





**SO 11 Železniční svršek-přejezd v km 23,011**  
**SO 12 Železniční spodek a odvodnění-přejezd v km 23,011**  
**SO 13 Přejezd v km 23,011**

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis

<b>Zadavatel:</b> Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 <b>SŽDC s.o., Stavební správa západ</b> Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00			
<b>Zhotovitel:</b> PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz			
<b>Vypracoval:</b>  Ing. Miroslav Novák	<b>Kontroloval:</b>  Ing. Tereza Špringlová	<b>Odpovědný projektant:</b>  Ing. Miroslav Novák	<b>Hlavní inženýr projektu:</b> (prázdné)
KRAJ: JIHOČESKÝ	OKRES: PÍSEK	MěÚ: SEPEKOV	
<b>Název akce:</b> „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“			
<b>Obsah:</b> D.2 STAVEBNÍ ČÁST D.2.1 Inženýrské objekty D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek SO 11 Železniční svršek-přejezd v km 23,011 SO 12 Železniční spodek a odvodnění-přejezd v km 23,011 SO 13 Přejezd v km 23,011		<b>Číslo zakázky:</b> ZAK-2018-61 Stupeň: DUSP Datum: 02/2019 Měřítko:	
<b>Příloha:</b> TECHNICKÁ ZPRÁVA		Formát: A4 Verze: - Část: D.2.1.1 Č. přílohy: 1	

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

<b>Název stavby:</b>	<b>Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice-Milevsko</b>
	<b>Žel. přejezd km 23,011 (P6253)</b>
<b>Kraj:</b>	JIHOČESKÝ
<b>Kategorie dráhy :</b>	REGIONÁLNÍ TRAŤ TÁBOR - PÍSEK
<b>Traťový úsek:</b>	TUDU 181106 BOŽEJOVICE - SEPEKOV
<b>Traťová třída zatížení :</b>	C3
<b>Termín realizace stavby:</b>	NEURČENO
<b>Termín odevzdání:</b>	05/2019
<b>Zadavatel:</b>	SŽDC s. o., STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD, PRAHA 9
<b>Zhotovitel:</b>	DLE VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ
<b>Zpracovatel dokumentace tohoto SO:</b>	PROGI spol. s r.o. ŽUKOVOVA 79/60, 400 03 ÚSTÍ NAD LABEM
<b>IČO:</b>	032 42 137
<b>DIČ:</b>	CZ 032 42 137

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Tato technická zpráva popisuje stavební řešení pro železniční přejezd **km 23,011 (P6253)**.

Řešené SO :

### **Železniční přejezd km 23,011 (P6253)**

SO 11 Železniční svršek - přejezd v km 23,011 (P6253)

SO 12 Železniční spodek a odvodnění – přejezd v km 23,011 (P6253)

SO 13 Přejezd km 23,011 (P6253)

### **1. Charakteristika území stavby**

Stavba se nachází na traťovém úseku Božejovice - Milevsko

Jako podklady bylo použito:

- Zadávací dokumentace (ZTP)
- Vlastní prohlídka na místě
- Geodetické zaměření (ŽBP, Bpv)
- Informace zadavatele, porady projektanta

### **Související SO a PS:**

PS 01 Výstavba PZS v km 23,011 (P6253)

SO 31 Přípojka nn pro PZZ v km 23,011 (P6253)

### **2. Železniční přejezd v km 23,011 (P6253)**

#### **Kapacitní údaje :**

- Nové kolejové pole tv. 49E1, bet. pražce dl. 2,40 m (v místě přejezdu 10 ks pražců VPD PP13)	...	25 m
- Směrová a výšková úprava koleje	...	97,15 m
- Přejezdová konstrukce šíře	...	5,00 m
- Sanace žel. spodku š. 4,4 m	...	15,0 m
- Trativod PEHD 150 dl.	...	15,0 m
- Svodné potrubí dl.	...	20,0 m
- Šachty Ø 400 mm	...	2 ks
- Zajišťovací značky	...	3 ks

## **2. Technické řešení stavby**

### **2.1. Popis stávajícího stavu**

V rámci stavby bude odstraněn rychlostní propad na 40 km/h na přejezdu v km 23,011 (P6253) ve směru od Milevska a bude zde zavedena traťová rychlost. Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby. Technické řešení a parametry stavbou řešených PS a SO jsou však navrženy tak, aby umožnily výhledové zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a využití nově položené kabelizace pro plánované vybudování TZZ včetně budoucího zapojení stavbou zřizovaných objektů do dálkového ovládání na pracoviště dispečera DOZ a do DDTS.“

V současnosti se v mezistaničním úseku Božejovice – Milevsko v km 23,011 nachází železniční jednokolejný přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Komunikace je místní obsluhována.

Stávající přejezdová konstrukce je nevyhovující. Je tvořena živičnou přejezdovou konstrukcí, kde kolejnicový žlábek je tvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici.

Účelem této dokumentace je navrhnout nové stavební řešení křížení účelová komunikace x železnice na přejezdu v km 23,011. Přejezd je kolmý s úhlem křížení 90°.

Tato projektová dokumentace s popisovanými stavebními objekty řeší nejen směrovou a výškovou úpravu dotčeného úseku koleje v místě přejezdu, ale i nahrazení stávající přejezdové konstrukce konstrukcí novou, včetně úpravy části komunikace. Rovněž řeší úpravu železničního spodku, odvodnění. Tyto popisované SO neřeší dopad na ostatní zařízení – zab. zař., přeložky sítí atd. (je obsaženo v jiné části).

Podél koleje se v současnosti nachází nezpevněné příkopy.

Dokumentace byla předložena správci k odsouhlasení.

### **2.2 SO 11 Železniční svršek – přejezd v km 23,011 (P6253)**

#### **Směrové poměry**

Návrh směrových poměrů vychází ze zadání a z důvodu minimalizace stavebních nákladů. Dotčený železniční přejezd se nachází v přímé. Směr přímé pro novou GPK byl vzat z geodeticky zaměřených bodů. Směrová a výšková úprava koleje je navržena v celkové délce 97,15 m.

Navržené řešení je zřejmé z přílohy – Situace navrženého stavu. Navržené řešení je na stávající traťovou rychlost  $v=70$  km/h s výhledovou traťovou rychlostí do 90 km/h. Tato výhledová rychlost však nebude po rekonstrukci zavedena. Kolej je bez převýšení, příčné posuny stávající koleje od nové přímé jsou minimální.

Navržené řešení je zřejmé z přílohy – Situace navrženého stavu. Kolej je bez převýšení, příčné posuny stávající koleje od nové přímé jsou minimální. Řešení je navrženo tak, aby umožnilo výhledové zvýšení traťové rychlosti v řešeném úseku až na 90 km/h. V rámci řešené stavby však ke změně stávající hodnoty nejvyšší traťové rychlosti nedojde.“

Navržené řešení je v souladu s návrhem GPK související a navazující stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov. Po dohodě

bylo stanoveno dělení do km 23,022146, tj. do konce nového přípojného pole pro přejezd v km 23,011.

Začátek směrových a výškových úprav koleje	...	km 22,925 000
Konec směrových a výškových úprav koleje	...	km 23,022 146
Konec směrových a výškových úprav= začátek úprav související navazující stavby.		

### Sklonové poměry

Sklonové poměry vycházejí z naměřených hodnot nivelety koleje (temeno kolejnice). Pro návrh výškového řešení byla vzata stávající niveleta koleje úseku před a za žel. přejezdem v místě uvažovaných směrových úprav. Kolej v místě před žel. přejezdem po návrhu stoupá v jednotném sklonu 11,27 ‰. Tento sklon je i na vlastním žel. přejezdu. Navržené sklonové poměry jsou rovněž koordinovány se související stavbou.

Začátek směrových a výškových úprav koleje	...	km 22,925 000
Konec směrových a výškových úprav koleje	...	km 23,022 146

Popisovaný návrh je zřejmý z výkresové přílohy – Podélný profil koleje.  
Rozsah směrových a výškových úprav byl projednán a odsouhlasen OŘ.

### Železniční svršek

Stávající žel. svršek v koleji je tv S49 na pražcích betonových, pod přejezdovou konstrukcí na pražcích dřevěných. Kolej před a za přejezdem je na betonových pražcích SB5, r. 2016, rozdělení „C“.

Navrženými úpravami nedojde ke změně tvaru žel. svršku. Nově navržené kolejové pole v místě přejezdu je tv. 49E1 na pražcích nových betonových dl. 2,415 m, hmotnosti 252 kg s pružným upevněním. V místě přejezdu budou osazeny nové betonové přejezdové pražce VPS PP13 se zdvojenou žebrovou podkladnicí (upevňovadla antikoroziční úprava). Oproti ZTP nebo vstupní poradě je navrženo nové přípojně pole dl. 25,0 m symetricky osazené vůči přejezdu.

Rozdělení pražců nového kolejového pole navrhujeme „C“. Nové přípojně pole bude bez rozšíření koleje.

Po provedení stavebních prací na železničním svršku bude nové kolejové pole dl. 25 m přivařeno ke stávající koleji.

Pod nově vloženým kolejovým polem dl. 25,0 m bude kolejové lože nové, min. tl. 0,35 pod spodní hranu betonového pražce.

Začátek rekonstrukce koleje	...	km 22,997 146
Konec rekonstrukce koleje	...	km 23,022 146
Konec rekonstrukce žel. svršku = začátek rekonstrukce související navazující stavby.		

### Kolejové lože

Pod nově vloženým kolejovým polem dl. 25 m bude štěrkové lože zřízeno nové v plném rozsahu.

V úseku koleje, kde je navržena směrová a výšková úprava bude kolejové lože doplněno štěrkem do předepsaného tvaru. Kolejové lože před žel. přejezdem je otevřené, v místě přejezdu a

okolních prostor (v místě objektu zab. zař.) zapuštěné, za přejezdem potom přechází opět do kolejového lože otevřeného. Délka přechodu je min. 6,0 m.

Stávající kolejové lože nebude vzhledem ke značnému znečištění a malému rozsahu recyklováno.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah. Tloušťka kolejového lože je navržena 0,35 m pod ložnou plochou betonového pražce.

### **Výstroj trati**

V rámci stavby budou přejezdy v km 23,011 (P6253) a v km 23,969 (P6255) zabezpečeny PZS a současně bude odstraněn propad rychlosti na přejezdu v km 23,011 (P6253). Z tohoto důvodu bude odpovídajícím způsobem upravena také výstroj tratě.“

Úpravy výstroje tratě jsou zřejmé z výkresové přílohy – je navrženo osazení nových staničnicků, snesení stávajících předvěstníků a rychlostníků, které návěstí rychlostní propad v místě přejezdu v km 23,011 (P6253), a výstražných kolíků před oběma řešenými přejezdy.

Úpravy výstroj tratě je nutno důsledně koordinovat se související stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov.

### **Zajištění prostorové polohy koleje**

Zajištění prostorové polohy koleje je řešeno osazením 3 ks zajišťovacích značek - konzolové značky na kovové sloupky, tedy v celém úseku kde je navržena směrová a výšková úprava koleje. Stávající osazené zajišťovací značky budou odstraněny. Zajišťovací značky osazené v souladu se SŽDC S3 díl III. Návrh zajišťovacích značek byl kladně projednán se SŽG.

## **2.3 SO 12 Železniční spodek a odvodnění – přejezd v km 23,011 (P6253)**

Sanace železničního spodku vychází ze závěrů provedeného geotechnického průzkumu.

Navržené konstrukční vrstvy:

- Štěrkodrt tl. 0,20 m fr. 0-32 mm (Id = 0,80)
- Štěrkodrt stabilizovaná cementem tl. 0,30 m (Id=1,00)

Rozsah navržené sanace zahrnuje jak prostor pod samotnou plochou nové přejezdové konstrukce, tak i prostor ZKPP v délce 5,00 m před a 5,00 m za přejezdovou konstrukcí.

Začátek ZKPP ... 23,002 237

Konec ZKPP ... 23,017 237

Plán tělesa žel. spodku bude ve sklonu 0%, úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5% do navrženého trativodu, tedy vlevo koleje.

## Konstrukce pražcového podloží

Geotechnický průzkum byl proveden v lednu 2019. Pro geologickou skladbu území charakteristický výskyt hornin Českého krystalinika – vesměs rul, paralul a migmatitů s povrchem uloženým jen mělce pod terénem, v hloubce převážně do 2 – 3 m. Zvětráním postižená povrchová vrstva skalního podloží směrem do hloubky přechází od zcela zvětralé horniny (eluvia) s povahou hlinitopísčité zeminy postupně v pevnou, navětralou až zdravou horninu.

Podzemní voda nebyla zastižena žádnou z průzkumných sond během geotechnického průzkumu.

Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č. 6 a 7. Kategorie posuzovaného traťového úseku, které dále určují minimální požadovanou hodnotu modulu přetvárnosti, spadá do stávajících tratí regionálních. Index mrazu (dle předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č. 7, obr. 1) je roven  $I_{mn} = 400-500^{\circ}\text{C den}$ . Hloubka promrzání tak je rovna  $h_{pr} = 0,90 - 1,01 \text{ m}$ .

Předpis SŽDC S4 – Železniční spodek stanovuje pro hlavní koleje na tratích regionálních minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni  $E_0 = 15 \text{ MPa}$  a na pláni tělesa železničního spodku minimální hodnotu  $E_{pl} = 30 \text{ MPa}$ . V místě přechodové oblasti u přejezdu je stanovena minimální hodnota  $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ .

Pro celý úsek byla navržena jednotná skladba ZKPP. Rovněž byl pro úsek na základě návrhu proveden výpočet únosnosti a posouzení proti promrzání. V rámci návrhu konstrukce pražcového podloží byla pro  $E_{or}$  použita hodnota z naměřených hodnot  $E_0$  redukovaných na  $E_{or}$ .

Další podrobné výsledky jsou uvedeny v části J – Průzkumy.

### Návrh ZKPP v úseku km 23,002 – 23,017

Zesílená konstrukce pražcového podloží se navrhuje v místech změny tuhosti podloží na mostních objektech a přejezdech.

**Návrh** – ŠD tl. 0,20 m, KSC I. tl. 0,30 m – (K-1 12,2 MPa), kdy v podloží byla zastižena písčité hlína, se pro zajištění dostatečné únosnosti zemní pláně jeví jako nejvhodnější realizace ZKPP typ 4, tj. konstrukční vrstva ŠD fr. 0/32 tl. 0,20 m a KSC I. tl. 0,30 m.

**Posouzení z hlediska únosnosti** – pro výpočet ekvivalentního modulu přetvárnosti v úrovni povrchu pláně tělesa železničního spodku se uvažují tyto vstupní hodnoty:

- |   |                             |   |
|---|-----------------------------|---|
| • | přetvárnosti na zemní pláni | redukovaný modul                              |
| • | stabilizace                 | $E_{or} = 12,2 \text{ MPa}$                   |
| • | šterkodrti ( $I_D = 0,80$ ) | modul přetvárnosti na vrstvě                  |
| • | šterkodrti                  | $E_{p \text{ stab}} = \min. 60,0 \text{ MPa}$ |
| • | 0,30 m                      | konstrukční vrstva ze                         |
|   |                             | $E_1 = 60,0 \text{ MPa}$                      |
|   |                             | tloušťka konstrukční vrstvy ze                |
|   |                             | $h_1 = 0,20 \text{ m}$                        |
|   |                             | průměr zatěžovací desky $D =$                 |

Určí se hodnoty:

$$k_1 = E_{or} / E_1 = 60,0 / 60,0 = 1,00$$

$$k_2 = h_1 / D = 0,20 / 0,30 = 0,67$$

Z nomogramu na obr. 8 (Příloha 6 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek) se určí hodnota:

$$k_3 = > 1,00$$

Za pomoci hodnoty  $k_3$  se vypočítá určující hodnota ekvivalentního modulu přetvárnosti dvouvrstvé konstrukce na povrchu podkladní vrstvy.

$$E_{e1} = k_3 * E_1 = 1,00 * 60,0 = \mathbf{60,0 \text{ MPa} > 50 \text{ MPa}}$$

Únosnost pláně tělesa železničního spodku **je vyhovující**.

Přesnou recepturu stabilizované zeminy a případné úpravy její mocnosti v ZKPP bude nutné stanovit až během realizace na základě provedených laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin v rozsahu předepsaném předpisem SŽDC S4. Při provádění navržené sanace pražcového podloží ze stabilizované zeminy je nutné důsledně dodržet technologické postupy a předepsané parametry definované v předpise SŽDC S4. Stabilizace zemin bude provedena v mísícím centru. Provedenou stabilizaci je nutné po dobu zrání chránit před odpařováním vody. Stabilizace nesmí být před zakrytím poškozena a nesmí být pojižděna nutnou staveništní dopravou.

**Posouzení ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu** – nutná ochrana zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu se vyjadřuje tloušťkou ochranné štěrkopískové vrstvy. Uvažujeme tyto vstupní hodnoty:

- |   |   |
|---|---|
| • pražcového podloží  | hloubka promrzání<br>$h_{pr} = 1,01 \text{ m}$            |
| • od úložné plochy betonových pražců                          | tloušťka kolejového lože<br>$h_k = 0,55 \text{ m}$        |
| • vrstvy ze štěrkopísku                                       | tloušťka podkladní<br>$h_{sp} = 0,20 \text{ m}$           |
| • promrznutí zeminy<br>(tabulka 2 přílohy 7 předpisu SŽDC S4) | dovolená tloušťka<br>$h_{z \text{ dov}} = 0,40 \text{ m}$ |

Pro zajištění ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu platí:

$$h_{pr} \leq h_k + h_{sp} + h_{z \text{ dov}}$$
$$1,01 \leq 0,55 + 0,20 + 0,40$$

V tomto případě bude podkladní vrstva ze štěrkopísku nahrazena vrstvou ze štěrkodrtě ŠD 0/32, je tedy nutné zajistit, aby tloušťka navrhované vrstvy měla stejný tepelný odpor jako tloušťka štěrkopískové vrstvy.

Tloušťka navrhované vrstvy je určena vztahem:

$$h_{sp} = h_n * (\lambda_{sp} / \lambda_n) = h_n * 1,15 = 0,23 \text{ m}$$

Potom platí:

$$h_{pr} \leq h_k + h_{sp} + h_{z \text{ dov}}$$
$$1,01 \leq 0,55 + 0,23 + 0,40$$
$$\mathbf{1,01 \leq 1,18}$$

Z výše uvedeného vyplývá, že z hlediska nutné ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu je nutné použití materiálu konstrukční vrstvy. Pro splnění podmínky únosnosti je nutné použití vrstvy stabilizace.



## Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo podélným trativodem PEHD DN150 umístěným vlevo koleje s vyústěním přes novou trativodní šachtu do nově přeprofilovaného stávajícího příkopu. Trativodní šachty (2 ks) jsou navrženy plastové DN 400. Trativodní rýha je opatřena po obvodě filtrační geotextilií dle OTP – Geosyntetické výrobky v tělese žel. spodku (účinnost od 1.2.2015).

Spád trativodního potrubí je navržen shodně se sklonem, koleje 11,27‰ proti směru staničení. Výplň trativodní rýhy bude drceným kamenivem fr. 16/32.

Vyústění trativodu je navrženo přes svodné potrubí délky 15 m do stávajícího příkopu, zakončeno monolitickou betonovou výústí (např. dle Ž 3.14 obr.4). Prostor před touto výústí navrhujeme odláždít lomovým kamenem v místě začátku přeprofilovaného příkopu.

Na odláždění se použije nový lomový kámen (min. pevnosti v tlaku 60 MPa) min. tl. 150 mm (doporučená tl. 180 – 200 mm) do lože z betonu třídy C 25/30 – XF3 (CZ, F.2) – Cl 1,0 – Dmax22 – S2 tloušťky min. 100 mm. Návrhová tloušťka odláždění bude 300 mm. Spáry mezi kameny šířky max. 30 mm (lokálně max. 45 mm) se vyplní cementovou maltou do hloubky 70 mm.

Navazující zanesený příkop bude v délce cca 14 m přeprofilován. V prostoru přes který bude přecházet svodné potrubí bude zapuštěné kolejové lože, tudíž svodné potrubí bude v nezamrzlé hloubce. Zásyp rýhy bude proveden materiálem z výkopu. Svodné potrubí bude uloženo na podklad ze štěrkopísku fr. 0/32 min. tl. 0,05 m. Spád svodného potrubí je navržen 5‰ proti směru staničení.

Dále je navrženo min. přeprofilování tohoto příkopu v dl. cca 12m směrem ke vtoku propustku ev. km 22,959 do kterého bude případná zachycená srážková voda svedena a zajištěna jeho funkčnost. Sklon zůstane zachován, v trase reprofilace této části příkopu budou odstraněny případné nánosy a případné stávající náletové křoviny.

## 2.4 SO 13 Přejezd v km 23,011 (P6253)

### Přejezdová konstrukce

Železniční přejezd se nachází v celé své délce v přímé.

Navržená konstrukce přejezdu je v požadované šíři 5,0 m.

Konstrukce je navržena dle ZTP a závěrů porad, tj. nová přejezdová konstrukce bude tvořena betonovými přejezdovými pražci VPS PP13 se zdvojenou žebrovou podkladnicí, pružné upevnění s antikorozní úpravou. Přejezdová konstrukce bude se živičným povrchem. Živičná konstrukce bude i vně kolejnic.

Šíře přejezdu v ose koleje je potom 5,0 m, shodně se šíří komunikace v nebezpečném pásmu přejezdu.

### Odvodnění přejezdu

Odvedení srážkové vody mimo komunikaci je zajištěno gravitačně a příčným spádem komunikace.

### **Úpravy komunikace**

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava komunikace (živičný povrch) s napojením od kolejnic až na hranici pozemku.

Délka úpravy komunikace vlevo trati bude cca 14,16 m, na pravé straně trati bude 9,46 m od osy koleje (v ose komunikace). Detaily a návrh skladby vozovky je zřejmý z výkresové přílohy Příčný řez přejezdem.

#### **Upozornění :**

V rámci úpravy přilehlé komunikace je nutno výškově upravit stávající revizní šachty nacházející se v krajnici komunikace. Šachty ve správě CEVAK, jsou na vodovodním řádu. Vlevo koleje je 1 šachta, vpravo koleje jsou 2 šachty. Správce byl osloven, jeho stanovisko je obsahem dokladové části.

### **3. Ostatní**

#### **3.1. Inženýrské sítě**

Inženýrské sítě nacházející se v prostoru stavby a jejich případné přeložky nejsou obsahem těchto popisovaných SO. Pod vlastní přejezdovou konstrukcí a v místě komunikace přibližně kolmo na kolej se nacházejí inženýrské sítě ve správě CEVAK a CETIN. Jejich přesná hloubka založení není známa, je nutno prověřit před zahájením výkopových prací.

#### **3.2. Staničení**

Staničení v tomto projektu je vztaženo ke stávajícímu staničení trati – geodeticky zaměřenému hm 22,9.

#### **3.3. Vyzískaný materiál**

Vyzískaný materiál ze stavby zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití ev. zhodnocení. Jedná se zejména o svrškový materiál (kolejové pole vč. pražců). OŘ provede předkategorizaci železničního svršku v prostoru stavby. Do doby odevzdání tohoto projektu nebyl výsledek této předkategorizace znám, předpokládáme však, že svrškový materiál s ohledem na jeho stáří nebude dále určen k využití.

#### **3.4. Geodetické zaměření**

Geodetické zaměření stávajícího stavu bylo převzato od zadavatele. Geodetické zaměření stávajícího stavu je s připojením na ŽBP.

#### **3.5. Zábor pozemků**

Neuvažuje se

### 3.6. Požární ochrana

Stavbou nebudou dotčeny stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným hasičským sborem.

### 3.7. Bezpečnost při práci

Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat veškeré platné (v době stavby) bezpečnostní předpisy související s touto pracovní činností, tak i bezpečnostní předpisy pro provoz a provádění prací za současného provozu železnic.

### 3.8. Nakládání s odpady

#### Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O)

Šrotové kolejnice a šrotové drobné kolejiwo je majetkem SŽDC s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC s.o., je využitelný jako druhotná surovina a bude předán do sběrný kovového odpadu.

#### Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)

Štěrkové lože odtěženo a nahrazeno novým. Ve zbylých úsecích bude štěrk zachován, kolejové lože bude pouze doplněno. Dodavatel stavby bude dokladovat míru kontaminace odtěženého štěrkového lože provedenými chemickými analýzami dle platné legislativy. Při splnění podmínek pro přijetí odpadu do zařízení na recyklaci stavebních odpadů bude štěrkové lože odvezeno do recyklačního střediska. V případě, že toto využití nebude možné, bude štěrkové lože uloženo na skládce tomu určené.

#### Ostatní odpad

Železniční pryžové podložky a železniční polyetylenové podložky případně, že nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o., budou odstraněny a odvezeny k recyklaci.

#### Železniční pražce dřevěné (kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N).

Použité pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu používány na vedlejších tratích. Vyřazené pražce budou odstraněny na skládce skupiny S - nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. Před zahájením vlastní realizace stavby je nutno ověřit skutečný stav materiálu železničního svršku a jeho vhodnost k dalšímu použití.