



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.09.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Josef Marek

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:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	

Zhotovitel díla:	<b>EXprojekt s.r.o.</b>	 <b>EXPROJEKT</b>
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>EXprojekt s.r.o.</b>	 <b>EXPROJEKT</b>
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Petr Jemelka   Ing. Dominik Mojžíšek</b>	Specialista: -

Název stavby/akce:	<b>Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice</b>		Označení investora: S631500901
			Zakázka: 2020-077
Název části:	Přejezdy a přechody		Označení části: <b>D.2.1.3</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>Žel. přejezd v km 490,649 (P2417)</b>		Označení objektu/komplexu: <b>SO 11-13-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>
Název dílčí části přílohy:			Stupeň dokumentace: <b>DÚSP+PDPS</b>
Odpovědný projektant: Ing. Dominik Mojžíšek	Zpracovatel přílohy: Ing. Dominik Mojžíšek	Měřítko: - Formáty: 10 x A4	Smluvní datum zpracování: <b>30.09.2023</b>
Kraj: Ústecký	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 0801 26	

Kódové označení přílohy:

S631500901\_PDPS\_D2103\_SO111301\_XX\_1\_001\_000

**STAVBA:** Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice

**OBJEKT:** SO 11-13-01 Žel. přejezd v km 490,649 (P2417)

**STUPEŇ:** DÚSP+PDPS

# Technická zpráva

## OBSAH:

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE:</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PROSTOR VÝSTAVBY</b>	<b>5</b>
2.1	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	5
2.2	PŘÍSTUP K OBJEKTŮM	5
<b>3</b>	<b>PODKLADY</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>ÚČEL STAVBY</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>POLOHOVÝ SYSTÉM, VYTYČENÍ</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>TECHNICKÝ POPIS DOSAVADNÍHO STAVU</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ</b>	<b>5</b>
7.1	ZDŮVODNĚNÍ NÁVRHU	6
7.2	KONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU	6
7.3	PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ	6
7.4	NAVAZUJÍCÍ KOMUNIKACE	6
7.5	ODVODNĚNÍ	7
7.6	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	7
7.7	SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	8
7.8	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	8
<b>8</b>	<b>ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ</b>	<b>8</b>
<b>9</b>	<b>TECHNICKOBEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠKA</b>	<b>8</b>
<b>10</b>	<b>VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM</b>	<b>8</b>
<b>11</b>	<b>DEMONTÁŽE, VÝZISKY, ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ</b>	<b>9</b>
<b>12</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY</b>	<b>9</b>
<b>13</b>	<b>VYTYČENÍ OBJEKTU</b>	<b>9</b>
<b>14</b>	<b>BEZPEČNOST PRÁCE</b>	<b>9</b>

## 1 Identifikační a základní údaje:

Stavba:	<b>Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice</b>
Objekt:	<b>SO 11-13-01 Žel. přejezd v km 490,649 (P2417)</b>
Katastrální území:	Bohušovice nad Ohří [606669]
Obec:	Bohušovice nad Ohří [564591]
Kraj:	Ústecký
Pověřený obecní úřad:	Ústí nad Labem
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 10 00 Praha 1 – Nové Město zastoupena organizační jednotkou Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Zpracovatel dokumentace:	EXprojekt, s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Petr Jemelka
Zástupce hlavního inženýra projektu:	Ing. Dominik Mojžíšek
Odpovědný projektant SO:	Ing. Dominik Mojžíšek
Správce trati:	Správa trati Ústí nad Labem Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Trat':	č. 090 (Praha -) Vraňany – Děčín
Traťový úsek:	0801 Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl.n.
Definiční úsek:	26 Bohušovice nad Ohří - Lovosice
Šírá trať / staniční obvod:	šírá trať

## 2 Prostor výstavby

### 2.1 Územní podmínky

Železniční přejezd P2417 se nachází v těsné blízkosti zastávky Nové Kopisty v traťovém úseku 0801 Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl.n. a definičním úseku 26 Bohušovice nad Ohří - Lovosice na dvukolejné elektrifikované celostátní trati č. 090 (dle knižního jízdního řádu) (Praha-) Vraňany – Děčín. Přejezd převádí silnici III/2477 obce Nové Kopisty a Keblice.

### 2.2 Přístup k objektům

Veškerý materiál bude primárně dopravován po železnici. Možnost dopravy z obou směrů (ŽST Lovosice, ŽST Bohušovice nad Ohří). Možná je také doprava po silnici ze směru od obce Keblice nebo Nové Kopisty.

## 3 Podklady

- Zadávací podmínky
- Záznamy z porad a místního šetření
- Geodetické zaměření (Správa železnic, SŽG Praha 2020)
- Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků (10/2020)
- Rastrové formáty map velkých měřítek
- Pasport železničního přejezdu
- Prohlídky staveniště
- Fotodokumentace (EXprojekt s.r.o.)
- Nákrešný přehled
- Geotechnický průzkum železničního spodku (GeoTec-GS, a.s.)

## 4 Účel stavby

Předmětem díla je zhotovení Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“, její cílem je sanace železničního spodku tvořeného násypem mezi ŽST Bohušovice nad Ohří a Lovosice, která bude spočívat v odstranění závad pražcového podloží a tím výškové polohy kolejí. Navrhovaná opatření povedou k zajištění stabilního podloží kolejí, tím k udržení geometrických parametrů koleje v limitech odpovídající traťové rychlosti a tím k zajištění spolehlivosti provozu. Investicí dojde ke snížení nákladů na údržbu trati a souvisejících zařízení.

## 5 Polohový systém, vytyčení

Stavba je osazena polohově do souřadného systému S-JTSK a výškově do systému B.p.v.

## 6 Technický popis dosavadního stavu

V oblasti křížení dvukolejné elektrifikované celostátní trati Praha-Masarykovo nádraží – Děčín a silnice III/2477 mezi obcemi Nové Kopisty a Keblice. Přejezd je situován v extravilánu, na komunikaci navazuje vyústění přístupových chodníků k nástupištím zast. Nové Kopisty. Max. rychlost silničního vozidla přes přejezd je legislativně 50 km/h. Šířka přejezdu je 8,4 m. Stávající přejezdová konstrukce je železobetonová typu BRENS v obou kolejích. Šířka komunikace převáděné přes přejezd je 6,5 m, která pokračuje také směrem na Keblice, šířka komunikace směrem k Novým Kopistům je širší, až 8 m. Směrem od obce Nové Kopisty je před přejezdem osazena betonová prahová vpust'. Komunikace navazující k přejezdu jsou s živičným krytem. V okolí přejezdu se nacházejí také tři sjezdy k polím.

Železniční svršek v místě přejezdu je tvořen kolejnicemi tv. 60 E1 na betonových pražcích B 91 S/1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

Přehled všech křížení s inženýrskými sítěmi je zřejmý z výkresu situací.

**Před zahájením stavebních prací musí být vytyčeny veškerá podzemní vedení za účasti příslušných správců!**

## 7 Návrh technického řešení

Rekonstrukce přejezdu je navržena ve stávající poloze (situačně). V místě přejezdu dochází ke zdvihu nivelety koleje o cca 650 mm, tudíž celá konstrukce bude v nové výšce a s tím je navržena úprava přilehlé pozemní komunikace včetně sjezdů na polní cesty. Osa komunikace zůstane zachována. Silnice přechází přejezd směrovým obloukem. Kolej je vedena

přes přejezd v přímé, úhel křížení je v koleji č. 1 85°, v koleji č. 2 pak 86°. Šířka přejezdu je navržena shodná se stávající – 8,4 m.

### 7.1 Zdůvodnění návrhu

Zejména z důvodu sanace železničního spodku, s čímž souvisí také zdvih nivelety obou kolejí je nutno přejezdovou konstrukci a přilehlou komunikaci přizvednout do nové výšky koleje.

### 7.2 Konstrukce železničního přejezdu

Konstrukce přejezdu je navržena z železobetonových panelů na prefabrikovaných závěrných zídkách. Vnější panely jsou navrženy šířky 1,7 m, čímž je splněn požadavek pro průběžné čištění kolejového lože. Vnitřní panely jsou uloženy na prefabrikovaném úložném bloku umístěn mezi pražci. Mezi hranou úložného bloku a hlavou pražce je splněn požadavek pro min. vzdálenost 200 mm. Panely přejezdové konstrukce budou na závěrné zídky ukládány tak, aby nedocházelo k vazbě spára panelu-spára závěrné zídky. Závěrné zídky jsou navrženy s přesahy 600 mm na každou stranu od hrany přejezdové konstrukce, tudíž při dodržení stejného délkového modulu budou spáry v závěrných zídkách překryty panely. V ose krajních mezikolejnicových panelů budou osazeny náběhové klíny z ocelových plechů pro minimalizaci poškození přejezdové konstrukce při průjezdu vlaku s vagóny s volně visící šroubovkou. Panely přejezdové konstrukce budou zajištěny proti podélnému posunu. V prostoru mezi panely a kolejnicí bude taktéž provedena fixace proti posunům panelů.

Niveleta pozemní komunikace je v místě přejezdu navržena vodorovná, vnější panely tedy nebudou uloženy ve sklonu. V podélném směru (koleje) je sklon přejezdové konstrukce shodný s niveletou koleje – 0,063 %.

Prefabrikované závěrné zídky budou uloženy na betonový základ z betonu C 20/25 XC3, který je uložen v loži z betonu C 12/15 tl. 30-50 mm na ztuhlé vrstvě kolejového lože. V loži z betonu C 12/15 bude uložen také betonový prefabrikovaný práh v ose os kolejí.

Přejezdové panely budou osazeny na železničním svršku s kolejnicemi 60 E2, užitých betonových pražcích B 91 S/1 s novým pružným bezpodkladnicovým upevněním. Pod přejezdovou konstrukcí bude použito upevnění s antikorozi úpravou. Řešení žel. svršku je součástí SO 11-10-01 Bohušovice – Lovosice, železniční svršek.

### 7.3 Pražcové podloží

Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu P2417 je součástí SO 11-11-01 Bohušovice – Lovosice, železniční spodek včetně nákladů. Níže je uvedena konstrukce pouze popisně. V oblasti přejezdu je navržena následující konstrukce:

- Kolejové lože fr. 31/5/63 mm
- Štěrkodrt' fr. 0/32 tl. 250 mm,  $E_{p1}=82$  MPa
- Stabilizovaná zemina (z centra), tl. 300 mm,  $E_0=60$  MPa
- Přehutněná paraplán
- Štěrkové piloty

### 7.4 Navazující komunikace

Z důvodu zdvihu nivelety koleje a přejezdové komunikace bude v nutném rozsahu upravena také navazující pozemní komunikace. Délka úpravy je dána polohou stávajících sjezdů na polní komunikace a také podélnými sklony, které souvisejí se zdvihem nivelety koleje. Celková délka úpravy pozemní komunikace je 95 m. Stávající asfaltové vrstvy budou odstraněny, předpokládá se jejich mocnost 150 mm. V místě zdvihu nivelety pozemní komunikace se předpokládá ponechání stávajících podkladních vrstev pozemní komunikace a na ně bude provedeno dosypání štěrkodrtí fr. 0/32 s následným provedením asfaltových vrstev. V místě, kde nedochází ke zdvihům nivelety budou také částečně odstraněny stávající podkladní vrstvy. Navázání na stávající stav bude realizováno pomocí pruhů délky 1 m na začátku a konci úseku. V dl. 1 m bude navázáno pouze obrušnou vrstvou, v dalším 1 m pak také podkladní asfaltovou vrstvou. Přechody budou realizovány seříznutím vrstev pod úhlem 45°. Po obnažení zemní pláně budou provedeny statické zatěžovací zkoušky, pokud bude naměřen modul přetvárnosti menší než 45 MPa, bude na základě vizuální prohlídky a návrhu geotechnika stavby provedena výměna podloží v aktivní zóně. V rozpočtu je uvažováno s náhradou vrstvy kameniva fr. 0/125 mm v tl. 200 mm a položením separační geotextilie min. obj. hm 300 g/m<sup>2</sup> na pláň. Zároveň je počítáno také s odtěžením takto mocné vrstvy.

Vzhledem ke stávající širší komunikaci směrem k obci Nové Kopisty je navrženo uspořádání komunikace přes přejezd pro kategorii pozemní komunikace S 7,5. Jízdní pruhy budou široké 3,0 m s vodícím proužkem š. 0,25 m. Za těmito asfaltovými pruhy bude nepevněná krajnice tvořená štěrkodrtí fr. 0/32 v šířce 750 mm. Na začátku a konci úseku je navrženo napojení na stávající šířkové uspořádání. Zřízením komunikace kategorie S 7,5 bude komunikace přes přejezd připravena pro případné rozšíření komunikace směrem k obci Keblice.

Komunikace navazuje na přímé úseky, přes přejezd je navržen složený kružnicový oblouk s poloměry 200 m a 150 m. V těchto směrových obloucích budou jízdní pruhy rozšířeny. V poloměru 200 m o 200 mm, v poloměru 150 m pak o 300 mm oproti základní šířce jízdního pruhu. Změna šířky jízdního pruhu bude provedena v poměru 1:10.

Komunikace je navržena se základním příčným sklonem 2,5 % v přímé se střechovitým sklonem, v oblouku pak s dostředným sklonem 2,5 %. Pro navázání na podélný sklon přejezdu je navržena změna příčného sklonu na hodnotu

podélného sklonu trati. Na začátku a konci úseku je navržen přechod příčného sklonu na hodnoty rovné stávajícímu stavu. Napojení podélného sklonu sjezdů na příčný sklon sjezdů je proveden v souladu se sklonem jízdního pruhu.

Mezi hranou závěrné zídky a navazující vrstvou komunikace bude provedena trvale pružná zálivka pro minimalizaci deformací a umožnění dilatace asfaltového krytu vozovky a závěrné zídky přejezdové konstrukce. Zálivka bude provedena také podél celého obrubníku chodníku a na rozhraní napojení asfaltových vrstev. Zálivka bude provedena na celou tloušťku asfaltové vrstvy.

Sjezdy A a B jsou součástí podmíněně související stavby sloužící pro náhradu přejezdu P2418 a jejich návaznost na komunikaci je zakreslena v situaci odlišnou barvou.

Na sjezdu C k polní cestě bude částečně zpevněna vozovka asfaltovým krytem ve stejném skladbě jako pozemní komunikace. V souladu s požadavkem SÚS bude sjezd do vzdálenosti 10 m vyasfaltován s navázáním na stávající stav nezpevněné polní cesty.

Návrh skladby pozemní komunikace byl navržen dle TP 170 na základě počtu TNV stanovených v rámci sčítání dopravy pro hodnotu  $TNV_{red}=41$  voz./24 hod. Vozovka byla navržena jako skladba D1-N2-V-PIII.

#### SKLADBA POZEMNÍ KOMUNIKACE DLE TP 170 - D1-N2-V-PIII

▪ asfaltový beton	ACO 11	40 mm	
▪ spojovací postřik asfaltový	PSA	0,3 kg/m <sup>2</sup>	
▪ asfaltový beton	ACP 16+	70 mm	
▪ infiltrační postřik asfaltový	PSI	0,3 kg/m <sup>2</sup>	
▪ štěrkodrt' fr. 0/32, A	ŠDA	150 mm	E=100 MPa
▪ štěrkodrt' fr. 0/32, A	ŠDA	min. 150 mm	E=70 MPa
▪ odstranění stávajících asfaltových vrstev		min. 150 mm	E=45 MPa
▪ přehutněná pláň			
CELKEM:		min. 530 mm	

Uspořádání je patrné z výkresu situace.

Na základě požadavku SÚS Ústeckého kraje bude vždy v případě dodatečně uložení sítě pod komunikací provedena následující skladba:

▪ Asfaltový beton vrchní ohrus-pojezdová – hutněná na 97 % míry zhutnění	ACO 11+	50 mm	
▪ Asfaltový spojovací postřik	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	
▪ Asfaltový beton ložná hutněná na 97 % míry zhutnění	ACL 16-22	60 mm	
▪ Asfaltový spojovací postřik	PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	
▪ Kamenivo stmelené cementem – cementová stabilizace	SC C 8/10	250 mm	
▪ Posyp suchou drtí fr. 4-22 mm nebo kamenným prachem 0-4 mm			
▪ Podkladní vrstva štěrkodrt'	ŠD 0/63	250 – 300 mm	E>45 MPa
▪ Vrstva nesedavého nezámrazného materiálu			E>90 MPa

Veškeré sítě budou uloženy minimálně 1 200 mm od nivelety komunikace.

Přechody zabezpečovacích kabelových tras budou uloženy v celé trase pod komunikací v chráničkách DN 200 mm s přesahy min. 2 m za hrany zpevněné části silničního tělesa.

Zpět do výkopu nesmí být vráceno nic z původního (ani prohozeného) hliněného a opukového výkopku.

**Při realizaci je nutno dodržet veškeré podmínky SÚS Ústeckého kraje doložené v dokladové části dokumentace.**

#### 7.5 Odvodnění

Voda z prostoru železničního přejezdu bude odvedena příčným sklonem pláňe tělesa železničního spodku a zemní pláň pomocí trativodů realizovaných v rámci objektu železničního spodku. Zároveň z důvodu zdvihu nivelety koleje nebude nutno osazovat prahovou vpust', jelikož přejezd bude nyní nejvyšším bodem pozemní komunikace a voda tak bude odtékat podélným a příčným sklonem pozemní komunikace podél chodníku přes polní (objížděné) komunikace.

#### 7.6 Vodorovné dopravní značení

Ve stávajícím stavu je vodorovné dopravní značení realizováno ve směru na Nové Kopisty s vnějšími vodícími proužky V4 šířky 125 mm. Ve směru na Keblice není vodorovné dopravní značení realizováno.

Přes přejezd a v oblasti upravované komunikace bude provedeno vodorovné dopravní značení odpovídající stávajícímu stavu, tedy vnější vodičí proužky V4 š. 125 mm. V oblastech sjezdů nebudou proužky přerušovány. Před přejezdem, v příslušném směru jízdy, bude provedeno vodorovné značení V18 (optická a psychologická brzda v trychtýřovitém provedení) dle TP 133. Toto vodorovné značení je navrženo z důvodu zvýšení bezpečnosti, v navržené situaci, kdy přejezd je nejvyšším bodem, je návrh této psychologické zábrany velmi vhodný, jelikož bude dobře viditelné také z větší vzdálenosti. Vyznačení středového pruhu nebude realizováno, jelikož není provedeno také v navazujících úsecích. Případné doplnění středního pruhu může být doplněno kdykoliv po realizaci stavby v rámci uceleného úseku.

V místech nově zřizovaných míst pro přecházení jako přístup na nástupiště zast. Nové Kopisty bude provedeno vodorovné dopravní značení V7b (místo pro přecházení). Jedná se celkem o dvě místa pro přecházení – ke každému nástupišti jedno. Vozová místa pro přecházení nesmí kolidovat s Voz. V18 – optická psychologická brzda. Pruh V18 budou oddáleny tak, aby ke kolizi nedocházelo.

Zároveň bude u nově vybudovaných objízdných komunikací v rámci související stavby doplněn na sjezdu B vodičí pás místa pro přecházení š. 550 mm. Jedná se o 3 x 2 mm vyvýšené pásy sloužící pro nasměrování nevidomých na opačnou stranu chodníku při délce místa pro přecházení delší než 7 m. Stejný typ značení bude doplněn také přes přejezdovou konstrukci. Vyznačení místa pro přecházení pomocí vyvýšených pásků bude realizováno také v místě obou míst pro přecházení u nástupišť. Zde jsou místa kratší, vodičí pásy bude ale doplněny z důvodu krátkých signálních pásů na přilehlých chodnících.

Poloha všech Voz. je zřetelná z výkresu situace.

Voz. bude provedeno z plastu.

### 7.7 Svislé dopravní značení

Stávající svislé dopravní značení nebude výrazně změněno. Z důvodu úpravy sjezdů asfaltovými vrstvami a také zdvihu nivelety komunikace je navrženo přesunutí stávajícího svislého dopravního značení. Ve směru od Nových Kopist se jedná o dopravní značku B16 – „max. výška vozidla“, která bude přesunuta před sjezd. Za přejezdem poté dojde k posunu značky P1+E2 („křižovatka+dodatková tabulka“) za sjezd.

U upravovaného sjezdu budou osazeny červené směrové sloupky Z11d a Z11c, vždy pro příslušný směr jízdy. Svislé a vodorovné dopravní značení v případě objízdných komunikací je součástí samostatné stavby.

### 7.8 Rozhledové poměry

Stávající rozhledové poměry nebudou stavbou zhoršeny. Přejezd bude v novém stavu, stejně jako ve stávajícím, vybaven zabezpečovacími zařízeními s výstražníky a závorami, proto se posuzuje pouze rozhledová vzdálenost pro nejpomalejší vozidlo Lp při vypnutém PZZ a současných jízdách vlaků na Op rychlostí 10 km/h. Dle přílohy C ČSN 73 6380 vychází vzdálenost  $L_p=66$  m.

Dále byly posuzovány také rozhledové poměry ze všech sjezdů. Délka rozhledu byla stanovena na základě výpočtu V ČSN 73 6101 a umístěny na základě ČSN 73 6109. Délka byla stanovena pro rychlost 90 km/h pro oba směry. Maximální dovolená rychlost přes přejezd je 50 km/h, nicméně z bezpečnostního hlediska byl proveden návrh pro rychlost 90 km/h. Rozhledové trojúhelníky jsou výpočtem stanoveny na  $D_z=110$  m. Rozhledové trojúhelníky jsou vykresleny v samostatné příloze.

### 7.9 Rezervní chránička

Na základě požadavku SÚS bude v rámci železničního spodku umístěna souběžně s komunikací směrem na Lovosice rezervní chránička.

## 8 Zařízení staveniště

Je situováno v těsné blízkosti přejezdu na pozemku investora s parc. č. 679 v k.ú. Bohušovice nad Ohří.

## 9 Technickobezpečnostní zkouška

Podle zákona č. 266/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu provede TBZ dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah).

## 10 Výjimky z předpisů a norem

Nejsou uplatňovány.



## 11 Demontáže, výzisky, odpadové hospodářství

Prvky přejezdové konstrukce budou přednostně nabídnuty správci jako výzisk pro další použití. Pokud správce označí přejezdovou konstrukci k likvidaci bude odstraněna v souladu s platnou legislativou. V rámci tohoto objektu se předpokládá vznik odpadů, které budou likvidovány v souladu s platnou právní normou. Bude se jednat především o:

**Beton z demolic objektů (stávající základy, přejezdová konstrukce, odvodňovací prvky):**

Beton lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny.

**Zemina a kamení:**

Vhodnou zeminu je vhodné využít také pro zásypy (také v jiných stavebních objektech)

**Kovy a ocelové konstrukce:**

Jedná se o části přejezdové konstrukce. Přednostně bude výzisk nabídnut správci, zbylé části budou odevzdány do sběrný jako výkup a dále využity jako druhotná surovina.

**Vybouraný asfalt:**

Jedná se o stávající asfaltové vrstvy. Přednostně budou recyklovány a lze je využít jako druhotnou surovinu.

**Ostatní vyzískané suroviny a odpad:**

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby, např. odpadní obaly apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších, než popsaných nebezpečných odpadů se při realizaci nepředpokládá. Případné odpady kategorie N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

## 12 Související objekty

- SO 11-12-01 zast. Nové Kopisty, nástupiště
- SO 11-86-01 zast. Nové Kopisty, rozvody NN a osvětlení nástupišť
- SO 11-87-01 Bohušovice - Lovosice, ukolejnění kovových konstrukcí
- SO 11-77-01 zast. Nové Kopisty, orientační systém
- SO 11-11-01 Bohušovice - Lovosice, železniční spodek
- SO 11-10-01 Bohušovice - Lovosice, železniční svršek
- PS 10-02-51 Lovosice – Prackovice, DOK a TK
- PS 11-02-21 zast. Nové Kopisty, rozhlasové zařízení

Podmíněnou související stavbou je výstavba objízdných komunikací pro nahrazení rušeného přejezdu P2418, jejíž součástí je také chodník podél komunikace

Další související stavbou je stavba „Nový chodník k vlakové zastávce SŽDC Nové Kopisty“.

## 13 Vytyčení objektu

Výškový systém je uvažován Balt p.v. Souřadnicový systém je S-JTSK.

Vytyčení bude v souladu s ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby.

## 14 Bezpečnost práce

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě Bp1 a Op 16, v platném znění.

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích Správy železnic)

ČD Op16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemních ČD)

Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- ustanovení § 3 zákona č. 309/2006 Sb.
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- TKP SŽDC, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železnic, státní organizace
- SŽDC (ČD) S3/1 Práce na železničním svršku

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

#### **Zpracoval:**

V Brně, srpen 2023

Ing. Dominik Mojžíšek