

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	16.05.2021	Čistopis dokumentace	Ing. Lukáš Černý

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: sudop@sudop.cz		
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP EU a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha		
Kontakt:	T: +420 +420 267 094 305 E: info@sudopeu.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Raibr	Specialista:	Ing. Lukáš Černý

Název stavby / akce:	Doplnění závor na přejezdu P2096 trati Řetenice - Lovosice			Označení (S-kód):	S631900228											
				Zakázka:	20-344.208											
Název části:	Železniční přejezdy			Označení části:	D.2.1.3											
Název objektu:	P2096, přejezdová konstrukce			Číslo objektu / komplexu:	SO 2301											
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy:	1 . 001											
Název dílčí části přílohy:																
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:		Měřítko:	Stupeň dokumentace:		DUSP										
Ing. Lukáš Černý	Ing. Lukáš Černý		Formáty: xA4													
Kraj:	Katastrální území:		TUDU:	Smluvní datum zpracování:		16.05.2021										
Ústecký	Teplice		67104													
S-kód:				Stupeň dokumentace:		Část:		Objekt:			Podoba:		Příloha:		Revize:	
S 6 3 1 9 0 0 2 2 8				D U S P		Č á s t : D 2 1 3 X		O b j e k t : S O 2 3 1 X X X			P o d o b a : X X		P ř í l o h a : 1 0 0 1		R e v i z e : 0 0 1	

Obsah

1	ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	Údaje o zadavateli dokumentace	2
1.2	Údaje o dodavateli dokumentace	3
2	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
3	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	4
4	OBECNÉ ÚDAJE O PŘEJEZDU	4
5	UMÍSTĚNÍ NA POZEMKU	4
6	CÍL STAVBY	5
7	STÁVAJÍCÍ STAV	5
8	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
8.1	Železniční svršek	5
8.2	Přejezdová konstrukce	6
8.3	Pozemní komunikace	6
9	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	8
10	VYTÝČENÍ OBJEKTU	10
11	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, LIKVIDACE ODPADŮ	10
12	BEZPEČNOST PŘI VÝSTAVBĚ	10
13	FOTODOKUMENTACE	12

1 ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Doplnění závor na přejezdu P2096 trati Řetenice - Lovosice
Název SO: SO 2301 P2096, přejezdová konstrukce
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro společné povolení stavby (DUSP)
Kraj: Ústecký
Okres: Teplice
Obec: Teplice
Katastrální území: Teplice
Traťový úsek: 0671 Řetenice (mimo) – Úpořiny (mimo)
Definiční úsek: 04 Teplice zámecká zahrada – Bystřany v Čechách
Staničení začátku a konce stavby: km 3,438

1.1 Údaje o zadavateli dokumentace

Zadavatel: Správa železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A,
vložka 48384
Organizační složka: Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9
Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 12
110 00 Praha 1

1.2 Údaje o dodavateli dokumentace

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 - Praha 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49
Zpracovatel části:	SUDOP EU a.s. Projektové středisko Ústí nad Labem Olšanská 1a 130 80 - Praha 3 IČ: 05 16 50 24 DIČ: CZ 05 16 50 24
Část dokumentace:	D.2.1.3 Železniční přejezdy
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Raibr
Odpovědný projektant:	Ing. Lukáš Černý
Termín PD:	05/2021

2 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Zvláštní technické podmínky „Doplnění závor na přejezdu P2096 trati Řetenice - Lovosice“ zpracované Správou železnic, s.o., dne 5.8.2020
- Mapové podklady
- Digitální model terénu
- Digitální katastrální mapa
- Fotodokumentace
- Místní šetření

3 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

Stavební objekty:

SO 2601 P2096, přípojka nn

Provozní soubory:

PS 1301 P2096, výstavba PZS
PS 1501 P2096, Úprava DOK, TK
PS 1701 P2096, sdělovací zařízení

4 OBECNÉ ÚDAJE O PŘEJEZDU

Identifikační číslo přejezdu: P2096
Traťový úsek: 0671 Řetenice (mimo) – Úpořiny (mimo)
Zeměpisné souřadnice: 50° 37' 53.44543" N 13° 49' 20.48420" E
Počet kolejí: 1
Přejezdová komunikace: místní komunikace (ul. Bílinská)
Číslo pozemní komunikace: -
Místní název přejezdu: -
Úhel křížení: 42° 41'

5 UMÍSTĚNÍ NA POZEMKU

Stavba je umístěna v katastrálním území Teplice [766003], obce Teplice [567442]

p.č.	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
4575	dráha	ostatní plocha	Česká republika, Správa železnic, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
4576/1	dráha	ostatní plocha	Česká republika, Správa železnic, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
4390	silnice	ostatní plocha	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice
4378	ostatní komunikace	ostatní plocha	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice
2384	ostatní komunikace	ostatní plocha	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice
1867	jiná plocha	ostatní plocha	Město Vodňany, nám. Svobody 18, Vodňany I, 38901 Vodňany

6 CÍL STAVBY

Hlavním cílem stavby je doplnění závor na přejezdu P2096 v km 3,438 trati Řetenice – Lovosice za účelem zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu včetně přilehlého chodníku.

7 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající přejezdová konstrukce UNIS je betonová, rozebíratelná. Betonové panely tvoří pouze vnitřní část přejezdu a jsou z velké části polámaný silným silničním provozem. Kolejový rošt je tvořen kolejnicemi tv.S49, pražce dřevěné, upevnění podkladnicové tuhé, se svěrkami ŽS4. Je předpoklad, že vlivem silničního provozu a údržbou v městské zástavbě hlavně v zimním období, budou dřevěné pražce vyžilé, stojiny a paty kolejnic a upevňovací silně zkorodované. Odvodňovací žlab s mříží ve vozovce je provozem zdeformovaný a zanesený nečistotami. Přilehlý chodník má povrch ze zámkové dlažby.

Vozovka v okolí přejezdu nemá jednotný povrch vzhledem k prováděným rekonstrukcím v minulosti. Komunikace v místě přejezdu nemá jasné vymezeny hrany.

8 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

8.1 Železniční svršek

8.1.1 Geometrická poloha koleje

Geometrická poloha koleje je převzata z projektu PPK "PSS Řetenice - Úpořiny TÚ 0671 km 0,589-7,587". Začátek a konec řešeného úseku je od km 3,348 - km 3,490. Návrh směrového řešení respektuje normu ČSN 73 6360-1.

8.1.2 Směrové a výškové poměry nového stavu

Železniční přejezd je umístěn z části v přechodnici oblouku $R=290$ m a z části v přímé. V oblouku $R=290$ m je navržena rychlost 50 km/h, $D=47$ mm a přechodnice délky 41 m a 38 m. Nový železniční svršek je navržen v délce 25,0 m a to 2,9 m před a za přejezdovou konstrukcí. Dále se uvažuje s výběhy směrové a výškové úpravy v délce 2×50 m.

Výškové řešení je převzato z projektu PPK a obecně kopíruje stávající stav. Na žel. přejezdu je podélný sklon trati -23.725‰.

8.1.3 Materiál železničního svršku

Nový materiál žel. svršku bude tv. 49E1 na betonových pražcích o minimální hmotnosti 304 kg s pružným upevněním a rozdělením pražců "u". Spojovací a upevňovací součásti železničního svršku budou v oblasti přejezdu (včetně přechodů) opatřeny schválenou antikorozií úpravou dle příslušných TPD (viz ustanovení předpisu S3, díl VII, čl. 27; resp. díl VIII, čl. 17). Kolej bude svařena do přilehlé BK dle předpisu S3/2.

Šterkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5-63 mm, druh kameniva C (předpis SŽ S3, část desátá). Nové kolejové lože je navrženo šterkové, v min tl. 0,35 m pod ložnou plochu betonového pražce s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje. V oblasti železničního přejezdu bude kolejové lože zapuštěné.

8.1.4 Nakládání se stávajícím železničním svrškem

V rámci stavby bude demontován stávající kolejový rošt od 3,348 - km 3,490 včetně šterkového lože. Šrotový materiál bude odvezen v rámci stavby k likvidaci. V rámci stavby se nepředpokládá zpětné použití vyzískaného a regenerovaného materiálu.

Dle zadání je v prostoru přejezdu kolejový rošt tvořen kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Před a za přejezdem jsou pražce shodně s přilehlým úsekem na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců se předpokládá „d“.

Výzisk užitého materiálu se musí řídit podle platné směrnice č.42/2009 vydané SŽDC s.o. Vyzískané nepotřebné koleje budou demontovány do jednotlivých součástí a dle kategorizace vytříděny. Na základě pokynů správce budou použitelné součástky uloženy na určené místo, šrotové pak odevzdány do šrotu. Vyzískané neupotřebitelné dřevěné pražce, pryžové a penefolové podložky a

neupotřebitelný výzisk štěrkového lože a zeminy budou ekologicky zlikvidovány v souladu s platnými předpisy a normami.

8.2 Přejezdová konstrukce

Přejezdová konstrukce bude celopryžová rozebíratelná z vnitřních a vnějších panelů se spínacími táhly a závěrnou zídou. Uložení na betonové pražce s rozdělením „u“. Je uvažováno s přejezdovou konstrukcí pro vozidla a pro chodce.

Pro stavbu přejezdu je použito celkem 22ks vnitřních panelů délky 600mm a 22ks vnějších panelů délky 1200mm. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídou celkové délky 2x13,20m, která je uložena cementovou maltou na podkladní blok z betonu C20/25 0,30x0,45m vyztužený KARI sítí, který je dodáván samostatně.

Pro stavbu přechodu je použito celkem 10s vnitřních panelů délky 600mm a 10ks vnějších panelů délky 1200mm. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídou celkové délky 2x6,00m, která je uložena cementovou maltou na podkladní blok z betonu C20/25 0,30x0,45m vyztužený KARI sítí, který je dodáván samostatně.

Součástí přejezdové konstrukce jsou náběhové klíny.

Dodavatel přejezdové konstrukce navrhne vhodnou půdorysnou a výškovou úpravu vnějších a vnitřních panelů v závislosti na parametru směrového oblouku s převýšením koleje 2mm.

V novém stavu bude přejezd podle ČSN 73 6380 široký 19,20m a dlouhý 20,74m. Maximální dovolená rychlost vozidel na přejezdu bude 50km/h. Konstrukce žel. přejezdu bude umožňovat průjezd těžších vozidel. V oblasti chodníku bude použita přejezdová konstrukce pro přechody pro chodníky a cyklisty.

Zásah do zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) se neuvažuje.

8.3 Pozemní komunikace

Úprava komunikací byla navržena na základě umístění nových závorových břevien. Všechny komunikace budou mít jasně vymezeny hrany. Vozovka v ul. Bílinská bude na straně chodníku ohraničena silničním obrubníkem a na druhé straně bude provedena zatravněná krajnice v šíři 0,5m. Šířka ulice Bílinská byla zúžena na 6m mezi vnitřní hranou vodicího proužku.

V bezprostřední blízkosti přejezdu a v místě nových silničních obrub dojde k obnově kompletní vozovky vč. podkladních vrstev. V ostatním případě dojde k frézování obrusné vrstvy a položení nové obrusné vrstvy přes celou uvažovanou křižovatku. Tím dojde k opravě celé plochy, která je v současné době nejednotná po provedených rekonstrukcích.

Podél vozovky budou provedeny silniční obrubníky 150x250mm uloženy do betonového lože C 20/25 XF3 tl.min.100mm. Výška nášlapu vůči vozovce se počítá 12cm. V místě vstupu do vozovky (přechody pro chodce/varovné pásy) je výška nášlapu 2cm. V místě snížení na niveletu přejezdu bude použito přechodového silničního obrubníku 150/250-150mm.

Po jedné straně komunikace (viz situace) bude umístěna zatravněná krajnice. Krajnice bude provedena ohumusováním 15cm a založením trávníku.

8.3.1 Konstrukce vozovky

Komunikace je zřízena v konstrukční uspořádání D1-N-6 TDZ – III - PIII, třída dopravního zatížení III dle katalogu vozovek TP 170. Nová konstrukce vozovky se provede pouze v nutném rozsahu (viz Podélný profil komunikace).

Nová konstrukce komunikace

D1-N-6 TDZ – III - PIII

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	(ČSN EN 13 108-1)
Postřík spojovací 0,5 kg/m ²	PS-EP		(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+	60 mm	(ČSN EN 13 108-1)
Postřík spojovací 0,5 kg/m ²	PS-EP		(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 16+	50 mm	(ČSN EN 13 108-1)
Postřík infiltrační 0,7 kg/m ²	PI-C		(ČSN 736129)
Kamenivo stmelené cementem	SC C _{8/10}	130 mm	(ČSN EN 14227-1)
Štěrkodrt' fr 0 - 63 mm	ŠDA	min. 220 mm	(ČSN 73 6126-1)
Celkem		min. 500 mm	

Únosnost pláň Edef,2=min.45Mpa

Frézování vozovky v tl.100mm

Nové položení vrstev

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	(ČSN EN 13 108-1)
Postřík spojovací 0,5 kg/m ²	PS-EP		(ČSN 736129)
Asfaltový beton pro ložní vrstvu	ACL 16+	60 mm	(ČSN EN 13 108-1)
Postřík spojovací 0,5 kg/m ²	PS-EP		(ČSN 736129)
Celkem		min. 100 mm	

V případě, kdy nebude stávající zemina na zemní pláni splňovat danou hodnotu Edef,2, provede se zlepšení zeminy (vápno, cement) či výměna aktivní zóny v tl. cca 500mm u komunikace a v tl. cca 300mm u chodníku dle ČSN 73 6133.

Výměnu či zlepšení zeminy stanoví na místě stavby geolog.

Spáry v místě napojení na stávající asfaltovou konstrukci budou zality plastickou zálivkou.

8.3.2 Konstrukce chodníku

Vzhledem k umístění závorového břevna u křižovatky s ul. Rumunskou je nutné upravit chodník vedený k přechodu pro chodce. Nový chodník je ponechán ve stávající trase. Pro bezpečnost chodců je nutné provést vysazenou chodníkovou plochu před přechodem pro chodce pro možnost vyčkávání. Touto úpravou dojde ke zúžení Rumunské ulice v místě přechodu. Hodnota zúžení činí 3,5m. Vzhledem k charakteru Rumunské ulice, která obsluhuje v tomto místě pouze přilehlé nemovitosti je ulice zjednosměrněna v úseku mezi Plzeňskou a Bílinskou ve směru na Bílinskou. Toto řešení bylo projednáno a schváleno Odborem dopravy a Policií ČR.

Šířka chodníku činí min. 2,0m. Příčný sklon chodníku je 2%. Podél chodníků budou umístěny sadové obrubníky 50x200mm uloženy do betonového lože C 20/25 XF3 tl.min.100mm. Obrubník plní funkci přirozené vodící linie bude převýšený o 6cm. Obrubník umožňující příčné odvedení srážkové vody na terén bude nepřevýšený.

Varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m přechodu bude proveden z betonové dlažby s reliéfním povrchem a odlišnou kontrastní barevnou úpravou. Povrch chodníku do vzdálenosti nejméně 250 mm od varovného a signálního pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči pásům vizuálně kontrastní dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Konstrukce chodníku navazující na žel. přejezd je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací jako konstrukce D2-D-1-CH-PIII.

Konstrukce dlážděného chodníku

D2-D-1 TDZ – CH - PIII

Zámková dlažba	DL	60 mm	(ČSN 736131)
Ložná vrstva	L	30 mm	(ČSN 736131)
Štěrkodrt' fr 0 - 63 mm	ŠDB	150 mm	(ČSN 736126)
Celkem		min. 240 mm	

Únosnost pláň Edef,2=min.45Mpa

Na křižovatce ulic Bílinská a Rumunská dojde k odstranění křovin bránící ve výhledu.

8.3.3 Odvodnění komunikace

Odvodnění komunikace bude provedeno stávajícím systémem odvodnění do uličních vpustí a dále do jednotné kanalizace.

Pro zajištění povrchového odvodnění komunikace navazující na přejezd bude použit štěrbinový žlab dl. 12,0m, š. 0,5m, v.0,7m s protisměrným spádem dna 0,5% oproti sklonu koleje. Toto řešení bylo vybráno na základě absence zpevněného příkopu podél trati. Horní povrch žlabu bude mít sklon 1,5% ve směru koleje. Linie nového žlabu bude napojena na stávající šachtu odvodnění. Její parametry budou ověřeny během vlastní výstavby přejezdu (podklady k šachtě nebyly dohledány). V rámci projektu je uvažováno s pročištěním šachty, případným vyspravením dna a s případným zřízením otvoru pro napojení potrubí ze štěrbinového žlabu. Žlab je uložený na betonový základ. Do žlabu bude vložen čistící a vpustový díl. Odtok ze žlabu bude napojen na plastové neděrované potrubí vč. redukce na vpust. Potrubí bude zaústěné do stávající kanalizační šachty.

Odvodnění chodníků bude provedeno příčným sklonem 2% na stávající terén.

Podmínky pro zhotovitele: - ověřit stav kanalizace (šachty) před zahájením stavby

Podmínky pro správce: - nutné pravidelné čištění žlabu, kontrola šachty

8.3.4 Dopravní značení

Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značky budou umístěny dle situace. Jsou navrženy s folii třídy odrazivosti nejméně 2 v provedení z pozinkovaného plechu s ohybem.

V ulici Rumunská bude umístěna dopravní značka IP4b „Jednosměrný provoz“, B28 „Zákaz zastavení“, B24b+E9 „Zákaz odbočování vlevo pro vozidla překračující délkou 7m“ a B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. V ulici Bílinská značky B24a a B24b „Zákaz odbočování vpravo a vlevo“.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude realizováno z dvousložkového plastu. Umístění a typ je znázorněn v situaci.

9 ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Stanovení rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380, SŽ 73 6380/MP1

Vstupní parametry přejezdu jsou následující:

- přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením
- rychlost drážního vozidla v oblasti přejezdu 10 km/h
- rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km/h nebo 10 km/h (dle SŽ 73 6380/MP1)
- délka nejdelšího silničního vozidla vedeného přes přejezd 22 m
- rychlost chodce 4 km/h
- délka vozíku vedeného chodcem 3m

Bylo posuzováno:

- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p

Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp představuje délku úseku dráhy před přejezdem, kterou projede čelo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu potřebnou pro řidiče nejpomalejšího vozidla silničního vozidla, aby s vozidlem stačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přejezdu.

Výpočtem byla zjištěna rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp = 34m ve směru do Centra a Lp = 73m ve směru na sídliště Bílá cesta.

Rozhledové poměry jsou znázorněny v příloze Situace rozhledových poměrů.

Vž (km/h)	10	ČSN 73 6380	
Vsn (km/h)	10	SŽ 73 6380/MP1	směr Centrum
Vsn (km/h)	5	SŽ 73 6380/MP1	Směr sídliště Bílá cesta
Dp (m)	11,8	(změřeno)	směr Centrum
Dp (m)	14,1	(změřeno)	Směr sídliště Bílá cesta
Ds (m)	22	ČSN 73 6380	

Údaje	Vž (km/h)	Vsn (km/h)	Dp (m)	Ds (m)	Lp (m)	Lp (m)
1. Směr (Centrum)	10	10	11,4	22	33,8	34
2. Směr (sídli. Bílá cesta)	10	5	14,1	22	72,2	73

- rozhledová délka pro chodce Lpř

Rozhledová délka pro chodce Lpř je délka úseku dráhy před přechodem (pro drážní vozidla opačného směru i za přechodem), kterou projede čelo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu potřebnou pro chodce, aby stačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přechodu.

$$Lpř = Vž/4 * (Dp + Dv)$$

- Dp délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně výstražného kříže k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu
- Dv délka v m, měřená v ose komunikace pro pěší od úrovně výstražného kříže k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu

Výpočtem byla zjištěna rozhledová délka pro chodce Lpř = 32m ve směru do centra a Lpř = 38m ve směru na sídliště Bílá cesta.

Rozhledové poměry jsou znázorněny v příloze Situace rozhledových poměrů.

Vž (km/h)	10	
Dp (m)	9,5	(změřeno) směr centrum
Dp (m)	12,2	(změřeno) směr sídliště Bílá cesta
Dv (m)	3	ČSN 73 6380

Údaje	Vž (km/h)	Lpř	Lpř (m)		Dv*
1. Směr	10	31,25	32	Kontrola	8,7
2. Směr	10	38	38		10,32

* v případě, že Dv je menší než 3 m, je nutné tažení vozíku na přechodu zakázat

Závěr:

Do rozhledových polí pro nejpomalejší silniční vozidlo a pro chodce nezasahují žádné překážky. Případné náletové zeleně zasahující do rozhledových polí budou v rámci stavby odstraněny. Nesmí zde

být vysazovány stromy a keře, zřizovány ploty nebo zídky, uskladňovány stavební a jiné hmoty a prováděny jakékoliv zemní úpravy, pokud by pro rozhled nepříznivě zasahovaly do výše větší než 0,9m nad vozovku. Po provedení přejezdu je doporučeno rozhledovou délku přeměřit a v případě potřeby odstranit drobné keře nacházející se u trati.

10 VYTÝČENÍ OBJEKTU

Vytyčení stavby bude provedeno podle souřadnic bodů uvedených ve výkresové dokumentaci. Veškeré souřadnice jsou uvedeny v globálním systému S-JTSK, výšky v systému Bpv. Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované).
Přesnost vytýčení dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2.

Rozhodující práce budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu. Během provádění stavby dojde k úplné výluce traťové koleje.

11 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, LIKVIDACE ODPADŮ

Odstavené mechanismy je nutno ponechávat zásadně v lokalitách zařízení staveniště a v místech k parkování mechanismů uzpůsobeném. Staveništní doprava musí probíhat pouze v prostorách k tomu určených. Zemina a vodoteče v prostoru stavby nesmí být kontaminovány ropnými ani jinými produkty. Vozidla vyjíždějící ze staveniště na komunikace musí být očištěna.

Nepředpokládá se ohrožení podzemních a povrchových vod, kontaminace půdy a narušení stávajícího geologického prostředí.

Při výstavbě dojde na přechodnou dobu ke zvýšení hlučnosti. Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení.

K péči o životní prostředí vede i následující opatření - dodržení povolených ekvivalentních hladin hluku ve smyslu nařízení vlády č.148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

12 BEZPEČNOST PŘI VÝSTAVBĚ

Při zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení uvedených v Souhrnné technické zprávě, příloha B.10.

Před zahájením stavby je nutné, aby zhotovitel zajistil u správců sítí jejich vytýčení. Zemní práce v blízkosti vedení musí být prováděny poučenými pracovníky a dodavatel je odpovědný za dodržování norem a předpisů bezpečnosti práce.

Způsob zajištění ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst.1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 §102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Prevenčí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Péče o kvalitu prováděných prací

Při provádění veškerých prací je nutno dbát na prováděcí předpisy jednotlivých technologií provádění stavby.

13 FOTODOKUMENTACE



