



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury




Společnost  
**PRODEX-VALBEK**

**PRODEX**  
V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10

**Valbek**

				Číslo soupravy
1.	Dokumentace ke společnému rozhodnutí - zpracování připomínek	08/2019	<i>Balabán</i>	
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor	 <i>Správa železniční dopravní cesty</i>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město	<b>PRODEX</b> V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10		
Odpov. projektant stavby	Ing. Peter Lastovecký, Ing. Jana Borončová	<i>[Signature]</i>			
Odpov. projektant PS, SO, části	Ing. Peter Lastovecký	<i>[Signature]</i>			
Vypracoval	Ing. Tomáš Balabán	<i>Balabán</i>			
Technická kontrola	Ing. Jan Zvěřina	<i>Jan Zvěřina</i>			
<b>Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy SO 20-12 ZPEVNĚNÁ PLOCHA</b>			PRODEX spol. s r.o., organizační složka V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 tel.: +420 277 007 726 e-mail: info@prodex-cz.eu		
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>					
				Zak. číslo zhotov.	17XP24010
				Datum	08/2019
				Stupeň	DUSP
				Měřítko	-
				Část	Příloha
				<b>D.2.2.1.1</b>	<b>1</b>

**PRODEX spol. s r.o.,  
organizační složka  
V Olšinách 2300/75  
110 00 Praha 10 - Strašnice**

# **Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy**

**Dokumentace pro vydání společného povolení**

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**SO 20-12 Zpevněná plocha**

## **OBSAH**

1. Identifikační údaje .....	3
2. Všeobecná část.....	4
3. Popis současného stavu .....	6
4. Nový stav .....	6
4.1 Demolice .....	6
4.2 Nový stav.....	7
4.3 Bezbariérové užívání stavby .....	8
4.4 Mobiliář.....	8
5. Pokyny pro montáž .....	10
6. Postupné uvádění do provozu .....	10
7. Podmínky a nároky na výstavbu.....	10
8. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci .....	11
9. Použité normy a předpisy .....	12
10. Související provozní soubory a stavební objekty .....	13
11. Přílohy .....	13

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **Základní údaje**

Název stavby:	Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce části stanice
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať č. 090 Praha Bubeneč – Děčín hl. n.
Kategorie trati:	celostátní
Číslo SoD objednatele:	E618-S-892/2018/Šim
Číslo SoD zhotovitele:	17XP24010
ISPROFIN:	521 351 0017
Začátek stavby:	km 421,603
Konec stavby:	km 422,103
Stavební úřad: (pověřen vydáním SP)	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Krajský úřad:	Krajský úřad Středočeského kraje
Městský úřad:	Roztoky
Obecní úřady:	Roztoky
Region:	Středočeský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Roztoky u Prahy	742503	Roztoky	Středočeský kraj

Zhotovitel dokumentace:

Prodex spol. s.r.o., organizační složka  
V Olšinách 2300/75  
110 00 Praha 10 – Strašnice  
IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704

Hlavní inženýr projektu: Ing. Peter Lastovecký  
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00  
číslo autorizace 0010419

## 2. VŠEOBECNÁ ČÁST

Stavba „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy“ si klade za hlavní cíl rekonstrukci stávajících nástupišť, přístupu na ně a nezbytné další vyvolané práce v ŽST Roztoky u Prahy tak, aby tyto objekty vyhovovaly z hlediska bezbariérové přístupnosti.

Náplní stavby jsou mimo výše uvedené kompletní rekonstrukci a prodloužení stávajícího podchodu, realizaci nové ZKPP v hlavních kolejích č. 1 a 2 v oblasti podchodu, rekonstrukci kusých manipulačních kolejí na severním zhlaví, demolice přístřešku u kusé manipulační koleje č. 4b.

### Seznam vstupních podkladů

*Dokumentace:*

- Dokumentace skutečného provedení stavby: ČD DDC, Optimalizace trati Praha Bubeneč – Kralupy n/Vlt., 1. část, 12/2002
- Záměr projektu „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy“, zpracovatel Sdružení SUDOP PRAHA a.s. + SUDOP EU a.s., schválen dne 10. 10. 2017 Centrální komisí MD bez podmínek

*Geodetické podklady:*

- Zaměření stávajícího stavu (ve formátu \*.dgn, S-JTSK, Balt p. v.), SŽDC – Správa železniční geodézie Praha, 03/2018
- Doměření vybraných úseků a objektů (ve formátu \*.dgn, S-JTSK, Balt p. v.), Hrdlička, 06/2018 a 10/2018

*Geotechnické podklady:*

- Geotechnický průzkum pro stavbu: „ Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Roztoky u Prahy “, WALTEC, 08/2018

*Ostatní použité podklady:*

- Předkategorizace materiálu železničního svršku, 02/2018

### Technická zpráva

- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy, zaváděcí a vzorové listy.
- Místní šetření projektanta přímo na místě
- Zápisy z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Vyjádření jednotlivých správců sítí a zařízení

### **Související stavby**

V průběhu zpracování dokumentace byla tato stavba koordinována s následujícími stavbami:

- „Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy“;
- ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín;
- Investiční akce města Roztoky „P+R Roztoky“.

### **Související provozní soubory a stavební objekty**

PS 20-11	Rozhlasové zařízení
PS 20-12	Kamerový systém
PS 40-10	Výtahy na nástupiště
SO 11-11	Železniční spodek
SO 12-11	Vnější nástupiště č.1
SO 14-10	Železniční most v km 421,827 (podchod pro cestující)
SO 15-10	Přeložky inženýrských sítí
SO 16-10	Úprava stávajícího vodovodu
SO 20-10	Orientační systém
SO 20-14	Demolice
SO 36-11	Osvětlení podchodu

### **Odchyłky od předchozího stupně dokumentace**

Nedošlo k odchýlení oproti předchozímu stupni.

### **Odchyłky od platných norem a předpisů**

Při zpracování této dokumentace nebylo zapotřebí žádných výjimek.

### **Vlastník a správce investice**

Správa železniční dopravní cesty s. o., Oblastní ředitelství Praha, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

### **Průzkum inženýrských sítí**

Pro zpracování projektu stavby byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících sítí v místě stavby. V místě nového odsunutého nástupiště byl proveden průzkum hloubky křižujících inženýrských sítí. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace.

Seznam správců, jejichž sítě se nacházejí v prostoru stavby:

- Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN)
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., OŘ
- ČD - Telematika a.s.
- Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s.
- PREdistribuce, a.s.
- SŽDC-TÚDC

### **Prostor stavby**

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků v majetku Českých drah, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 - Nové Město (ČD, a.s.) a České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 000, Praha 1 - Nové Město (ČR/SŽDC, s.o.). Jedná se o pozemky ostatní plocha - dráha:

v k.ú. Roztoky u Prahy: p.č. 68/14 - v majetku ČR/SŽDC, s.o.;

p.č. 32 - v majetku ČR/SŽDC, s.o.;

p.č. 34 - v majetku ČR/SŽDC, s.o.

## **3. POPIS SOUČASNÉHO STAVU**

Řešená zpevněná plocha se nachází v letní čekárně při výpravní budově, která včetně přístřešku podléhá památkové ochraně.

Ve stávajícím stavu se v letní čekárně nachází podlaha tvořená 0,25 metru silnou vrstvou neporušeného prostého betonu. Dle geotechnického průzkumu se níže do hloubky 0,60 m nachází vrstva štěrku tvořená valouny o velikosti do 6 cm, pod níž leží podkladní vrstva neporušeného škvárobetonu dosahující do hloubky 1,10 m. Pod touto vrstvou se pak nachází tmavě hnědá jílovitá hlína. Povrch podlahy je skloněn v mírném spádu cca od 0,1 % do 1,0 % v celé ploše směrem ke kolejišti. Z letní čekárny je přístup k výdejně jízdenek, který je však nyní řešen jedním výškovým stupněm vzhůru s převýšením cca 0,1 m, dále pak na nástupiště, odkud je v jedné části úrovnový, což je dáno zvlněním nástupiště, ve zbylé délce je vstup na nástupiště řešen jedním sestupným stupněm. Východ do ulice i dveře do skladových prostor (bývalé toalety) jsou nyní v úrovni.

Stávající stav neodpovídá požadavkům na podlahu pod památkově chráněným objektem, konstrukce z betonu bude proto odstraněna a nahrazena odpovídající konstrukcí.

## **4. NOVÝ STAV**

### **4.1 Demolice**

Před započatím demoličních prací je nutné vyklidit veškerý mobiliář v přístřešku, (lavičky, knihovna, koš na tříděný odpad, označovač jízdenek, automat na kávu,..), který zde zůstal do započetí prací na tomto SO. Mobiliář bude předán správcům a bude s ním naloženo dle jeho požadavků. Ze stávající skladby podlahy, která byla zjištěna geotechnickým průzkumem (viz část B.11), bude následně odstraněna 0,25 m silná vrstva prostého betonu. Níže pod betonem se nachází cca 0,35 m silná vrstva štěrku ze zrn ve velikosti do 6 cm, dále pak 0,5 m silná vrstva škvárobetonu a níže pak jílovitá hlína. Tyto vrstvy stávající skladby zůstanou zachovány nebo budou nahrazeny v rámci výstavby podchodu

(viz SO 14-01). Při demolici podlahy je nutno dbát zvýšené opatrnosti při nosné konstrukci památkově chráněného přístřešku a zajistit ochranná opatření tak, aby nedošlo k jeho poškození či ovlivnění stability přístřešku.

#### **4.2 Nový stav**

V novém stavu bude plocha podlahy v přístřešku navázána na povrch nástupiště, vstup do výdejný jízdenek, vstup do podchodu, vstup do výtahu i do prostoru přednádraží tak, aby byla zajištěna bezbariérovost a aby plocha byla odvodněna. Součástí objektu bude i doplnění nového mobiliáře.

Po sejmutí stávající betonové vrstvy budou následně odhaleny všechny stojky přístřešku a to zcela k jejich uložení. Při odhalení stojek musí být v rámci stavby přítomen statik, který podle zjištěného stavu zapuštěných částí navrhne odpovídající sanaci základů přístřešku.

Povrch podlahy v prostoru přístřešku bude tvořen formátovanou obdélníkovou protiskluzovou žulovou dlažbou o rozměru 500/300/30 mm (delší strana kolmo ke koleji), která bude mít součinitel drsnosti min.  $0,6 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze. Žula pro dlažbu bude mít nasákavost maximálně 0,7 %, pevnost v tlaku min. 90 MPa, v tahu za ohybu min 6 Mpa a součinitel mrazuvzdornosti v tlaku a v tahu za ohybu po 25 cyklech minimálně 0,75 (dle ČSN 72 1156). Bude použita žula jemnozrnná, v barvě šedé. Podlaha bude skloněna ve směru ke koleji ve spádu od 0,0 – 1,2 % (viz půdorys) tak, aby bezbariérově navazovala jak na nástupiště, tak na chodník v ulici přednádraží a zároveň tvořila napojení na vstup do podchodu jak po schodišti, tak výtahem a též aby byl zaměstnancům umožněn bezproblémový vstup do neveřejných prostorů stanice. Před vstupem do výtahu bude ještě do podlahy zasazen gumový hliníkový rošt o velikosti 1500/400 mm se záchytnou vanou na nečistoty, která bude ukotvena k podkladnímu betonu C 12/15. Tato vana bude odvodněna potrubím PE-HD DN 40 ve sklonu 1,0 % a napojena na šachtu svodného potrubí v nástupišti č. 1 dle situace. Potrubí bude v rýze obetonováno a následně zpětně zakryto vrstvami skladby podlahy.

Přístup do výdejný jízdenek, který je nyní řešen jedním výškovým stupněm, bude v novém stavu tvořen šikmou plochou podlahy skloněnou ve spádu 2,5 % resp. 3,8 % na délce 3,85 m, čímž dojde k překonání výšky 0,10 – 0,15 m, a podlaha přede dveřmi k výdejně jízdenek se tak v délce přibližně 1,8 m vyrovná s podlahou ve výdejně. Šikmá plocha bude zřízena v celé šířce mezi stěnami (viz situace). Stávající kamenné stupně, které tvoří plochu pode dveřmi včetně zárubní, zůstanou zachovány a dlažba se na ně napojí. Stupeň do služebního vstupu je o cca 4 cm výše oproti vstupu k výdejně jízdenek, plocha mezi oběma vstupy tak bude ukloněná ve sklonu 2,3 %, což zapříčiní i výše zmíněný rozdílný sklon šikmé plochy podlahy.

Nová skladba podlahy bude provedena na stávající vrstvu hrubého štěrku, která se ještě před ukládáním vrstev zhutní. Skladba podlahy bude následující:

formátovaná kamenná žulová dlažba lepená na ŽB desku	30 mm
flexibilní lepidlo,	výška zubu 8-10 mm
ŽB deska C 20/25	100 mm
štěrkové lože fr. 4/8	min. 120 mm
CELKEM	260 mm



Štěrkové lože se provede na stávající vrstvu zhutněného štěrku tak, aby se vyrovnaly případné nerovnosti. ŽB deska bude vyztužena obousměrnou kari sítí s rozměry ok 150 x 150 mm. Celková plocha nové podlahy činí 285,6 m<sup>2</sup>.

V rámci odvodnění kolejiště prochází prostorem pod dlažbou svodné potrubí, jehož součástí jsou i dvě šachty. Tyto šachty budou vyvedeny až do úrovně dlažby. Šachty i odvodňovací potrubí jsou součástí SO 11-11 Železniční spodek. V rámci tohoto SO na ně bude osazen nerezový zadlážďovací poklop pro třídu zatížení A15 o velikosti 915 x 915 mm (vnitřní rozměry 800 x 800 mm) tak, aby nebyl narušen estetický vzhled kamenné dlažby. Strany poklopu budou osazeny rovnoběžně s dlažební spárou a vyplnění poklopu bude spárami navazovat na spárování dlažby kolem poklopu.

V rámci výstavby podlahy rovněž pravděpodobně bude dotčena omítka výpravní budovy nebo rezné zdivo přístřešku. Po zřízení nové podlahy budou všechny stěny opraveny vráceny do původního stavu.

#### **4.3 Bezbariérové užívání stavby**

Plocha v přístřešku bude splňovat všechny požadavky dané TSI PRM (Technické specifikace pro interoperabilitu osob se sníženou pohyblivostí) a vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V prostoru přístřešku se budou nacházet signální pásy pro nevidomé š. 0,800 m a tvořené reliéfní dlažbou, které propojí plochu nástupiště s komunikačně důležitými body, jako je výtah nebo schodiště. Jako materiál reliéfní dlažby poslouží kámen, případně umělý kámen.

Pro lepší orientaci a bezpečnost nevidomých budou vybrané složené sloupy konstrukce přístřešku v úrovni podlahy doplněny o žulové obrubníky 0,100 m široké s výškou horní hrany 0,100 m nad plochou podlahy tak, aby nevidomí byli včas upozorněni na nebezpečný prostor a nevcházeli do vnitřní části sloupu nebo do sloupu nenaráželi.

Lepší orientaci nevidomých zajistí i orientační hlasový majáček umístěn nad vstupem do podchodu. OHM je součástí SO 20-10 Orientační systém. Součástí SO 20-14 je zdrsňený pás před vstupem na schodiště do podchodu.

Zpevněná plocha je navržena s bezbariérovým přístupem do všech napojených veřejných prostor, tj. přednádraží, výdejna jízdenek (zde je šikmá plocha, která překoná stávající jeden výškový stupeň), nástupiště i přístup do podchodu.

#### **4.4 Mobiliář**

V prostoru historického dřevěného přístřešku bude instalován nový mobiliář. Mobiliář bude architektonický začleněný do historického konceptu nádražní budovy. V dřevěném přístřešku bude tvořen jednostrannými lavičkami (celkem 4 ks) a odpadkovými koši (celkem 3 ks) a bude rozmístěn dle přílohy č. 3 - půdorys. Mobiliář bude tvořen dřevěnými deskami na ocelové konstrukci v odstínu RAL 7001 stříbrošedá. Navržené prvky mobiliáře musí být předloženy zástupci NPÚ a jím schváleny.

##### **Lavička – jednostranná volně stojící 4 ks**

Technická specifikace:

Charakter konstrukce:	litinová konstrukce spojená s dřevěnými deskami pomocí šroubových spojů z nerez. Historizující konstrukce
Povrchová úprava:	Litinové nohy lavičky jsou lakovány ekologickou práškovou barvou. Prášek je nanášen elektrostaticky a následně vypalován ve speciální peci.
Nosná kostra:	Jedná se o dvě bočnice odlité z šedé litiny s výpalky z ocelového plechu a výztuhy sedáku z ocelových jeleků
Sedák:	4 desky z masivního, tropického dřeva Iroko obdélníkového průřezu délky 1500 mm
Opěradlo:	2 desky z masivního dřeva obdélníkového průřezu délky 1500 mm
Barevnost ocel. konstrukce:	odstín RAL 7001 stříbrošedá
Kotvení:	kotvení do betonového nebo asfaltového povrchu lze přichytit pomocí vysoko pevnostních šroubů. V případě nezpevněného podloží (hlína, tráva, kamení apod.) je nutné vybetonovat základ, do kterého je možné lavičku uchytnout. Všechny prvky mobiliáře dopravních staveb musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce, v opačném případě hrozí při neopatrném užívání převrnutí výrobku, za jehož následky nenese výrobce žádnou odpovědnost.

**Odpadkový koš – volně stojící na směsný odpad 3 ks**

Technická specifikace:

Charakter konstrukce:	Děrovaná, válcovaná, ocelová konstrukce koše zavěšená na nosném, litinovém sloupku. Historizující charakter
Povrchová úprava:	ocelová konstrukce je opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem
Nosná kostra a opláštění:	Litinový, tvarovaný sloupek s úchyty pro koš
Vnitřní nádoba:	Ohýbaný pozinkovaný plech, objem 35 l
Barevnost ocel. konstrukce:	odstín RAL 7001 stříbrošedá
Kotvení:	kotvení na dlažbu nebo ve ztuhlém terénu do betonového základu pomocí 3 závitových tyčí. Všechny prvky mobiliáře dopravních staveb musí být řádně ukotveny podle podkladů výrobce, v opačném případě hrozí při neopatrném užívání převrnutí výrobku, za jehož následky nenese výrobce žádnou odpovědnost.

Stávající mobiliář bude předán správci a v rámci dokončovacích prací se vrátí (dle uvážení správce) na své původní místo. Počítá se především s označovačem jízdenek nebo knihovnou i s literaturou.

## **5. 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 technologie a specializovaného zhotovitele.

## **6. POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU**

Podle zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko - bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §§5 až 7.

Stavební objekty charakteru „určených technických zařízení“ podle §§47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy nejsou.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/1995 Sb. V této stavbě se zkušební provoz nenavrhne a rovněž není požadavek na postupné uvádění stavby do provozu.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu nepřetržité výluky.

## **7. PODMÍNKY A NÁROKY NA VÝSTAVBU**

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení 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 a deponie 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. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

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.

## **8. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

Základní povinností účastníků výstavby z hlediska bezpečnosti práce 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 vč. Ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. Týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců.

Všichni zaměstnanci musí být prokazatelně školeni z bezpečnostních předpisů, především ze SŽDC Bp1 a souvisejících norem a předpisů. Především je nutno upozornit na práce v blízkosti trakčního vedení, práce v blízkosti provozované tratě a práce na strojích.

Pro práce ve výškách a nad hloubkou platí NV č. 362/2005 Sb. Bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky anebo do hloubky.

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

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220V a 380V, proto bude nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního a silničního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm dráhy a DI Policie ČR. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně i technicky (provizorní oplocení, vymezení pásu území a času pro průjezd staveništem, staniční řád apod.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování projektu stavby, musí být v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, upřesnil nebo vytýčil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v 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.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajistit proti poškození a odcizení.

Práce a dozor v prostoru dráhy mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

Veškeré práce při stavbě je nutné provádět v požadované kvalitě podle předepsaných technologických předpisů, aby objekt mohl bezporuchově sloužit svému účelu.

## **9. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY**

Při zpracování projektové dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.,
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.,
- Zákon o podrobnostech nakládání s odpadem č. 383/2001 Sb.,
- Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení,
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah,
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah,
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
- ČSN 72 1800 Přírodní stavební kámen pro kamenické výrobky, technické požadavky

Dokumentace je vypracována v rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění, - Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy, v podrobnosti odpovídající požadavkům přílohy č. 2 Směrnice SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení a pro realizaci stavby“, se zachováním základního členění dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb. v platném znění.

Řešení problematiky materiálových výzkisků je určeno Směrnicí GŘ SŽDC č. 11/2004 „Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem z majetku SŽDC s. o. ve správě SDC“ (č. j. 1664/04-OI ze dne 1. 4. 2004).

## **10. SOUVISEJÍCÍ PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY**

PS 20-11	Rozhlasové zařízení
PS 20-12	Kamerový systém
PS 40-10	Výtahy na nástupiště
SO 11-11	Železniční spodek
SO 12-11	Vnější nástupiště č.1
SO 14-10	Železniční most v km 421,827 (podchod pro cestující)
SO 15-10	Přeložky inženýrských sítí
SO 16-10	Úprava stávajícího vodovodu
SO 20-10	Orientační systém
SO 20-14	Demolice
SO 36-11	Osvětlení podchodu

## **11. PŘÍLOHY**

- neobsazeno