

Výškový systém Bpv

Souřadnicový systém S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Po připomínkách	10/2021
02	-	-
03	-	-

Generální projektant: TÝM/SAGASTA – Tanvald – Kořenov



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Vypracoval: Ondřej Václavíček		Zodp. projektant: Ing. Miroslav Rykl		Kontroloval: Ing. Jakub Rentka	
Kraj: Liberecký		Traťový úsek/Obec: 1671 Liberec – Harrachov st.hr.			
Investor: Správa železnic, státní organizace; Dlážďená 1003/7; 110 00 Praha 1					
Akce:  <h2 style="text-align: center;">Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov</h2>  SO 04-13-02 Přejezd P5551 v ev. km 34,067				Formát: A4	
				Datum: 11/2021	
				Účel: DSP+PDPS	
				Č. zakázky: 64020136	
				Změna:                      Č. kopie:	
				Měřítko:	
Obsah dokumentace: <h2 style="text-align: center;">TECHNICKÁ ZPRÁVA</h2>				Část dokumentace: <h2 style="text-align: center;">E.1.3.6</h2>	
				<h2 style="text-align: center;">.01</h2>	



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVBA: Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov

STUPEŇ DOKUMENTACE: DSP a PDPS

STAVEBNÍ OBJEKT: SO 04-13-02  
Přejezd P5551 v ev. km 34,067

## Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	3
1.1	Údaje o stavbě .....	3
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....	5
2.1	Výchozí podklady .....	5
2.2	Hlavní související provozní soubory a stavební objekty .....	5
2.3	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod. ....	5
2.4	Odchytky od platných norem a předpisů .....	7
2.5	Průzkum inženýrských sítí .....	7
3	ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA .....	8
3.1	Základní údaje o stavbě .....	8
3.2	Rozsah stavby .....	8
3.3	Majetkoprávní vztahy .....	8
4	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	9
4.1	Stávající stav .....	9
4.1.1	Obecné údaje .....	9
4.1.2	Železniční svršek .....	9
4.2	Nový stav .....	9
4.2.1	Železniční svršek .....	9
4.2.2	Železniční spodek .....	10
4.3	Napojení na komunikaci .....	10
4.5	Rozhledové poměry .....	11
4.6	Provizorní stav .....	12
4.7	Pokyny pro montáž .....	12
4.8	Postup výstavby .....	12
4.9	Podmínky a nároky na výstavbu .....	12
5	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....	13
6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY .....	13
7	POLOHOVÝ SYSTÉM .....	13

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### 1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov
Specifikace stavby:	Veřejná drážní stavba liniového charakteru
Stupeň dokumentace:	DSP a PDPS
Dílčí část – objekt (SO/PS):	SO 04-13-02 Železniční přejezd v ev. km 34,067
Číslo přejezdu:	P5551
Charakter dílčí části:	Oprava železničního přejezdu
Kraj:	Liberecký
Okres:	Jablonec nad Nisou
Katastrální území:	Polubný [669750]
Místo stavebního objektu:	km 34,067
Trať dle Prohlášení o dráze:	507 00 Tanvald – Harrachov státní hranice
Trafový úsek TU:	TU 1671 Liberec – Harrachov státní hranice
Trať dle NJŘ:	548 Harrachov – Liberec
Kategorie dráhy:	Regionální
Období realizace:	předpoklad – 2023

#### Údaje o stavebníkovi:

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové

#### Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby: (dle SOD)	TÝM/SAGASTA – Tanvald – Kořenov Moskevská 532/60 101 00 Praha 10
Hlavní projektant stavby:	Ing. Miroslav Rykl ČKAIT – 0400329 Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Odpovědný projektant: (dílčí části SO/PS)	Tým dopravního inženýrství s.r.o. Moskevská 532/60 101 00 Praha 10 IČ: 24831832, DIČ: CZ 24831832 Odpovědný projektant SO: Ing. Miroslav Rykl ČKAIT – 0400329 Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Ostatní zpracovatelé: (dílčí části SO/PS)	Tým dopravního inženýrství s.r.o. Moskevská 532/60 101 00 Praha 10 IČ: 24831832, DIČ: CZ 24831832 Zpracovatel SO: Ing. Václav Kovařík

## 2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity následující podklady:

- Zvláštní technické podmínky (25.5.2020)
- Vstupní porada (vč. pochůzky) konaná dne 16.9.2020 na adrese Nádraží 344/1, Liberec
- Záměr projektu neinvestiční akce „Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov“
- Digitální katastrální mapa
- Archivní podklady získané od Státního oblastního archivu v Praze
- Zaměření stávajícího stavu (SŽG)
- Geodetické doměření jednotlivých míst

### 2.2 Hlavní související provozní soubory a stavební objekty

04-10-01	Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční svršek
04-11-01	Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční spodek
04-12-01	Zast. Kořenov zastávka, nástupiště
04-13-01	Přejezd P5550 v ev. km 31,049
04-14-01	Most v ev. km 30,922
04-14-02	Propustek v ev. km 31,076
04-14-03	Most v ev. km 31,694
04-14-04	Most v ev. km 31,860
04-14-05	Most v ev. km 32,360
04-14-06	Zed' v km 32,543 - 32,689
04-14-07	Zed' v km 33,631 - 33,704
04-14-08	Propustek v ev. km 33,967
04-14-09	Propustek v ev. km 34,054
04-17-01	Tunel Polubenský km 32,691 - 33,631
04-36-01	Zast. Desná - Pustinská, přípojka NN - ČEZ
04-36-02	Zast. Desná - Pustinská, osvětlení
04-36-04	Zast. Kořenov zastávka, přípojka NN - ČEZ
04-36-05	Zast. Kořenov zastávka, osvětlení

### 2.3 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

Při zpracování projektu stavby bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 541/2020 Sb.
- Vyhláška č.294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č.268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

- Vyhláška č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Projekt stavby dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám Správy železnic, státní organizace a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6201 (Z1) Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6133 (Z1) Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6110 (Z1) Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 (Z1) Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6380 Oprava 1, říjen 2020 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 74 3305 (Opr.2) Ochranná zábradlí
- ČSN EN 13450 (Z3) Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 ed.2 Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními drahami
- TNŽ 01 0101 Názvosloví Českých drah
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 37 5715 Silová kabelová vedení celostátních drah
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- Předpis SŽ S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10
- TKP staveb státních drah v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, účinnost od 1. dubna 2012).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí SŽDC č. 20/2017 „Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb Správy železnic, státní organizace, změna č. 1“.

Řešení problematiky materiálových výzisků je určeno Směrnicí SŽDC č. 42/2013 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

## 2.4 Odchytky od platných norem a předpisů

Pro zpracování projektového řešení nebylo zapotřebí žádných výjimek z drážních předpisů, vzorových listů ani norem.

## 2.5 Průzkum inženýrských sítí

Správci jednotlivých sítí byli osloveni a zákresy jejich sítí jsou obsahem jednotlivých situací a příčných řezů stavebních objektů. Zákres sítí je pouze orientační, před začátkem prací je vždy nutné si dané sítě nechat vytyčit. Vytyčení provedou na vyžádání zástupci spravujících organizací. Vyjádření jednotlivých správců sítí včetně podmínek pro práci v ochranných pásmech je součástí dokladové části dokumentace, originály jsou uloženy u zpracovatele projektu.

### Seznam jednotlivých správců vedení a zařízení:

- Správa železnic, státní organizace; OŘ Hradec Králové (kabelové vedení a zařízení správ SSZT, SEE, ST, SMT, SPS)
- Správa železnic, státní organizace; Centrum telematiky a diagnostiky, kabelové sdělovací vedení
- Česká telekomunikační infrastruktura a.s. - CETIN (kabelové vedení sítí el. komunikací)
- GasNet, s.r.o. (vysokotlaké, středotlaké a nízkotlaké plynovody)
- ČEZ, a.s. (podzemní a nadzemní vedení NN, VN a VVN)
- Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. - SVČK (vodovody a kanalizace)



### 3 ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

#### 3.1 Základní údaje o stavbě

Trať Tanvald – Kořenov je dle kategorie železničních drah podle zákona č. 266/94 Sb. o drahách drahou regionální, vlastníkem je ČR zastoupena Správa železnic, státní organizace, provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace. Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať. V předmětném úseku je trať ozubnicová. Jde o jednu z posledních normálně rozchodných ozubnicových železnic v Evropě a také o nejstrmější železnici v Čechách. V roce 1992 ji Ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku.

#### 3.2 Rozsah stavby

Předmětem opravy je komplexní oprava traťového úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo), dopravní D3 Desná a odb. výhybky na vlečku Preciosa Ornela a.s. (zatím v majetku vlečkaře) a zajistit tak bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati (adhezní i ozubnicový provoz). Oprava proběhne v km 27,533 – 30,590; 30,730 – 34,115. Dopravní D3 Dolní Polubný není součástí této stavby a bude řešena samostatnou investiční stavbou. Součástí opravných prací bude oprava železničního svršku vč. nové ozubnice na Y pražcích, železničního spodku, sanace skalních zářezů, sanace železničního spodku na přejezdech, oprava odvodnění, nástupišť (zast. Kořenov, dopravní D3 Desná), stezek, osvětlení, osazení EOV a elektromotorických přestavníků na krajních výhybkách v dopravní D3 Desná a s tím spojené zřízení technologického objektu, výpichy pro DDTS, oprava mostů, tunelů, zdí a propustků a oprava přejezdů P5545, P5546, P5547, P5548, P5550 a P5551.

Majetkoprávní vztahy:

Opravné práce budou realizovány na pozemcích Správy železnic, státní organizace. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru dalších mimodrážních pozemků.

Přejezd se nachází na následujících pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace:

č.p.	k.ú.	vlastník	způsob využití	omezení vlast. práva
3038/2	Polubný [669750]	Správa železnic, státní organizace	dráha	věcné břemeno

Všechny pozemky jsou chráněny jako „rozsáhlé chráněné území“ nebo jako „chráněná krajinná oblast - II.-IV.zóna“. Leží v CHKO Jizerské hory.

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1 Stávající stav

#### 4.1.1 Obecné údaje

Číslo přejezdu je P5551. Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 7,2 m, délky 5 m s úhlem křížení 87° a ležící na silnici 29018/III. třídy. Stavební délka přejezdové konstrukce činí 7,2 m a tvořena je vnitřními pryžovými panely a vně koleje živičnou konstrukcí z asfaltového betonu. Je zabezpečen pouze výstražným křížem. U přejezdu je oboustranně osazena dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“.

#### 4.1.2 Železniční svršek

Kolej se v místě přejezdu nachází v oblouku  $R=200$  m se sklonem 0 ‰. Železniční svršek se skládá z kolejnic S49, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z dřevěných bukových pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm a rozdělení pražců 755 mm.

### 4.2 Nový stav

#### 4.2.1 Železniční svršek

Směrově se kolej posune vpravo ve směru staničení o cca 34 mm, výškově dojde k poklesu osy koleje o cca 2 mm. Nově bude přejezd v oblouku o poloměru  $R=199$  m. Vzhledem k poloměru oblouku bude provedeno rozšíření rozchodu o 10 mm. Šířka převáděné komunikace bude činit 5,5 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce je daná šířkou modulu plastbetonového panelu určeného pro ocelové Y pražce (rozdělení „k“) a činí  $8 \times 0,88 \text{ m} = 7,04 \text{ m}$  (u vnitřních i vnějších desek), úhel křížení zůstane stávající 87°. Bude použito 16 vnějších a 8 vnitřních panelů **typu G I**.

Minimální vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců 200 mm je dodržena vlevo i vpravo trati. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo ve směru staničení bude vnější hrana panelů snížena o 3 cm dolů (maximální hodnota určená výrobcem pro krátkou variantu vnějších panelů), vpravo bude snížena o 1 cm dolů.

V rámci stavebního objektu železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 49E1 a ocelových Y pražců, rozdělení pražců „k“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovňového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti použity ocelové Y pražce i upevňovadla s antikorozní úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 min. tl. 0,30 m pod pražcem.

**Výstražné kříže** a značka „Stůj, dej přednost v jízdě“ po obou stranách přejezdu budou vyměněny v rámci objektu SO 00-10-01 Výstroj trati.

#### 4.2.2 Železniční spodek

Železniční spodek je součástí samostatného objektu SO 04-11-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční spodek

Plán tělesa železničního spodku i zemní plán budou mít jednostranný sklon 5 % vpravo trati. Pod přejezdem bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží. Jako konstrukční vrstva bude použita štěrkodrt fr. 0/32 (ŠD 0/32 kv) tl. 200 mm. Jako podkladní vrstva bude použito kamenivo stmelené cementem SC 0/22 C<sub>8/10</sub> tl. 300 mm.

Mezi km 34,064 a 34,088 bude zřízen vpravo trati **trativod** jako odvodnění zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdem. Jako trativodní potrubí budou použito trub z PE-HD DN 200 perforovaných v horní části potrubí. Budou uloženy na lože ze štěrkopísku fr. 0/32 tl. 0,050 m v podélném sklonu 5 ‰ proti směru staničení. Rýha šířky 0,500 m bude vyplněna drceným kamenivem fr. 16/32. Opláštění výplně rýhy bude provedeno separační geotextilií min. 200 g/m<sup>2</sup>. Nad trativodem bude zřízeno zapuštěné kolejové lože.

**Trativodní šachty** se navrhují plastové DN 400. Výška komínu je upravena na požadovanou úroveň vstupu. Komín je opatřen plastovým poklopem. Šachta je uložena na vrstvě štěrkopísku tl. 0,20 m ve výkopu 1,00 m x 1,00 m. Zásyp šachty je proveden propustným nenamrzavým materiálem – drceným kamenivem fr. 16/32. Na spodní díl šachty je nasazen šachtový komín PE-HD DN 400 z perforované trubky.

V šachtě v km 34,064 bude k trativodu připojeno **svodné potrubí**. Pro svodné potrubí bude použito trub z PE-HD DN 200 plných. Budou uloženy na lože ze štěrkopísku fr. 0/32 mm tl. 0,05 m. Výúst svodného potrubí bude do propustku před přejezdem a bude odlážděna lomovým kamenem.

### 4.3 Napojení na komunikaci

Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení IV (do 500 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky před a za přejezdem:

#### D1-N-2-IV-PIII

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	Asfaltový beton ACL 16+	tl. 60 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 50 mm
	štěrkodrt ŠD <sub>A</sub>	tl. 150 mm
	<u>štěrkodrt ŠD<sub>B</sub></u>	<u>tl. 150 mm</u>
	Celkem	450 mm

## 4.5 Rozhledové poměry

Při výpočtu rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo  $L_p$  bylo vycházeno z přejezdových karet. Výpočty byly provedeny dle ČSN 73 6380 Oprava 1 říjen 2020:

$$L_p = V_z / v_{sn} * (D_p + D_s)$$

*Vozidlo jedoucí zprava trati doleva trati:*

Vstupní parametry:

$V_z = 20$  km/h (přejezd zabezpečený výstražným křížem)

$v_{sn} = 5$  km/h (rychlost nejpomalejšího silničního vozidla)

$D_s = 22$  m (nejdelší možné uvažované vozidlo)

$D_p = 6,75$  m (odměřeno v ose jízdního pruhu vozidla jedoucího zprava trati doleva trati)

Dosazení:

$$L_p = 20/5 * (6,75 + 22) = 115 \text{ m}$$

Rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo jedoucího zprava trati doleva trati  $L_p$  byly spočteny na hodnotu 115 m.

*Vozidlo jedoucí zleva trati doprava trati:*

Vstupní parametry:

$V_z = 20$  km/h (přejezd zabezpečený výstražným křížem)

$v_{sn} = 5$  km/h (rychlost nejpomalejšího silničního vozidla)

$D_s = 22$  m (nejdelší možné uvažované vozidlo)

$D_p = 6,75$  m (odměřeno v ose jízdního pruhu vozidla jedoucího zleva trati doprava trati)

Dosazení:

$$L_p = 20/5 * (6,75 + 22) = 115 \text{ m}$$

Rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo jedoucího zleva trati doprava trati  $L_p$  byly spočteny na hodnotu 115 m.

#### 4.6 Provizorní stav

Provizorní stavy nad rámec realizace samotných stavebních prací v kolejišti a přilehlých prostorách v obvodu staveniště se v zásadě neočekávají.

#### 4.7 Pokyny pro montáž

Pokyny pro montáž jsou dány stavebními a technologickými postupy, montážními návody a doporučeními zhotovitelů a výrobců. Speciální požadavky na montáž budou upřesněny po výběru zhotovitele stavby.

#### 4.8 Postup výstavby

Postup výstavby předloží zhotovitel stavby v závislosti na zvolené technologii výstavby.

#### 4.9 Podmínky a nároky na výstavbu

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení tras jednotlivých sítí příslušnými správci a tyto protokolárně předat zhotoviteli stavby, případně objektu. Při práci v blízkosti těchto sítí je zapotřebí si vyžádat dozor jejich správců a řídit se jejich pokyny.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně. 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 m, včetně výsuvných částí.

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

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se z části těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, z části pak v průběhu stavby.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů. Ve stavbě se zřizují nová ochranná pásma inženýrských sítí navržených v technologické části.

## 5 POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Během stavby je bezpodmínečně nutné při veškerých stavebně-montážních pracích dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení zákona č. 262/2006 Sb. Zákoníku práce týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na:

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a nářadí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí, a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

## 6 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na skládky a místa určené v příloze B.3. 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 v platném znění. Podle tohoto zákona 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.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví v platném znění, zákon č.254/2001 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

## 7 POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS- Balt po vyrovnání.