

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 101 - Komunikace pro pěší
SO 661 - Rozšíření přejezdu P6708

Změna	Popis změny	Datum	Jméno / Podpis

Vypracoval: Vladimír VAŠÍK		Zodp. projektant: Tomáš DERKA	Kontroloval: Tomáš DERKA	DRAWINGS	
Kraj: Moravskoslezský		Obec / Traťový úsek: obec Odry / TÚ Suchdol n/Odrou - Budišov n/Budišovkou		DRAWINGS s.r.o. drawings-ov.cz Opavská 845 DIČ: CZ04650263 721 00 Ostrava IČO: 046 50 263 e-mail: info@drawings-ov.cz tel.: +420 727 945 398	
Objednatel: Město Odry				Masarykovo náměstí 25, 742 35, Odry	
Akce: Nový chodník na přejezdu v Odrách				Datum: 10/2020	
Objekt: SO 661 - Rozšíření přejezdu P6708 SO 101 - Komunikace pro pěší				Formát: 10 × A4	
				Č. zakázky: 4510/17/023	
				Měřítko:	Souprava:
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA				Stupeň: DUSP / PDSP	Č. přílohy: 1

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
3. POPIS SOUČASNÉHO STAVU	4
3.1. ŽELEZNIČNÍ TRAŤ	4
3.2. PŘEJEZDOVÁ KOMUNIKACE	4
3.3. PŘEJEZDOVÁ KONSTRUKCE	4
4. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY	4
4.1. POŽADAVKY ZADAVATELE	5
4.2. MAPOVÉ PODKLADY PROJEKTANTA	5
4.3. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE	5
5. POPIS NOVÉHO ŘEŠENÍ	5
SO 101 Komunikace pro pěší	5
5.1. CHODNÍKOVÉ PLOCHY	5
5.2. KOMUNIKACE	6
5.3. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	7
SO 661 Rozšíření přejezdu P6708	7
5.4. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	7
5.5. PŘEJEZDOVÁ KONSTRUKCE	7
5.6. BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ	8
5.7. PROSTOROVÁ PRŮCHODNOST	8
6. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ	8
6.1. VÝLUKY NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTĚ	8
6.2. PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	8
6.3. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	8
A) TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA GASNET	9
B) TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA ČEZ	9
C) TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA CETIN	9
D) TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA ČD TELEMATIKA	9
7. OSTATNÍ	9
SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PŘEDPISŮ	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Nový chodník na přejezdu v Odrách
Stavební objekty:	SO 101 – Komunikace pro pěší SO 661 – Rozšíření přejezdu P6708
Kraj, okres, obec:	Moravskoslezský kraj, okres Nový Jičín, město Odry
Kat. území, dotč. parcely:	KÚ Odry, par. č. 1509/1, 2563/10, 2563/1, 2563/14, 1376/2, 1397, 1374/1
Zeměpisné souřadnice:	49.66861N, 17.83550E
Investor / zadavatel:	Město Odry Masarykovo náměstí 25 742 35, Odry
Projektant:	DRAWINGS s.r.o. Opavská 845, Svinov 721 00 Ostrava
Dotčený přejezd:	Železniční přejezd P6708, evid. km 10,086
Správce drážních objektů:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jako SŽDC) Oblastní ředitelství Ostrava Muglinovská 1038/5 702 00, Moravská Ostrava a Přívoz
Dráha, TÚ / ŽST:	Regionální trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
Dotčená komunikace:	Silnice 1. třídy č. 47
Správce komunikace:	Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) Správa Ostrava Mojmírovců 597/5 709 00, Ostrava – Mariánské hory
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUR / DSP)
Odpovědná osoba SO:	Ing. Tomáš Derka autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT č. 1102894

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Podle názvu stavby je jejím hlavním účelem vybudování nového chodníku pro pěší, který bude obsahovat přechod přes stávající železniční trať ve městě Odrě. V zásadě dojde k vybudování nového chodníkového tělesa přes dvě stávající koleje železničního přejezdu P6708 na komunikaci I/47, díky čemuž dojde k usměrnění provozu chodců a ke zvýšení bezpečnosti při pohybu přes tyto dopravní komunikace. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) také připravuje v koordinaci s touto stavbou doplnění nových závor na přejezdovém zabezpečovacím zařízení přejezdu P6708.

3. POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Železniční přejezd P6708 se nachází v intravilánu obce, v suchdolském zhlaví železniční dopravní Odrě, mezi supermarketem PENNY a areálem Správy a údržby silnic Odrě. Jedná se o dvoukolejný přejezd zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) bez závor. Železniční trať křížuje hlavní silniční komunikační tepnu města, komunikace I. třídy, číslo 47.

3.1. Železniční trať

Před přejezdem a přes něj je podle tabulek traťových poměrů traťová rychlost 40 km/h. Nejvyšší traťová rychlost v úseku je 60 km/h. Blízké okolí přejezdu je rovinaté, dále od přejezdu ve směru do Suchdolu nad Odrou je těleso dráhy v nízkém náspu. Traťová kolej není elektrifikována. Trať ve směru staničení přes přejezd stoupá ve sklonu cca 4,3 ‰. Koleje jsou v přímé bez převýšení.

Železniční spodek není odvodněný trativodem, neboť v okolí přejezdu nejsou žádné odvodňovací šachty. Odvodnění spodku tak funguje prosakováním do podloží.

Kolejové lože je v uzavřeném profilu. Obě koleje č. 1 a 2 mají v okolí přejezdu stejný svršek. Jedná se o kolejnice tvaru S49 upevněných svěrkami ŽS4 k podkladnicím S4 a dřevěným prazdcům.

Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Kolejnicové svary jsou od kraje přejezdové konstrukce ve vzdálenosti 4,5 m v koleji č. 1 a ve vzdálenosti 3,8 m v koleji č. 2.

3.2. Přejezdová komunikace

Jedná se o průtah silnice č. I/47 městem Odrě. Obousměrná dvoupruhová komunikace má šířku jízdních pruhů 3,75 m s vodíci proužky 0,25 m a zpevněnými krajnicemi cca 1,00 m přecházejícími dále v krajnice nezpevněné. Vozovka je v celé šířce asfaltobetonová. Vodorovné dopravní značení je ve formě vodících čar a střední dělící čáry.

Komunikace křížuje železniční přejezd P6708 v úhlu 90°.

3.3. Přejezdová konstrukce

Současná přejezdová konstrukce je z pryžových panelů typu Strail bez vnějších panelů, tj. s panely pouze uvnitř koleje. Zbývající část přejezdové konstrukce je živičná, kde kryt vozovky je přiveden až k vnějšímu okraji kolejnic. Délka přejezdové konstrukce je 10,20 (k. č. 1) až 10,80 m (k. č. 2).

4. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY

Ke zpracování projektovaného řešení byly využity tyto přípravné podklady.

4.1. Požadavky zadavatele

Zadavatel tohoto projektu (město Odry) požaduje navrhnout jednostranný chodník v přejezdu P6708, který bude navázaný na chodník vedoucí k prodejně Penny tak, aby byl koordinován s projektovaným záměrem SŽDC o doplnění závor na přejezdu.

4.2. Mapové podklady projektanta

V přípravě projekčních prací byl současný stav konstrukcí a terénu geodeticky zaměřen. Zaměřil se polohopis a výškopis dotčených objektů a zpracoval se v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému Bpv vztaheném k železničnímu bodovému poli. Zaměřené objekty byly zakresleny do účelové digitální mapy, která byla doplněna digitální katastrální mapou jako základním majetkoprávním podkladem. Účelová 3D digitální mapa je zpracována v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému Bpv.

4.3. Související dokumentace

Tento projekt je zkoordinován s projektovou dokumentací SŽDC na doplnění závor přejezdu P6708:

- Dokumentace pro stavební povolení stavby „Doplnění závor na přejezdu P6708 v km 10,086 na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“, Signal Projekt s.r.o., 05/2018.

5. POPIS NOVÉHO ŘEŠENÍ

Účelem stavby je zejména propojit severní a jižní část města pomocí nového chodníku pro pěší podél komunikace I/47, jehož součástí bude také přechod pro pěší přes stávající železniční trať. Nový chodník společně s doplněním nových závor (stavba SŽDC) na přejezdovém zabezpečovacím zařízení přejezdu P6708 zajistí bezpečný přechod všech osob přes stávající železniční přejezd, který momentálně není pro pěší nijak uzpůsoben a chodci tudíž musí přecházet na vlastní nebezpečí.

Při řešení návrhu nové komunikace pro pěší byl kladen důraz na maximální bezpečnost a funkčnost budoucího provozu chodců. Návrh respektuje optimální docházkové vzdálenosti a nijak nemění stávající dopravní situaci. Směrové, výškové a konstrukční uspořádání nemotoristických komunikací musí být provedeno bezbariérově v souladu s ustanoveními příslušných norem a v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

SO 101 Komunikace pro pěší

Pro zjednodušenou orientaci a popis došlo k pracovnímu rozdělení stavební úpravy zpevněných ploch na severní a jižní část, vzhledem k stávajícímu železničnímu přejezdu následovně.

Severní část stavební úpravy nového chodníku se nachází mezi stávajícím železničním přejezdem přes komunikaci I/47 (přejezd P6708) a účelovou komunikací, která navazuje na zmiňovanou komunikaci a zahrnuje výstavbu části nového chodníku. Jižní část stavební úpravy se týká prostoru mezi stávajícím železničním přejezdem zhruba po stávající přechod pro chodce, který ústí na parkoviště supermarketu PENNY. Zahrnuje výstavbu nového chodníkového tělesa a úpravu obrusných vrstev v prostoru křižovatky stávající komunikace přes kterou je chodník situován.

5.1. Chodníkové plochy

Chodník v severní části bude mít v celé délce konstantní konstrukční šířku 1,60 m mezi obrubami. Ze strany, kde bude nový chodník navazovat na stávající zatravněnou plochu, bude použita nová betonová obruba šířky 100 mm, ke které bude stávající terén upraven s výškovým rozdílem 80 mm za účelem vytvoření vodící linie pro osoby zrakově postižené. Povrch dlažby bude ve stejné výšce jako obruby. Od prostoru stávající komunikace I/47 pak bude chodník ohraničovat nová betonová obruba šířky 150 mm, ke které bude přiložena nová betonová přídlažba šířky 250 mm. Všechny nové betonové obruby

a přídlažby budou uloženy do betonového lože C16/20. Nový chodník bude vyústěn na stávající účelovou komunikaci bezbariérovým přístupem, který bude opatřen varovným pásem z červené dlažby s hmatovou úpravou. Skladba konstrukce chodníkové plochy objektu bude použita dle katalogu vozovek TP 170, typ D2-D-1-CH-PIII.

Výškový rozdíl mezi stávající komunikací a bezbariérovým přístupem na nový chodník bude maximálně 0,02 m. Z obou stran před přejezdem v místech, kde bude nový chodník přehrazen novými závorovými břevny, bude zřízena bezbariérová úprava v podobě signálních a varovných pásů provedených z červené dlažby s hmatovou úpravou. Od těchto varovných pásů bude dlážděný chodník z obou stran přechodu ke kolejím podélně vyspádován až do vzdálenosti 2,5 m od osy koleje, kde bude ukončen obrubníkem výškově navazujícím na novou živičnou plochu přejezdové konstrukce. Tímto bude zaručen bezbariérový a bezpečný přechod přes stávající železnici pro pěší (viz. výkres „Situace“).

Jižní část chodníku bude mít konstrukční šířky rozdílné. Tyto šířky se budou pohybovat v rozměrech od 1,60 m do 3,00 m a jsou konkrétně znázorněny ve výkresu „Situace“. V místech, kde se bude nový chodník stýkat se stávající komunikací, bude chodník opřen do nové betonové obruby šířky 150 mm, ke které bude přiložena nová betonová přídlažba šířky 250 mm. Ze stran, kde chodník bude ve styku buď se stávajícím povrchem ze žulových kostek nebo s nově tvořeným zatravněným povrchem, bude použita nová betonová obruba šířky 100 mm. Všechny nové betonové obruby a přídlažby budou uloženy do betonového lože C16/20. Díky tomu, že povrch dlažby bude ve stejné výšce jako obruby ve stejné výšce jako obruby, bude potřeba vytvořit výškový rozdíl min. 80 mm mezi novými obrubami a sousedními povrchy, aby byla zaručena vodící linie pro zrakově postižené osoby.

V prostoru, kde je nový chodník přerušen místní komunikací ulice Nádražní, bude zřízeno místo pro přecházení. Délka tohoto místa pro přecházení bude 6,50 m a jeho šířka 3,0 m, která je stejná jako šířka nového chodníku, který je k němu přiveden. Vyústění na komunikaci bude z obou stran místa pro přecházení opatřeno bezbariérovým přístupem, který budou tvořit varovné pásy a od něj 0,30 m odsazené signální pásy vydlážděné z červené dlažby s hmatovou úpravou.

V prostoru, kde bude nový chodník navazovat na stávající přechod pro pěší vedený k supermarketu PENNY, bude ze strany od silnice č. I/47 vytvořen nový varovný pás z červené dlažby s hmatovou úpravou.

Odvodnění všech nově tvořených chodníkových ploch bude zajištěno příčným a podélným samospádem, díky kterému pak povrchová voda samovolně odtече buďto do okolních uličních vpustí nebo vsákne do podloží přilehlé zatravněné plochy. V severní části stavební úpravy nového chodníku se nyní nachází jedna uliční vpust. Tato vpust se nebude nijak polohově měnit, ovšem bude nahrazena novou konstrukcí, a to vpustí podobrubníkovou s vlastní nálevkou.

Konstrukce chodníku na základě TP 170: D2 – D – 1 – CH – PIII:

- DL 80	80 mm
- L	30 mm
- ŠD min. třídy B	200 mm
Celkem	310 mm

5.2. Komunikace

Šířkové ani konstrukční parametry komunikace I/47 křižující železniční přejezd P6708 se díky výstavbě nového chodníku nijak nebudou měnit. Šířka jízdních pruhů zůstane ve velikosti 3,75 m s vodicími proužky o šířce 0,25 m. Od vnější hrany vodicího proužku je umístěn bezpečnostní odstup 0,50 m k pásu pro chodce, který má minimální šířku 1,60 m. Místní komunikace (k parkovišti supermarketu PENNY) napojující se na komunikaci I/47 bude v místě křižovatky stavebně upravena na konstrukční šířku 6,50 m v rámci vytvoření nového místa pro přecházení přes tuto komunikaci.

Nový chodník bude konstrukčně přímo navazovat na stávající komunikaci (viz. výkres „Situace“). Pro výstavbu a správné umístění všech konstrukčních prvků nového chodníku, jako je například nová obruba, nová betonová přídlažba, aj., bude třeba odstranit vrstvy stávající komunikace v šířce 0,50 m do hloubky zhruba 0,20 m od nové hrany obruby.

Odstranění těchto konstrukčních vrstev stávající komunikace a jejich následné nahrazení za kvalitativně rovnocenné konstrukční vrstvy (viz výkres „Vzorové příčné řezy“) proběhne všude tam, kde bude tvořena nová hrana chodníku pro pěší. Spára styku nových a stávajících vrstev komunikace bude zalita pružnou asfaltovou zálivkou.

V křižovatce komunikace I/47 a komunikace k parkovišti supermarketu dojde k vybourání a náhradě stávajících dlažebních kostek za odpovídající skladbu konstrukčních vrstev dle TP 170, totožným způsobem jako u nově tvořených hran chodníku pro pěší. Toto místo je přehledně znázorněno ve výkresu Situace.

V celé ploše křižovatky I/47 a komunikace k parkovišti pak dojde pouze k obměně krytu vozovky, tj. obrusné vrstvy živičné vozovky v tloušťce 40 mm. Bude použit asfaltobeton obrusný; ACO v tl. 40 mm.

5.3. Dopravní značení

Svislé vodorovné značení ani jejich nosná konstrukce nesmí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru stanoveného volnou šířkou a volnou výškou pozemní komunikace dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

Vodorovné dopravní značení V4 (0,25) na komunikaci I/47 bude obnoveno podél nového chodníku ve vzdálenosti 0,25 m od jeho hrany. Obnova bude provedena formou strukturovaného plastu v bílé barvě.

Stávající svislé dopravní značení ani jeho význam s ohledem k dopravní situaci se nebude nijak měnit. Vzhledem k tomu, že se některé sloupky stávajícího svislého dopravního značení nyní vyskytují v trase nového chodníku, dojde k jejich přesunu. Tyto přesuny jsou pak zaznamenány ve výkresu „Situace“. Stávající SDZ IP6 (Přechod pro chodce) bude výškově upraven tak, aby byla zaručena volná podchodná výška min. 2,20 m.

Dojde k přesunu stávajícího reklamního banneru supermarketu PENNY. Tento posun je taktéž zaznamenán ve výkresu „Situace“.

SO 661 Rozšíření přejezdu P6708

Jedná se o prodloužení přejezdové konstrukce tak, aby překlenula nový pás pro chodce.

5.4. Železniční svršek a spodek

V rámci železničního spodku nedojde k žádné změně. Nový chodník u přejezdu je odvodněn příčným sklonem k vozovce na přídlažbu, která je podélně vypádována do podobrubníkové vpusti, popřípadě do zatravněné plochy dále od přejezdu.

Úprava železničního svršku bude spočívat ve výměně části upevňovadel v nové části prodloužené přejezdové konstrukce. Jedná se o výměnu svřek ŽS4 a svřkových šroubů s maticemi a dvojími pružnými kroužky (RS1, M24, Fe6), které budou vloženy nové opatřené antikorozií úpravou ve formě jejich pokovování (pozink apod.). Rovněž dojde k výměně dvou dřevěných prachů za prachy betonové typu SB 8P vystrojených antikorozními svřkami a svřkovými šrouby.

5.5. Přejezdová konstrukce

Přejezdová konstrukce bude v obou kolejích č. 1 a 2 na straně nového chodníku prodloužena o 1,20 m. Uvnitř každé koleje budou vloženy dva nové celopryžové panely stejného typu jako jsou ty ve stávající konstrukci. Budou sepnuty táhly ke stávajícím panelům. Na čele krajních panelů se připevní nájezdové úhelníky v antikorozií úpravě.

Vně koleje bude vyfrézována obrusná asfaltová vrstva a dojde k doplnění asfaltové přejezdové konstrukce v rozsahu podle výkresu situace. Obrusná vrstva ACO 11+ bude v širší pásu pro chodce zřízena najednou na stávajících i nových podkladních vrstvách.

5.6. Bezbariérové řešení

Chodník je přes železniční trať veden bezbariérově z hlediska osob pohybově i zrakově postižených a je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. Podélné a příčné sklony komunikace (chodníku) nejsou nikde prudší než 1 : 12. Před novými závorami železničního přejezdu jsou umístěny varovné a signální pásy. Zvukovou signalizaci pro přecházení řeší související stavba označená v kapitole 4.3. Vzhledem k faktu, že délka pro přecházení měřená mezi varovnými pásy je přes dvě koleje až 14,20 m, byla v ose pásu pro pěší na asfaltovou část přejezdové komunikace navržena umělá vodící linie (vodící pás přechodu), z pásků vytvořených strukturovaným plastem. Provedení vodícího pásu přechodu bude podle požadavků uvedených v článku 1.2.3 Přílohy 1, vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

5.7. Prostorová průchodnost

V této stavbě nevznikají žádné nové překážky v prostorové průchodnosti, takže úsek obnovené koleje z tohoto hlediska vyhoví ČSN 73 6320 a vyhlášce č. 77/1995 Sb. bez omezení.

6. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ

Během výstavby bude třeba stavební práce koordinovat s požadavky dotčených správců technické nebo dopravní infrastruktury.

6.1. Výluky na železniční dopravní cestě

Práce na přejezdové konstrukci je třeba provádět ve vyloučené koleji z provozu. Lze střídavě vyloučit kolej č. 1 a následně kolej č. 2, vždy tak, že podél pracovního místa bude železniční provoz probíhat s postavenou pomalou jízdou. Projektant ovšem doporučuje provádět výstavbu prodloužení přejezdové konstrukce během nepřetržité výluky traťového úseku naplánované podle dlouhodobého plánu výluk SŽDC.

6.2. Přechodné dopravní značení

Před zahájením stavby musí stavebník požádat příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení k zajištění bezpečnosti silničního provozu po dobu provádění stavby (dopravní označení pracovního místa, resp. objízdných tras). Na dopravní značení pracovního místa budou použity svislé dopravní značky dle vzorových schémat pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích v obci.

6.3. Inženýrské sítě

Všechny stávající inženýrské sítě musí být před započítím výstavby v terénu řádně vytyčeny a označeny a musí zůstat v průběhu stavby aktivní. Na stavbě tyto sítě nesmějí zůstat bez hlídání odkopány tak, že jejich chráničky budou viditelné. Budou dodrženy požadavky jednotlivých správců technické infrastruktury uvedených v jejich písemných vyjádřeních ke stavebnímu řízení, viz dokladová část této dokumentace.

Během výstavby budou dotčeny tyto následující sítě:

a) Technická infrastruktura GasNet

Nová konstrukce chodníku, která bude křížit stávající vedení technické infrastruktury GasNet, bude v jejím ochranném pásmu rozebíratelná. Výkopové práce budou probíhat pouze do hloubky 250 mm a z tohoto důvodu se nepředpokládá stavební kolize se stávajícím vedením sítí společnosti GasNet.

b) Technická infrastruktura ČEZ

Před výstavbou související stavby na doplnění závor je požadováno zřídit přeložku nadzemního elektrického vedení do vedení podzemního. Přeložka bude provedena řízeným protlakem v zemi pod železničním přejezdem. Z těchto důvodů se doporučuje výstavba nového chodníku provádět až po přeložení tohoto elektrického vedení.

c) Technická infrastruktura CETIN

Nová konstrukce chodníku, která bude křížit stávající vedení technické infrastruktury CETIN, bude v jejím ochranném pásmu rozebíratelná. Výkopové práce kvůli vytvoření prostoru pro konstrukční tloušťku nového chodníku budou probíhat pouze do hloubky 0,25 m stávajícího terénu a z tohoto důvodu se nepředpokládá stavební kolize se stávajícím vedením inženýrských sítí společnosti CETIN.

Zhutnění v ochranném pásmu bude povoleno pouze ruční mechanizací, přičemž poježdění těžkou mechanizací povoleno nebude.

d) Technická infrastruktura ČD Telematika

Nová konstrukce chodníku, která bude křížit stávající vedení technické infrastruktury ČD Telematika, bude v jejím ochranném pásmu rozebíratelná. Výkopové práce kvůli vytvoření prostoru pro konstrukční tloušťku nového chodníku budou probíhat pouze do hloubky 0,25 m stávajícího terénu a z tohoto důvodu se nepředpokládá stavební kolize se stávajícím vedením inženýrských sítí společnosti ČD Telematika.

Výkopové práce v ochranném pásmu 1,0 m stávajícího vedení kabelů budou prováděny pouze ručně. Zhutnění v ochranném pásmu bude povoleno pouze ruční mechanizací, přičemž poježdění těžkou mechanizací povoleno nebude. Počítá se s tím, že stávající vedení inženýrských sítí společnosti ČD Telematika bude před stavbou řádně vytyčeno a v průběhu stavby v terénu vyznačeno.

Bylo použito souhrnné stanovisko k existenci komunikačního vedení a zařízení ve správě ČD Telematika ke stavebnímu řízení akce „Doplnění závor na přejezdu P6708 v km 10,086 na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“, který zhotovila společnost Signal Projekt s.r.o., vzhledem ke koordinaci s touto stavbou „Nový chodník na přejezdu v Odrách“.

U všech níže uvedených inženýrských sítí nedojde při výstavbě k jejich zásahu, nebo zásahu do jejich ochranných pásem:

- Severomoravské vodovody a kanalizace (SmVak)

7. OSTATNÍ

Všechny stavební práce budou prováděny technologiemi a v kvalitě podle kvalitativních požadavků pro železniční stavby a pro pozemní komunikace.

Zhotovitel je povinen dbát příslušných předpisů pro bezpečnost práce na staveništi, v kolejišti a na provozovaných pozemních komunikacích, dále na ochranu životního prostředí zejména při nakládání s odpady vzniklých při výstavbě. Viz společná část projektové dokumentace.

SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PŘEDPISŮ

266/1994 Sb.	Zákon o drahách
13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
185/2001 Sb.	Zákon o odpadech
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
398/2009 Sb.	Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Průjezdové 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 6360-1	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 13108-1	Asfaltové směsi - Specifikace pro materiály – Část 1: Asfaltový beton
ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 124	Poklopy a vtokové mříže pro dopravní plochy - Konstrukční zásady, zkoušení , označování, řízení jakosti
ČSN EN 206-1	Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
ČSN EN 13285	Nestmelené směsi – Specifikace
ČSN EN 13242+A1	Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
ČSN EN 1504-2	Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí - Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody - Část 2: Systémy ochrany povrchu betonu.
ČSN EN 1504-3	Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí - Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody - Část 3: Opravy se statickou funkcí a bez statické funkce.
ČSN EN 1504-9	Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí - Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody - Část 9: Obecné zásady pro používání výrobků a systémů.
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC D1	Dopravní a návěštní předpis
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací
TP 115	Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací,
TP 213	Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek
TP 259	Asfaltové směsi pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností
SŽDC Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
VL 0 – 6.4	Vzorové listy pozemních komunikací
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
TKP PK	Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací