




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

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

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

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 1.279 trati Tábor - Bechyně		Označení investora: S631900270
			Zakázka: 21-143.209
Název části:	-		Označení části: D2.1.3.2
Název objektu/dílčí části:	Přejezd P6297 v ev. km 1,638		Označení objektu/komplexu: SO 01-13-02
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí): 101
Název dílčí části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Jan Mitiska	Měřítko: - Formáty: -	Stupeň dokumentace: PDPS
Kraj: Jihočeský	Katastrální území: Čelkovice, Tábor	TUDU: 1821 02	Smluvní datum zpracování: 21.12.2023

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 9 0 0 2 7 0 -	P D P S -	D 2 1 3 2 -	S 0 0 1 1 3 0 2 -	X X -	X -	1 0 1 -
DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BYT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. KOPIROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU SUDOP PRAHA a.s.						

**„Úprava přejezdu v km 1,638 (P6297) trati
Tábor – Bechyně“**

SO 01-13-02 Úprava přejezdu v km 1,638

Technická zpráva

Obsah:

1. Všeobecná část.....	3
1.1 Identifikační údaje	3
1.2 Základní technické údaje o stavbě.....	3
1.3 Základní charakteristika trati	3
1.4 Seznam výchozích podkladů	4
1.5 Související PS a SO.....	4
2. Technické řešení.....	4
2.1 Současný stav.....	4
2.2 Navržené řešení	4
3. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	5
4. Požární ochrana	6
5. Vliv na životní prostředí	6
6. Normy.....	6
7. Přílohy	7

1. Všeobecná část

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	„Úprava přejezdu v km 1,638 (P6297) trati Tábor - Bechyně“
Provozní soubor:	SO 01-13-02 Úprava přejezdu v km 1,638
Stupeň dokumentace:	PDPS
Datum zpracování:	12/2023
Místo stavby:	Železniční přejezd ev. č. P6297
Kraj:	Jihočeský
Okres:	Tábor
Katastrální území:	Čelkovice [619418]
Charakter:	Úprava přejezdu v návaznosti na změnu GPK
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

1.4 Seznam výchozích podkladů

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

1.5 Související PS a SO

Rekonstrukce mostu na trati Tábor – Bechyně, SO 01-10-01

2. Technické řešení

2.1 Současný stav

Stávající železniční přejezd P6296 je na polní cestě a obsahuje mezi kolejnicemi vložené betonové panely, vnější strany kolejnic přímo navazují na nepevněný povrch cesty. Přejezd se nachází v přechodnici z oblouku o $R=182$ m, převýšení vnějšího kolejnicového pásu v ose přejezdu odpovídá 52 mm.

Úhel křížení je 82° .

Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži.

2.2 Navržené řešení

Traťové poměry mění převýšení na 68 mm v ose přejezdu. Úhel křížení zůstává 82° .

Dle požadavků v ZTP je přejezd nově navržen se stmelovou vozovkou vně kolejí dle vzorových listů Ž11 1.6. Vnitřní panely jsou pryžové o rozměrech 1435x600 mm v počtu 7 ks; počet odpovídá navrhovanému rozdělení pražců 600 mm. Panely je možno nahradit odpovídajícími panely jiných výrobců.

Vozovka byla v celé šíři přejezdu rozšířena na 3,0 m, což odpovídá potřebám bezpečného průjezdu všech uvažovaných vozidel (příjezd k zahradní kolonii s několika rodinnými domy). Na pravé straně je zřízen odvodňovací žlab pro zamezení stékání vody do kolejového lože. Tento žlab je před přejezdem napojen na zpevněný příkop. Při výstavbě napojení je nutné brát ohled na základy trakčního stožáru 21BN, kterým je nutné obejít.

Vozovka bude na vzdálenost ca 6m od osy koleje tvořena skladbou dle Ž11 1.6.301, viz vzorový řez. Vozovka je navržena jako stmelená z důvodu sklonu vlevo od koleje a z důvodu instalace žlabu na pravé straně (pro jeho fixaci i funkčnost).

Zemní plán a konstrukční vrstva náspu budou nahrazeny jiným materiálem odpovídajícím požadavkům trati a geotechnickému průzkumu. ZKPP nebylo navrhováno. V blízkosti přejezdu se nachází stávající propustek, do jehož konstrukce nebude kromě pročištění zasahováno (není v kolizi s úpravami, dle zaměření je v hl. ca 2,5m). Pro odvodnění zemní pláň na levé straně je navržen trativod v délce 20m, který poběží souběžně s propustkem a bude následně vyústěn do místa vyústění propustku. Prostor vyústění by již měl být z eroze-odolných materiálů, pokud tomu tak v době výstavby nebude, je vhodné

zřídit za ústím trativodu + propustku šterkové pole alespoň 3x2m z drceného kameniva odpovídajícího podkladní vrstvě kolejového lože (fr 0/93), aby nedocházelo k erodování paty náspu.

Zabezpečení přejezdu

Křížení bude i nadále označeno dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný, rozhledové poměry jsou dodrženy. Dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení není vyšší úroveň zabezpečení nutná.

Výstražníky a stožáry výstražníků budou umístěny na pozemcích dráhy 472/2 a 470/6, umístěné vstřícně ke směru příjíždějících vozidel.

3. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Práce na elektrických zařízeních dle této dokumentace mohou řídit a provádět pouze pracovníci s předepsanou kvalifikací, vzděláním, odbornou praxí, školeními a zdravotní způsobilostí.

Při práci je třeba dodržovat stanovené technologické postupy a platné technické i bezpečnostní předpisy. To se týká především ohrožení plynoucích z prací na elektrických zařízeních, práci v kolejišti a souběhu prací na různých SO.

Pracoviště musí být zajištěno a vybaveno předepsaným způsobem. Zhotovitel (zaměstnavatel) stavby je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na možná rizika ohrožení zdraví a života, který se týká výkonu práce dle odst. 1 § 101 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Zhotovitel je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Zhotovitel je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací BOZP. Zhotovitel je povinen přijímat opatření k předcházení rizik dle odst. 1 § 102 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

Všechna bezpečnostní opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům případně místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Práce na staveništi mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno. Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány. Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti. Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Výkopy a zemní práce musí být řádně zajištěny a opatřeny vhodnými zábranami a označeny vhodným bezpečnostním označením.

Na pracovišti musí být vždy k dispozici vhodně vybavená lékárna první pomoci doplněná aktuálním traumatologickým plánem. Všichni pracovníci musí být seznámeni s umístěním a dostupností lékárny a s pravidly první pomoci.

4. Požární ochrana

Realizace a provoz navrženého řešení nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstal zachován přístup pro záchranná vozidla Požární ochrany. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.

5. Vliv na životní prostředí

Realizace stavební úpravy nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. V průběhu stavby nebude ohroženo životní prostředí.

Při realizaci je třeba dodržovat zejména všeobecně platná opatření z hlediska péče o životní prostředí. Tzn. ekologicky nebezpečný odpad (např. zbytky barev, rozpouštědel, ředidel, odřezky kabelů nebo obalů) musí být odborně likvidovány dle ekologických a bezpečnostních zásad. Po dokončení prací musí být staveniště řádně uklizeno a zajištěno. Předpokládané nároky na likvidaci odpadů jsou u tohoto stavebního objektu minimální.

6. Normy

- ČSN 33 2000-5-52 Elektrické instalace nízkého napětí – Část 5-52: Výběr a stavba elektrických zařízení – Elektrická vedení
- ČSN 33 4050 Předpisy pro podzemní sdělovací vedení
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině
- ČSN EN 50122-1 Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Elektrická bezpečnost, uzemňování a zpětný obvod - Část 1: Ochranná opatření proti úrazu elektrickým proudem
- ČSN EN 50124-1 O1 Drážní zařízení - Koordinace izolace - Část 1: Základní požadavky - Vzdušné vzdálenosti a povrchové cesty pro všechna elektrická a elektronická zařízení
- ČSN EN 50124-2 O1 Drážní zařízení - Koordinace izolace - Část 2: Přepětí a ochrana před přepětím
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na stavebních
- NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů

- Předpis SŽDC Bp 1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽ S4 Železniční spodek (01/2021)
- TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
- TNŽ 37 5715 Silová kabelová vedení celostátních drah
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určitých technických zařízení a jejich konkretizace

7. Přílohy

- Situace
- Půdorys
- Příčný řez
- Vytyčovací výkres
- Soupis prací

Technickou zprávu zpracoval:

Ing. Jan Mitiska

E-mail: jan.mitiska@sagasta.cz

Tel.: +420 702 247 490