




Jiná ověření:		Paré:	
		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis:	Datum:
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	21.06.2024	Definitivní odevzdání po připomínkách	dle příloh

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>		
Zástupce investora:	<b>Stavební správa západ</b>		
Adresa:	<b>Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8</b>		

Zhotovitel díla:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		<b>SUDOP PRAHA</b>
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
Zhotovitel části/objektu:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		<b>SUDOP PRAHA</b>
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Martin Vlasák</b>	Specialista:	<b>Ing. Emil Špaček</b>

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce mostu v km 1.279 trati Tábor - Bechyně</b>		Označení investora: <b>S631900270</b>
Název části:	-		Zakázka: <b>21-143.209</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>Výstroj trati</b>		Označení části: <b>D2.1.1</b>
			Označení objektu/komplexu: <b>SO 01-14-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>101</b>
Název dílčí části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Jan Mitiska	Měřítko: - Formáty: -	Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
Kraj: Jihočeský	Katastrální území: Čelkovice, Tábor	TUDU: 1821 02	Smluvní datum zpracování: <b>21.12.2023</b>
Označení investora: S 6 3 1 9 0 0 2 7 0 - P D P S - D 2 1 1 X - S O 0 1 1 4 0 1 - X X - X - 1 0 1 - P 0 2			
Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podobjekt: Příloha: Revize:			
DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA 6.121/2000 Sb. KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU SUDOP PRAHA a.s.			

# **„Rekonstrukce mostu trati Tábor - Bechyně“**

**SO 01-14-01 Výstroj trati**

**Technická zpráva**

**Obsah:**

<b>1. VŠEOBECNÁ ČÁST .....</b>	<b>2</b>
1.1 Identifikační údaje .....	2
1.2 Základní technické údaje o stavbě.....	2
1.3 Základní charakteristika trati.....	2
<b>2. PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
<b>3. STÁVAJÍCÍ STAV.....</b>	<b>3</b>
<b>4. NAVRHOVANÝ STAV.....</b>	<b>3</b>
<b>5. SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY .....</b>	<b>4</b>
5.1 Zapracování požadavků Policie ČR .....	4
<b>6. BEZPEČNOST PRÁCE.....</b>	<b>4</b>
<b>7. STAVEBNÍ POSTUPY.....</b>	<b>6</b>
<b>8. VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ.....</b>	<b>6</b>
<b>9. OCHRANNÁ PÁSMA .....</b>	<b>6</b>
<b>10. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....</b>	<b>6</b>

# 1. VŠEOBECNÁ ČÁST

## 1.1 Identifikační údaje

Název stavby: „Rekonstrukce mostu trati Tábor - Bechyně“  
Provozní soubor: SO 01-14-01 Výstroj trati  
Stupeň dokumentace: PDPS  
Datum zpracování: 12/2023  
Místo stavby: km 1,135 – 1,685 trati Tábor - Bechyně  
Kraj: Jihočeský  
Okres: Tábor  
Katastrální území: Čelkovice [619418], Tábor [764701]  
Charakter: Výstroj trati pro upravovaný úsek  
Zadavatel dokumentace: Správa železnic, s. o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
Investor: Správa železnic, státní organizace (SŽ, s. o.), Stavební správa západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha - Karlín  
Zpracovatel dokumentace: SAGASTA s.r.o., IČ: 45274517, DIČ CZ 45274517  
Kontaktní adresa: Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4  
Projektant: Ing. Jan Mitiska

## 1.2 Základní technické údaje o stavbě

Železniční trať: TU 1821  
TUDU: 02 Tábor - Slapy  
Správce:

## 1.3 Základní charakteristika trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6, F4
Součást sítě TEN-T	Ne
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	281 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	702
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	202
Číslo traťového a definičního úseku	1821, 02
Traťová třída zatížení	B1
Maximální traťová rychlost	60 km/h
Trakční soustava	1,5 kV DC
Počet traťových kolejí	1

## 2. PODKLADY

- Dokumentace a podklady stávajícího stavu
- Evidenční list přejezdu
- Všeobecné technické podmínky
- Zvláštní technické podmínky
- Místní šetření projektanta

### Související PS a SO

- Rekonstrukce mostu v km 1,279
- Úprava přejezdu P6296, SO 01-13-01
- Úprava přejezdu P6297, SO 01-13-02

## 3. STÁVAJÍCÍ STAV

Vystrojení trati zahrnuje návěsti, respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Výstroj trati je administrativně rozdělena na samostatné části pro každý z úseků stavby. Dále v textu bude o výstroji trati hovořeno jako o celku.

Návrh výstroje je proveden pro obousměrný provoz. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje trati.

Ve stávajícím stavu jsou staničníky osazeny v podobě betonových prefabrikátů. Ostatní návěstidla jsou umístěna buď na stožárech trakčního vedení, nebo na vlastních stojkách. Demontáž stávající výstroje bude provedena v plném rozsahu stavby.

## 4. NAVRHOVANÝ STAV

Staničníky – technické parametry, způsob instalace a prostorové umístění staničníků upravuje předpis SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah. Dle zaslaných informací o změně tohoto předpisu budou staničníky vyznačeny tabulemi na sloupech trakčního vedení, a to v provedení pro obousměrný provoz, nebo na vlastním sloupku v místech, kde nelze tabule na trakční stožáry osadit (stožáry s napínacím zařízením, s úsekovými odpojovací apod.). Na tabule bude dle skutečné polohy doplněna přesná hodnota staničení v souladu s předpisem SŽDC M21 a rovněž bude doplněno TUDU dle následující tabulky:

staničník	umístění	doplňující informace na tabulový staničník	
		TUDU	přesná poloha
1,1	vysoký sloupek	182102	000
1,2	na sloup TV 15	182102	176
1,3	na sloup TV 17	182102	311
1,4	na sloup TV 18NA	182102	405
1,5	na sloup TV 20N	182102	497
1,6	na sloup TV 21AN	182102	605
1,7	na sloup TV 22AN	182102	692

**Sklonovníky** – označují stoupání a klesání tratě. Budou osazeny pro obousměrný provoz na stožárech TV, případně na vlastní stojku, v místech lomu sklonů ev. v nejbližším možném místě, které osazení stavebně umožňuje. Sklonovník se umísťuje v místě, kde dochází ke změně sklonu, jen přímo vedle hlavních kolejí ŽST a hlavních kolejí na širé trati, anebo vedle ostatních kolejí, které jsou ve sklonu větším než 15 ‰. Údaj o sklonu na návěstidle se řídí předpisem SŽ D1 První část čl. 139 tabulkou 1.

**Rychlostníky** – v traťovém úseku budou demontovány veškeré stávající rychlostníky a budou osazeny nové rychlostníky pro návěstění rychlosti  $V = 50 \text{ km/h}$  (za předpokladu splnění podmínky 5.1, viz dále)

**Předvěstníky** – nejsou osazovány

Provedení jednotlivých prvků výstroje trati, zejména grafická podoba návěstí, musí být v souladu s platnými předpisy budoucího správce infrastruktury (SŽ s.o.) v době osazení.

**Výstražné kolíky** – dle požadavků připomínek je navrženo celkem 5 ks výstražných kolíků před přejezdy P6296 a 6297, a to v km

- 1,172 z důvodu nemožnosti umístění na mostním objektu
- 1,360 před přejezdem P6296 (opakovaný za mostem)
- 1,463 ihned za přejezdem P6296 pro přejezd P6297

V opačném směru jízdy (proti staničení) pak v km

- 1,888 pro přejezd P6297
- 1,635 ihned za přejezdem P6297 pro přejezd P6296A

## **5. SOUČINNOST S JINÝMI STAVEBNÍMI OBJEKTY**

Při provádění prací na tomto stavebním objektu je nutno věnovat zvláštní pozornost koordinaci s profesemi zabývajícími se zřizováním sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, inž. sítí, mostních objektů a pozemních objektů. Veškeré prvky výstroje trati, by měly být prováděny až po dokončení prací na kolejovém svršku a spodku, při kterých by mohlo dojít ke změně polohy značek výstroje trati.

Rovněž je třeba dbát na koordinaci prací s navazujícími SO železničního spodku a svršku dle stavebních postupů.

### **5.1 Zapracování požadavků Policie ČR**

V rámci stavby dochází k odstranění vegetace pro rozhledová pole platná pro rychlost 40 km/h. Úprava vegetace v prostoru rozhledových polí pro nejvyšší návrhovou rychlost  $V = 50 \text{ km/h}$  bude řešena samostatně správcem trati Správou železnic, s.o. Oblastním ředitelstvím Plzeň z důvodu jejich zasahování mimo pozemky dráhy.

**Upozornění:** V případě, že do ukončení stavby nebudou splněny podmínky pro vyšší rychlost jak 40 km.h-1, bude tato traťová rychlost 40 km.h-1 ponechána do doby splnění podmínek volných rozhledových polí pro vyšší rychlost.

## **6. BEZPEČNOST PRÁCE**

### **PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY**

Při výstavbě, montáži, provozu a užívání stavby nebo zařízení, musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN k zajištění požární ochrany, které se týkají projektované stavby nebo zařízení.

## **Základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti**

- - Zákon o požární ochraně 67/2001 Sb. (= úplné znění zákona 133/1985 Sb.)
- - vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Požární posouzení stavby předmětného objektu je z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzováno podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ON 34 2612, ČSD 38 2156, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201. Dále je postupováno podle „Opatření MV ČSR HSPO, ze dne 3.1.1984.

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčených území ani ostatních návazných objektů.

## **Vhodnost staveniště z hlediska požární ochrany**

U stávajících objektů zůstává otázka zásahu požární techniky nezměněna.

Navržená stavba nezhoršuje podmínky požární bezpečnosti ani nevyžaduje budování požární zbrojnice a vybavení zasahujících požárních útvarů speciální mobilní technikou.

## **PÉČE O BEZPEČNOST PRÁCE**

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon 262/2006 Sb. – Zákoník práce (ve znění pozdějších předpisů)
- Nařízení vlády 361/2007 Sb. o podmínkách ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády 272/2011 Sb. o ochraně před účinky hluku a vibrací
- Zákon 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů, včetně navazujících předpisů,
- Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích
- Nařízení vlády 378/2001 Sb. o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, zařízení a náradí
- Nařízení vlády 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek. Při provádění prací a činností vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví je povinnost zpracovat plán práce (příl.5 nař. vl. 591/2006 Sb) – zejména práce v ochranných pásmech energetických vedení a tech. zařízení, zemní práce větších výšek svahů (5m), práce ve výškách a hloubkách.

Práce mohou probíhat za provozu na návazných komunikacích a železniční trati. V takovém případě je dodavatel povinen provést opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků během provozu. Je zejména nutné dodržovat předpis SŽDC Bp 1.

Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.

Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.

U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.

Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.

Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.

Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

## **7. STAVEBNÍ POSTUPY**

Realizace celé stavby proběhne v několika stavebních etapách. Návrh postupu prací je podrobně rozpracován v části „Zásady organizace výstavby“.

## **8. VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ**

Pro zpracování projektové dokumentace tohoto stavebního objektu není nutno žádat o výjimky z norem a předpisů.

## **9. OCHRANNÁ PÁSMA**

Ochranné pásmo železnice je tvořeno prostorem do vzdálenosti 60 m od osy krajních kolejí na obě strany kolejiště – Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách.

## **10. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

Provedení všech částí stavby musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami (TKP) staveb státních drah. Jednotlivé konstrukční součásti, pro které není zpracována TNŽ nebo ČSN, musí být v souladu s Obecnými technickými podmínkami (OTP). Příslušný výrobce na základě OTP si následně zpracovává Technické podmínky dodací (TPD), které SŽDC odsouhlasují. OTP jsou zpracovány např. pro pražce a příslušenství, kamenivo, geotextilie atd. Jednotlivým výrobcům jsou udělována osvědčení např. pro kolejnice, přejezdy, prefabrikované příkopové zídky, dodávky kameniva do kolejového lože jednotlivým kamenolomům apod.

Technickou zprávu zpracoval:

**Ing. Jan Mitiska**

E-mail: [jan.mitiska@sagasta.cz](mailto:jan.mitiska@sagasta.cz)

Tel.: +420 702 247 490