2.1. Pražcové podloží	6
3.2.2. Plán tělesa železničního spodku	7
3.2.3. Zemní plán	7
3.2.4. Odvodnění	8
4. Výkopy	9
5. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení železničního provozu	9
6. Nakládání s odpady	10
7. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace	10
8. Související objekty	10
9. Přehled použitých výjimek	11
10. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	11
11. Soupis použitých norem , předpisů, vzorových listů	11
12. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	12
13. Přehled vlastníků, správců majetku	12
14. Závěr	13

### E.1.1.2 Železniční spodek

#### 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 02 – Železniční spodek 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 úrovnové křížení s místní komunikací (ul. Nádražní). Vlastníkem pozemní komunikace je Obec Ostrožská Nová Ves.

Stavební objekt SO 02 – Železniční spodek zahrnuje sanaci železničního spodku v km 95,881 451-95,901 451. Odvodnění v oblasti přejezdu je řešeno podpovrchovým odvodněním v km 95,879 – 95,911 se zaústěním do obecní kanalizace.

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, které se konalo dne 22.4.2016 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 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 02 k dispozici v době zpracování projektu.

*Poloha pozemních vedení a zařízení byla zjištěna u příslušných vlastníků a správců sítí hlavním projektantem, zakreslená poloha ve výkresu 1-02 je orientační.*

Polohopisné a výškopisné údaje o stávajících podzemních inženýrských sítích v zájmovém území stavby, poskytnuté jednotlivými správci a majiteli, mají charakter informativní. Při příp. křížení inženýrských sítí je třeba postupovat tak, aby nenastalo vzájemné narušení funkce jednotlivých vedení.

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 podle ČSN 73 3050 a ostatních souvisejících předpisů. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si to vyžádal.

## 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 akce „Rekonstrukce ulice 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.

Stavební práce na SO 02 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
4565	ostatní plocha	Obec Ostrožská Nová Ves		Dědina 161, 687 22 Ostrožská Nová Ves

## 2. Popis stávajícího stavu SO 02- Železniční spodek v km 95,875

### 2.1. Stávající stav

Železniční trať je v zájmové lokalitě vedena v žst. Ostrožská Nová Ves v úrovni terénu, dále přechází v mírný násep.

### 2.2. Vyhodnocení geotechnického průzkumu

Podkladem pro projekční práce byly výsledky geotechnického průzkumu, práce byly provedeny a vyhodnoceny společností GeoTec-GS, a.s. se sídlem v Praze. Geotechnický průzkum byl proveden v souladu s předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek; vyhodnocení a návrh je přílohou souhrnné části B.

Zjištěné výsledky a provedené práce v terénu charakterizují stávající stav tělesa železničního spodku a jeho podloží.

Dle výsledků geotechnického průzkumu je tloušťka stávajícího šterkového lože je cca 0,60m od úložné plochy dřevěného pražce, svrchu slabě znečištěné, níže zcela zanesené pískem jílovitým a drtí. Pod šterkovým ložem byla zastižena konstrukční vrstva o mocnosti 0,50m tvořená šterkem jílovitým.

Zemní pláš tvoří šedý jíl se střední plasticitou tuhé konzistence. Hladina podzemní vody nebyla kopanou sondou zastižena. Vodní režim lze s ohledem na konzistenci zemin v zemní pláni hodnotit jako nepříznivý.

Stávající zemní těleso je vybudováno z jílovitých zemin charakteru jílu písčitého až jílu se střední plasticitou. Svahy tělesa náspu jsou překryty vrstvou z čištění kolejového lože o mocnosti cca 0,40m.

### 3. Popis nového stavu SO 02- Železniční spodek v km 95,875

Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje vybudování podpovrchového odvodnění a vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu.

#### 3.1. Požadavky na řešení železničního spodku

- navrhnout rekonstrukci pražcového podloží v místě přejezdu a ZKKP
- navrhnout odvodnění v místě přejezdu a ZKKP

#### 3.2. Popis nového stavu SO 02- km 95,875

Sanační práce tělesa železničního spodku, které jsou navrženy v úseku km 95,879 - 95,911, zahrnují vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží a vybudování podpovrchového odvodňovacího systému.

##### 3.2.1 Pražcové podloží

Návrh a posouzení konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku byl proveden dle metodiky předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č. 6,7,24 pro trať regionální s rychlostí 100km/h.

##### Vstupní údaje

Parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek :

- zemní pláň  $E_o = 15 \text{ MPa}$
- pláň žel. spodku  $E_{p1} = 30 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- pláň žel. spodku  $E_{p1} = 50 \text{ MPa}$

Klimatické podmínky jsou charakterizovány indexem mrazu  $I_{mm} = 350^\circ\text{C.den}$  (dle přílohy 7, předpisu SŽDC S4) s hloubkou promrzání 0,85m.

V místě přejezdu je navržena dle výsledku GP zesílená konstrukce pražcového podloží, která vychází dle předpisu SŽDC S4 z typu 2 a odpovídá typu 5 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC S 4.2 :

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláň  $E_{or} = 10 \text{ MPa}$ .

- kolejové lože – štěrk frakce 32/63mm v tl. 350mm pod ložnou plochou betonového pražce
- štěrkodeř- frakce 0/32mm v tl. 550mm
- zhutněná zemní pláň

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude provedena pod přejezdem a v přechodových oblastech v tloušťce 0,550m. Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo na délce 20m (km 95,881 451-95,901 451).

Konstrukční vrstva navržená ze štěrkodeř- frakce 0/32mm musí splňovat technické požadavky, které vycházejí z OTP č.j. 25 640/06 –OP s účinností od 1.9.2006 – „Štěrkopísek, štěrkodeř a

recyklovaná šterkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku“. Zrnitostní složení šterkodrtě musí zajistit propustnost, nenamrzavost a zhutnitelnost konstrukční vrstvy, musí splňovat filtrační kritérium vůči kamenivu kolejového lože podle TNŽ 73 6949. Křivka zrnitosti šterkodrtě pro konstrukční vrstvu musí ležet v mezích uvedených v příloze 2 shora uvedených OTP č.j. 25 640/06.

Do konstrukční vrstvy nelze použít šterkodrt' získanou z vápence nebo dolomitu, nesmí obsahovat škodlivé látky v koncentracích poškozujících zdraví a ohrožujících ŽP, musí být odolné proti mechanickému namáhání a povětrnostním vlivům.

Filtrační kritérium mezi zeminou zemní pláň a konstrukční vrstvou ze šterkodrti bude splněno, při odstraňování původních vrstev zůstane část stávající konstrukční vrstvy ze šterku jílovitého o mocnosti cca 0,20 m nad zastiženou jílovitou zeminou - pak předepsaná kritéria

$$\begin{aligned} 5 &\leq d_{15std}/d_{15zem} = 0,125/0,002 = 62,5 && \text{- podmínka splněna} \\ 25 &\geq d_{50std}/d_{50zem} = 3,5/0,15 = 23,3 && \text{- podmínka splněna} \\ 5 &\geq d_{15std}/d_{85zem} = 0,125/0,25 = 0,5 && \text{- podmínka splněna} \end{aligned}$$

Ověření filtračního kritéria provedl Ing. Antonín Kropáček, zpracovatel geotechnického průzkumu.

Navržené uspořádání konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku vyhovuje podmínkám předpisu SŽDC S4 z hlediska únosnosti a ochrany před nepříznivými účinky mrazu, požadovaná hodnota únosnosti v niveletě pláň tělesa železničního spodku  $E_{p1} = 50\text{MPa}$ , navrhovaná únosnost dle výpočtu  $E_{e1} = 51\text{MPa}$ .

Při posuzování pražcového podloží na promrzání byla zohledněna kombinace vodního režimu a namrzavosti zemin zastižená v zájmovém území a navržená skladba pražcového podloží. Z hlediska promrzání není konstrukční vrstva nutná, navržená konstrukce vyhovuje.

Vlastní návrh a posouzení je výpočtem doloženo a řešeno v samostatné přílohové části zprávy geotechnického průzkumu (příloha souhrnné části B).

### 3.2.2 Plán tělesa železničního spodku

S ohledem na lokální řešení sanace a navazující úseky tratě je navržena vodorovná pláň tělesa železničního spodku.

### 3.2.3 Zemní pláň

Zemní pláň je navržena v jednostranném příčném sklonu 5% se spádováním k podélnému trativodu vlevo trati ve směru stoupající kilometráže.

Zemní pláň musí být provedena v předepsaných příčných a podélných sklonech a výškových tolerancích a v souladu se směrovým vytyčením. Povrch zemní pláň, musí být čistý, rovný, neporušený a zhutněný.

Při těžbě původních konstrukčních vrstev musí být zvolena taková technologie prací, kterou se zamezí znehodnocení zemin zemní pláň. V každém technologickém kroku musí být zajištěno funkční pracovní odvodnění. Po upravené a zhutněné zemní pláni nesmí být prováděna staveništní doprava.

Zhotovitelem zvolená technologie provádění prací musí být v souladu s ustanoveními TKP staveb státních drah v aktuálním znění v době realizace stavby a v souladu s předpisy SŽDC.



### 3.2.4 Odvodnění

Odvodnění zemní pláně v jednostranném sklonu je řešeno novým podélným trativodem vlevo trati, který je zaústěn do šachet Šv1 - Špk2, dále navazuje svodné potrubí, které je zaústěno do obecní kanalizace (šachta Š – označení pouze pro identifikaci v projektu).

Požadavky na technické vlastnosti stavebních výrobků použitých pro odvodnění zemní pláně a dodací podmínky jsou dány OTP č.j. 60245/98-O13 – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic (platnost k 1.11.1998).

#### Trativody

Trativody se konstruuji podle TNŽ 73 6949 a Vzorového listu železničního spodku Ž 3.21.

Jsou navrženy z perforovaného PE-HD potrubí (materiál PE 100 - SDR 17,6) v profilu DN 150. Použité trubky musí splňovat parametry podle ČSN 13 8740.

Sklon podélného trativodu je mezi šachtami Šv1-Špk2 ve spádu 5‰.

Potrubí bude mezi šachtou Šv1-Špk2 uloženo do 5 cm lože z drceného kameniva frakce 8/22 mm a obsypáno tímto kamenivem do úrovně pláně železničního spodku. Výplň trativodní rýhy musí zaručovat velmi dobrou propustnost, nenamrzavost. Zásyp trativodní rýhy se zřídí jako jednotná výplň těženého nebo drceného kameniva nebo jiného vhodného materiálu, který splňuje podmínky TNŽ 73 6949 a předpisu SŽDC S4, příl.19. Dno a stěny trativodní rýhy budou opatřeny separační geotextilií. Nerovnosti dna trativodní rýhy se vyrovnají vrstvou písku.

Nerovnosti dna trativodní rýhy se vyrovnají vrstvou písku.

V místě podchodu podélného trativodu pod pozemní komunikaci, kde bude potrubí uloženo na betonová sedla na délce cca 10m, je navrženo použití částečně drenážních trubek – otvory na 220° horního obvodu trubky, výška betonového lože max. do výšky okrajů perforace potrubí.

#### Svodné potrubí

Z přípojných šachty s kalovým prostorem Špk2 je svedena srážková voda svodným potrubím do obecní kanalizace do šachty Š. Svodné potrubí je navrženo z plného PEHD potrubí (materiál PE 100 - SDR 17,6) v profilu DN 200, v projektu je uvažována trvalá vertikální deformace plastového potrubí max. 3%.

Sklon svodného potrubí je navržen ve spádu min. 10 ‰.

V rýze bude svodné potrubí uloženo do 10cm lože z písku a obsypáno pískem 30 cm nad vrchol potrubí. V místech podchodu pod místní komunikaci bude svodné potrubí uloženo na betonová sedla na délce 5m (příp. obetonováno).

#### Šachty na svodném a trativodním potrubí

Na trativodním a svodném potrubí jsou navrženy plastová šachta Šv1 a betonová šachta Špk2. Vrcholová trativodní šachta Šv1 je navržena plastová z PE-HD DN 400 (materiál PE 100 - SDR 17,6), odolná proti mrazu. Poklop budou z tvrdého plastu.

Kontrolní šachta Špk2 s kalovým prostorem 0,25m je navržena betonová, DN 800. Poklop bude betonový osazený do betonového prstence.

Šachty se budují zároveň s postupem kladení trativodního a svodného potrubí. Po dokončení zásypu musí být poklopy nejvýše 0,05 m nad úroveň přilehlého terénu.

#### Výpis materiálu:

- celková délka trativodu DN 150 – 32m
- z toho délka trativodu DN 150 – částečná drenáž – 10m
- celková délka svodného potrubí DN 200 – 14m



- celkový počet plastových šachet DN 400 – 1ks
- celkový počet betonových šachet DN 800 – 1ks

Návrh odvodnění je zřejmý z výkresu 1-02 – Podrobné situace a z podélného profilu koleje výkres č. 2-01.

Dle informace starosty obce Ostrožská Nová Ves vede v zájmové lokalitě další větev obecní kanalizace, kterou lze využít pro zaústění svodného potrubí z odvodnění v oblasti přejezdu. Průběh trasy a hloubky uložení této kanalizace je nutno ověřit při realizaci stavby a případnou změnu napojení svodného potrubí provést po dohodě projektanta, investora a vlastníka kanalizace.

Zemní práce na stavbě trativodu a svodného potrubí mohou být zahájeny až po zjištění a vytyčení polohy všech inženýrských sítí a udělení souhlasu všech dotčených organizací. Při provádění zemních prací je nutno počítat s důsledky nepříznivých vnějších účinků (mráz, vodní příval apod.) Výkopový materiál musí být ihned odvážen.

#### 4. Výkopy

Výkopy zahrnují rozpojení hornin, odebrání výkopku, naložení na dopravní prostředek a odvezení na trvalou skládku, případně na místo určené investorem k dalšímu využití. Výkopové práce musí být prováděny v souladu s předpisem SŽDC S4 .

Při provádění výkopových prací nesmí dojít k poškození stávajících konstrukcí, inženýrských sítí, znečištění kolejového lože a pod. Výkop se zahájí, pokud možno, na nejnižším místě a bude se postupovat proti spádu, aby bylo zajištěno v každém okamžiku odvodnění výkopu. Výkop je nutno pažit v zastavěném území od hl. 1,3 m a v nezastavěném území od hl. 1,5m. Za stabilitu výkopu zodpovídá zhotovitel. Zhotovitel je také povinen chránit všechny výkopy před zaplavením vodou. Mimo jiné platí pro tyto práce ČSN 38 6413, ČSN 73 6005, ČSN 73 6006, ČSN 75 6101. Za návrh svahů dočasných výkopů nese plnou zodpovědnost zhotovitel.

#### 5. 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 uzávěru místní komunikace ul. Nádražní

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- 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 bezстыkové 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.

## **6. Nakládání s odpady**

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavebního objektu SO 02, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Odtěžená zemina, která nebude využita v rámci stavby, bude odvezena na skládku, kterou zvolí zhotovitel stavby po dohodě s místně příslušným orgánem vykonávajícím státní správu v oblasti nakládání s odpady.

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

## **7. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace**

Navržená rekonstrukce železničního spodku si v zadaném rozsahu nevyžádá zásahy do stávající zeleně v zájmovém území, nevyžádá si náhradní rekultivaci ani náhradní výsadbu.

## **8. Související objekty**

Rekonstrukce železničního spodku 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 01 Železniční svršek 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

## 9. Přehled použitých výjimek

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

## 10. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 02 projektu stavby nejsou provedeny změny v technickém řešení stavby a v rozsahu stavby.

## 11. 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 S3/5Předpis 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, štěrkodrt' 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 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 ztuhnutí zemin a sypanin

TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

## 12. 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.

## 13. Přehled vlastníků, správců majetku

Vlastníkem dlouhodobého majetku, na kterém bude v rámci stavby provedena rekonstrukce železničního spodku 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.

Vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby provedeno napojení svodného potrubí do kanalizační šachty obecní kanalizace je Obec Ostrožská Nová Ves, Dědina 161, 687 22 Ostrožská Nová Ves.

## 14. 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