



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
000	30.11.2022	Dokumentace pro územní řízení k čístopisu	Bc. Michal Munzar

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b>		<b>PROJEKT servis</b>
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b>		<b>PROJEKT servis</b>
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Koudelka	Specialista:	Ing. Miroslav Vala

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce žst. Turnov</b>	Označení investora:	S631700077
		Označení zhotovitele:	ZAK-2021-13
Název části:	Přejezdy a přechody	Označení části:	D.2.1.3
Název objektu/díle části:	<b>Železniční přejezd v ev. km 28,815 (P3182)</b>	Označení objektu/komplexu:	<b>SO 11-13-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	<b>1 . 001</b>
Název díle části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Koudelka	Ing. Juraj Pieš	Formáty:	A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Liberecký	Turnov [771601]	107110	
			<b>Smluvní datum zpracování:</b> <b>30.11.2022</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 7 0 0 0 7 7	- D U R X	- D 2 1 0 3	- S O 1 1 1 3 0 1	- X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]



**Obsah:**

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.1	Údaje o stavbě	4
1.2	Údaje o žadateli	5
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	6
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ	8
3.	SO 11-13-01 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD V EV. KM 28,815 (P3182)	10
4.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	11
5.	PRŮZKUM INŽINÝRSKÝCH SÍTÍ	12
6.	STÁVAJÍCÍ STAV	13
6.1	Železniční spodek	13
6.2	Železniční svršek	13
6.3	Směrové poměry	13
6.4	Sklonové poměry	13
6.5	Železniční přejezd	13
7.	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD – NOVÝ STAV	14
7.1	Rozsah úprav	14
7.2	Přejezdová konstrukce	14
7.3	Vozovka pozemní komunikace	15
7.4	Směrové a sklonové poměry komunikace	15
7.5	Odvodnění komunikace	15
7.6	Dopravní značení	15
7.7	Rozhledové poměry	16
8.	NAKLADANÍ S ODPADY	17
9.	POLOHOVÝ SYSTÉM	17



## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: ZAK-2021-13  
ISPROFIN: 551 352 0013  
ISPROFOND: 327 321 4901  
S-kód: S631700077  
Realizace stavby: 10/2024 - 03/2026  
Číslo PS/SO: SO 11-13-01

a) Název stavby: Rekonstrukce žst. Turnov

b) Místo stavby: trať **Jaroměř – Turnov – Liberec**  
trať **Hradec Králové hl.n. – Turnov**  
trať **Praha – Turnov**

Kraj: Liberecký

Okres: Liberec, Semily

Katastrální území: k.ú. Mašov u Turnova [771686]  
k.ú. Ohrazenice u Turnova [709336]  
k.ú. Přepěře u Turnova [7346863]  
k.ú. Turnov [771601]  
k.ú. Karlovice [663328]  
k.ú. Příšovice [736309]  
k.ú. Daliměřice [771627]

Parcelní číslo: viz. Majetkoprávní část (E.5 Geodetická dokumentace)

Číslo tratě: **500 00** Jaroměř – Turnov - Liberec

(Prohlášení o dráze) **491 00** Hradec Králové hl. n. – Turnov

**480 00** Praha - Turnov

Číslo tratě: **508** Jaroměř – Turnov - Liberec

(NJŘ / TTP) **511A** Hradec Králové hl. n. – Turnov

**537** Praha – Turnov

Číslo tratě: (KJŘ)	<b>030</b> Jaroměř – Turnov - Liberec <b>041</b> Hradec Králové hl. n. – Turnov <b>070</b> Praha - Turnov
Číslo traťového úseku:	<b>1051</b> Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně) <b>1071</b> Libuň (mimo) - Turnov (mimo) <b>0901</b> Praha hl.n. (mimo) - Turnov (mimo) (odb. Skály)
c) <u>Předmět dokumentace:</u>	Rekonstrukce
d) <u>Širší vztahy:</u>	
Kategorie dráhy: (z. č. 266/1994 Sb.)	<b>celostátní</b> - Jaroměř – Turnov - Liberec <b>regionální</b> - Hradec Králové hl. n. – Turnov <b>celostátní</b> - Praha – Turnov
Kategorie dráhy podle TSI INF: P5/F3	
Součást sítě TENT-T:	NE
Traťová třída zatížení:	C3 (20t / 7,2t)
Trakční soustava:	Nezávislá
Počet traťových kolejí:	1
Max. traťová rychlost:	
<u>Obvod stanice Turnov:</u>	40 km/hod
<u>Přílehlé trať. úseky:</u>	100 km/hod - 030 Jaroměř – Turnov - Liberec 60 km/hod - 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 100 km/hod - 070 Praha - Turnov
e) <u>Stupeň dokumentace</u>	Dokumentace pro územní řízení (DUR)
<b>1.2 Údaje o žadateli</b>	
a) <u>Investor a objednatel:</u>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČO: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupen:	Stavební správa západ Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Jiří Záruba
Správce žel. dopravní infras.:	Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

### 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

#### a) Zpracovatel projektové dokumentace:

Generální dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**

U Elektry 830/2b

198 00 Praha 9

IČO: 49 82 31 41

Subdodavatelé dokumentace: **STOSMOL, s.r.o.**

U Cukrovaru 509/4

400 07 Ústí nad Labem

IČO: 28 69 50 97

**SUDOP Brno, spol. s r.o.**

Kounicova 26

611 36 Brno

IČO: 44 96 04 17

**DIPONT s.r.o.**

Libouchec č.p. 505,

403 35 Libouchec

IČO: 286 93 094

**NDCON s.r.o.**

Zlatnická 10/1582,

Praha 1, PSČ 110 00

IČO: 649 39 511

**EMPLA AG spol. s r.o.**

Za Škodovkou 305/5, Kukleny,

503 11 Hradec Králové

IČO: 259 96 240

**KVINTING spol. s r.o.**

Počernická 272/96, Malešice,

108 00 Praha 10

IČO: 41692748

- |  |                      |
|--|----------------------|
| b) <u>Hlavní inženýr projektu:</u>     | Ing. Martin Koudelka |
| c) <u>Zástupce HIPa:</u>               | Bc. Michal Munzar    |
| d) <u>Specialista části:</u>           | Ing. Miroslav Vala   |
| e) <u>Zodpovědný projektant části:</u> | Ing. Martin Koudelka |
| f) <u>Zpracovatel části:</u>           | Ing. Juraj Pieš      |



## 2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ

ŽST Turnov leží v km 123,993 trati celostátní dráhy Jaroměř – Liberec (trať je v přilehlých úsecích jednokolejná), v km 104,061 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná) a v km 29,222 trati regionální dráhy Hradec Králové hl.n. – Turnov (trať je v přilehlém úseku jednokolejná).

Hlavním cílem stavby je kompletní rekonstrukce ŽST v rámci, které je vyřešeno odstranění úvratových jízd ze směru Jičín.

V ŽST dochází ke zrychlení jízd vlaků v hlavních kolejích, a to na rychlost 65 km/h ve směru Malá Skála – Turnov a zpět, 100 km/h v traťovém úseku Turnov – Sychrov a zpět, 60 km/h ve směru Hrubá Skála – Turnov a zpět a 70 km/h ve směru Příšovice – Turnov a zpět. Rychlosti pro jízdy vlaků vedlejším směrem jsou pak ve většině případů umožněny alespoň pro rychlost 60 km/h do osobní části kolejiště a 50 km/h do nákladní části kolejiště.

Navržené řešení ŽST Turnov vyhovuje jak stávající organizaci dopravy dle dnešního konceptu provozu, tak i cílovému stavu po realizaci stavby dle SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec a dalších staveb na základě doložených podkladů od objednatelů dopravy. V rámci zpracování byly vyhotoveny výhledové GVD pro všechny přilehlé tratě a plány obsazení kolejí pro zpracované varianty. Dopravní technologie prokázala potřebu ideálně 6 kolejí s nástupní hranou, přičemž alespoň 4 nástupní hrany musí být průjezdné ve směru Malá Skála – Turnov – Sychrov / Příšovice.

Navržené řešení reflektuje potřeby nákladní dopravy pro tranzitní i obslužné vlaky. Proto jsou zde navrženy 4 dopravní koleje, které vyhoví odklonovým vlakům Nex přepravce Škoda-Auto (620 m) i běžným vlakům nákladní dopravy, přičemž 2 koleje umožní jízdy vlaků ve směru Malá Skála.

Navržené řešení umožňují napojení integrovaného pracoviště OŘ Hradec Králové dvojicí kolejí dle požadavků.

V ŽST jsou k dispozici vnější nástupiště od výpravní budovy, ostrovní nástupiště s jazykovou částí a další ostrovní nástupiště. Traťová kolej ze směru Hrubá Skála je přivedena k oběma kolejím nástupiště č. 3, což zvýší variabilitu provozu. 2 koleje pro nákladní dopravu jsou vloženy mezi nástupiště č. 2 a 3, aby bylo možno dosáhnout požadované délky bez nutnosti rušit přejezd P3182. Další dvojice nákladních kolejí je směřována ze sychrovského zhlaví směrem na Hrubou Skálu a končí před zmíněným přejezdem.

ŽST je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které bude ovládáno z dopravní kanceláře ŽST Turnov. Realizací stavby dochází k významné úspoře cca 19 provozních zaměstnanců.

V traťovém úseku Hrubá Skála – Turnov je navrženo zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo bez oddílových návěstidel. V nákladišti zastávce Karlovice-Sedmihorky je zřízeno pomocné stavědlo pro obsluhu nedalekého přejezdu při posunu Mn vlaku v nákladišti.

Traťový úsek Malá Skála – Turnov bude řešen v rámci související stavby „**Rekonstrukce ŽST Malá Skála**“ včetně zřízení automatického hradla Dolánky.

Součástí jsou také fragmenty GVD na tratích Dvůr Králové nad Labem – Liberec, Železný Brod – Tanvald, Mladá Boleslav – Turnov a Jičín – Turnov, které podrobně mapují možnosti vedení jednotlivých linek po moderní infrastruktuře, tzn. po realizaci uvažovaných staveb v regionu.

### 3. SO 11-13-01 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD V EV. KM 28,815 (P3182)

Rekonstrukce přejezdu P3182 v ev. km 28,815 je součástí stavby „Rekonstrukce žst. Turnov“. Železniční přejezd se nachází na jednokolejně neelektrizované regionální trati TÚ 1071 Libuň (mimo) – Turnov (mimo), DÚ 10 Karlovice-Sedmihorky – Turnov. Max. traťová rychlost je  $V = 60 \text{ km/h}$ , se snížením rychlosti přes přejezd na  $40 \text{ km/h}$ . Přejezd je zabezpečený pouze výstražným křížem A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ s doplněním P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Z hlediska dráhy je hranice SO 11-13-01 vymezena takto:

Obsahová náplň stavebních objektů – hlavní práce:

#### Železniční přejezd

- |  |                      |
|--|----------------------|
| ▪ zřízení přejezdu s krytem z pryžových panelů (v ose)       | 6,00 m               |
| ▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev | 32,20 m <sup>2</sup> |

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- |                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| ▪ max. traťová rychlost  | 60 km/h              |
| ▪ traťová třída zatížení | C3                   |
| ▪ kategorie trati        | regionální           |
| ▪ typ PZS (nové)         | světelné se závorami |

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení PK s dráhou:	úhel křížení $103^\circ(77^\circ)$
druh pozemní komunikace:	C - místní komunikace - obslužná
povaha a účel dráhy:	regionální dráha (obvod stanice)
nejvyšší dovolená rychlost silničních vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné se závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	7,46 m
šířka přejezdu:	5,00 m

#### 4. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Evidenční list přejezdu P3182;
- Nákrešný přehled železničního svršku;
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby: „Rekonstrukce ŽST Turnov“ PRO1051KM115-127ML051-069REK\_Turnov, zpracovatel SŽG Regionální pracoviště Ústí nad Labem, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Stavba: „VYHOTOVENÍ PROJEKTU PPK NA TRATI TÚ 1071 Libuň - Turnov km 15,120 - 29,014“;
- Zápisy z profesních porad a místních šetření, část dokumentace E.7.3 „Zápisy z porad“;
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Liberecký kraj, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/> a mapový podklad, část dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“;
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení, část dokumentace E.4. „Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“;
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpady po rekonstrukci;
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách;
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice atd.

## 5. PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Pro zpracování DUR bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele projektové dokumentace, kopie jsou obsahem části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce.

V ochranných pásmech vedení nesmí být (případně je nutný souhlas správců inženýrských sítí) skládky a deponie zemin, a nebudou budovány objekty zařízení stavenišť a výrobní zařízení, a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná a chráněná vedení inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v části dokumentace E.4.“ Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury“.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz Zákon č. 266/1994 „Zákon o drahách“).

## 6. STÁVAJÍCÍ STAV

### 6.1 Železniční spodek

Trať se v řešeném úseku tohoto SO nachází v přímé. V řešeném úseku železničního přejezdu je trať situovaná v úrovni okolního terénu.

Z vizuálního průzkumu a z vyhodnocení rekonstruovaného úseku nejsou známy vyskytující se poruchy („blatáky“, častý rozpad GPK atd.).

### 6.2 Železniční svršek

Kolej je v řešeném úseku tvořena z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích (SB5) s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích. V místě přejezdové konstrukce je železniční svršek tvořen z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích, rozdělení „c“ (675 mm). Kolej je ve stávajícím stavu bezстыková. V blízkosti přejezdu je štěrkové lože mírně prorostlé vegetací.

### 6.3 Směrové poměry

Řešený úsek se nachází v přímé koleji. Maximální traťová rychlost je 60 km/h, se snížením rychlosti přes přejezd na 40 km/h. Nejsou patrné známky vybočení koleje.

### 6.4 Sklonové poměry

V místě přejezdu je trať dle evidence pod sklonem 19,21 ‰ ve směru staničení.

### 6.5 Železniční přejezd

Přejezd v ev. km 28,815 je šířky 5,75 m a délky 7,5 m, umožňuje úrovnňové křížení s místní (obslužnou) komunikací. Úhel křížení je dle evidence 93°, resp. 103° (77°) dle geodetického podkladu, volná šířka komunikace činí 5,6 m.

Přejezdovou konstrukci tvoří vnitřní konstrukce z asfaltového betonu se žlábkem vytvořeným dvojicí kolejnic na upravené podkladnici. Přejezd je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ s doplněním P6 „Stůj, dej přednost v jíždě!“. Vzdálenost výstražných křížů ve směru staničení vlevo je 4,0 m a vpravo 4,05 m od stávající osy koleje.

## 7. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD – NOVÝ STAV

### 7.1 Rozsah úprav

V rámci tohoto SO bude provedena demontáž stávající přejezdové konstrukce z asfaltového betonu se žlábkem vytvořeným z kolejnic na dvojité podkladnici. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci konstrukce z asfaltového betonu, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí, která se sestává z vnitřních a vnějších pryžových panelů se závěrnými zídkami. Úhel křížení zůstane stávající 93° dle EL, resp. 103° (77°) dle geodetického podkladu.

Práce související s rekonstrukcí železničního svršku a spodku jsou součástí souvisejícího stavebního objektu (SO 11-10-01 „ŽST Turnov, železniční svršek“ a SO 11-11-01 „ŽST Turnov, železniční spodek“).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaků. Závorová břevna budou umístěna ve vzdálenosti 4,60 m, kolmo na osu koleje.

#### Komunikace na přejezdu:

úhel křížení: 103° (77°) (dle geodetického podkladu)

délka rekonstruovaného úseku: 10,43 m v ose komunikace

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 5,0 m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 2,5 m.

### 7.2 Přejezdová konstrukce

Navrhuje se celopryžová přejezdová konstrukce z vnitřních a vnějších panelů se závěrnou zídkou, uložení na betonové pražce s rozdělením 600 mm.

Pro stavbu je použito celkem 5 ks vnitřních panelů délky 1,2 m a 10 ks (5+5) vnějších panelů délky 1,2 m. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídkou celkové délky 12,0 m, která je uložena na vyrovnávací vrstvu betonu C30/37 min. tl. 30 mm, základový (podkladní) blok z betonu C20/25 o průřezu 400x200 mm s podsypem ze ŠD fr. 0/32 mm, tl. 30 mm.

V novém stavu bude přejezd podle ČSN 73 6380 široký 5,0 m a dlouhý 7,46 m. Stavební délka přejezdu (v délce vnitřních panelů) bude 6,0 m. Průjezdná výška není omezena. Maximální dovolená rychlost vozidel na přejezdu bude 20 km/h.

### 7.3 Vozovka pozemní komunikace

Skladba pro kompletní rekonstrukci konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1-V-PIII:

- asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu ACO 11 (ABS II) tl. 40 mm,
- spojovací postřík PSA 0,5 kg/m<sup>2</sup>,
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 16+ (OKS I) tl. 60 mm,
- infiltrační postřík PI 0,5 kg/m<sup>2</sup>,
- mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) tl. 150 mm,
- štěrkodrt' (ŠD) tř. B fr. 0/63 mm tl. 200 mm,

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 450 mm.

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

### 7.4 Směrové a sklonové poměry komunikace

Směrové řešení komunikace viz část 2.001 „Situace přejezdu v km 28,815“.

Z hlediska sklonových poměrů bude komunikace na přejezdu vedena k odpovídajícímu sklonu koleje. V místech začátku rekonstrukce komunikací, bude provedeno jejich plynulé napojení na stávající stav.

Výškový průběh nivelety komunikace viz část 2.002 „Podélný profil komunikace“.

### 7.5 Odvodnění komunikace

Odvodnění povrchu pozemní komunikace bude zajištěno jejím příčným a podélným sklonem.

### 7.6 Dopravní značení

Na vozovce bude provedeno vodorovné dopravní značení. Oddělení jízdních pruhů bude vyznačeno značkou V01a „Podélná čára souvislá“ tl. 0,125 m. Bude osazeno svislé dopravní značení na výstražné skříně: A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ - reflexní se žlutým zvýrazněním tř. III (Fluorescentní fólie) (reflexní prvky budou projednány s Policií ČR) o rozměru 1200 mm.



## 7.7 Rozhledové poměry

Železniční přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Rozhledové pole pro řidiče silničního vozidla je zobrazeno v situaci přejezdu, výpočty jsou uvedeny v části 3.001 „Rozhledové poměry na přejezdu v km 28,815“. Délka rozhledu pro zastavení silničního vozidla  $D_z$  před přejezdem vybaveným PZZ je vlevo i vpravo 15 m.

Zajištění rozhledu na dráhu je určeno jednak rozhledem na výstražníky ze vzdálenosti  $D_z$  a jednak rozhledovou délkou pro nejpomalejší silniční vozidlo  $L_p$ , která v případě poruchy přejezdového zabezpečovacího zařízení je vlevo 57 m a vpravo 58 m. Rozhledová délka nejpomalejšího vozidla je vypočtena pro rychlost drážního vozidla 10 km/h a délku vozidla 22 m.

## 8. NAKLADÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na příslušné zařízení pro nakládání s odpady. Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány nebo zpětně využívány na stavbě. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a dále vyhláška č. 8/2021 Sb. „Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)“, vyhláška č. 273/2021 Sb. „Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady“, směrnice SŽ SM096 „Směrnice pro nakládání s odpady“.

Podle katalogů odpadu ze stavby je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden ve výkazu výměr a materiálu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o., ve správě OŘ Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice SŽDC č. 42 (Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty).

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

### **Likvidace odpadů:**

Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány a zpětně využívány na stavbě, nebo sekundárně budou odpady v průběhu stavby ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

## 9. POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání. Další podrobnosti o pevných bodech v části dokumentace E.5.3 „Geodetické a mapové podklady“.

V listopadu 2022

Vypracoval: Ing. Juraj Pieš