


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		<b>PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ</b>	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 1085/8, 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <b>Správa železnic, státní organizace</b> Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JOSEF BOHUSLAV	VEDOUCÍ TÝMU: ING. PAVEL KUČERA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. JAN ŠTĚTAR	ING. JAN ŠTĚTAR	ING. PETR KRAJKOVIČ	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: PŘEROV	OBEC: PŘEROV	
„Rozšíření CDP Přerov - nová budova“		ZAK. ČÍSLO MCO	19 - 091 - 234 - UR
		ÚČEL	DUR
		DATUM	10/2021
		FORMÁT	1xA4
SO 32 Komunikace a zpevněné plochy - areál OŘ		MĚŘÍTKO	-
Technická zpráva		ČÁST <b>D.2.1.3</b>	POŘ.Č. <b>01</b>

<b>1.</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>2</b>
1.1	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	2
<b>2.</b>	<b>POLOHOVÝ SYSTÉM, VYTYČENÍ, PŘESNOST VYTYČENÍ</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>2</b>
<b>4.</b>	<b>NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ</b>	<b>3</b>
4.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE O NAVRŽENÉM ŘEŠENÍ	3
4.2	ÚPRAVA MÍSTNÍ KOMUNIKACE	4
4.3	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE	4
4.4	SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY MÍSTNÍ KOMUNIKACE	5
4.5	TĚLESO MÍSTNÍ KOMUNIKACE	5
4.6	ODVODNĚNÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE	5
4.7	ÚPRAVA AREÁLOVÝCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ, PARKOVACÍCH STÁNÍ A CHODNÍKŮ	5
4.8	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ AREÁLNÍCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ, PARKOVACÍCH STÁNÍ A CHODNÍKŮ	6
4.9	SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY AREÁLNÍCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ	6
4.10	TĚLESO AREÁLNÍCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ	7
4.11	ODVODNĚNÍ AREÁLNÍCH ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ	7
4.12	ÚPRAVA SPÁR	7
4.13	PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	7
4.14	ULOŽENÍ VRSTVY HUMÓZNÍ ZEMINY	7
4.15	ZEMNÍ PRÁCE A ÚPRAVA PODLOŽÍ	7
4.16	CHRÁNIČKY KABELOVÝCH TRAS POD KOMUNIKACÍ	7
4.17	BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ	8
4.18	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	9
<b>5.</b>	<b>SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ</b>	<b>10</b>
6.1	SOUPIS ZÁKLADNÍCH PRÁVNÍCH DOKUMENTŮ, TECHNICKÝCH PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ	10
6.2	VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ	13
<b>7.</b>	<b>BEZPEČNOST PRÁCE</b>	<b>13</b>
<b>8.</b>	<b>ZÁVĚR</b>	<b>14</b>

## SO 32 Komunikace a zpevněné plochy – areál OŘ

### 1. Identifikační údaje

Stavba:	Rozšíření CDP Přerov – nová budova
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce a novostavba
Část stavby:	Pozemní komunikace
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Areál CDP Přerov
Kraj:	Olomoucký
Pověřená obec:	Přerov
Obec:	Přerov
Katastrální území:	Přerov
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Projektant:	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Jan Štětař

#### 1.1 Inženýrské sítě

V prostoru areálu CDP Přerov se nachází stávající vedení inženýrských sítí, jejichž orientační poloha je zakreslena v situačních výkresech. V případě jejich kolize s předmětnou stavbou, budou stávající inženýrské sítě přeloženy, tyto přeložky jsou součástí jiných stavebních objektů.

### 2. Polohový systém, vytyčení, přesnost vytyčení

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Údaje o výškových a polohových bodech pro napojení a vytyčení celé stavby jsou součástí geodetické části dokumentace a nejsou popisovány a uváděny v jednotlivých výkresech stavebních objektů. Veškeré vytyčení prostorové polohy v rámci stavebního objektu bude prováděno dle požadavků ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb, ČSN 730420-1 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 1: Základní požadavky, ČSN 730420-2 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 2: Vytyčovací odchylky, ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411) Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření a též v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah (schváleno VŘ DDC č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

### 3. Stávající stav

Stávající stav je v současném areálu CDP Přerov v části budoucího areálu OŘ Olomouc a nachází se zde pozemní objekty a to provozní budova řídicí stanoviště SZ Přerov jedná se o třípodlažní budovu, dalším pozemním objektem je dvoupodlažní provozní budova elektrodlíny SZ Přerov a mezi nimi se nachází jednopodlažní budova garáží o počtu 3 garážových stání se sklady a pak následuje jednopodlažní multifunkční dílna obsahující sklad a technologii, dále jednopodlažní budova garáží o počtu 3 garážových stání, jednopodlažní budova se sklady, jednopodlažní objekt sloužící jako čerpací budova pro inženýrské sítě, jednopodlažní objekt pro náhradní zdroje ŘSED a v poslední řadě 6 plechových garáží sloužící především jako sklady.

Co se týče pozemních komunikací, tak se zde nachází areálové účelové komunikace s vjezdem od „Mádrova podjezdu“ a z místní komunikace ulice Moštěnské od silnice I/55 – Gen. Štefánika s automatickou bránou, dále cca 15 stávajících parkovacích stání pro zaměstnance CDP Přerov a přístupové chodníky a zpevněné plochy, všechny tyto povrchy jsou z asfaltobetonových vrstev, ŽB panelů, betonové dlažby či betonové zatravnovací dílce. Všechny tyto plochy jsou odvodněny do stávajících uličních vpustí, které jsou napojeny do areální kanalizace, popřípadě do zelených ploch.

#### 4. Navržené řešení

##### 4.1 Základní informace o navrženém řešení

Účelové komunikace v areálu OŘ Olomouc budou v šířce 3,50 – 6,00 m (jízdni pás v šířce 3,00 – 5,50 m a po obou stranách 0,25 m dvourádek ze žulových kostek sloužící jako vodící a odvodňovací proužek a zároveň pro ochranu silničních obrubníků v realizaci stavby).

Dále pro statickou dopravu zde budou navržená nová parkovací stání pro zaměstnance OŘ Olomouc, která má dle stávajícího stavu cca 15 vymezených parkovacích stání a 6 jednotlivých garážových stání, budou tedy nahrazeny cca. 34, výpočet dle normy ČSN 73 6110 –  $N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p$  v šířce 2,50 – 3,50 m o délce 5,00, pro bezbariérové užívání budou sloužit 2 parkovací stání o šířce 5,8 m (dvojitá stání) a délce 5,00 m, pro elektromobilové stání jse vyhrazeno 6 parkovacích stání se 3 dobíjecími stanicemi o šířce 2,90 m a délce 5,00 m (jelikož neexistuje žádná norma a TP pro stání pro elektromobily, byly využity rozměry stání pro dvojitá bezbariérová stání a samotná dobíjecí stanice bude min. 0,50 m od hrany silničního obrubníku), a 6 jednotlivých garážových stání pro lehká užitková vozidla (dodávky) do 6,00 m, či i pro možnost technických středně nákladních vozidel do 10,00 m.

Dalším bodem jsou navržené přístupové chodníky v šířce 2,00 m, všechny chodníky v místech pro přecházení bezbariérově řešeno a se sníženým silničním obrubníkem na 20 mm a varovným pásem popřípadě vodící umělou linií, samostatné zpevněné plochy o různých rozměrech.

Napojení celého areálu bude nově na místní komunikaci ulice Moštěnská v šířce 4,00 - 5,50 m (v místně napojení bude místní komunikace v šířce 5,50 m, pro možnost vyhnutí vozidel, až k místu napojení areálu CDP Přerov a bude sloužit jako výhybna) formou významného sjezdu v šířce 11,00 m, přes snížený silniční obrubník na 20 mm s nárožním, prostým obloukem o poloměru  $R = 5,00$  m.

Odvodnění účelových komunikací, zpevněných ploch, chodníků atd., bude do nově navržených uličních vpustí a odvodňovacích žlabů připojeny kanalizační přípojkou do nově navržené dešťové kanalizace součástí SO22 Venkovní kanalizace.

Všechny areální účelové komunikace budou lemovány silničním obrubníkem BO 15/25 na výšku 15,00 cm či sníženým silničním obrubníkem BO 15/15 na výšku 20 mm, v místech parkovacích stání bude silniční obrubník BO 15/25 na výšku max. 10,00 cm, dále chodníky a zpevněné plochy budou lemovány chodníkovým obrubníkem BO 10/25 na výšku 6,00 cm nebo bude zapuštěný na výšku 0,00 cm, kolem pozemních objektů bude okapový chodník lemovat zahrádkových obrubník BO 5/250 zapuštěný na výšku 0,00 cm.

**Výpočet celkového počtu parkovacích stání pro areál OŘ dle počtu zaměstnanců:**

**$N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p = 0 * 1 + ((86+60)/4) * 1 * 1 = 37$  parkovacích stání (z toho nutné 2 bezbariérové stání)**

$O_o = 0$  (uvažováno bez odstavných stání dle normy ČSN 73 6110, které je potřebné pouze pro objekty bydlení)

$P_o = 4$  (dle tabulky 34 – uvažováno s druhé stavby jako výroba, s max. počtem zaměstnanců pro pozemní objekty areálu OŘ 86+60)

$k_a = 1$  (město Přerov stupeň automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel)

$k_p = 1$  (dle tabulky 31. charakteru území skupina A – obce a města do 50 000 obyvatel - veškeré stavby mimo centrum města a dle tabulky 30. skupina 2 obce a města do 50 000 obyvatel)

Dle výpočtu na počet zaměstnanců se jedná o počet 37 parkovacích stání, bude tedy navrženo v areálu OŘ celkový počet 34 parkovacích stání, z toho 6 vyhrazených odstavných stání pro elektromobily, 3 vyhrazená odstavná stání pro služební vozidla, 2 vyhrazená bezbariérová stání a 23 parkovacích stání pro zaměstnance CDP Přerov.

Dle normy chybí v areálu OŘ 3 parkovací stání, z důvodu stísněných podmínek v celém areálu bylo na poradě domluveno, že počet parkovacích stání bude naprosto dostačujících, je možnost využití zpevněných ploch.

## 4.2 Úprava místní komunikace

S ohledem na modernizaci areálu CDP Přerov, které zajišťuje dálkové řízení vlakového provozu na území Moravy a Slezska, tím dojde k návrhu nových areálních účelových komunikací, parkovacích stání, zpevněných ploch a chodníků a dojde ke směrové a výškové úpravě místní komunikace ulice Moštěnská, komunikace bude napojena na ulici Moštěnská jako významný sjezd s nárožním obloukem o poloměru 5,00 m, přes snížený silniční obrubník na 20 mm v délce 11,00 m.

**Místní komunikace bude ve správcovství a vlastnictví města Přerov.**

V místě odstraněné komunikace bude zřízená nová konstrukce vozovky dle TP - 170, navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-N-2-V-PIII

### D1-N-2-V-PIII - konstrukce místní komunikace

▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)	ACO 11 50/70	40 mm
▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí	(ČSN 73 6129)	PS,A	0,6 kg/m <sup>2</sup>
▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy	(ČSN EN 13108-1)	ACP 16+ 70/100	70 mm, E <sub>def,2</sub> 100 MPa
▪ Infiltrační postřik	(ČSN 73 6129)	PI	1,0 kg/m <sup>2</sup>
▪ Štěrkodrt fr. 0/32	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>a</sub>	150 mm, E <sub>def,2</sub> 70 MPa
▪ Štěrkodrt fr. 0/63	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>B</sub>	min. 150 mm, E <sub>def,2</sub> 45 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky			min. 410 mm

Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E<sub>def,2</sub> 45 MPa

Separační netkaná geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>

### D2-D-1-VI-PIII - konstrukce sdružené stezky pro chodce a cyklisty

▪ Betonová dlažba	(ČSN 73 6131-1)	DL	80 mm
▪ Lože ze štěrkodrti fr. 0/8	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>a</sub>	40 mm, E <sub>def,2</sub> 70 MPa
▪ Štěrkodrt fr. 0/63	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>B</sub>	min. 250 mm, E <sub>def,2</sub> 30 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky			min. 370 mm

Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 250mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E<sub>def,2</sub> 30 MPa

Separační netkaná geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E<sub>def,2</sub> = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 250 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

## 4.3 Šířkové uspořádání místní komunikace

Místní komunikace je navržena dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Volná šířka je 6,00, jízdní pás 5,50 a krajnice v šířce 0,50 m v místech napojení areálu OŘ Olomouc a v celé délce sloužit jako možnost výhybny.

#### 4.4 Směrové a sklonové poměry místní komunikace

Směrové vedení trasy místní komunikace ulice Moštěnská je složen z přímého úseku.

Sklonové poměry místní komunikace vychází ze stávajícího sklonu místní komunikace 0,50 % a tento sklon je v celém jeho úseku dodržen.

Výškové oblouky se zde nenachází.

Příčný sklon místní komunikace je 0,50 % v místech napojení na stávající stav 0,50 %

#### 4.5 Těleso místní komunikace

U této místní komunikace došlo v krátkém úseku k pouze výměně celé skladby vozovky.

#### 4.6 Odvodnění místní komunikace

Vzhledem k tomu, že podélný a příčný sklon klesá z části od stávajících garáží či nového napojení areálu CDP Přerov a je tato část uzavřena sdruženou stezkou pro chodce a cyklisty je odvodnění zajištěno do nově navržené uliční vpusti, která je sestavena z betonových dílců skruží a prstence s kalovým dnem a kalovým košem založeném na podkladní základové desce a s plastovou mříží pro zatížení D400. Přípojka od uliční vpusti jsou PP ULTRA-ROB 2 DN 150-200 SN 10.

Zemní pláň bude příčným a podélným sklonem odvodněna do terénu, jak je tomu ve stávajícím stavu.

#### 4.7 Úprava areálových účelových komunikací, parkovacích stání a chodníků

S ohledem na modernizaci areálu CDP Přerov, které zajišťuje dálkové řízení vlakového provozu na území Moravy a Slezska, tím dojde k návrhu nových areálních účelových komunikací, parkovacích stání, zpevněných ploch a chodníků. Celý tento areál bude napojen na stávající místní komunikaci ulice Moštěnská jako významný sjezd s nárožním obloukem o poloměru 5,00 m přes snížený silniční obrubník na 20 mm v délce 11,00 m a z druhé strany bude místní komunikace ukončena a na ní bude napojena sdružená stezka pro chodce a cyklisty, kde se jedná o napojení na stavbu města Přerov „II/150 Přerov – jihozápadní obchvat“, přes snížený silniční obrubník na 20 mm v délce 5,50 m.

**Areální účelové komunikace budou ve vlastnictví Správa železnic, státní organizace, ve správcovství OŘ Olomouc.**

V místě odstraněné komunikace, zpevněných či nezpevněných ploch bude zřízená nová konstrukce vozovky dle TP - 170, navrhování vozovek pozemních komunikací – D1-N-2-V-PIII

##### D1-N-2-V-PIII - konstrukce areálních účelových komunikací

▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	(ČSN EN 13108-1)	ACO 11 50/70	40 mm
▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí	(ČSN 73 6129)	PS,A	0,6 kg/m <sup>2</sup>
▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy	(ČSN EN 13108-1)	ACP 16+ 70/100	70 mm, E <sub>def,2</sub> 100 MPa
▪ Infiltrační postřik	(ČSN 73 6129)	PI	1,0 kg/m <sup>2</sup>
▪ Štěrkodrt fr. 0/32	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>a</sub>	150 mm, E <sub>def,2</sub> 70 MPa
▪ Štěrkodrt fr. 0/63	(ČSN 73 6126)	ŠD <sub>b</sub>	min. 150 mm, E <sub>def,2</sub> 45 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky			min. 410 mm

Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500mm, která bude zhuťována na požadovanou únosnost E<sub>def,2</sub> 45 MPa  
Separační netkaná geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E<sub>def,2</sub> = 45 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 45 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

#### D2-D-1-VI-PIII - konstrukce parkovacích stání, zpevněných ploch a pojezdových chodníků

- |                             |                 |                 |   |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|---|
| ▪ Betonová dlažba           | (ČSN 73 6131-1) | DL              | 80 mm                                     |
| ▪ Lože ze štěrku fr. 0/8    | (ČSN 73 6126)   | ŠD <sub>a</sub> | 40 mm,<br>E <sub>def,2</sub> 70 MPa       |
| ▪ Štěrkoř fr. 0/63          | (ČSN 73 6126)   | ŠD <sub>b</sub> | min. 250 mm,<br>E <sub>def,2</sub> 30 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky |                 |                 | min. 370 mm                               |
- Výměnná vrstva zde bude ze štěrku fr. 0/63 mm tl. 250mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E<sub>def,2</sub> 30 MPa
- Separční netkaná geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>

Zemní plán bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnán a přehutněn na modul přetvárnosti E<sub>def,2</sub> = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláň 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 250 mm a bude provedena ze štěrku fr. 0/63.

#### D2-D-1-CH-PIII – konstrukce nepojezdových chodníků a zpevněných ploch

- |                             |                 |                 |   |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|---|
| ▪ Betonová dlažba           | (ČSN 73 6131-1) | DL              | 60 mm                                     |
| ▪ Lože ze štěrku fr. 0/8    | (ČSN 73 6126)   | ŠD <sub>a</sub> | 30 mm,<br>E <sub>def,2</sub> 50 MPa       |
| ▪ Štěrkoř fr. 0/63          | (ČSN 73 6126)   | ŠD <sub>b</sub> | min. 250 mm,<br>E <sub>def,2</sub> 30 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky |                 |                 | min. 340 mm                               |
- Výměnná vrstva zde bude ze štěrku fr. 0/63 mm tl. 250mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E<sub>def,2</sub> 30 MPa
- Separční netkaná geotextilie 400 g/m<sup>2</sup>

Zemní plán bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnán a přehutněn na modul přetvárnosti E<sub>def,2</sub> = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláň 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 250 mm a bude provedena ze štěrku fr. 0/63.

#### 4.8 Šířkové uspořádání areálních účelových komunikací, parkovacích stání a chodníků

Účelové komunikace jsou navrženy dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Volná šířka je 3,50 m a 6,00 m, jízdní pás 3,00 m a 5,50 m, z toho je šířka jízdního pruhu 2,75 -3,00 m a šířka dvourádků ze žulových kostek 2 x 0,25 m, slouží jako odvodňovací a vodící proužek a jako ochrana obrubníků při realizaci.

Parkovací stání jsou navrženy v délce 5,00 m a šířkách 2,50 – 3,50 m. Přístupové chodníky jsou navrženy v šířkách 2,0 m.

Zpevněné plochy o různých rozměrech a površích viz. Situace 02.

#### 4.9 Směrové a sklonové poměry areálních účelových komunikací

Směrové vedení trasy účelových komunikací v areálu OŘ jsou složeny z přímých úseků a směrových oblouků o poloměrech R1 = 1000,00 m, R2 = 5,00 m a R3 = 5,00 m.

Sklonové poměry areálních účelových komunikací vychází z návrhu pozemních objektů, kde se pohybuje v rozmezí 0,50 - 2,50 % a tyto sklony jsou v celém areálu dodrženy.

Příčný sklon areálních účelových komunikací je 0,5 - 2,50 % v místech napojení na místní komunikaci 0,50 %.

Výškové oblouky se zde nenachází z důvodu velmi malých sklonových rozdílů a zároveň z důvodu stísněných podmínek.

#### **4.10 Těleso areálních účelových komunikací**

U těchto areálních účelových komunikací je těleso tvořeno novou skladbou vozovky a výměnnou vrstvou.

#### **4.11 Odvodnění areálních účelových komunikací**

Všechny areální účelové komunikace jsou navrženy podélným a příčným sklonem do nově navržených uličních vpustí popřípadě do nově navržených odvodňovacích žlabů, které jsou napojeny kanalizační přípojkou do nově navržené dešťové kanalizace. Uliční vpusti budou sestavené z betonových dílců skruží a prstence s kalovým dnem a kalovým košem založeném na podkladní základové desce a s plastovou mříží pro zatížení D400. Přípojky od uličních vpustí jsou PP ULTRA-ROB 2 DN 150-200 SN 10. Odvodňovací žlaby jsou z polymerbetonu s litinovou mříží DN200 a D400, délky 13,50 m, na konci žlabová vpust DN 150 a D400 s 0,50 % spádem a odvodňovací žlab jsou z polymerbetonu s litinovou mříží DN100 a D400, délky 12,00 m, na konci žlabová vpust DN 150 a D400 se spádovým dnem 0,50 %.

Zemní plán bude příčným a podélným sklonem odvodněna do nově navržených trativodů DN 160.

#### **4.12 Úprava spár**

Pro napojení stávající a nové vozovky budou při odstranění stávající konstrukce vytvořeny odskoky stávajících konstrukčních vrstev na délku 0,5 m pro asfaltové vrstvy a i pro vrstvy ze štěrkodrti. Ošetření spojovacích spár mezi novým a starým povrchem bude spojovací emulzí. Po zřízení asfaltových vrstev budou styčné spáry prořezány a zalaty asfaltovou záplavkou modifikovanou.

#### **4.13 Příprava území**

Před zahájením prací budou odstraněny stávající konstrukce místní komunikace ulice Moštěnská frézování asfaltových vrstev tl. 100 mm a odstranění penetračního makadamu a štěrkodrti tl. 400 mm v rozsahu nově navržené úpravy, dále budou odstraněny stávající konstrukce účelové komunikace v areálu CDP Přerov frézování asfaltových vrstev tl. 100 mm a odstranění penetračního makadamu a štěrkodrti tl. 400 mm v rozsahu nově navržené úpravy. V areálu CDP Přerov budou odstraněny ještě konstrukce parkovacích stání ze zádlahové betonové dlažby tl. 60 mm a lože ze štěrkodrti a štěrkodrt tl. 230 mm, dále dojde k odstranění chodníků z betonové dlažby tl. 60 mm a lože ze štěrkodrti a štěrkodrt tl. 230 mm a zemina promísená se štěrkodrtí v tl. 500 mm. Dále budou odstraněny a vytrženy silniční a chodníkové obrubníky a uliční vpustí.

#### **4.14 Uložení vrstvy humózní zeminy**

Ohumusování vrstvou humusovité zeminy v tl. 100 mm a osetí trávou bude provedeno na zelených plochách podél komunikací, parkovacích ploch, zpevněných ploch a chodníků, v místech, která byla dotčena výkopem pro konstrukci.

#### **4.15 Zemní práce a úprava podloží**

Před započítím výkopových prací, budou všechny inženýrské sítě vytyčeny a vyznačeny v terénu za účasti jejich správců.

O vhodnosti zemin pro aktivní zónu komunikací rozhodne geotechnický dozor přítomný na stavbě. Ten prohlédne zemní plán, navrhne místa provedení předepsaných zkoušek pláň a upřesní plošný i hloubkový rozsah úprav pláň, příp. použití geotextilií. Při provádění úprav v aktivní zóně komunikace je třeba postupovat s ohledem na stávající inženýrské sítě a zajistit jejich ochranu.

#### **4.16 Chráničky kabelových tras pod komunikací**

Není součástí tohoto SO.



#### 4.17 Bezbariérové řešení

Stavba je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb zejména

§4 odstavec 1 - veškeré veřejné plochy jsou navrženy v bezbariérových úpravách.

§4 odstavec 6 – výkopy musí být zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

§5 odstavec 1 - veškeré přístupy do veřejných staveb jsou navrženy v bezbariérových úpravách.

příloha č. 1 bod 1.1.1 - výškové rozdíly u zpevněných ploch nejsou větší než 20 mm.

příloha č. 1 bod 1.1.2 - Navržený povrch u pochůzích vrstev je rovný, pevný a upravený proti skluzu.

příloha č. 1 bod 1.2.1.1 - Všechny nově navržené plochy mají vodící linie pro osoby se zrakovým postižením (viz zvýšené obrubníky na výšku 60 mm).

příloha č. 1 bod 1.2.2 – V místě řešeného železničního přejezdu je navržen signální pás.

příloha č. 1 bod 1.2.4 – V místě řešeného železničního přejezdu je navržen varovný pás.

příloha č. 2 bod 1.0.2 - Nejmenší šířka chodníku je 1,5m.

příloha č. 2 bod 1.1.1 - Největší výškový rozdíl na komunikacích pro chodce nepřevyšuje 20 mm.

příloha č. 2 bod 1.1.2 - Největší sklon u komunikací nepřevyšuje 1:12.

příloha č. 2 bod 1.2.2 – Chodník je navržen tak, aby průchozí prostor mezi stávající překážkou na nově navrženém chodníku ponechal průchozí prostor alespoň 900 mm.

příloha č. 2 bod 2.1.1 –Místa pro přecházení nebo vstupy do vozovky mají obrubník s výškou max. 20 mm a navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%) a příčný sklon v poměru 1:50 (2 %).

příloha č. 2 bod 2.2.1 – Přechod pro chodce je vybaven signálními a varovnými pásy.

příloha č. 2 bod 2.2.3 – Místo pro přecházení je vybaveno hmatnými prvky.

příloha č. 2 bod 2.1.1 –Místa pro přecházení nebo vstupy do vozovky mají obrubník s výškou max. 20 mm a navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%) a příčný sklon v poměru 1:50 (2 %).

příloha č. 2 bod 4.1. - V místech výkopů budou lávky široké min. 900 mm.

Koncepce zajištění užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je zajištěna výstavbou chodníků a přejezdů bez bariér. To znamená, že v místě pro přecházení nebude větší výškové rozdíly než 2 cm. Úprava pro nevidomé a slabozraké v zásadě spočívá ve výstavbě varovného pásu. Nevidomému či slabozrakému vyznačuje místo vstupu do vozovky. Zde nevidomý mění podstatným způsobem své jednání i techniku dlouhé bílé hole. Varovný pás je navržen v šířce 0.40 m. Tyto pásy jsou navrženy z krytu dlažby s charakteristickými jehlánkovitými výstupky, které jsou zřetelně vnímatelné holí a nášlapem.

V místě železničního přejezdu (přechodu) nebude větší výškový rozdíl než 2 cm. Úprava pro nevidomé a slabozraké v zásadě spočívá ve výstavbě varovného a signálního pásu. Nevidomému či slabozrakému vyznačuje místo vstupu do přejezdu. Zde nevidomý mění podstatným způsobem své jednání i techniku dlouhé bílé hole. Varovný pás je navržen v šířce 0.40 m. Signální pás je navržen v šířce 0.80 m. Tyto pásy jsou navrženy z krytu dlažby s charakteristickými jehlánkovitými výstupky, které jsou zřetelně vnímatelné holí a nášlapem. Varovný pás je osazen v úrovni závorových břeven.

Dále podél nově navržených chodníků je po jedné straně navržen zvýšený betonový obrubník min. o 60 mm oproti niveletě chodníku. Tento obrubník tvoří přirozenou vodící linii pro slabozraké občany. Příčný sklon chodníku je navržen 2%. Podélný sklon chodníku v žádném úseku nepřekračuje 8,33%. V místech kde překážky na komunikacích pro chodce zasahují do průchozího profilu, je ve všech případech zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky min. 900 mm.

Všechny sloupy VO, svislého značení které se nachází v chodníku budou označeny kontrastním pruhem ve výšce 1400~1600 mm od pochůzí plochy.

#### **4.18 Dopravní značení**

Stavební záměr uvažuje s návrhem svislého dopravního značení a to značkami P4, B29, IZ8a, IP12, E13 a E8e, které bude umístěné dle. TP 65.

Je navrženo vodorovné dopravní značení V 10b, V 10e, V 10f (V 15) a V 12b a bude provedeno dle. TP 70. Návrh vodorovného dopravního značení je dle. TP 133.

### **5. Součinnost s jinými stavebními objekty**

Současně s výstavbou pozemních objektů, inženýrských sítí je třeba průběžně koordinovat vlastní stavební práce s pracemi na ostatních SO. Jedná se především o tyto SO:

- SO 01 Přístavba CDP
- SO 02 Energocentrum
- SO 04 Novostavba garáží
- SO 08 Oplocení areálu CDP
- SO 09 Sadové úpravy, venkovní relaxační plochy, mobiliář a přístřešek na kola
- SO 11 Přeložky inženýrských sítí
- SO 14 Uzemnění energocentra
- SO 16 Elektronické komunikace
- SO 17 Venkovní osvětlení, vč. Úpravy stávajícího VO
- SO 21 Venkovní vodovod
- SO 22 Venkovní kanalizace
- SO 23 Přečerpací stanice
- SO 24 Retenční nádrž
- SO 25 Venkovní rozvody plynu
- SO 41 Kabelovody

## **6. Přehled použitých norem, předpisů a vzorových listů**

### **6.1 Soupis základních právních dokumentů, technických předpisů a vzorových listů**

Technické řešení těchto SO je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o:

Zákony a vyhlášky:

(všechny zákony ve znění pozdějších předpisů)

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, změna provedená zákonem 377/2009 Sb. (obsahuje část Provozní a technickou propojenost Evropského železničního systému-tratě, které jsou součástí evropského železničního systému musí ve smyslu § 49b splňovat TSI) a zákonem 134/2011Sb.
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných tech. požadavcích zabezpečení bezbariérového používání staveb
- Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon
- Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Směrnice:

- Směrnice GR SŽDC, s.o., č. 16/2005, č.j. 3790/05-OP, ze dne 17.1.2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- Směrnice SŽDC č. 20, změna č.1 „Pro stanovení a členění investičních nákladů staveb statní organizace Správa železniční dopravní cesty“ ve znění pozdějších změn
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 11/2006 č.j. 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.
- Směrnice GR ČD, s.o. č. 28/2005 č.j. 6037/05-OP ze dne 30.3.2006 „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR.
- Směrnice GR SŽDC s.o., č. 42- Hospodaření s vyzískaným materiálem, z 20.5.2009

**Interní předpisy SŽDC:**

Označení	Název
SŽDC (ČD) D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC S 3/2	Bezстыková kolej
SŽDC (ČSD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČSD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČSD) 20/86-PMR	Směrnice pro ochranu sdělovacích kabelů před nebezpečnými indukčními a korozními vlivy ve stykových pásmech dvou trakčních proudových soustav v místech souběhu stejnosměrné trakční proudové soustavy a silového trojfázového vedení
SŽDC T7	Radiový provoz
SŽDC (ČD) S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) SR 5(S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC (ČSD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení
SŽDC (ČSD) SR 112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC (ČD) D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC S 3	Železniční svršek

Technické kvalitativní podmínky (TKP) staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008 včetně změn.

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem stavby dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

#### Technické normy:

Označení	Název
ČSN 01 3419	Vytyčovací výkresy staveb
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420-1	Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
ČSN 73 0420-2	Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6320	Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách 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 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 37 5711	Křižovatky kabelových vedení s železničními drahami
ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 13674-1 ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křižovatky používané ve spojení se širokopátními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ČSN EN 13230-I	Železniční aplikace - kolej - Betonové výhybkové pražce a příčné pražce
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje- Standardní kolej-Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN ISO 4463-1až3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
TNŽ 37 5711	Křížení úložných, závlačných a závěsných kabelů s celostátními drahami a vlečkami
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6133	Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN 73 6126-1	Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy - Část 1: Provádění a kontrola shody
ČSN EN 13108-1	Asfaltové směsi - Specifikace pro materiály - Část 1: Asfaltový beton

#### **Technické podmínky Ministerstva dopravy:**

TP 58 Směrové sloupky a odrazky - Zásady pro používání  
TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích  
TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK  
TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK  
TP 83 Odvodnění pozemních komunikací  
TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací  
TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích  
TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK  
TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích  
TP 139 Betonové svodidlo  
TP 142 Parkovací zařízení (parkovací sloupky, parkovací zábrany, parkovací závory, pollery)  
TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi  
TP 152 Štěrbínové žlaby na pozemních komunikacích  
TP 153 Zpevněná travnatá parkoviště  
TP 167 Ocelová svodidla ArcelorMittal  
TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací  
TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací  
TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty  
TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích  
TP 192 Dlažby pro konstrukce PK  
TP 203 Ocelová svodidla (svodnicového typu)  
TP 208 Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena  
TP 232 Propustky a mosty malých rozpětí  
TP Katalog vozovek polních cest - technické podmínky – změna č. 2

#### **6.2 Výjimky z norem a předpisů**

Pro zpracování projektové dokumentace tohoto stavebního objektu není nutno žádat o výjimky z norem a předpisů.

#### **7. Bezpečnost práce**

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Všeobecné zásady jsou součástí souhrnného řešení stavby. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky,...) a v souběhu s provozovanou kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přetížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Při pracích je nutno rovněž dodržovat vyhlášku č. 55/80 Sb. a ČSN 733050.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě Op 16, ve znění s účinností od 28. 12. 1997.

Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu OP 16 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blízkost vlaků.

Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm ČD. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišť apod.).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

## 8. Závěr

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobců, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady není možná. Pokud, ve výjimečných případech, dojde ke změně technického řešení, vyžaduje se souhlas investora.

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah (aktualizace v r. 2008). Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována TNŽ nebo ČSN, musí být v souladu s Obecnými technickými podmínkami (OTP). Příslušný výrobce na základě OTP si následně zpracovává Technické podmínky dodací (TPD), které SŽDC odsouhlasují. OTP jsou zpracovány např. pro pražce a příslušenství, kamenivo, geotextilie atd. Jednotlivým výrobcům jsou udělována osvědčení např. pro kolejnice, přejezdy, prefabrikované příkopové zídky, dodávky kameniva do kolejového lože jednotlivým kamenolomům apod.

V Ostravě, Červen 2021

Zpracoval:

.....

Ing. Jan Štětář  
projekce silničních staveb

-----  
**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**

28. října 2663/150 702 00  
Ostrava - Moravská Ostrava  
tel.+420 603 567 666  
e-mail: stetar@moravia.cz  
<http://www.moravia.cz>

-----