



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.10.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Karel Smolík

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	SB projekt s.r.o.			
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín			
Kontakt:	T: +420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	Ing. Karel Smolík IČ 42963061 751 22 Osek nad Bečvou 383			
Adresa:	T: +420 581 225 002			
Kontakt:	E: smolik@nort.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Marian Kiss	Ing. Karel Smolík	Ing. Karel Smolík	Ing. Drahomíra Smolíková	

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí - Hodonín			Označení (S-kód): S622000468
				Označení zhotovitele: 2003197-01
Název části:	Přejezdy a přechody			Označení části: D.2.1.03
Název objektu:	Přejezdová konstrukce v km 18,751			Označení objektu/komplexu: SO 11-13-01
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1. 0.0.1
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Jihomoravský	Čejč [618942]	2091 12		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	07.10.2021	18 x A4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 4 6 8	- D U S P	- D 2 1 0 3	- S O 1 1 1 3 0 1	X X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

Obsah

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.3 Přejezdy a přechody

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 18,751

1. Popis a základní údaje o současném stavu	3
1.1. Základní údaje	3
1.2. Výchozí podklady	4
1.3. Inženýrské sítě	5
1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení	5
2. Popis stávajícího stavu SO 11-13-01 - Přejezdová konstrukce v km 18,751	6
2.1. Stávající stav - železniční přejezd	6
2.2. Stávající stav – pozemní komunikace	6
3. Popis nového stavu SO 11-13-01 - Přejezdová konstrukce v km 18,751	7
3.1. Požadavky investora na řešení železničního přejezdu	7
3.2. Železniční přejezd (P7152)	7
3.2.1 Základní údaje o železničním přejezdu	7
3.2.2 Popis směrových a sklonových poměrů železniční tratě	8
3.2.3 Popis železničního svršku a spodku, odvodnění	8
3.2.4 Posouzení rozhledových poměrů	9
3.3. Úprava pozemní komunikace	9
3.3.1 Popis směrových a sklonových poměrů pozemní komunikace	9
3.3.2 Výškové úpravy pozemní komunikace	10
3.3.3 Komunikace pro chodce	11
3.3.4 Zamezení vstupu a vjezdu na vyšlapanou stezku	12
4. Dopravní značení	12
5. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu	12
6. Nakládání s odpady	14
7. Související objekty	14
8. Přehled použitých výjimek	14
9. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	14
10. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů	14
11. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	16
12. Přehled vlastníků, správců majetku	16
13. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk	16
14. Závěr	17

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.3 Přejezdy a přechody

1. Popis a základní údaje o současném stavu

1.1. Základní údaje

<u>Název</u>	Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 na trati Zaječí-Hodonín SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 18,751
Místo stavby	Železniční trať č. 318C (dle TTP) Hodonín - Zaječí, regionální dráha Železniční přejezd km 18,751 (P7152) Traťový úsek TÚ 2091 Zaječí (mimo) – Hodonín (mimo) (přes Mutěnice) Definiční úsek DÚ 12 Čejč - Mutěnice jednokolejná neelektrifikovaná trať, stávající traťová rychlost 50km/h, silnice č. II/422, silniční km 41,416, směr Kyjov – Čejč - Valtice Obec Čejč k.ú. Čejč Kraj Jihomoravský kraj
<u>Investor</u> Zadavatel	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc IČ- 70994234
Organizační jednotka	Správa železnic, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno Správa tratí Brno, DP Břeclav
<u>Hlavní projektant</u>	SB projekt s.r.o., Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín 1 IČ-27767442
Projektant SO 11-13-01	Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. – železnice & komunikace 751 22 Osek n./Bečvou č.383 IČ – 42963061
Stupeň PD	dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

Projektová dokumentace rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu, který se nachází **v km 18,751** (dle zaměření 18,744 851) **na železniční trati Hodonín – Zaječí. Identifikační číslo přejezdu P7152.**

Rekonstruovaný přejezd zajišťuje úrovňové křížení se silnicí II. třídy č.422, silniční km 41,416. Vlastníkem pozemní komunikace je Jihomoravský kraj, správcem silnice je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, oblast jih Hodonín, Brněnská 3254, PSČ 695 01 (dále jen SÚS JmK).

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu na přejezdu. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně doplnění závor, bude provedena rekonstrukce stavební části přejezdu včetně napojení na stávající chodník a rekonstrukce propustku v km 18,757 v nové poloze.

Stavební objekt SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci stávající přejezdové vozovky (pokládka pryžové přejezdové konstrukce) včetně jejího rozšíření pro převedení jednostranného chodníku na straně žst. Čejč, výškovou úpravu pozemní komunikace po hranici nebezpečného pásma přejezdu a přilehlého chodníku v požadovaném rozsahu.

V době zpracování DUSP je již zpracovaná projektová dokumentace na rekonstrukci pozemní komunikace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, kterou zpracovala projekční kancelář Laboro Ateliér s.r.o. se sídlem v Chocni. Investorem stavby je Jihomoravský kraj, v zastoupení SÚS JmK.

Projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422 je odsouhlasená zástupci Správy železnic, navržené řešení pozemní komunikace a chodníku v oblasti přejezdu je respektováno v rámci návrhu rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751.

Rozhraní staveb SŽ/SÚS JmK je navrženo dle zadání a v souladu se zpracovanou projektovou dokumentací „II/422. PRŮTAH ČEJČ“ do vzdálenosti 2,5m od osy koleje (po hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany).

DUSP je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby včetně závěrů jednání ke zpracování DUSP ze dne 24.3.2021, včetně konzultací a jednání v průběhu zpracování dokumentace.

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.499/2006 Sb. o dokumentaci staveb v platném znění.

1.2. Výchozí podklady

- ❑ 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 DUSP ze dne 24.3.2021, závěry z jednání ke zpracování DUSP a e-mailová komunikace
- ❑ Geodetické podklady – zaměření stávajícího stavu včetně výřezu KM – Geometra - zajistil HP
- ❑ Výsledky geotechnického průzkumu – zpracovatel firma KOLEJCONSULT § servis, spol. s r.o. se sídlem v Brně- zajistil HP
- ❑ Výtah z projektové dokumentace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, zpracovatel Laboro Ateliér
- ❑ 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 SŽ 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 11-13-01 k dispozici v době zpracování DUSP.

Poloha pozemních vedení a zařízení byla zjištěna u příslušných vlastníků a správců sítí hlavním projektantem, zakreslená poloha ve výkresech 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. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si to vyžádal. Informativní zakreslení sítí proveden v situaci 2.0.1.2, nutno ověřit skutečnou polohu vytýčením.

1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení

Geodetickým podkladem pro zpracování DUSP je zaměření stávajícího stavu, které zajistil hlavní projektant SB projekt s.r.o. se sídlem v Hodoníně.

Účelová mapa byla zaměřena a zpracována zeměměřickou kanceláří společností GEOMETRA zeměměřická kancelář s.r.o. se sídlem v Kyjově, 02-03/2021. (příloha I.- Geodetická dokumentace).

Pro účely projektování je dán k dispozici „Projekt osy koleje“ – SŽ, Správa železniční geodézie. 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.

Staničení v dokumentaci je vztaženo ke staničení osy koleje z Projektu osy koleje. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

Stavební práce na SO 11-10-01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází v katastrálním území Čejč (618942). V tabulce jsou uvedeny stavbou dotčené pozemky pro stavební objekty SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Poznámka
3307	ostatní plocha	Česká republika	Správa železnic	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	SO 11-10-01- SO 11-13-01
981/4	ostatní plocha	České dráhy, a.s.		nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1	SO 11-10-01- SO 11-13-01
981/12	ostatní plocha	České dráhy, a.s.		nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1	SO 11-13-01
3087	ostatní plocha	Jihomoravský kraj		Žerotínovo nám. 449/3, Veveří, 602 00 Brno	SO 11-13-01

Stavba chodníku ve směru do centra obce bude zasahovat na pozemky parc. č. 981/12 a zčásti na parc. č. 3087. V případě, že připravované stavby SŽ a SÚS JmK na rekonstrukci železničního přejezdu a opravu silnice (II/422, ČEJČ PRŮTAH) nebudou realizovány v souběhu a stavba SŽ

bude realizována jako první, bude nutno provést plynulé výškové napojení silnice č.II/422 na navazující úseky stávající komunikace, to si vyžádá zásah na pozemky parc. č. 3087 a 3088 (vlastník JmK).

Rozhraní staveb SŽ/SÚS JmK je navrženo dle zadání a v souladu s projektovou dokumentací „II/422, PRŮTAH ČEJČ“ do vzdálenosti 2,5m od osy koleje (po hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany).

2. Popis stávajícího stavu SO 11-13-01 - Přejezdová konstrukce v km 18,751

2.1. Stávající stav - železniční přejezd

Identifikační číslo přejezdu (P7152).

Stávající přejezdová konstrukce – přejezdovou konstrukci tvoří živičná přejezdová konstrukce uvnitř s dřevěnými ochrannými náběhy. Žlábek je tvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Na živičnou konstrukci vně koleje navazuje vozovka s krytem ze žulových dlažebních kostek.

Dle technické evidence správce přejezdu je délka přejezdu 7,2m a šířka přejezdu 9,29m; stavební šířka přejezdu 9,29m, úhel křížení 56° (dle zaměření $55,648^\circ$), dopravní moment 62700.

Přejezdová konstrukce převádí silnici č. II/422 (silniční km 41,416), povrch vozovky navazující silnice tvoří žulové dlažební kostky. Na straně žst. Čejč se nachází stávající jednostranný chodník ve směru od přejezdu do centra obce. Pochozí plochu chodníku u přejezdu tvoří betonová dlažba, dále navazuje část tvořena betonovými panely.

Stávající směrové a sklonové poměry

Kolej je v oblasti přejezdu v kruhové části pravostranného směrového oblouku o $R=350m$, $D=57mm$, oboustranné symetrické přechodnice $L_k=28m$, dle technické dokumentace investora. Z geodetického zaměření koleje vychází, že stávající přejezd se nachází v přechodnici směrového oblouku o $R=350m$.

Dle technické dokumentace investora je kolej vodorovná.

Stávající železniční svršek

- v místě přejezdu jsou kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „u“, žebrové podkladnice, tuhé upevnění
- v navazujících úsecích trati jsou kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „c“, žebrové podkladnice, tuhé upevnění
- kolej stykovaná, stávající traťová rychlost je 50km/h

2.2. Stávající stav – pozemní komunikace

Přejezd převádí silnici II. třídy č. 422, která vede z centra obce Čejč ve směru do Čejkovic (Kyjov-Čejč-Čejkovice-Valtice). V souběhu s pozemní komunikací je na západní straně ve směru do centra obce Čejč vybudovaný stávající jednostranný chodník.

Vozovka pozemní komunikace je tvořena vně koleje asfaltobetonovým krytem a lokálně je tvořena žulovými dlažebními kostkami. Šířka komunikace před a za přejezdem je cca 6,0m; chodník má proměnlivou šířku cca 1,5m. Na pozemní komunikaci není provedeno vodorovné dopravní značení.

Přejezd je zabezpečen PZS 3SNI s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivního signálu.

3. Popis nového stavu SO 11-13-01 - Přejezdová konstrukce v km 18,751

SO 11-13-01 zahrnuje rekonstrukci přejezdové konstrukce a úpravu nivelety navazujících částí pozemní komunikace po hranici nebezpečného pásma přejezdu. Jednokolejný úrovněvý železniční přejezd v km 18,751 (P7152) převádí silnici II. třídy č.422 z obce Čejč do Čejkovic. Rekonstruovaná přejezdová konstrukce převede přilehlý jednostranný chodník na straně žst. Čejč.

3.1. Požadavky investora na řešení železničního přejezdu

- provedení přejezdové konstrukce celopryžové se zádržným systémem proti putování přejezdových panelů v ose, min. stavební délka 12m
- zachování volného prostoru kolejového lože do vzdálenosti min. 2200mm od osy koleje do hloubky 550mm pod horní plochou pražce, na vstupním jednání dne 24.3.2021 bylo upřesněno a odsouhlaseno zástupcem investora, že vzhledem k použití pryžové přejezdové konstrukce není nutno tento požadavek zachovat, je nutné zachovat vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražce min. 200mm
- v části přechodu pro pěší vložit přejezdovou konstrukci shodnou s ostatními částmi přejezdu (unifikace dílů konstrukce)
- dle požadavku OÚ Čejč vybudovat chodník ve směru do centra obce Čejč v min. délce 20m
- projektovou dokumentaci na rekonstrukci přejezdu je nutno koordinovat s připravovanou akcí SÚS JmK „II/422, ČEJČ PRŮTAH“

3.2. Železniční přejezd (P7152)

Jednokolejný úrovněvý přejezd v km 18,751 na železniční trati Zaječí - Hodonín.

3.2.1 Základní údaje o železničním přejezdu

V km 18,751 se vybuduje přejezdová konstrukce pryžová sepnutá ocelovými táhly se závěrnou zídou tvaru T, včetně ochranných náběhů:

- pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K) včetně ochranných náběhů a zádržného systému proti putování, rozdělení pražců „u“ 600mm (příp. dle požadavku přejezdové konstrukce),
- upevňovadla s antikorozní úpravou (např. žárové zinkování) - upevňovadla musí být provedena v souladu s TPD a všechny součásti musí být dodány přímo od výrobce
- vnější standardní přejezdové panely musí být uloženy na závěrné zídce
- použitá pryžová přejezdová konstrukce musí mít schválené technické podmínky dodací pro tratě SŽDC s rozchodem 1435mm
- úhel křížení přejezdu 55,648°
- intenzita silniční dopravy 144 voz./24h
- dopravní moment 62700

Stavební šířka pryžové přejezdové konstrukce je celkem 12,6m, šířka přejezdu je 10,46m. Přejezd převádí pozemní komunikaci min. šířky 6,6m a přilehlý jednostranný chodník na straně žst. Čejč šířky 2,0m; délka přejezdu mezi výstražníky 11,2m (dle projektované polohy výstražníků).

Přejezdová konstrukce bude tvořena vnitřními a vnějšími pryžovými panely. Závěrné zídky tvaru T budou tvořit úložnou plochu pro vnější pryžové panely. Vnější přejezdové panely musí být použity v takové délce, aby minimální vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců byla 200mm.

V místě napojení závěrné zídky a navazující živičné vozovky se provede měkká živičná zálivka ve spáře šířky min. 30mm po celé délce stykové plochy.

Možná varianta použití skladby pryžových přejezdových panelů v koleji:

- vnitřní pryžové přejezdové panely 20 x 0,6m
- vnější pryžové přejezdové panely 2 x 10 x 1,2m.

Příklad situování pryžových panelů, který je uvažován v DUSP, je zřejmý z výkresu č.2-014 Situace – půdorys přejezdu v km 18,751.

Požadavek na návrh zádržného systému proti putování přejezdových panelů bude dodán konkrétním dodavatelem přejezdové konstrukce v závislosti na hodnotě úhlu křížení.

Ochranné náběhy budou provedeny z obou stran přejezdové konstrukce v ose koleje ve sklonu 1:3 až 1:5, min. šířka 260mm.

Způsob zabezpečení přejezdu P7152

Přejezd v km 18,751 bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným s výstražníky umístěnými na 4 stožárech výstražníků, s doplněním o celé závory; kategorie PZS 3ZNI. Celé závory budou složeny ze dvou břeven umístěných proti sobě, které budou umístěny na stožárech výstražníků A, B, C a D, sklápění závor sekvenční.

Křížení bude označeno dopravní značkou A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v retroreflexní žlutozelené úpravě. Výstražníky jsou doplněny štítkem/nálepkou s identifikačním číslem železničního přejezdu (P7152).

Protokol o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí sepsal odborný rada Drážního úřadu v Olomouci pod č.j. DUCR-26092/21/Nv ze dne 13.5.2021. Řešení PZZ a svislého dopravního značení přejezdu je zahrnuto v části D.1.1, PS 11-01-31 PZS přejezdu P7152 v km 18,751.

3.2.2 Popis směrových a sklonových poměrů železniční tratě

Kolej je v místě přejezdu v přechodnici směrového oblouku o $R=345m$, $D=57mm$, klesá ve sklonu 0,064‰.

3.2.3 Popis železničního svršku a spodku, odvodnění

Konstrukce železničního svršku

- kolejnice tv. 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K), rozdělení pražců „u“ (předpoklad, upřesní se dle požadavku dodané přejezdové konstrukce), žebrové podkladnice S4pl, svěrky ZS4 (upevnění K)
- v úseku přejezdu budou použita upevňovadla s antikorozní úpravou (např. žárové pozinkování) - upevňovadla musí být provedena v souladu s TPD a všechny součásti musí být dodány přímo od výrobce

Před zahájením montáže přejezdové konstrukce bude provedena konečná rekonstrukce GPK.

Železniční spodek, ZKPP, odvodnění

V místě přejezdu v km 18,733 600 – 18,758 600 je navržena dle výsledku IGP zesílená konstrukce pražcového podloží, která vychází z požadavků předpisu SŽ S4 a je následující skladby:

- kolejové lože – štěrk frakce 32/63mm v tl. 350mm
- štěrkodrt' frakce 0/32mm v tl. 200mm
- kamenivo frakce 0/63mm v tl. 300mm
- geotextilie separační – výztužná - 4% CBR
- geomřížovina min. 40 kN mono tuhá (nepletená)
- zhutněná zemní pláň

Odvodnění

Odvodnění zemní pláně v jednostranném sklonu je řešeno dvěma šachtami a podélným trativodem vlevo koleje, který je zaústěný do výtoku propustku v km 18,757, trativodní trubka bude ukončena zpětnou klapkou.

Odvodnění srážkové vody z povrchu pozemní komunikace mimo železniční přejezd řeší komplexně v rámci odvodnění silnice II/422 projektová dokumentace „II/422, ČEJČ PRŮTAH“-příčný spád vozovky k podélnému odvodňovacímu žlábků v délce 6m, který je navržený za přejezdem mezi silnicí a chodníkem.

Vzhledem ke spádům pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu není požadováno ze strany investora zřídit příčné odvodňovací prvky.

3.2.4 Posouzení rozhledových poměrů

Rozhledové poměry na přejezdu pro případ poruchy PZS pro rychlost 10km/h vyhovují ve smyslu ČSN 736380 v platném znění. Rozhledové poměry jsou převzaty od HP a jsou řešeny v PS 11-01-31, jsou zakresleny v podrobné situaci výkres č.2.0.1.2.

Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo $L_p = 60,0m$

pro: $V_z = 10km/h$
 $V_{sp} = 5km/h$
 $D_p = 7,87m$
 $D_s = 22m$

Rozhledová délka pro chodce $L_{pf} = 25,0m$

pro: $V_z = 10km/h$
 $D_p = 6,7m$
 $D_v = 3m$

3.3. Úprava pozemní komunikace

Silnice II. třídy č. 422 vede z centra obce Čejč do Čejkovic (Kyjov-Čejč-Čejkovice-Valtice). Pozemní komunikace je vedena ve stávající trase, šířkové uspořádání pozemní komunikace v oblasti přejezdu (před a za přejezdem) respektuje projekt na rekonstrukci silnice, šířka silnice je 6,60m. Na straně žst. Čejč je navržený přilehlý jednostranný chodník šířky 2,0m, který vede směrem do centra obce a směrem do železniční stanice.

Úprava nivelety navazujících částí pozemní komunikace je dle zadání a následných jednání řešena v tomto stavebním objektu po hranici nebezpečného pásma přejezdu, kde je dáno rozhraní souběžně připravovaných staveb SŽ/SÚS JmK. Pokud nebudou obě stavby realizovány v souběhu a stavba SŽ bude probíhat jako první, bude provedeno plynulé výškové napojení na stávající niveletu silnice II/422. Navržené řešení (při respektování ustanovení ČSN 736380) si vyžádá minimální výškové úpravy navazujících úseků pozemní komunikace v oblasti přejezdu v rozsahu, který umožní plynulou a bezpečnou jízdu silničních vozidel.

Podkladem pro stanovení rozsahu stavebních prací je geodetické zaměření oblasti úrovnového křížení a projektová dokumentace „II/422, PRŮTAH ČEJČ“.

3.3.1 Popis směrových a sklonových poměrů pozemní komunikace

Směrové řešení

Dle podkladů související stavby je silnice v místě křížení s tratí vedena v mezipřímé dvou směrových obloucích $R=280m$ od obce a $R=300m$ ve směru do Čejkovic.

Sklonové poměry

Pozemní komunikace od centra obce stoupá směrem k přejezdu ve sklonu 2,63%, v úseku přejezdu klesá ve sklonu 1,00%, dále stoupá ve sklonu 2,27%.

Výškové řešení a zakružovací oblouky u přejezdu jsou řešeny dle ČSN 73 6380 (výkres č. 2.0.1.2 Situace - podrobná v km 18,751 a výkres č. 2.0.2.2 Podélný profil, silnice km 07-08).

Podélný sklon - km 0,0690 87 – km 0,739 05	2,63 %, dl. 48,18m ($R_v = 75m$, $t_z = 1,361m$, $y = -0,012m$)
km 0,739 05– km 0,751 60	-1,00 %, dl. 11,57m- žel. přejezd ($R_v = 250m$, $t = 4,084m$, $y = 0,033m$)
km 00,751 60– km 0,795 82	2,27 %, dl. 45,21m

3.3.2 Výškové úpravy pozemní komunikace

Vzhledem k tomu, že rozhraní obou staveb SŽ/SÚS JmK je dáno hranicí hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany, v rámci toho stavebního objektu je řešena rekonstrukce vozovky pouze v tomto rozsahu a respektuje výškové řešení odsouhlaseného projektu „II/422, PRŮTAH ČEJČ“. Navržené řešení nivelety pozemní komunikace kopíruje stávající stav s minimálními výškovými úpravami tak, aby umožnila plynulou a bezpečnou jízdu silničních vozidel.

V případě, že stavba SŽ bude realizována jako první, bude nutno navrhnout před realizací stavby nezbytné výškové úpravy pozemní komunikace v oblasti přejezdu km 18,751, které zajistí plynulé výškové napojení na stávající stav vozovky.

Snesení celé konstrukce silnice č. II/422 je navrženo v uvedených úsecích, které jsou vztaženy k ose koleje (měřeno v ose pozemní komunikace):

- o ve směru do centra obce na vzdálenosti cca 3,1m - kopíruje stávající stav - zvýšení nivelety komunikace v místě max. hodnoty cca 0,06m s plynulým napojením na navazující část nově rekonstruované silnice.
- o ve směru do Čejkovic na vzdálenosti cca 3,1m – kopíruje stávající stav - zvýšení nivelety komunikace v místě max. hodnoty cca 0,10m s plynulým napojením na navazující část nově rekonstruované silnice.

Ve shora uvedených rekonstruovaných úsecích bude snesena celá konstrukce pozemní komunikace včetně úpravy zemní pláň v projektované úrovni a zřízení nové konstrukce pozemní komunikace. V místě napojení závěrná zídka/živice (případně živice nová/stávající) se provede měkká živičná zálivka ve spáře šířky min.30mm po celé délce stykové plochy.

V případě, že nebudou obě stavby probíhat v oblasti přejezdu souběžně, bude provedeno napojení nové konstrukce pozemní komunikace na navazující konstrukci vozovky zazubením jednotlivých vrstev.

Návrh konstrukce silnice II/422 je převzatý z projektu „II/422, PRŮTAH ČEJČ“, tloušťka konstrukce je celkem 450mm, skladba je zřejmá z výkresu č.2.0.3.1 –Příčný řez– vzorový km18,751:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+	tl. 40mm	ČSN EN 3108-1
Spojovací postřík 0,35kg/m ² PS C		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	tl. 60mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík 0,35kg/m ² PS C		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+	tl. 50mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík 0,35kg/m ² PS C		ČSN 73 6129

Infiltrační postřik 1,0kg/ m ² PI C		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' ŠDA(GE) 0/32	tl. 150mm	ČSN 73 6126-1
		ČSN EN 13285
Štěrkodrt' ŠDA(GE) 0/63	tl. 150mm	ČSN 73 6126-1
		ČSN EN 13285

Dosypávka šterkového podkladu s úpravou

Kvalita živických směsí při pokládce musí být prokázána dle platných TKP. Při provádění těchto prací je nutno respektovat požadavky na min. teploty ovzduší a teplotu asfaltobetonové směsi, které jsou stanoveny pro práci s AB směsí. Zhotovovací práce musí být provedeny v souladu s TKP staveb pozemních komunikací platnými v době realizace stavby.

Odvedení srážkové vody z navazující pozemní komunikace mimo přejezd ve smyslu vyhlášky MD č.177/1995Sb. bude zajištěno příčným spádem vozovky k podélnému odvodňovacímu žlábků, který je navržený za přejezdem mezi silnicí a chodníkem - zpracováno v projektové dokumentaci „II/422, ČEJČ PRŮTAH“.

3.3.3 Komunikace pro chodce

Komunikace pro pěší je vedena souběžně se silnicí na pravé straně ve směru kilometráže pozemní komunikace. Dle požadavku OÚ Čejč a zvláštních technických podmínek investora je zpracováno do tohoto stavebního objektu vybudování komunikace pro pěší v délce 29m navazující na přejezdovou konstrukci ve směru od železniční stanice do centra obce. Vybudování komunikace pro pěší ve směru k železniční stanici je navrženo po hranici nebezpečného pásma. Dle vyjádření odborného rady Drážního úřadu v Olomouci na jednání dne 13.5.2021 je požadováno vybudovat chodník šířky 2,0m i za hranici nebezpečného pásma, tj. provést v rámci tohoto stavebního objektu rozšíření chodníku, který je předmětem projektové dokumentace „II/422, ČEJČ PRŮTAH“- řeší chodník na této straně přejezdu v šířce cca 1,3-1,5m.

Komunikace pro pěší, která je součástí stavby SŽ, bude vybudována ze zámkové betonové dlažby v šířce 2,0m. Požadované rozšíření chodníku na šířku 2,0m bude provedeno na délce 12m za hranici nebezpečného pásma přejezdu. Podélný sklon chodníku kopíruje sklon přilehlé pozemní komunikace, příčný sklon je max. 2% se spádováním směrem k pozemní komunikaci, v místě napojení na závěrné zídky odpovídá podélnému sklonu koleje.

Návrh na vybudování chodníku směrem do obce a rozšíření chodníku v opačném směru vychází z požadavku na koordinaci obou staveb a z předpokladu, že stavba SÚS JmK bude realizována v souběhu nebo v předstihu před stavbou SŽ. Osazení silničních obrubníků v nové prostorové poloze v rámci stavby SÚS JmK je podmínkou pro vybudování navazujícího chodníku.

Navržená skladba komunikace pro chodce

Zámková betonová dlažba	0,08m
Pískové lože	0,03m
Stabilizace cementem	0,10m
Štěrkodrt' fr.0-32mm	0,18m

Navržená tloušťka zámkové dlažby 0,08m umožní poježdění komunikace pro pěší drobnou úklidovou mechanizací.

Do vzdálenosti 3,0m od osy koleje je dána úroveň povrchu pochůzných ploch chodníku povrchem vozovky přilehlé silnice. Podélné vymezení chodníku po obou stranách zajistí betonové obrubníky chodníkové/silniční, které budou do vzdálenosti 3,0m od osy koleje (resp. od

závěrných zídek přechodové konstrukce) osazeny v úrovni pochůzní plochy chodníku. Detailně řeší výkres č. 2.0.3.2 – Příčný řez, chodník u přejezdu v km 18,751.

Tento stavební objekt zahrnuje provedení bezpečnostního a varovného značení na chodníku dle vyhlášky 398/2009Sb. Vně výstražníků se závorami a na konci chodníku do obce bude proveden varovný pás šířky 0,400m kontrastně hmatově a opticky vnímatelný. Je uvažováno použití betonové dlažby s reliéfním povrchem. Návrh bezpečnostního a varovného značení je zřejmý z výkresu č. 2.0.1.4 - Situace, půdorys v přejezdu v km 18,751 a z výkresu č. 2.0.1.2 – Situace, podrobná v km 18,751.

3.3.4 Zamezení vstupu a vjezdu na vyšlapanou stezku

Ve směru od přejezdu vlevo podél kolejí je vyšlapaná stezka, která je napojena na pozemní komunikaci mezi výstražníkem a kolejí. Z důvodu zamezení přístupu chodců do stanice od přejezdu i v opačném směru je navrženo umístit zde zákazový piktogram č.86 „Průchod pro pěší zakázán“ a zákazový piktogram č.89 „Zákaz jízdy na kole“. Piktogramy budou umístěny ve vzdálenosti min. 3,00m od osy přilehlé koleje, každý piktogram ve směru přístupu od přejezdu a ve směru odchodu ze stanice. Piktogramy budou osazeny na samostatných ocelových sloupcích ukotvených do betonových patek.

Z důvodu zamezení příjezdu vozidel ze silnice II/422 na parcelu č. 989 (zahrada) po této stezce budou v podélném směru osazeny betonové zábrany (např. patník). Je navrženo osazení pěti betonových prefabrikátů ve vzdálenosti 2m od sebe. Betonové prefabrikáty budou umístěné ve vzdálenosti min.3,0m vpravo od osy koleje ve směru staničení.

Umístění zákazových piktogramů a situování betonových zábran je zřejmé ze situace 2.0.1.4.

4. Dopravní značení

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné značení není na stávající pozemní komunikaci provedeno a nejsou dány požadavky na řešení vodorovného dopravního značení v rámci rozsahu stavby SŽ.

Svislé dopravní značení

Úrovnňové křížení bude označeno dopravní značkou A32a-Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný, provedení v retroreflexní úpravě se zvýrazněným žlutozeleným fluorescenčním povrchem.

Svislé dopravní značení včetně situování stožárů výstražníku je řešeno v rámci PS 11-01-31 – PZS přejezdu P7152 v km 18,751, včetně finančních nákladů.

5. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu

Realizace stavebního objektu SO 11-13-01 je úzce provázána s budováním ostatních částí stavby. Z důvodu úzké technické provázanosti stavebních objektů SO 11-10-01 a SO 11-11-01 je v této zprávě uveden stavební postup souhrnně včetně požadavků na rozsah výluky. Navržený rozsah prací vychází z předpokladu, že stavby investorů SŽ/JmK budou probíhat současně. Rozhraní obou staveb je respektováno na hranici nebezpečného pásma přejezdu.

V rámci stavebního objektu SO 11-21-01 – Propustek v km 18,757 je řešena rekonstrukce propustku v nové poloze. Stavební a zemní práce jsou provázány s realizací rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce, proto jsou v této TZ uvedeny požadavky na vyloučení silniční a drážní dopravy souhrnně. Vlastní návrh postupu výstavby je komplexně zpracován v souhrnných částech projektu hlavním projektantem stavby.

Stavební práce na rekonstrukci železničního přejezdu v km 18,751 a propustku v nové poloze km 18,757 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ❑ 17 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ❑ 19 dní úplnou uzávěru silnice II/422

Přípravné práce

před zahájením nepřetržité výluky traťové koleje a silniční uzávěry

- předmontáž kolejových polí
- vytyčení inženýrských sítí, silniční uzávěra - dopravní značení

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry pro SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01

- odstranění přejezdové konstrukce a odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany (nebezpečné pásmo přejezdu)
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku 25m,
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláň do požadované úrovně v rekonstruovaném úseku 25m - ZKPP
- vybudování odvodnění
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v km 18,733 600 - 18,758 600 (po ukončení prací na rekonstruovaném propustku v km 18,757)
- zřízení koleje E 49 I na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K) v úseku 25m
- podbití koleje ASP včetně výběhů
- vybudování pryžové přejezdové/přechodové konstrukce (pozemní komunikace II/422 + chodník) v km 18,751
- vybudování nové konstrukce vozovky po hranici nebezpečného pásma přejezdu – rozhraní stavby SŽ/SÚS JmK
- vybudování chodníků na severozápadní straně stavby do projektovaných vzdáleností
- osazení zákazových piktogramů a betonových sloupků k zamezení vstupu a vjezdu vlevo podél koleje od přejezdu ke stanici

Práce po ukončení výluk traťových kolejí / obnovení provozu na pozemní komunikaci č.II/422

- demontáže kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora/skládku
- konečné úpravy železničního svršku
- uvedení použitých pozemků, ploch a komunikací do původního stavu
- zaměření rekonstruované stavby

Komplexně jsou postupy provádění prací, rozsah prací, požadavky na výluky včetně požadavků na dopravní opatření po dobu provádění prací, příp. objízdná trasa po dobu úplné uzavírky pozemní komunikace řešeny v souhrnných částech DUSP, které zpracovává hlavní projektant.

Pro chodce bude zajištěna obchůzná trasa mimo staveniště – na straně žst. Čejč, v úseku mezi ZV č.1 a hranicí stavby, varianta řešení této trasy je vyznačena v situaci č. 2.0.1.2, při realizaci stavby bude situovaná dle provozních potřeb zhotovitele a postupu výstavby. Po dobu provádění stavby bude řádně vymezena a zajištěna z hlediska bezpečného užívání chodci; zejména v souladu s předpisem SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis; část devátá, kapitola XI.

Délka trvání navržené výluky je uvažována jako maximální, v závislosti na kapacitních a mechanizačních možnostech konkrétního zhotovitele stavby může být příp. zkrácena.

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

technickobezpečnostní zkoušky. V uvažovaném čase výluk jsou zapracovány časy potřebné pro provedení zkoušek, revizí, přejímací řízení.

6. Nakládání s odpady

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci železničního přejezdu, 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, vyhlášku 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.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení, zejména živice, bude zhotovitelem stavby zneškodněn v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Žulové kostky, které lokálně tvoří kryt vozovky v místě přejezdu, budou předány správci zařízení. 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 DUSP (B.6).

7. Související objekty

Rekonstrukce přejezdové konstrukce je součástí rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751 včetně doplnění závor PZS, související provozní soubory a stavební objekty:

PS 11-01-31 – PZS přejezdu P7152 v km 18,751

PS 11-02-41 – PZTS RD PZS v km 18,751

PS 11-02-91 – Kamerový systém

SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751

SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 18,751

SO 11-21-01 – Propustek v km 18,757

SO 11-86-01 – Elektrická přípojka PZZ

8. Přehled použitých výjimek

Technické řešení přejezdové konstrukce a navazujících částí vozovky a chodníku, které je navrženo v DUSP, nevyžaduje udělení výjimky z platných předpisů a norem.

9. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 11-13-01 DUSP nejsou provedeny změny v technickém řešení stavby a v rozsahu stavby, které bylo projednané na jednání dne 24.3.2021 a následných konzultací.

10. 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 drahách

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 SŽ, zejména:

SŽDC S3 Železniční svršek
SŽ 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
SŽ S4 Železniční spodek
SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorech a v prostorech železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace
SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorech Správy železnic, státní organizace
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, štěrkodrt' a recyklovaná štěrkodrt' 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 SŽ 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
TVŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

11. 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 Správy železnic. 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. V ochranném pásmu stavbou dotčených sítí musí být prováděny zemní práce ručně bez použití strojní mechanizace. Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit u příslušných správců přesné vytýčení všech inženýrských sítí a zařízení v obvodu staveniště.

12. Přehled vlastníků, správců majetku

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

Správu majetku zajišťuje organizační jednotka investora Správa železnic, Oblastní ředitelství Brno, Správa tratí Brno, DP Břeclav, Kounicova 26, 611 43 Brno.

Související stavby, které navazují na připravovanou rekonstrukci PZS a přejezdu (P7152):

Silnice II/422 - vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby SO 11-13-01 provedeno napojení, je Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 449/3, Veverí, 602 00 Brno.

Správu majetku zajišťuje Správa a údržba Jihomoravského kraje, Oblast JIH, Brněnská 3254,695 01 Hodonín

Chodníky-vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby SO 11-13-01 provedeno napojení, je Obec Čejč, Brněnská 430, 696 14 Čejč.

13. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek

SŽ	Správa železnic, státní organizace
ČD	České dráhy, akciová společnost
GŘ	Generální ředitelství

OTH	Odbor traťového hospodářství
SŽG	Správa železniční geodézie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
OJ	Organizační jednotka
DP	Detašované pracoviště
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	Bát 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
DUSP	Dokumentace pro vydání společného povolení
PD	Projektová dokumentace
GP	Geotechnický průzkum
ZV	Začátek výhybky
tv.	Tvar
NK	niveleta koleje
ŽP	Životní prostředí
IZS	Integrovaný záchranný systém
BK	Bezстыková kolej
JmK	Jihomoravský kraj
SÚS JmK	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje

14. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy Správy železnic (SŽDC), předpisy ČD, OTP, TKP staveb státních drah a TKP staveb pozemních komunikací, 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, září 2021

Ing. Drahomíra Smolíková