





Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák		 PROGI SPOL. S R. O.
Vypracoval:	Tomáš Růžička, DiS.		
Kontroloval:	Ing. Zdeněk Zeman		
Objednatel: SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9			Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem projekce@progi.cz Tel: 411 198 004
Stavba: Výstavba PZS na přezdech P4936 v km 2,741; P4939 v km 5,552; trati Nymburk hl.n. - Poříčany SO 11-13-02 Přezdová konstrukce přezdu P4939 v km 5,552			Číslo projektu: 05/2018 Datum: 09/2018 Stupeň: DUR Měřítko:
Technická zpráva			Část: E.1.1 E.1.3 Číslo výkresu: 1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Výstavba PZS na přejezdech P4936 v km 2,741;
P4939 v km 5,552 na trati Nymburk hl. n. - Poříčany**

SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce přejezdu P4939 v km 5,552

Dokumentace pro územní řízení (DUR)

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS na přejezdech P4936 v km 2,741; P4939 v km 5,552 na trati Nymburk hl. n. - Poříčany
Stavební objekt:	SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce přejezdu P4939 v km 5,552
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní řízení (DUR)
Charakter stavby:	Rekonstrukce
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Poříčany – Nymburk město, TÚ 1512
Katastrální území:	Sadská
Kraj:	Středočeský
Okres:	Nymburk
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234 Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	TMS Projekt s. r. o. Dubičné 106 373 71 Rudolfov IČ: 48200891 DIČ: CZ 48200891
Zhotovitel SO:	PROGI spol. s r.o. Žukovova 79/60 400 03 Ústí nad Labem IČ: 03242137 DIČ: CZ 03242137

1.2 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace k územnímu řízení byly použity následující podklady:

- Dokumentace – zvláštní technické podmínky.
- Průběhy inženýrských sítí v prostoru stavby potvrzené správcí jednotlivých sítí.
- Porady projektanta a zástupců jednotlivých správ.
- Geodetické a mapové podklady.
- Podklady z katastru nemovitostí.

Použité předpisy a normy

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce

Vyhláška ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Vyhláška ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. O bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi

ČSN 72 1001 - Pojmenování a popis hornin v inženýrské geologii

ČSN 72 1002 - Klasifikace zemin pro dopravní stavby

ČSN 72 1006 - Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 72 1191 - Zkoušení míry namrzavosti zemin

ČSN 72 1511 - Kamenivo pro stavební účely

ČSN 72 1512 - Hutné kamenivo pro stavební účely

ČSN 73 0420-1 - Přesnost vytyčování staveb - Část 1: Základní požadavky

ČSN 73 0420-2 - Přesnost vytyčování staveb - Část 2: Vytyčovací odchylky

ČSN 73 6301 - Projektování železničních drah

ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody

ČSN 73 6395 – Staničníky a mezníky

ČSN 73 6320 - Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

ČSN 73 6360-1 - Konstruktivní a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování

ČSN 73 0081 - Ochrana stavebních konstrukcí proti korozi. Všeobecné ustanovení

ČSN EN 1277 - Plastové potrubní systémy

TNŽ 01 3468 - Výkresy železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6395 - Traťové značky. Staničníky a mezníky

TNŽ 73 6949 - Odvodnění železničních tratí a stanic

SŽDC S 3 - Železniční svršek

SŽDC S 4 - Železniční spodek

SŽDC S 3/1 - Předpis pro práce na železničním svršku

SŽDC D 2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy

SŽDC M21 - Předpis pro staničení železničních tratí

SŽDC SR101(S) - Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek

SŽDC SR103/1 (S) - Seznam vzor. listů žel. svršku (se zpracovanou 1. a 2. změnou)

SŽDC Ž - Vzorové listy železničního spodku (Ž1 - Ž10)

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

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

Směrnice SŽDC GR č. 28/2005 Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění
v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky

Směrnice SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah

Směrnice SŽDC GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách
celostátních a regionálních

OTP Kamenivo pro kolejové lože

OTP Kamenivo pro kol. lože žel. drah - změna č. 1

OTP Betonové pražce pro železniční dráhy

OTP Dřevěné kolejnicové podpory pro železniční dráhy

OTP Ocelové šrouby a matice pro žel. svršek

OTP Štěrkopísek, štěrkodrt a recykl. štěrkodrt pro konstr. vrstva tělesa žel. spodku

OTP Vrtule pro žel. svršek

OTP Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic

OTP Vrtule pro žel. svršek

OTP pro upevnění kolejnic

a další technické normy a interní předpisy SŽDC vyjmenované v příslušných kapitolách zákonů,
norem, TKP, vzorových listech.

Všechny výše uvedené předpisy se uvažují v platném znění v době výstavby.

1.3 Hlavní související provozní soubory a stavební objekty

- PS 11-01-11 Úprava SZZ Sadská
- PS 11-01-31 Výstavba PZS P4936 v km 2,741
- PS 11-01-32 Výstavba PZS P4939 v km 5,552
- SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce přejezdu PZS P4936 v km 2,741
- SO 11-53-01 Elektrická přípojka nn PZS P4936 v km 2,741
- SO 11-53-02 Elektrická přípojka nn P4939 v km 5,552

1.4 Odchyly od platných norem a předpisů

Při tvorbě dokumentace tohoto objektu nebylo nutné užít řešení odchylná od platných
norem a předpisů.

1.5 Všeobecně

Stavba řeší výstavbu PZS úrovnového jednokolejného přejezdu P4939 v evid. km 5,552 na
elektrifikované trati (stejnoseměrná soustava 3 kV) Poříčany – Nymburk město, TÚ 1512. Účelem
výstavby PZS je zvýšení bezpečnosti silniční a železniční dopravy na výše uvedeném přejezdu a
odstranění trvalého omezení traťové rychlosti 60 km/h. Místo stavby se nachází v křížení železniční

trati s polní cestou spojující přilehlé pole a ul. U Stadionu. Leží na pozemcích parc. č. 1761/1; 1781/4; 1781/1 a 1995/2 v k.ú. Sadská. Navržené technické řešení stavebního objektu spočívá v rekonstrukci žel. spodku, žel. svršku, v rekonstrukci místní komunikace v místě přejezdu a ve směrových a výškových úpravách GPK dle zadání a požadavků investora. Vlastní rekonstrukce žel. přejezdu v evid. km 5,552 spočívá v nahrazení stávající panelové konstrukce konstrukcí novou železobetonovou.

Staveniště je určeno železniční tratí a bezprostředním okolím přejezdu. Jedná se o liniovou stavbu, kde obsahem popisovaného SO je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Začátek a konec stavby objektu je dán železničním staničením – začátek km 5,440, konec km 5,634.

1.6 Stávající stav

Podnětem pro provedení stavby je současný nevyhovující stav přejezdové konstrukce, nefunkčnost odvodnění v blízkosti přejezdu a nevyhovující stav komunikace přiléhající k jednotlivým krajním kolejnicím. V úseku je zavedeno TOR 60.

Kolejové lože je znečištěné. Žel. svršek v místě přejezdu je nevyhovující. Žel. svršek je na pražcích dřevěných. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena jednoduchým železobetonovým blokem umístěným mezi kolejnicemi. Traťová třída zatížení je C3, maximální traťová rychlost 100 km/h (v současnosti omezení na 60 km/h).

1.7 Navržený stav

Směrové a výškové úpravy koleje vycházejí ze stávajícího stavu GPK. Úprava GPK je navržena v nezbytném rozsahu. Železniční svršek, železniční spodek a přejezd jsou pro přehlednost uvedeny v této společné technické zprávě a řadí se pod jeden SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce přejezdu P4939 v km 5,552 dle zadání ZTP.

1.7.1 Železniční svršek

Železniční svršek – přejezd P4939 v ev. km 5,552

Železniční svršek bude v km km 5,532 096 - 5,557 096 tj. v dl. 25 m nový, kolejnice tv. 49E1 na pražcích betonových. Budou sneseny dřevěné pražce v totožném rozsahu, včetně 2ks dřevěných pražců před nově vkládaným polem. Rozsah osazení nových betonových pražců dl. 2,60 m (304 kg / ks) bude v témže rozsahu + 2 ks. Rozdělení pražců "u" s pružným upevněním typu W14. V místě přejezdu bude upevnění pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě v délce 7,2 m (tzn. 6,0 m pod panely + 2x0,6 m).

Nové kolejové lože bude zřízeno v délce 25 m v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců (rozsah výměny kolejového pole). V úsecích se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru dle SŽDC S3, díl X. Uzavřené šterkové lože bude zhotoveno v délce 10 m od přejezdové konstrukce v obou směrech, délka je včetně přechodových oblastí mezi uzavřeným a otevřeným kolejovým ložem. Přechodová oblast bude zhotovena v délce 5 m se sklonem 1:10.

Bezстыková kolej

Po provedení stavebních prací na železničním svršku bude kolej v celém úseku úprav opětovně svařena do BK tj. na začátku a na konci nově vkládaného kolejového pole.

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK. Zajištění prostorové polohy koleje bude dle předpisu S3 dílu III.

Svary se nesmí vkládat do místa přejezdu ani do vzdálenosti bližší než 1m od přejezdové konstrukce. Stávající BK bude rozpojena z důvodu vyjmutí již realizované části úseku. Celý úsek bude potom opětovně svařen. Zhotovitel předloží schéma zřizování BK dle S3/2 BK k odsouhlasení.

Vyzískaný materiál

Vyzískaný materiál ze stavby zůstává v majetku SŽDC, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití event. zhodnocení. Jedná se zejména o svrškový materiál (kolejová pole vč. pražců). Materiál kategorizovaný jako šrot bude v rámci stavby zlikvidován jako odpad, materiál k dalšímu užití bude předán správci na smluvené deponii. S vyzískaným materiálem z výkopů bude nakládáno dle popisu obsaženým v kapitole 4 této zprávy.

1.7.2 Směrové a výškové úpravy

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK. Úprava GPK je navržena v nezbytném rozsahu dle požadavku investora.

Železniční svršek – přejezd P4939 v ev. km 5,552

Směrové a výškové úpravy v rekonstruovaném úseku začínají v přímé koleji v km 5,440 000 a končí rovněž v přímé v km 5,634 224. Směrová a výšková úprava koleje je navržena v celkové délce 194,224 m.

Navržené řešení je celé v přímé bez směrových oblouků. Navržené úpravy jsou pro traťovou rychlost $V = 100$ km/h. Pro navázání do stávajícího stavu je navržena úprava GPK dle sdělení ze dne 30.8. 2016 č.j. 36367/20016-SŽDC O13. Tato úprava je z důvodu plynulého navázání na stávající stav. Úprava GPK na začátku úseku bude v délce 92,096 m a na konci 77,128 m.

Výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu. Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v rekonstruovaném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje“.

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu SŽDC S3 – část třetí. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG.

V rámci úseku přejezdu P4936 v ev. km 2,741 tohoto SO je uvažováno se 4 ks zajišťovacích značek včetně štítků, přednostně umístěných na TV.

Výstroj trati

V rámci navržených úprav koleje se nepředpokládá osazení nové výstroje trati – bude zachována stávající. Stávající rychlostníky „60“ a „100“ a předvěstníky „6“ budou po aktivaci PZS sneseny bez náhrady. Dojde tím ke zrušení zavedeného TOR 60.

1.7.3 Železniční spodek

Všeobecně

V současnosti se v místě přejezdu nachází nevyhovující odvodnění. V rámci stavby bude provedena sanace železničního spodku včetně zřízení nového odvodnění trativodem na pravé straně trati.

V řešeném úseku bude provedena sanace železničního spodku pouze v místě rekonstruovaného železničního přejezdu P4939 v km 5,552. V ostatních úsecích je železniční spodek ve vyhovujícím stavu a není nutná jeho úprava. Rozsah výměny KPP a ZKPP je zřejmý z výkresových příloh, tj. délce 16,0 m.

Navržené konstrukční vrstvy byly stanoveny dle výsledků předběžného geotechnického průzkumu. Návrh skladby pražcového podloží bude ověřen v dalším stupni dokumentace po vyhotovení podrobného geotechnického průzkumu včetně statické zatěžovací zkoušky, která v tomto stupni nebyla provedena.

Konstrukční vrstvy pražcového podloží

Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena dle vyhotoveného předběžného geotechnického průzkumu pražcového podloží. Typ pražcového podloží bude č. 6 pod přejezdem včetně zesílené konstrukce pražcového podloží č. 4 před a za železničním přejezdem v ev. km 5,552 (skladba PP typ 6 a ZKPP typ 4 je totožná):

- Kolejové lože, štěrk fr. 31,5/63, tl. 0,35m
- Podkladní vrstva, štěrkodrt fr. 0/32 mm, tl. 0,20 m (ID = 0,80; E_{sd} = 60 MPa)
- Cementem stabilizovaná štěrkodrt fr. 0/32 mm, tl. 0,30 m (dovoz z míchacího centra, ID = 1,00)
- Náhradní zemní plán vrstva kameniva fr. 0/63 mm, tl. 0,20m (ID = 0,80; E = 70MPa)

Rozsah navržené sanace je zřejmý z výkresové přílohy situace navrženého stavu a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí tak ZKPP před a za vlastním přejezdem. ZKPP je navržena dle tvaru z vzorových listů železničního spodku Ž 4.2. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % do navrženého trativodu vpravo ve směru staničení. Navázání přechodových oblastí ZKPP na stávající KPP bude ve sklonu 1:1.

Začátek výměny pražcového podloží	km 5,538 160
Konec výměny pražcového podloží	km 5,554 160

Odvodnění přejezdové konstrukce

Odvodnění žel. spodku je bude zajištěno trativodem PEHD DN 150 mm navrženým vpravo koleje v délce 15,4 m. Spád trativodního potrubí bude 5‰ ve směru staničení z vrcholové šachty Š1. Vyústění trativodu bude přes kontrolní šachtu Š2 svodným potrubím DN 150 z PEHD 80 (PN 10 – SDR 11) do přilehlého svahu dl. 3,5 m. Šachty budou plastové PEHD DN 400 uzavřené pochozím poklopem. Vyústění roury svodného potrubí ze svahu bude obetonováno.

1.7.4 Železniční přejezd (P4939) v km 5,552

Přejezdová vozovka

Návrh úpravy komunikace a dispozice vlastní přejezdové konstrukce je zřejmá z přílohy - Situace navrženého stavu. Stávající šíře přejezdu je 3,0 m s přejezdovou konstrukcí tvořenou železobetonovým panelem vloženým mezi kolejnice. Úhel křížení komunikace s tratí bude shodně se stávajícím stavem 90°.

Minimální volná šířka pozemní komunikace na tomto přejezdu bude 5 m. Na místním šetření byly zmíněny zájmy obce Sadská na rozvoj obce i v tomto místě (tzn. i pravděpodobnost normových požadavků pro budoucí stav pozemní komunikace).

Nově navržená konstrukce přejezdu je železobetonová z vnějších a vnitřních panelů. Šíře skladby přejezdových dílců žel. přejezdu je 6,0 m. Přejezdová konstrukce bude uložena na kolejový rošt na závěrných zídkách a patách kolejnic.

Návrh respektuje ustanovení 15497/2017-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 3. 4. 2017 odstavec 2. minimální vzdálenost závěrných zídek 900 mm od hlav pražců; odstavec 3. uložení konstrukce vnějších panelů na závěrných zídkách.

Návrh respektuje zákon č. 13/1997 Sb., § 37 čl.2 (3); tj. že volná šířka komunikace je min. 5 m a rovněž je stejně široká i ve vzdálenosti 2,5 m od osy koleje měřeno v ose komunikace vyjma rozšíření komunikace v oblouku. Důvodem je uvažovaný rozvoj obce Sadská (zmíněný na místním šetření), který předpokládá také větší úpravy místních pozemních komunikací.

Navržené poloměry zaoblení respektují normové hodnoty. Komunikace před a za přejezdem byla zúžena s ohledem na napojení do stávajícího stavu komunikace tj. 2,015 m vlevo a 2,5 m vpravo přejezdu.

Délka úpravy komunikace bude vlevo přejezdu 14,72 m (tj. směrem k ul. U Stadionu). Vpravo přejezdu (tj. směrem na polní cestu) budou úpravy komunikace do vzdálenosti 14,87 m od osy koleje.

Skladba vozovky před a za přejezdem:

KRYT KOMUNIKACE (ZAT. TŘÍDA VI)
PENETRAČNÍ MAKADAM TL. 90 mm
ŠTĚRKODRŤ FR. 0/63 TL. 250 mm
PLÁŇ HUTNĚNÁ NA MIN. 30 MPa

V místě napojení penetračního makadamu na závěrné zídky a silniční obrubníky budou spáry zalaty pružnou asfaltovou zálivkou.

Konstrukce železobetonové přejezdové vozovky pro realizaci musí být schválená pro použití v podmínkách SŽDC tj. musí mít odsouhlasené TP. S TP je nutné se seznámit před vkládáním přejezdové konstrukce, neboť TP obsahují i technologické pokyny a upřesnění pro konkrétní typ přejezdové konstrukce.

2 Inženýrské sítě

Všechna stávající podzemní vedení, která jsou dotčena rekonstrukcí přejezdu a výše navrženými úpravami, které řeší SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce přejezdu P4939 v km 5,552, budou před zahájením prací vytyčena a ochráněna proti poškození po dohodě s jednotlivými správci. Případná omezení provozu budou dohodnuta se správci těchto sítí. Inženýrské sítě nacházející se v prostoru stavby jsou vykresleny v situaci stavby. Jednotlivé kopie vyjádření příslušných správců jsou obsahem dokladové části.

Elektrická přípojka pro PZS v km 5,552 (SO 11-53-02 Elektrická přípojka nn P4939 v km 5,552) povede na pravé straně trati v souběhu s kolejí pod patou svahu. V souběhu bude také trasa nového zabezpečovacího kabelu k RD (PS 11-01-32 Výstavba PZS P4939 v km 5,552). V oblasti přejezdu bude vytvořen jeho podchod pod silnicí a železniční tratí.

3 Staničení

Staničení vychází z kilometrické polohy stávajícího hektometru v km 5,4.

4 Likvidace odpadů

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

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. K tomu jsou níže uvedeny druhy odpadů, kategorizace a způsob jejich likvidace, vznikající během výstavby a vlastním provozem po dokončení stavby.

S veškerými vznikajícími odpady musí zhotovitel nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a vyhl. č. 93/2016 Sb. Katalog odpadů. Jako původce musí zajistit jeho zneškodnění.

Jedná se hlavně o materiál ze stávající konstrukce vozovky a materiál vyzískaný odtěžením pro nové sanační konstrukční vrstvy. Jeho likvidace bude prováděna na provozovaných skládkách určených k likvidaci příslušných odpadů dle územního odboru MŽP.

Odpad bude na základě stanovení celkového obsahu případných škodlivin a nově stanovené třídy vyluhovatelnosti:

odvezen jako odpad do odpovídajícího zařízení k zneškodňování odpadu k úpravě (dekontaminaci), následně uložen na skládce příslušné kategorie

uložen přímo na skládku (odpad vyhovující limitním hodnotám výluhů IIa - ostatní odpad)

využit jako druhotná stavební surovina např. pro zpevnění polních cest (dle zákona č. 22/1997 Sb.)
odvezen jako šrot

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. Původce odpadu nebo oprávněná osoba musí všechny odpady zařadit podle katalogu odpadů před započítáním akce. Odpady vzniklé rekonstrukcí budou roztríděny a využity nebo odstraněny podle zákona. Využití odpadů má prioritu. Využívat odpady jako stavební materiál nebo materiál k zavážení nerovností lze však pouze v souladu se zákonem č.22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky.

5 Dotčená ochranná pásma

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dojde ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC i mimodrážních) je obsahem dokladové části této přípravné dokumentace. Jednotlivá vedení inženýrských sítí budou dle požadavků jejich správců během stavby ochráněna.

6 Záběr pozemků

U přejezdu P4939 úpravy komunikace nepřesahují hranici pozemku ve vlastnictví investora.

7 Požární ochrana

Stavbou objektu nebudou dotčena stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány. Rekonstrukce objektu bude vybudována z nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru přejezdu by byl likvidován místně příslušným hasičským sborem.

8 Bezpečnost při práci

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

9 Geodetické zaměření

Zaměření stávajícího prostoru stavby a dotčené části koleje a terénu bylo poskytnuto od SŽDC – SŽG, v souřadnicovém systému S-JTSK a Bpv.

V Ústí nad Labem, září 2018

Vypracoval: Tomáš Růžička, DiS.
Ing. Miroslav Novák