

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: |
|---------|------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| 001 | 09.01.2022 | Definitivní odevzdání dokumentace | Bc. Martin Juga <i>Juga</i> |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | |
|------------------------------|---|---|
| Stavebník / investor: | Správa železnic, státní organizace |  |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 19 | |
| Zástupce investora: | Stavební správa východ | |
| Adresa: | Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc | |

| | | | |
|-----------------------------|---|--------------|---|
| Zhotovitel díla: | SUDOP PRAHA as. | |  |
| Adresa: | Olšanská 1a, 130 00 Praha 21 | | |
| Kontakt: | T: +420 285 094 111 E: praha@sudop.cz | | |
| Zhotovitel části / objektu: | SUDOP PRAHA as. | | |
| Adresa: | Olšanská 1a, 130 00 Praha 21 | | |
| Kontakt: | T: +420 420267094111 E: praha@sudop.cz | | |
| Hlavní projektant (HIP): | Ing. Martin Raibr | Specialista: | Bc. Martin Juga  |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|--|--|---------------------------|--|------------------------------|--|---------------|--|---------------------|--|----------------|--|
| Název stavby / akce: | | Výstavba PZS (P4374) v km 25,603 trati Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku | | Označení (S-kód): | | S622000392 | | | | | | | |
| | | | | Zakázka: | | 21-011.208 | | | | | | | |
| Název části: | | Železniční přejezdy | | Označení části: | | D2.13 | | | | | | | |
| Název objektu: | | P4374, přejezdová konstrukce | | Číslo objektu / komplexu: | | SO 23-03 | | | | | | | |
| Název přílohy: | | Technická zpráva | | Číslo přílohy: | | 1. 00 | | | | | | | |
| Název dílč části přílohy: | | - | | Stupeň dokumentace: | | DUSP | | | | | | | |
| Odpovědný projektant: | | Zpracovatel přílohy: | | Měřítko: | | Smluvní datum zpracování: | | | | | | | |
| Bc. Martin Juga | | Ing. Jozef Tulinský | | Formáty: | | | | A4 | | | | | |
| Kraj: | | Katastrální území: | | TUDU: | | 09.01.2022 | | | | | | | |
| Olomoucký | | Bemartice u Javorníka | | 137110 | | | | | | | | | |
| Stav | | Superdokumentace | | Část | | Objekt | | Podjekt | | Příloha | | Revize | |
| S 6 2 2 0 0 0 3 9 2 | | _ D U S P | | Část D 2 1 3 X | | Objekt _ X X X X X X X X X X | | Podjekt _ X X | | Příloha _ 1 _ 0 0 1 | | Revize _ 1 X X | |

O B S A H:

| | |
|--|-----------|
| 1. Identifikační údaje | 2 |
| 2. Všeobecné údaje | 3 |
| 3. Přehled výchozích podkladů | 4 |
| 4. Průzkum inženýrských sítí..... | 5 |
| 5. Stávající stav | 5 |
| 5. 1. Železniční spodek | 5 |
| 5. 2. Železniční svršek | 6 |
| 5. 3. Směrové poměry..... | 6 |
| 5. 4. Sklonové poměry | 6 |
| 5. 5. Železniční přejezd..... | 6 |
| 6. Železniční svršek – nový stav | 6 |
| 6. 1. Směrové poměry..... | 6 |
| 6. 2. Sklonové poměry | 6 |
| 6. 3. Staničení | 6 |
| 6. 4. Kolejový rošt | 7 |
| 6. 5. Kolejové lože..... | 7 |
| 6. 6. Drážní stezky | 7 |
| 6. 7. Stykovaná kolej..... | 7 |
| 6. 8. Broušení kolejnic a výhybek | 7 |
| 7. Železniční spodek – nový stav | 8 |
| 7. 1. Zemní práce | 8 |
| 7. 2. Konstrukce pražcového podloží a zesílená konstrukce pražcového podloží | 8 |
| 7. 3. Odvodnění | 11 |
| 8. Železniční přejezd – nový stav | 11 |
| 8. 1. Rozsah úprav..... | 11 |
| 8. 2. Přejezdová konstrukce | 12 |
| 8. 3. Vozovka pozemní komunikace | 12 |
| 8. 4. Směrové a sklonové poměry komunikace | 12 |
| 8. 5. Dopravní značení..... | 13 |
| 8. 6. Rozhledové poměry | 13 |
| 9. Nakládání s odpady | 13 |
| 10. Polohový systém | 14 |
| 11. Přílohy | 14 |

1. Identifikační údaje

| | | |
|--|---|----------------|
| Název stavby: Javorník ve Slezsku“ | „Výstavba PZS (P4374) v km 25,603 trati Lipová Lázně – | |
| Místo stavby: | trať Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku | |
| Název trati dle TTP | Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku | |
| Číslo trati dle TTP | 312D | |
| Číslo trati dle KJŘ | 295 | |
| Číslo trati dle Prohlášení o dráze | 775 00 | |
| Traťový úsek (TÚ) (mimo) | 1371 Lipová Lázně (mimo) – Bernartice u Javorníka | |
| Definiční úsek (DÚ) | 10 Velká Kraš – Bernartice u Javorníka | |
| Kategorie dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb. | regionální | |
| Kategorie dráhy dle TSI INF | P6/F4 | |
| Součástí sítě TEN-T | NE | |
| Traťová třída zatížení | C3 | |
| Maximální traťová rychlost | 60 km/hod | |
| Počet traťových kolejí | 1 | |
| Trakční soustava | nezávislá (bez trakce) | |
| Identifikační číslo přejezdu: | P4374 | |
| Evidenční km přejezdu: | 25,603 | |
| Zeměpisné souřadnice GPS: | 50° 23' 45.67361" N | severní šířky |
| | 17° 04' 58.46170" E | východní délky |
| Druh komunikace: | silnice III. třídy/4573 | |
| Správce komunikace: | SÚS Šumperk | |
| Katastrální území: | Bernartice u Javorníka [602825] | |
| Okres: | Jeseník | |
| Kraj: | Olomoucký kraj | |
| Charakter stavby: | Rekonstrukce – liniová stavba | |
| Stupeň dokumentace: | Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (DUSP) | |
| Investor: | Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34 | |
| Zastoupena: | Stavební správa východ Sokolovská 1955, 190 00 Praha 9 | |

| | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Hlavní inženýr stavby: | Ing. Otakar Srovnal |
| Správce žel. dopravní infrastruktury: | Správa železnic, s.o., OŘ Olomouc |
| Odp. projektant stavby: | Ing. Martin Koudelka |
| Zpracovatel části dokumentace: | Ing. Jozef Tulinský |

2. Všeobecné údaje

Stavba „**Výstavba PZS (P4374) v km 25,603 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku**“ se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální trati TÚ **1371** Lipová Lázně (mimo) – Bernartice u Javorníka (mimo), DÚ **10** Velká Kraš – Bernartice u Javorníka. Max. traťová rychlost je $V = 60$ km/h, se snížením traťové rychlosti přes přejezd ve směru od začátku/konce tratě $V = 40$ km/h. Provoz na trati se řídí služebním předpisem SŽDC D1. Přejezd je zabezpečený pouze výstražným křížem. Zabezpečení jízdy je řešeno telefonickým dorozumíváním. V novém stavu je stavba směrově a výškově řešena ve stávajících traťových poměrech.

Z hlediska dráhy je hranice SO vymezena takto:

| | |
|-------------------------------|--|
| <u>Začátek stavby:</u> | ZÚ Směrové a výškové úpravy km 25,487 352 |
| <u>Konec stavby:</u> | KÚ Směrové a výškové úpravy km 25,658 793 |

Obsahová náplň stavebního objektu SO 2303 P4374, přejezdová konstrukce:

Železniční svršek

| | |
|--|----------|
| ▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice, pražce betonové | 50,0 m |
| ▪ montáž kolejnic tv. 49 E1 | 2x50 m |
| ▪ montovaný styk | 8 ks |
| ▪ rekonstrukce kolejového lože | 50,0 m |
| ▪ úprava geometrické polohy koleje celkem | 121,44 m |

Železniční spodek

| | |
|---|---------|
| ▪ úprava zemní pláně (délka koleje) | 50,0 m |
| ▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) | 20,42 m |
| ▪ konstrukce pražcového podloží (KPP) | 2x10m |
| ▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem | 13,28 m |
| ▪ trativodní šachty | 2 ks |
| ▪ zemní práce | 1 kpl |

Železniční přejezd

| | |
|--|-----------------------|
| ▪ zřízení přejezdu s krytem z celopryžových panelů (v ose) | 6,0 m |
| ▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev | 72,765 m ² |

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

| | |
|--------------------------|----------------------|
| ▪ max traťová rychlost | 60 km/h |
| ▪ traťová třída zatížení | C3 |
| ▪ prostorová průchodnost | GC |
| ▪ 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 89° |
| druh pozemní komunikace: | silnice III. třídy/4573 |
| povaha a účel dráhy: | regionální dráha |
| nejvyšší dovolená rychlost silničních vozidel: | 50 km/h |
| způsob zabezpečení: | PZS 3ZBI |
| způsob používání uživateli komunikace: | trvale používaný |
| délka přejezdu: | 7,31 m |
| šířka přejezdu: | 5,00 m |

3. Přehled výchozích podkladů

- Evidenční list přejezdu P4374;
- Projekt, Oprava nástupiště v nz. Bernartice u Javorníka;
- Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387 (EXprojekt s.r.o., listopad 2017);
- Zaměření prostorové polohy koleje č.1 na TÚ 1371 Lipová Lázně (mimo) – Bernartice u Javorníka (mimo) (Správa železniční geodézie, červen 2020);
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Olomoucký kraj, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>;
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení;
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci;
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách;
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice.

4. Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování projektu 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 dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- viz. B Souhrnná část

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- viz. B Souhrnná část

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení 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 (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

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). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění. Posuny koleje v řádech cm nemají zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy, a proto se tato hranice v souladu se zákonem o drahách nemění.

5. Stávající stav

5. 1. Železniční spodek

Trať se v řešeném úseku tohoto SO nachází v oblouku s $R=183\text{m}$ a s převýšením $D=89\text{mm}$. V řešeném úseku je trať situována v mírném násypovém tělese, kdy pláň tělesa žel. spodku je pod úrovní přilehlého terénu. Z vizuálního průzkumu a z vyhodnocení rekonstruovaného úseku nejsou známy vyskytující se poruchy („btařáky“, častý rozpad GPK atd.).

5. 2. Železniční svršek

Kolej ve sledovaném úseku trati (25,487 352 – 25,658 793) je tvořena z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích a v místě přejezdové konstrukce sestává z kolejnic tvaru S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích, přejezdová konstrukce je živiční z asfaltového betonu. Kolej je ve stávajícím stavu stykovaná. Štěrkové lože není prorostlé vegetací.

5. 3. Směrové poměry

Řešený úsek se nachází v oblouku s přechodnicí (D=89mm). Max. traťová rychlost je 60 km/h se snížením rychlosti na přejezdu (40 km/h).

5. 4. Sklonové poměry

V místě přejezdu je trať pod sklonem -8,93 ‰ ve směru staničení.

5. 5. Železniční přejezd

Přejezd ev. km 25,603 je šířky 4,9 m a délky 5,0 m umožňuje úrovněvé křížení se silnicí III. třídy/4573. Úhel křížení je dle evidence 85° (dle zaměření 89°), volná šířka komunikace činí 4,2 m.

Přejezdová konstrukce je živiční z asfaltového betonu. Přejezd je zabezpečený pouze výstražným křížem.

6. Železniční svršek – nový stav

Obsahem části Železniční svršek je vyjmutí a demontáž kolejového roštu, odtěžení štěrkového lože a po úpravách pláň, provedení sanace a zřízení odvodnění v rámci prací na železničním spodku dojde ke zřízení kolejového lože a drážních stezek z nového kameniva, k vložení kolejového roštu a k úpravě geometrické polohy koleje.

6. 1. Směrové poměry

Podkladem pro návrh GPK bylo zaměření stávajícího stavu. Kolej se ve sledovaném úseku nachází v přímé, v oblouku s převýšením a přechodnicemi. Začátek a konec úprav GPK je situován do blízkosti zaměřených bodů osy koleje, aby byla zajištěna plynulá návaznost na stávající směr.

Směrové poměry jsou současně převzaty z koordinované stavby „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387“.

6. 2. Sklonové poměry

Na začátku se řešený úsek napojuje na stávající stav. Na konci jsou výškové poměry navázány na koordinovanou stavbu „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387“.

6. 3. Staničení

Staničení trati uvažované a použité v tomto stavebním objektu je pracovní a je převzato z koordinované stavby „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387“.

6. 4. Kolejový rošt

Snesení kolejového roštu bude provedeno v délce 50,0 m v rozsahu rekonstrukce přejezdu. Kolejnice a upevňovací prahy určených na skládku budou předány správci. Do nového kolejového lože bude vloženo kolejové pole délky 50,0 m z kolejnic tvaru 49 E1 (S49) na betonových prahcích dl. 2,42 m s tuhým upevněním. Rozdělení prahců se nově navrhuje „u“ (600 mm), z důvodu přejezdové konstrukce. Kolejové pole bude spojeno montážním stykem do stávající stykované koleje, a i v novém stavu zůstane kolej stykovaná.

Ve zbylých úsecích stavebního objektu bude provedena pouze úprava GPK směrovým a výškovým vyrovnáním koleje. Zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití. Měření provede v celém rozsahu SŽG jako nezadatelnou činnost (financované z rozpočtu stavby), na základě objednávky zhotovitele stavby. Pod přejezdovými panely budou použity upevňovací s antikorozií úpravou v délce 6,0 m.

6. 5. Kolejové lože

Rekonstrukce žel. svršku je uvažována včetně šterkového lože, se zřízením a doplněním nového šterku tl. min. 0,35 m pod ložnou plochou prahců z kameniva hrubého drceného frakce 31,5-63 mm (železniční šterk) na skloněnou zemní pláň vpravo. Kolejové lože je řešeno jako otevřené o celkové šířce koruny 3,40 m a se sklonem boků 1:1,25. Pod přejezdem v délce 6,0 m je řešeno jako zapuštěné, přechody do otevřeného lože budou zhotoveny rampami ve sklonu max 1:12.

Ve zbylých úsecích stavebního objektu bude provedeno doplnění šterkového lože a úprava geometrické polohy koleje.

6. 6. Drážní stezky

V rozsahu rekonstrukce šterkového lože v délce 50,0 m, bude provedena rekonstrukce drážních stezek bez nutnosti povrchové úpravy, přejezd se nachází mimo posunovací obvod, v min. šířce 400 mm dle předpisu SŽDC S3. Vzdálenost okraje drážní stezky od osy koleje bude odpovídat šířce skloněné pláň železničního spodku, která činí směrem od přejezdu z levé strany po směru staničení 3,1 m od osy koleje, z pravé strany ve směru staničení k přilehlým šachtám.

6. 7. Stykovaná kolej

Stykovaná kolej byla zřízena v koordinované stavbě „**Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387**“. V rámci naší stavby dojde k vložení kolejového pole délky 50,0 m, bude zrušena a znovu zřízena stykovaná kolej. Kolejnicové styky se zřídí jako vstříčné.

6. 8. Broušení kolejnic a výhybek

Úprava pojezdových ploch kolejnic se provádí broušením nebo frézováním. Zásady úpravy pojezdových ploch kolejnic jsou stanoveny předpisem SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“ a kvalitativní požadavky normou ČSN EN 13231-3.

Při novostavbě či rekonstrukci:



- Koridorových tratí bez ohledu na traťovou rychlost a
- Ostatních celostátních tratí v úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 80 km/h

Je nutno u nově vložených kolejnic v hlavních kolejích upravit pojížděnou plochu brousícími vlaky nebo frézovacími stroji.

Vzhledem k charakteru tratě nebude broušení kolejnic provedeno. Trať spadá do kategorie regionální.

7. Železniční spodek – nový stav

Obsahem části Železniční spodek je úprava zemní pláně, sanace tělesa železničního spodku a zřízení odvodnění zemní pláně.

7. 1. Zemní práce

Zemní práce v rámci železničního spodku spočívají v odkopávce, přemístění a uložení přebytečné zeminy ze staveniště a uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa a odvodňovacího zařízení.

Veškeré výkopové práce na železničním spodku jsou charakteru odkopávek pro rekonstrukci železnic. Do zemních prací jsou zahrnuty odkopávky spojené se zřízením zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP), KPP a s hloubením rýhy pro podélný travivod a svodné potrubí.

Úprava pláně tělesa železničního spodku se navrhuje v celém úseku rekonstrukce železničního svršku. Plán tělesa železničního spodku se navrhuje jako skloněná dle SŽ S4.

Ze zkušeností z obdobných staveb lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál z výkopových prací vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a též obsah PCB/kg sušiny nepřekročí limitní hodnoty ve smyslu zákona č.541/2020 Sb. Zákon o odpadech, a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S-ostatní odpad.

7. 2. Konstrukce pražcového podloží a zesílená konstrukce pražcového podloží

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku regionální trati je $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$, který platí pro přejezd i v přilehlých přechodových oblastech (podle předpisu SŽ S4 příloha č. 24). Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku v prostoru ZKPP činí $E_{min,pl} = 70 \text{ MPa}$.

Navrhuje se ZKPP v celkové délce 20,42 m, jež se skládá z úseku pod přejezdem délky 6,0 m a přechodovými oblastmi před přejezdem 9,42 m a za přejezdem délky 5,0 m a zakončí klínem 1:1.

ZKPP přejezdu P4374

Vstupní údaje

| | |
|---|--------------------------------------|
| V _{max} | 60 km.hod-1 |
| provozní zatížení | <2 mil. hrt/rok |
| traťová třída zatížení | C3 |
| redukovaný modul přetvárnosti E _r | min 5 MPa |
| namrzavost | namrzavá – nebezpečně namrzavá |
| vodní režim | nepříznivý |
| index mrazu I _{mn} | 375°C.den |
| tl. kolejového lože | ht = 0,55 m |
| Návrhové parametry (ve smyslu Tab. 1, Přílohy 6 k předpisu SŽ S4) | |
| požadovaná únosnost PTŽS E _{min} ,PL | 70 MPa* |
| konstrukční vrstva h ₃ | 200 mm/ŠDkv 0/32 |
| podkladní vrstva (zesilující) h ₁ | 300 mm DK 0/90 |
| podkladní vrstva (zesilující) h ₂ | 300 mm/SC 0/22, C8/10 |
| E _{mat} ,konstr | 70 MPa |
| E _{mat} ,podkl | 110 MPa (DK 0/90), 140 MPa (SC 0/22, |

C8/10)

* při E_{pl} = 50 MPa a méně navazujících tratě (v daném případě je E_{pl} = 30 MPa)

Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží

Vytvoření dvou podkladních vrstev. První podkladní vrstva bude ležet na subpláni. Bude tvořena drceným kamenivem DK 0/90 o tl. h₁=0,30 m a bude položena na výztužné geomříži. Na této vrstvě bude zřízena druhá podkladní vrstva z materiálu SC 0/22, C8/10 o tl. h₂=0,30 m. Na urovnané a zhutněné zemní pláni bude zřízena konstrukční vrstva z materiálu ŠDkv 0/32 v tl. 0,20 m.

ekvivalentní modul přetvárnosti na povrchu 1. podkladní vrstvy (DK 0/90)

$$k_1 = \frac{E_r}{E_{\text{mat,podkl}}} = \frac{5}{110} = 0,05$$

$$k_2 = \frac{h_1}{D} = \frac{0,30}{0,30} = 1,00$$

$$E_{e1,ZP} = \frac{E_r}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - k_1^{1,4}) \cdot \arctg(k_2 \cdot k_1^{-0,4})} = \frac{5}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - 0,05^{1,4}) \cdot \arctg(1,00 \cdot 0,05^{-0,4})}$$

$$E_{e1,ZP} = 26,21 \text{ MPa}$$

ekvivalentní modul přetvárnosti na povrchu 2. podkladní vrstvy (SC 0/22, C8/10)

$$k_1 = \frac{E_{e1,ZP}}{E_{\text{mat,podkl}}} = \frac{26,21}{140} = 0,19$$

$$k_2 = \frac{h_2}{D} = \frac{0,30}{0,30} = 1,00$$

$$E_{e2,ZP} = \frac{E_{e1,ZP}}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - k_1^{1,4}) \cdot \arctg(k_2 \cdot k_1^{-0,4})} = \frac{26,21}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - 0,31^{1,4}) \cdot \arctg(1,00 \cdot 0,31^{-0,4})}$$

$$E_{e2,ZP} = 71,22 \text{ MPa}$$

ekvivalentní modul přetvárnosti na povrchu konstrukční vrstvy (ŠDkv 0/32)

$$k_1 = \frac{E_{e2,ZP}}{E_{mat,podkl}} = \frac{71,22}{70} = 1,02$$

$$k_2 = \frac{h_3}{D} = \frac{0,20}{0,30} = 0,67$$

$$E_{e3,ZP} = \frac{E_{e2,ZP}}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - k_1^{1,4}) \cdot \arctg(k_2 \cdot k_1^{-0,4})} = \frac{74,2}{1 - \frac{2}{\pi} \cdot (1 - 1,02^{1,4}) \cdot \arctg(0,67 \cdot 1,02^{-0,4})}$$

$$E_{e3,ZP} = 70,58 \text{ MPa}$$

Posouzení únosnosti PTŽS

$$E_{min,PL} = 70 \text{ MPa} \leq 70,58 \text{ MPa} \quad \text{VYHOVUJE}$$

Posouzení ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu

Posouzení je založeno na porovnání předpokládané hloubky promrznutí hpr a tepelně izolační schopnosti navržené konstrukce ZKPP hpr,zkpp:

$$h_{pr} \leq h_{pr,zkpp}$$

Index mrazu (dle předpisu SŽ S4 – Železniční spodek, Tabulka 1 a Obrázek 2 Přílohy 7 k předpisu SŽ S4 $l_{mn} = 600^\circ\text{C} \cdot \text{den}$). Hloubka promrznutí $h_{pr} = 0,045 \cdot \sqrt{l_{mn}} = 0,045 \cdot \sqrt{600} = 1,10 \text{ m}$. Uvažovaná tl. podkladních vrstev činí:

pod konstrukcí žel. přejezdu: ŠDkv 0/32 tl. 0,20 m + SC 0/22, C8/10 tl. 30 cm + DK 0/90 tl. 30 cm

Přepočet na ekvivalentní vrstvu štěrkodrti:

$$h_{pr} \leq h_{kl} + \sum h_{n,i} + \sum h_{n,p} + h_{z,dov}$$

$$h_{n,i} = \frac{h_n}{\lambda_n} \cdot \lambda_{SD} = \frac{0,2}{2,0} \cdot 2,0 = 0,2 \dots \text{ŠDkv 0/32}$$

$$h_{n,p} = \frac{h_p}{\lambda_p} \cdot \lambda_{SD} = \frac{0,3}{2,0} \cdot 2,0 = 0,3 \dots \text{DK 0/90}$$

$$h_{n,p} = \frac{h_p}{\lambda_p} \cdot \lambda_{SD} = \frac{0,3}{1,75} \cdot 2,0 = 0,34 \dots \text{SC 0/22, C}_{8/10}$$

h_{pr} hloubka promrznutí (1,03 m)

h_{kl} tloušťka kolejového lože = 0,55 m

$h_{n,i}$ ekvivalent tloušťky konstrukční vrstvy = 0,20 m

$h_{n,p}$ ekvivalent tloušťky podkladních vrstev = 0,30 + 0,34 = 0,64 m

$h_{z,dov}$ dovolená tloušťka promrznutí zemin v m (Tabulka 3, Přílohy 7 k předpisu SŽ S4) = 0,20 m

$$0,87 \leq 0,55 + 0,20 + 0,64 + 0,20 \leq 1,59 \quad \text{VYHOVUJE}$$

V místě ukončení ZKPP je navrženo prodloužení podkladních a konstrukčních vrstev dle předepsaného přesahu na délku $V_{max}/4$. Jeho začátek bude v staničení 25,589 484 a konec v začátku ZKPP v km 25,599 484. V místě ukončení ZKPP v km 25,619 908 bude prodlouženo KPP a ukončeno bude v km 25,629 908.

7. 3. Odvodnění

7. 3. 1. Podélný trativod

Trativod je navržen v úseku rekonstrukce železničního spodku a zřízení ZKPP v délce 13,28 m. Je umístěn vpravo koleje v osové vzdálenosti 5,58 m pod pláni žel. spodku a štěrkovým ložem. Sklon dna trativodu činí 5 ‰ a je navržen proti směru sklonu koleje. Na jeho konci se nacházejí plastové šachty DN400.

Pro trativodní potrubí je použito trub z PE-HD DN 150 – perforovaná 220°. Budou uloženy na lože ze štěrkdrti fr. 0/32mm tl. 0,05 m a betonového lože tl. 0,1 m C16/20. Trativodní rýha š. 0,50 m bude vyplněna drceným kamenivem fr. 16/32 mm. Opláštění výplně trativodu bude provedeno separační geotextilií min. 250 g/m². Vyústění podélného trativodu bude pomocí svodného potrubí ze Š1 do stávajícího příkopu.

7. 3. 2. Šachty na trativodní síti

Na trativodu se navrhuje 2 plastové šachty DN 400 na jeho začátku a konci vpravo koleje, osa šachet je od osy koleje vzdálena 5,58 m.

Šachty tvoří vždy základní prvek – spodní díl z materiálu PE-HD s potřebným počtem otvorů DN 250. Pro připojení trativodního potrubí je použita redukce 250/150. Šachty budou uloženy na vrstvě štěrkdrti tl. 0,20m ve výkopu 1,00 x 1,00m. Zásyp šachty bude proveden drceným kamenivem fr. 16/32 mm. Na spodní díl šachty bude nasazen šachtový komín PE-HD DN 400 z korugované trubky. Výška komínu bude upravena na požadovanou úroveň vstupu. Komín bude opatřen hliníkovým poklopem s pojistným uzávěrem, únosnost 5kN/m².

7. 3. 3. Svodné potrubí

V rámci stavby bude zřízeno jedno svodné potrubí. Svodné potrubí bude pro převedení vody z trativodu do stávajícího příkopu.

Vyústění trativodu bude provedeno ze Š1 svodným potrubím do stávajícího příkopu. Od Š1 rovnoběžně s osou koleje v délce 1,17 m do příkopu. Místo vyústění bude odlážděno dlažbou z lomového kamene do betonu C12/15. Svodné potrubí bude tvořit plastová kanalizační trouba PE-HD DN 200. Plastová trubka bude uložena v rýze š. 0,6 m, uložena na obsyp ze štěrkopísku. Sklon svodného potrubí 10‰. Rýha svodného potrubí bude zasypána štěrkem fr. 0/32 a zhutněna.

8. Železniční přejezd – nový stav

8. 1. Rozsah úprav

Železniční přejezd ev. km 25,603 je jednokolejný úroňový přejezd křižující silnicí III. třídy/4573.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s asfaltovým krytem, která bude nahrazena novou **celopryžovou** konstrukcí.

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami.

Komunikace na přejezdu:

Úhel křížení: 89°

Délka rekonstruovaného úseku: 17 m v ose komunikace

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

8. 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 vnějších panelů délky 1,2m. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídkou celkové délky 12 m, která je uložena na vyrovnávací vrstvu z betonu C30/37 na podkladní blok z betonu C20/25 0,35 x 0,40m vyztužený KARI sítí.

V novém stavu bude přejezd podle ČSN 73 6380 široký 5,00m a dlouhý 7,31m. Stavební délka přejezdu (v délce vnitřních panelů) bude 6,0m. Průjezdná výška není omezena. Maximální dovolená rychlost vozidel na přejezdu bude 50 km/h.

8. 3. Vozovka pozemní komunikace

Délka rekonstruovaného úseku 17,0m. Úhel křížení je 89°.

Skladba 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 obrusnou vrstvu ACO 11 (ABS II) tl.40 mm,
- spojovací postřík PSA 0,5 kg/m²,
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 16+ (OKS I) tl.60 mm
- infiltrační postřík PI 0,5 kg/m²,
- mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) tl.150 mm,
- štěrkodrt' 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.

8. 4. Směrové a sklonové poměry komunikace

Silnice III. třídy je vedena v rozsahu rekonstrukce v oblouku celkové délky 17,0 m.

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 komunikací viz „Podélný profil komunikace“.

8. 5. Dopravní značení

Na vozovce bude provedeno vodorovné dopravní značení. Oddělení jízdních pruhů bude vyznačeno značkou V01a „Podélná čára souvislá“ tl.0,125m. Bude osazeno svislé dopravní značení na výstražné skříně: A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ - reflexní se žlutým zvýrazněním tř. III (Fluorescentní fólie). Svislé dopravní značení A30 „Železniční přejezd bez závor“ a P6 bude demontováno a dojde k osazení A29 „Železniční přejezd se závorami“.

8. 6. Rozhledové poměry

Železniční přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Rozhledové pole pro řidiče silničního vozidla je zobrazeno v Situaci přejezdu, výpočty jsou uvedeny v **příloze č. 1**. Délka rozhledu pro zastavení před přejezdem D_z zprava je 25 m, zleva 25 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=57 m, v případě poruchy přejezdového zabezpečovacího zařízení. Rozhledová délka nejpomalejšího vozidla je vypočtena pro rychlost drážního vozidla 10 km/h a délku vozidla 22 m.

9. Nakládání s odpady

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby (uvedeno v části B.6.). Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. 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 o změně některých zákonů v platném znění, a dále následnými vyhláškami č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a směrnicí SŽDC SM96 – Směrnice pro nakládání s odpady, změna č. 6.

Podle tohoto seznamu 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.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o. ve správě OŘ Ústí nad Labem. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

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

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace. Odpady kategorie O i nebezpečný odpad kategorie N.

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu vyhlášky č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

10. 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 I. Geodetická dokumentace.

11. Přílohy

č. 1 Stanovení rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380

V dubnu 2021

Vypracoval: Ing. Jozef Tulinský

Rozhodující ukazatel k zajištění bezpečnosti na přejezdech dle ČSN 73 6380 07/2020 OPRAVA 1

- bezpečnost provozu na přejezdu je odvislá od dopravní intenzity, způsobu zabezpečení, rozhledových a místních poměrů

SO 2303

Dopravní intenzita

- vyjadřuje se dopravním momentem přejezdu podle čl. 7.2 ČSN 73 6380

$$M = k \cdot I_s \cdot (P_V + P_P + P_{PMD})$$

| | | | | |
|------------------|---|--------|------------|---|
| k | = | 10 | konstanta | |
| I _s | = | 456,00 | voz/hod | intenzita silničního provozu (výhledová padesátirázová intenzita dopravního proudu) |
| P _V | = | 15 | vlaků/den | počet pravidelných vlakových jízd v obou směrech za 24 hod (údaj správce ze zadávacích podkladů) |
| P _P | = | 0 | posunů/den | počet posunů v obou směrech za 24 hod (údaj správce ze zadávacích podkladů) |
| P _{PMD} | = | 0 | PMD/den | průměrný počet posunů mezi dopravními v obou směrech za 24h (údaj správce ze zadávacích podkladů) |
| M | = | 68400 | - | dopravní moment přejezdu (dle evid. listu správce M = 10 000) |

Rozhledové poměry u přejezdů vybavených přejezdovým zabezpečovacím zařízením

- stanovení rozhledových poměrů závisí na kategorii pozemní komunikace a způsobu zabezpečení přejezdu
- určeno dle čl. 7.3 ČSN 73 6380
- pro řidiče silničního vozidla musí být zajištěn rozhled na výstražník PZZ nebo sklopené závorové břevno, aby mohl řidič spolehlivě zastavit před přejezdem
- délkou rozhledu pro zastavení před přejezdem D_z měřenou v ose jízdního pásu pozemní komunikace od úrovně čelních ploch světél výstražníku nebo od sklopeného závorového břevna
- pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ nesmí být umístěovány překážky v rozhledovém poli stanoveném jako v případě přejezdu bez PZZ pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla (čl. 7.4.3) a pro rychlost drážního vozidla 10 km.h⁻¹

Výpočet délky rozhledu pro zastavení silničního vozidla D_z před přejezdem vybaveným PZZ

$$D_z = \frac{t_1 \cdot v_s}{3,6} + \frac{v_s^2}{2g_n \cdot 3,62 \cdot (f_v \pm s)} + b_v \quad , \text{ po upraveně} \quad D_z = \frac{t_1 \cdot v_s}{3,6} + \frac{0,393 \cdot v_s^2}{100 \cdot (f_v \pm s)} + b_v$$

D_z vlevo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|----------------|---|------------------------|--|
| t ₁ | = | 2,00 s | dobu postřehu a reakce řidiče - viz tabulka A.1 příloha A |
| v _s | = | 30 km/h | rychlost silničního vozidla před přejezdem; v _s ≤ dovolené rychlosti na přejezdu a musí být dodržena 50 m před přejezdem (viz Zák.č.361/2000 Sb.) |
| g _n | = | 9,81 m.s ⁻² | normální tíhové zrychlení, 9,81 m.s ⁻² |
| f _v | = | 0,68 | výpočtový součinitel brzdného tření na mokré vozovce při hloubce dezénu pneumatiky 1,6 mm - viz tabulka A.2 příloha A |
| s | = | 4,13 % | podélný sklon jízdního pásu (stoupá-li, znaménko +, klesá-li, znaménko -) |
| b _v | = | 5 m | bezpečnostní odstup vozidla od překážky (závorového břevna) zaokrouhlený na nejbližší vyšších 5 m |
| D _z | = | 25,0 m | délka rozhledu pro zastavení před železničním přejezdem |

D_z vpravo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|----------------|---|------------------------|--|
| t ₁ | = | 2,00 s | dobu postřehu a reakce řidiče - viz tabulka A.1 příloha A |
| v _s | = | 30 km/h | rychlost silničního vozidla před přejezdem; v _s ≤ dovolené rychlosti na přejezdu a musí být dodržena 50 m před přejezdem (viz Zák.č.361/2000 Sb.) |
| g _n | = | 9,81 m.s ⁻² | normální tíhové zrychlení, 9,81 m.s ⁻² |
| f _v | = | 0,68 | výpočtový součinitel brzdného tření na mokré vozovce při hloubce dezénu pneumatiky 1,6 mm - viz tabulka A.2 příloha A |
| s | = | 6,96 % | podélný sklon jízdního pásu (stoupá-li, znaménko +, klesá-li, znaménko -) |
| b _v | = | 5 m | bezpečnostní odstup vozidla od překážky (závorového břevna) zaokrouhlený na nejbližší vyšších 5 m |
| D _z | = | 25,0 m | délka rozhledu pro zastavení před železničním přejezdem |

- lesní stezky a lesní pěšiny se posoudí jako přechody pro chodce podle čl. 7.5, pokud nejsou označena ani jednou s dopravních značek C 8a, C 9a, C 10a.
- doplnkové polní cesty nepřístupné polní mechanizací se posoudí jako přechody pro chodce podle čl. 7.5, pokud nejsou označena ani jednou s dopravních značek C 8a, C 9a, C 10a
- v případě, že je přejezd vybaven pouze výstražným křížem délka rozhledu pro zastavení se určuje stejně jako v případě PZZ, pro určení L_r (rozhledové pole pro řidiče silničního vozidla)

Výpočet rozhledového pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla L_p

- Je délka úseku dráhy před přejezdem, kterou projede čelo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu potřebnou pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla, aby s vozidlem stačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přejezdu
- pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ nesmí být umístěovány překážky v rozhledovém poli stanoveném jako v případě přejezdu bez PZZ pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla (čl. 7.4.3) a pro rychlost drážního vozidla 10 km.h⁻¹

$$L_p = \frac{v_z}{v_{sn}} \cdot (D_p + D_s)$$

L_p vlevo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|-----------------|---|-----------------------|--|
| V _z | = | 10 km.h ⁻¹ | traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu |
| v _{sn} | = | 5 km.h ⁻¹ | rychlost nejpomalejšího silničního vozidla |
| D _p | = | 6,50 m | délka měřená v ose jízdního pruhu komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu |
| D _s | = | 22 m | délka nejdelšího silničního vozidla vedené přes přejezd, které splňuje podmínky běžného provozu na PK; největší přípustná délka soupravy je 22 m |
| L _p | = | 57 m | rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo |

L_p vpravo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|-----------------|---|-----------------------|--|
| V _z | = | 10 km.h ⁻¹ | traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu |
| v _{sn} | = | 5 km.h ⁻¹ | rychlost nejpomalejšího silničního vozidla |
| D _p | = | 6,50 m | délka měřená v ose jízdního pruhu komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu |
| D _s | = | 22 m | délka nejdelšího silničního vozidla vedené přes přejezd, které splňuje podmínky běžného provozu na PK; největší přípustná délka soupravy je 22 m |
| L _p | = | 57 m | rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo |

- při rekonstrukci stávajících přejezdů místních a účelových komunikací (polních a lesních cest) se výpočtem ověří délka nejdelšího vozidla D_s, které ještě, při skutečně dosažených rozhledových délkách L_p, spolehlivě opustí nebezpečné pásmo přejezdu před příjezdem drážního vozidla

$$D_s = \frac{v_{sn}}{v_z} \cdot L_p - D_p$$

D_s vlevo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|----------------|---|-------------|---|
| D _s | = | 22 m | vypočtená délka nejdelšího silničního vozidla vedené přes přejezd |
|----------------|---|-------------|---|

D_s vpravo ve směru staničení traťové koleje

| | | | |
|----------------|---|-------------|---|
| D _s | = | 22 m | vypočtená délka nejdelšího silničního vozidla vedené přes přejezd |
|----------------|---|-------------|---|

- pokud vypočtená délka nejdelšího silničního vozidla vedeného přes přejezd neodpovídá potřebám dopravní obslužnosti sídelního útvaru ve vazbě na dopravní význam místní komunikace (ČSN 73 6110), provede se vhodná úprava rozhledového pole, aby byla zajištěna požadovaná rozhledová délka L_p , příp. se omezí traťová rychlost na přilehlém úseku dráhy
- pokud vypočtená D_s (čl. C.4) vyhovuje potřebám dopravní obslužnosti v sídelním útvaru ve vazbě na dopravní význam místní komunikace (ČSN 73 6110), projedná se a vyznačí se omezení délky vozidel dopravními značkami B 17 "Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" dle čl. 6.1.7
- na stávajících přejezdech účelových komunikací se postupuje obdobně jako na přejezdech místních omunikací. Přejezdy neveřejných účelových komunikací musí splňovat požadavky dopravní obslužnosti vlastníka komunikace
- pro určení L_p na přejezdech lesních cest 1. a 2. třídy lesní cestní sítě se do výpočtu dosazuje délka jízdní soupravy $D_s = 21$ m
- pro určení L_p na přejezdech lesních dopravních tras lesních svážnic 3. třídy a technologických linek 4. třídy se do výpočtu dosazuje délka jízdní soupravy $D_s = 12$ m. Tyto komunikace nejsou považovány za účelové komunikace podle příslušného předpisu.
- lesní stezky (zejména pro rekreační využití) se posoudí podle přílohy D dle ČSN 73 6380. Tyto komunikace nejsou považovány za účelové komunikace podle příslušného předpisu.
- pro určení L_p na přejezdech místních komunikací nacházejících se v úsecích komunikací vyznačených informativními dopravními značkami zónovými se do výpočtu dosadí hodnota v_{sn} v zóně povolená a D_s vozidel, která se mají do zóny povolený vjezd.