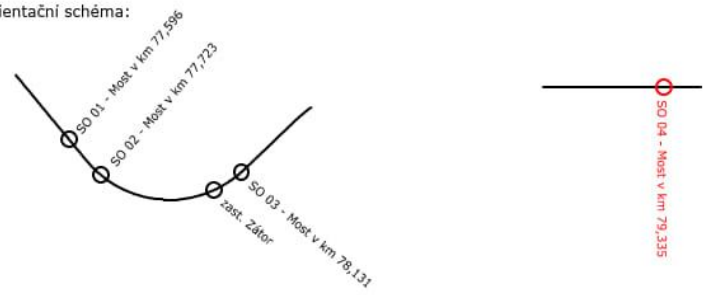
Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.08.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Libor Habrnál

Stavebník/Investor:	**Správa železnic, státní organizace**
Adresa:	**Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava
Adresa:	Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava

SPRÁVA ŽELEZNIC

Zhotovitel díla:	**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz
Zhotovitel objektu:	**Dopravní projektování, spol. s r. o.**
Adresa:	28. října 3388/111, 702 00 Moravská Ostrava
Kontakt:	T: +420 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz

SUDOP BRNO

Dopravní projektování spol. s r. o.

Hlavní projektant (HIP): Ing. Štěpán Kameš | Specialista: Ing. Libor Habrnál

Název stavby/akce:	**Mosty na trati Olomouc hl. n. – Krnov (2191): SO 04 - Most v km 79,335**		Označení investora: R602300012 Označení zhotovitele: 23122
Název části:	Železniční svršek a spodek		Označení části: D.2.1.1.1
Název objektu/dílčí části:	**Železniční svršek**		Označení objektu/komplexu: **SO 04.1**
Název přílohy: Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy: **1. 001**
Odpovědný projektant: Ing. Libor Habrnál	Zpracovatel přílohy: Ing. Libor Habrnál	Měřítko: Formáty: 37xA4	Stupeň dokumentace: **PDPS**
Kraj: Moravskoslezský	Katastrální území: Zátor [791202]	TUDU: 2191 22	**Smluvní datum zpracování: 30.08.2024**

Označení investora::	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
R602300012	_PDPS	_D2111	_SO04XXXX	_1X	_1_001	_000

Prostor pro další informace

Mosty na trati Olomouc hl. n. – Krnov (2191):

SO 04 - Most v km 79,335

Technická zpráva

Část PD D.2.1.1.1

Železniční svršek

SO 04.1 Železniční svršek

Projektová dokumentace pro provádění stavby

1. OBSAH

1. OBSAH 3

2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU/Ů A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ 4

2.1. ÚDAJE O STAVBĚ A OBJEKTU 4
2.2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI 5
2.3. ÚDAJE O ZHOTOVITELI DOKUMENTACE A ČÁSTI DOKUMENTACE 5

3. PODKLADY 6

3.1. VSTUPNÍ PODKLADY 6
3.1.1 Základní 6
3.1.2 Geodetické podklady 6
3.1.3 Ostatní podklady 6
3.2. *INŽENÝRSKÉ SÍTĚ* 6

4. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A HLAVNÍCH TECHNICKÝCH PARAMETRŮ . 6

4.1. STÁVAJÍCÍ STAV 6
4.1.1 Železniční svršek 6
4.1.2 Železniční spodek 6
4.2. NOVÝ STAV 7
4.2.1 Rozsah stavebních objektů 7
4.2.2 Polohový systém, vytýčení 7
4.2.3 Staničení, traťové a definiční úseky 7
4.2.4 Železniční svršek SO 04.1 7

5. VÝJIMKY, ODCHYLNÁ ČI ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ 10

6. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY 10

7. ZOŽADAVKY DO DALŠÍHO STÁDIA PŘÍPRAVY A REALIZACE 11

8. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ 11

9. ZÁVĚR, PŘÍLOHY 12

2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU/Ů A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ

2.1. Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	**Mosty na trati Olomouc hl. n. – Krnov (2191):**
	SO 04 - Most v km 79,335
Stupeň dokumentace:	**PDPS**
Dílčí část:	SO 04.1 Železniční svršek
Charakter dílčí části:	Rekonstrukce propustku v km 79,335
Evidenční staničení objektu:	*km 79,335*
Stávající vlastník objektu:	*Správa železnic, s.o.*
Nový vlastník objektu:	*Správa železnic, s.o.*
Správce objektu:	*Správa železnic, s.o., OŘ Ostrava, SMT*
Účel objektu:	*obnova žel. svršku*
Počet kolejí:	*1 kolej*
Úhel křížení:	*90°*
Katastrální území, pozemky:	Zátor (791202)
	Dotčené parcely:
	537 Vlastnické právo: Česká republika; právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace
Trať podle Prohlášení o dráze:	č. 827 00
Traťový úsek TU:	**2291 Olomouc hl. n.– Krnov**
Definiční úsek DU:	**22**
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati dle TSI:	P5/F3
Období realizace:	2025

2.2. Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234, DIČ: CZ70994234

Zástupce investora:
Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ostrava
Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava
Ing. Jiří Macho

2.3. Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:
SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 618/26, 611 36 Brno
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417

Zhotovitel dílčí části díla:
Dopravní projektování, spol. s.r.o.
28. Října 3388/111, 702 00 Ostrava
IČO: 253 61 520, DIČ: CZ25361520

Hlavní projektant (HIP):
Ing. Radomír Hanák, IM00, 1004457
Kounicova 618/26, 611 36 Brno
IČO: 449 60 417, DIČ: CZ44960417

Specialista dílčí části:
Ing. Libor Habrnál, ID00, 1103134
DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r. o.
28. Října 3388/111, 702 00 Ostrava
IČO: 253 61 520, DIČ: CZ25361520

Odpovědný projektant dílčí části:
Ing. Libor Habrnál, ID00, 1103134
DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r. o.
28. Října 3388/111, 702 00 Ostrava
IČO: 253 61 520, DIČ: CZ25361520

Zpracovatel přílohy dílčí části:
Ing. Libor Habrnál, ID00, 1103134
DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r. o.
28. Října 3388/111, 702 00 Ostrava
IČO: 253 61 520, DIČ: CZ25361520

3. PODKLADY

3.1. Vstupní podklady

3.1.1 Základní

- Zadávací dokumentace – OŘ Ostrava

3.1.2 Geodetické podklady

- Geodetické zaměření
- Katastrální mapy;
- Rastrová základní mapa ČR 1:10 000;
- Ortofotomapa ČR.

3.1.3 Ostatní podklady

- Ostatní dokumentace a podklady SŽ, státní organizace, OŘ, ST, SMT, SSZT, SEE;
- Pomůcky GVD a Tabulky traťových poměrů (TTP);
- Fotodokumentace.
- Nákresné přehledy žel. svršku, SŽ, OŘ Ostrava

3.2. *Inženýrské sítě*

Zjištěné stávající inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je nutné brát jako orientační, neboť zákres inženýrských sítí do situačních výkresů byl proveden na základě podkladu předaných jejich správci a jejich přesnost a spolehlivost je značně rozdílná.

Před zahájením stavby je proto nezbytně nutné požádat správce jednotlivých inženýrských sítí o jejich přesné vytýčení. Stavební práce v uvedených místech budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození provozovaných kabelů.

4. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A HLAVNÍCH TECHNICKÝCH PARAMETRŮ

4.1. Stávající stav

4.1.1 Železniční svršek

Stávající traťová rychlost do 70 km/hod. Stávající svršek tvaru S49, pražce betonové PB2, rozdělení „c“, bezstyková kolej. Kolej je v přímé.

4.1.2 Železniční spodek

Trať v předmětném úseku se nachází v násypu. Odvodnění na terén. Těleso se jeví stabilní bez zjevných deformací.

4.2. Nový stav

4.2.1 Rozsah stavebních objektů

Kolejové úpravy předmětného stavebního objektu se týkají trati Olomouc hl. n.– Krnov. Rozsah stavebního objektu je dán obnovou kolejového (štěrkového) lože od km 79,322 do km 79,339 kde proběhne v rámci stavby výkop pro opravu mostního objektu. Rekonstrukce žel. svršku bude provedena ve formě vyjmutí stávajícího kolejového lože ze štěrkodrti a znovu položení nového kolejového lože ze štěrkodrti. Obnova kolejového roštu (vyjmutí stávajících kolejnic a pražců a znovu položení nových kolejnic a pražců) proběhne v rámci související stavby, kterou investičně zajišťuje SŽ. Výkop kolejového lože bude proveden v délce 12 m (6 m na každou stranu).

V rámci související stavby proběhne v roce 2025 současně výměna kolejového roštu a směrová a výšková úprava koleje.

4.2.2 Polohový systém, vytýčení

Celá projektová dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B p v). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Všechny údaje, týkající se staničení jsou vztaženy na polohu nové koleje č. 1, pokud není uvedeno jinak.

Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení, přesnost vytyčení dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2, měřící metody ve výstavbě dle ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411).

Veškeré vytýčení 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.

4.2.3 Staničení, traťové a definiční úseky

Rozsah stavebního objektu je dán staničením od km 79,322 do km 79,339. Staničení vychází z podkladů SŽG a jejich projektu pro úpravy GPK v rámci údržby tratí.

4.2.4 Železniční svršek SO 04.1

Náplní tohoto objektu je snesení stávajícího kolejového lože a znovu zřízení kolejového lože z nového materiálu. Předpokládaná délka je v 12 m (6 m na každou stranu) plus výběhy navazující na stávající stav v délce 7 m.

Obnova kolejového roštu (vyjmutí stávajících kolejnic a pražců a znovu položení nových kolejnic 60E2 (UIC 60) uložených na pružném upevnění a pražců B 91 S/1 a směrová a výšková úprava koleje proběhne v rámci související stavby, kterou investičně zajišťuje SŽ.

4.2.4.1 Obecné zásady kolejového řešení

Předmětem kolejových úprav je snesení železničního svršku a odstranění stávající konstrukce železničního spodku v rámci SO mostu a znovu položení stávajícího železničního svršku.

4.2.4.2 Navrhované traťové rychlosti

Traťová rychlost v daném úseku je 70 km/h.

4.2.4.3 Směrové poměry

Směrové poměry se nemění, provede se pouze oprava GPK podbíječkou. Geometrická poloha koleje byla navržena na základě podkladů SŽG. Podrobné parametry geometrie koleje jsou patrné v příloze SITUACE nebo VYTYČOVACÍ VÝKRES.

4.2.4.4 Sklonové poměry

Návrh sklonových poměrů vychází z podkladů SŽG.

Trať od začátku úseku je veden v konstantním klesání až po konec úseku ve sklonu 10,119 promile. Poloměry zaoblení lomů sklonu jsou navrženy na R_v, = 3 000 m. Sklonové poměry jsou podrobně rozpracovány v příloze (podélné profily).

4.2.4.5 Kolejový rošt

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezstykové koleje.

Železniční svršek bude obnoven stávajícím materiálem štěrk.

Obnova kolejového roštu (vyjmutí stávajících kolejnic a pražců a znovu položení nových kolejnic a pražců) proběhne v rámci související stavby, kterou investičně zajišťuje SŽ. Výkop kolejového lože bude proveden v délce 12 m.

4.2.4.6 Bezstyková kolej

ŘEŠÍ JINÁ STAVBA:

Koleje budou svařeny do bezstykové koleje (BK) (ve výkazu výměr je uvažováno se svařováním kolejnicových pásů dl. 20 m pro typ kolejnic R260.

Zřizování BK a zajištění řádné držebnosti upevňovadel bude prováděno při dovolené upínací teplotě dle předpisu SŽDC S 3/2. Propustek je situován v přímém úseku trati. V návaznosti na rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést opravu geometrické polohy koleje (GPK) rekonstruovaného úseku trati a 60 m přilehlých úseků (výběhů) o celkové délce cca 113 m. Před snášením železničního svršku bude zhotovitelem přizván zástupce správy trati (VPS TS). Před svařením a zřízením koleje provést 2 podbití koleje v místě rekonstrukce a následnou definitivní úpravu GPK (celkem 3. podbití).

Bezstyková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem SŽ S3 Železniční svršek, díl XI jedenáctá „Uspořádání stykované a bezstykové koleje" a předpisem SŽ S3/2 „Bezstyková kolej", který řeší uceleně problematiku BK a stanovuje i podmínky pro zřizování a udržování svařených výhybek a výhybkových konstrukcí. Současně musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, které stanoví služební předpis SŽ S3/5 „Svářečské práce na železničním svršku". Při montáži je třeba dodržet předepsanou upínací teplotu (rozděleno pro typy kolejí a typy kolejového lože).

Při svařování BK je nutno bezpodmínečně dodržet podmínky a zásady služebního předpisu SŽ S3/5, zejména pokud se týká dovolených upínacích teplot. Svary se kontrolují a přejímají rovněž podle ustanovení předpisu S3/5.

V poloměrech směrových oblouků 400 m a menších bude pro svařování kolejnic použito v souladu s čl. 112 předpisu S3/2 výhradně odtavovací stykové svařování.

Tvar kolejového lože v oblouku s převýšením musí odpovídat předpisu S3/2 – Bezstyková kolej.

4.2.4.7 Kolejové lože, drážní stezky

Základní tvar kolejového lože lichoběžníkový, základní šířka 1,700m od osy koleje na obě strany, svahy štěrkového lože za hlavami pražců jsou ve sklonu 1:1,25. Předpokládá se se zřízením nového kolejového lože v délce 12 m plus navázání na stávající stav v délce 7 m.

Pro kolejové lože platí ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože v platném znění a Obecné technické podmínky „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ (dále jen OTP) vydané pod č.j. 38992/2020-SŽ-GŘ-O13. Tyto stanovují jeho vlastnosti, způsob výroby a kontroly, prokazování a ověřování jakosti, skladování a dodávání. Jsou zde stanoveny podmínky dodávek a užití nového přírodního kameniva jakož i podmínky dodávek a užití recyklovaného (regenerovaného) kameniva.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽ S3, v hlavních a kolejích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce. Tvar kolejového lože v oblouku s

převýšením musí odpovídat předpisu S3/2 – Bezstyková kolej. Nové kolejové lože je navrženo od začátku a konce rekonstrukce jako otevřené ale v oblasti mostu jako zapuštěné kolejové lože.

4.2.4.8 Demontáže kolejového roštu

Obnova kolejového roštu (vyjmutí stávajících kolejnic a pražců a znovu položení nových kolejnic a pražců) proběhne v rámci související stavby, kterou investičně zajišťuje SŽ. Výkop kolejového lože bude proveden v délce 12 m.

4.2.4.9 Demontáže kolejového lože

Štěrk z kolejového lože bude odvezen na skládku.

4.2.4.10 Ostatní práce

Po dokončení stavby bude zhotovitelem zajištěno měření fotogrammetrickým strojem FS-3 dle TKP, Kapitola 8 Konstrukce koleje a výhybek, článek 8.6.5 Hodnocení prostorové průchodnosti a výsledná data budou předána do databáze Překážek prostorové průchodnosti tratí.

Před uvedením stavby do provozu je třeba provést kontinuální radarové měření pražcového podloží.

V termínu cca 6 měsíců po uvedení kolejí do provozu bude provedena následná úprava GPK. tzv. 3. podbití koleje.

4.2.4.11 Konstrukce žel. spodku

V délce rekonstrukce kolejového svršku (tj. v délce 12 m) bude proveden hutněný zásyp z materiálu 0/63, který zrealizuje SO Most. Navázání na stávající stav bude proveden na každé straně v délce 7 m. Navázáním na stávající stav se rozumí, přechod z nového profilu žel. svršku a spodku na stávající profil.

Je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5 %. Na povrchu pláně železničního spodku musí být dosaženo předepsaného statického modulu přetvářnosti. Základní šířka pláně tělesa železničního spodku je dána součtem vzdáleností os kolejí a vzdáleností hran drážních stezek od osy krajních kolejí. Vzdálenost okraje pláně tělesa železničního spodku od osy krajní koleje musí být u nezapuštěného kolejového lože nejméně 3,10 m. Tedy celková šířka 6,2 m. Rozměry pláně železničního spodku jsou zřejmé z příčných řezů v projektové dokumentaci.

4.2.4.12 Zemní pláň

Základní sklon zemní pláně je 5 % se spádem na terén.

Podélný a příčný sklon zemní pláně musí odpovídat návrhu. Na povrchu zemní pláně musí být dosaženo předepsaného modulu přetvárnosti. Povrch musí být rovný, hladký, bez prohlubní. Pláň, která by nesplňovala tyto požadavky, musí být rozrušena a upravena, aby předepsané požadavky splnila.

Před pokládáním konstrukčních vrstev musí být zemní pláň odsouhlasena stavebním dozorem. Dokončená zemní pláň musí být chráněna a pojezdy vozidel na stavbě po pláni musí být zakázány.

Dodavatel stavebních prací je povinen si vlastnosti zemin a hornin, jakož i jejich využitelné množství pro stavbu ověřit doplňkovým průzkumem. Při stabilizaci zemin zemní pláně musí dodavatel předložit stavebnímu dozoru průkazné zkoušky. V rámci průkazných zkoušek musí dále dodavatel předložit obory křivek zrnitosti, meze plasticity zemin a minimální dosahovanou pevnost v tlaku pro navržené množství pojiva.

Kontrolní zkoušky

V průběhu prací se ověřuje dosažení technických a kvalitativních parametrů, které jsou předepsány dokumentací, TKP a ZTKP nebo určeny výsledky průkazních zkoušek, prováděním kontrolních zkoušek. Zajištění těchto zkoušek je povinností zhotovitele. Druhy a způsoby provedení

příslušných kontrolních zkoušek a jejich četnosti jsou určeny v jednotlivých kapitolách TKP nebo v ZTKP. Výsledky zkoušek a jejich vyhodnocení předkládá zhotovitel stavebnímu dozoru.

Dovolené odchylky

Odchylky od výšek pláně a kót odvozených od nivelety, které jsou dány projektovou dokumentací stavby, jsou pro jednotlivá měření v rozpětí +20 až -30 mm. Rovnost povrchu pláně v podélném a příčném směru se kontroluje 3 m latí, pod níž může být prohlubeň max. 20 mm hluboká. Odchylka od projektovaného příčného sklonu zemní pláně nesmí být větší než ± 0,5 %. Měření je třeba provádět ve vzdálenostech nepřesahujících 50 m. Přesnost svahování se posuzuje 3 m latí, největší prohlubeň pod touto latí musí být 50 mm na svazích, které budou ohumusovány či opatřeny hydroosevem. Skutečný sklon svahu se od projektovaného může lišit max. o ± 5 %.

4.2.4.13 Odvodnění

Pláň tělesa železničního spodku i zemní pláň je navržena skloněná, ve sklonu 5%. Trať v celé délce klesá ve směru staničení, je odvodnění navrženo do pročištěného příkopu.

Pražcové podloží je navrženo ze štěrkodrti fr. 0/63. Horní povrch je považován za zemní pláň, dolní povrch této vrstvy je považován za para pláň pojížděnou mechanizací během výstavby.

4.2.4.14 Kabelové žlaby

V rámci SO nebudou položeny betonové pochozí žlaby pro sdělovací kabely případně se budou řešit v rámci jiné stavby.

4.2.4.15 Demolice a rušení

V případě zastižení betonových základových konstrukcí původních objektů (základy starých drážních objektů a návěstidel apod.), které bude nutné ubourat z důvodu kolize s odvodněním železničního spodku, musí být tyto konstrukce vybourány do úrovně min. 0,30 m pod dno přilehlého odvodňovacího zařízení.

Jáma bude zasypána směsným materiálem - např. výziskem ze štěrkového lože promíseným s jemnozrnnou zeminou až po technologickou úroveň, ze které bude probíhat zlepšení zemní pláně. Zásypový materiál musí být zhutněn na stupeň požadovaný pro zeminy v tělese železničního spodku.

Suť z demolic bude odvezena na skládku odpadu ve vzdálenosti 50 km od stavby.

4.2.4.16 Ostatní

Před uvedením stavby do provozu je třeba provést kontinuální radarové měření pražcového podloží.

5. VÝJIMKY, ODCHYLNÁ ČI ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ

V rámci tohoto stavebního objektu nebyly uplatněny výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů.

6. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY

Při realizaci stavebních objektů je potřeba velmi úzce koordinovat stavební činnosti se staveními objekty a provozními soubory mostního objektu a sdělovacího zařízení.

7. ZOŽADAVKY DO DALŠÍHO STÁDIA PŘÍPRAVY A REALIZACE

Stavebník při realizaci stavby se musí řídit touto projektovou dokumentaci a všech v ní přílohách obsažených. Jakékoliv změny, které vzniknou během realizace stavby musí být projektantem odsouhlaseny a v dokumentaci skutečného provedení stavby zapracovány.

8. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ

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

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah,
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic,
- ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na drahách celostátních, 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 6380 Železniční přejezdy a přechody,
- SŽ S3 Železniční svršek,
- SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku,
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej,
- SŽ S3/9 Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav železničního svršku UIC 60 a S 49 2. generace
- SŽ S4 Železniční spodek,
- SŽDC Ž1-Ž10 Vzorové listy železničního spodku,
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP), Kapitola č. 1 až 33,
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic,
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravnách celostátních drah,
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních,
- TNŽ 73 6390 Nápisy názvů železničních stanic a zastávek,
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic,
- SŽDC M21 Topologie sítě a staničení železničních drah,
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah,
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- Zákon 266/1994 Sb., o drahách,

a jiné.

9. ZÁVĚR, PŘÍLOHY

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků a specifikací vzorových listů. 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. 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 Správa železnic, státní organizace odsouhlasují.

Technické řešení stavebních objektů, bylo projednáno s investorem a jeho odbornými složkami na poradách. Záznamy z porad jsou v části dokumentace Dokladová část.

Při stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky je ve stavebních nákladech objektu zohledněn index pro zvýšení nákladů pro ztížené podmínky na zařízení staveniště a index pro standardní podmínky výstavby.