



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj



				Číslo soupravy
2	Oprava počtu přejezdových panelů, str. 7, kap. 3.2.3 Přejezdová konstrukce	09/2015		
1	Zpracování připomínek	06/2015		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace			 ORGANIZAČNÍ SLOŽKA ČLEN SKUPINY VALBEK-EU	
Odpov. projektant stavby	Ing. Pavel Novák		PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2 tel./fax: +420 277 007 726 e-mail: info@prodex-cz.eu	
Odpov. projektant PS, SO, části	Ing. Pavel Novák			
Vypracoval	Ing. Ondřej Holemý			
Technická kontrola	Ing. Peter Lastovecký			
TRAŤ 024 ÚSTÍ NAD ORLICÍ - LICHKOV, ÚSEK ÚSTÍ NAD ORLICÍ - LETOHRAD SO 01-13-03 Železniční přejezd v km 1,432 (P5194)			Zak. číslo zhotov.	14XP24005
			Datum	06/2015
Technická zpráva			Stupeň	PROJEKT
			Měřítko	-
			Část	Příloha
			E.1.3.3	1

**PRODEX, spol. s r.o.,
organizační složka,
Perucká 2481/5
120 00 Praha 2**

**TRAŤ 024 ÚSTÍ NAD ORLICÍ – LICHKOV,
ÚSEK ÚSTÍ NAD ORLICÍ - LETOHRAD
Projekt stavby**

SO 01-13-03 Železniční přejezd v km 1,432 (P5194)

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	Identifikace stavby	3
1.2	Údaje o stavebníkovi	3
1.3	Údaje o dodavateli dokumentace	4
2.	VŠEOBECNÁ ČÁST	5
2.1	Výchozí podklady	5
2.2	Související provozní soubory a stavební objekty	5
2.3	Odchytky od předchozího stupně projektové dokumentace	5
2.4	Odchytky od platných norem a předpisů	5
2.5	Vlastník a správce investice	5
2.6	Průzkum inženýrských sítí	5
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
3.1	Stručný popis současného technického stavu	6
3.2	Navržené technické řešení	6
3.2.1	Geometrické parametry koleje	7
3.2.2	Železniční svršek	7
3.2.3	Přejezdová konstrukce	7
3.2.4	Použití pojistek proti posunu	8
3.2.5	Vozovka pozemní komunikace	8
3.2.6	Odvodnění povrchu komunikace	8
3.2.7	Parametry přejezdu	8
4.	POSTUP VÝSTAVBY	9
5.	PODMÍNKY A NÁROKY NA VÝSTAVBU	10
6.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Identifikace stavby

Název stavby: Trať 024 Ústí nad Orlicí – Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad

Stupeň dokumentace: Projekt stavby, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)

Charakter stavby: Liniová stavba - opravné práce

Odvětví: Železniční doprava

Místo stavby: Železniční trať 512A (024) Letohrad (mimo) – Ústí nad Orlicí (mimo)

Číslo SoD objednatele: S 640 059 180 15

Číslo SoD zhotovitele: 14XP24005

ISPROFOND: 553 312 0001

Začátek stavby: km 0,289 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí (ZV34 v ŽST Letohrad)

Konec stavby: km 13,255 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí (ukončení výměny kolejnic)

Stavební úřad:
(pověřen vydáním SP) Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Olomouc
Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Krajský úřad: Krajský úřad Pardubického kraje

Městský úřad: Letohrad, Ústí nad Orlicí

Obecní úřady: Dolní Dobrouč, Libchavy

Katastrální území:

katastrální území:			
Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Černovír u Ústí nad Orlicí	620611	Ústí nad Orlicí	Pardubický
Oldřichovice u Ústí nad Orlicí	775355		
Ústí nad Orlicí	775274		
Dolní Libchavy	629553	Libchavy	
Dolní Dobrouč	628913	Dolní Dobrouč	
Lanšperk	679038		
Letohrad	680664		
Kunčice u Letohradu	680656	Letohrad	

1.2 Údaje o stavebníkovi

Objednatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234

Zastoupená: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy a spojů
Nábřeží L. Svobody 12
110 00 Praha 1

1.3 Údaje o dodavateli dokumentace

Zhotovitel projektu:	PRODEX spol. s r.o. Rusovská cesta 16 851 01 Bratislava
Zastoupený:	PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5 120 00 Praha 2
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavel Novák Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00 číslo autorizace 0011931
Odpovědní zpracovatelé:	Ing. Pavel Novák Odpovědný projektant železničního svršku a spodku Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00 číslo autorizace 0011931
	Ing. Marcel Caltík Odpovědný projektant sdělovací a zabezpečovací techniky Autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb IT00 číslo autorizace 1005218
	Ing. Milada Hořejší Odpovědný projektant pozemních objektů Autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby IP00 číslo autorizace 0004233
	Ing. Vladimír Čulen Odpovědný projektant silnoproudých zařízení Autorizovaný inženýr v oboru technologická zařízení staveb IT00 Autorizovaný inženýr v oboru technika prostředí staveb, elektrotechnická zařízení TE03 číslo autorizace 1005215
	Ing. Jiří Jachan Odpovědný projektant mostních objektů Autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce IM00 Číslo autorizace 501068
	Jiří Košíček Odpovědný projektant trakčního vedení Autorizovaný technik v oboru technologická zařízení staveb TT00 číslo autorizace 1003826

2. VŠEOBECNÁ ČÁST

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby (dokumentace pro stavební povolení) byly použity následující podklady:

Základní podklady:

- Záměr projektu „Trať 024 Ústí nad Orlicí – Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad“, zpracovatel Prodex spol. s r.o.
- *Geodetické podklady:*
- Zaměření stávajícího stavu, fy. SŽG Praha - pracoviště Praha, 03-06/2014 (ve formátu *.dgn, S-JTSK, Balt p.v.)
- Doměření vybraných úseků, fy. SŽG Praha - pracoviště Praha, 02/2015 (ve formátu *.dgn, S-JTSK, Balt p.v.)

Ostatní použité podklady:

- Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému ze dne 28. 4. 2008, č. j. 35572/07-OP (Směrnice SŽDC č. 30)
- Zásady rekonstrukce regionálních drah ze dne 6. 12. 2007, č. j. 14936/07-OP (Směrnice SŽDC č. 32)
- Předkategorizace materiálu žel. svršku z 04/2015
- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy, zaváděcí a vzorové listy.
- Místní šetření projektanta přímo na místě
- Zápis z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Vyjádření jednotlivých správců

2.2 Související provozní soubory a stavební objekty

SO 01-11-01 Letohrad - Lanšperk, železniční svršek

SO 01-11-02 Letohrad - Lanšperk, železniční spodek

SO 00-11-01 Letohrad – Ústí nad Orlicí, výstroj trati

2.3 Odchylky od předchozího stupně projektové dokumentace

Oproti předchozímu stupni dokumentace nedošlo k žádným změnám.

2.4 Odchylky od platných norem a předpisů

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

2.5 Vlastník a správce investice

Správa železniční dopravní cesty s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

2.6 Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně

průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- SŽDC SSZT stávající kabely NN napájení PZS

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

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. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu opravy.

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.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 Stručný popis současného technického stavu

Železniční přejezd P5194 je v evidenci veden ve staničení km 1,432 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí. Jedná se o jednokolejný přejezd přes silnici 360/II. – silnice II. třídy.

Stávající přejezdová konstrukce se skládá z vnitřních pryžových panelů a doasfaltované vozovky k vnější straně kolejnic.

Úhel křížení vozovky s kolejí je 118°. Šířka přejezdu je 8,30m, evidenční (stavební) délka přejezdové konstrukce je 8,40m, dopravní moment 115849.

Výstražník na levé straně se nachází ve vzdálenosti 5,1 m a na pravé straně 5,5 m od osy koleje.

Trať v dotčeném místě se nachází v podélném sklonu -4,55‰, kolej v místě přejezdu se nachází v přímé. Trať před a za přejezdem se nachází v úrovni okolního terénu. Stávající železniční svršek v řešeném úseku trati sestává z kolejnic tvaru R65 s pružným upevněním a žebrovými podkladnicemi na betonových pražcích SB8, rozdělení pražců je „u“=600mm.

Řešený úsek v současném stavu z hlediska GPK vyhovuje traťové rychlosti $V = 70$ km/h. Průměrná denní intenzita provozu v obou směrech jízdy je 61 vlaků za 24 h.

3.2 Navržené technické řešení

Oprava stávajícího přejezdu v ev. km 1,432 bude provedena v souvislosti s opravou železničního svršku mezi ŽST Letohrad a ŽST Ústí nad Orlicí. Stávající pryžová konstrukce přejezdu bude demontována a nahrazena novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Současně je nutno provést opravu stávající pozemní komunikace II. třídy v její nezbytné délce. Poloha přejezdu zůstane zachována, nové staničení středu přejezdu je v km 1,433 713.

3.2.1 Geometrické parametry koleje

Směrové řešení

Přejezd se nachází v km 1,433 713 v přímé. Při opravě přejezdu se provede úprava osy a nivelety křížící komunikace II. třídy tak, aby její průběh v oblasti opravované traťové koleje byl plynulý a nedocházelo k rázům na přejezdu s následným porušováním povrchu vozovky. V místě přejezdu je komunikace vedena v přímé.

Sklonové řešení

Přejezd se nachází v místě konstantního sklonu koleje o hodnotě -4,772‰.

Přehled podélného profilu pozemní komunikace v místě přejezdu:

Staničení	Sklon	Délka tečny	Poloměr zaoblení	Tečna oblouku	Hodnota yv
Km 0,000 00 - 0,001 96	-0,66%	1,96m	-	-	-
Km 0,001 96	-	-	Rv = 50m	T = 0,272m	Yv = -0,001m
Km 0,001 96 - 0,004 75	-1,76%	2,78m	-	-	-
Km 0,004 75	-	-	Ru = 100m	T = 0,887m	Yv = +0,004m
Km 0,004 75 - 0,009 80	+0,00%	5,06m	-	-	-
Km 0,009 80	-	-	Ru = 200m	T = 0,138m	Yv = +0,000m
Km 0,009 80 - 0,014 73	+0,14%	4,93m	-	-	-

Veškeré zaoblení lomů sklonů výškovými oblouky vyhovují normě ČSN 73 6380, Změně 1 (tab. 1A – komunikace s provozem autobusů).

Detailní řešení směrových a sklonových poměrů je patrné z přílohy č. 2 Situace a č. 3 Podélný profil komunikace.

3.2.2 Železniční svršek

Oprava traťové koleje v místě přejezdu je navržena materiálem novým: kolejnice tvaru 60E2, pražce železobetonové s hmotností 270kg, rozdělení „u“, pružná svěrka s podkladnicí (v místě přejezdu s antikorozií úpravou), šterkové lože nové, dále bude nově zřízeno ZKPP typ 4. V celém rozsahu opravy bude zřízena bezстыková kolej. Svary kolejnic budou umístěny mimo oblast přejezdu.

Pražcové podloží na přejezdu bude tvořeno:

- šterkodrt fr. 0-63mm, tl. 200mm
- šterkodrt stabilizovaná cementem, tl. 300mm
- šterkodrt fr. 0-63mm, tl. 200mm
- separační geotextilie min. 250 g/m²,
- zhutněná zemní pláň skloněná 5 % doprava.

3.2.3 Přejezdová konstrukce

Přejezdová konstrukce musí být v případě provádění údržby GPK snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd se proto navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce se závěrnými zídkami tvaru T, která se snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Šířka pozemní komunikace na přejezdu je min. 6,6 m. Pro stavbu bude použito celkem 14 vnějších panelů délky 1,2 m (7 vlevo a 7 vpravo od osy koleje) a 14 vnitřních

délky 0,6 m pro pozemní komunikaci. Závěrná zídka pro ukládání vnějších panelů přejezdových konstrukcí bude uložena na vrstvu z vyrovnávacího betonu třídy pevnosti min. C30/37 v tl.10mm a následně na betonový základ pod závěrnou zídkou s rozměry 450x300x1500mm.

3.2.4 Použití pojistek proti posunu

Na přejezdu v ev.km 1,432 **budou** použity pojistky proti posunu.

3.2.5 Vozovka pozemní komunikace

Začátek úpravy pozemní komunikace III. třídy je v km 0,000 00, osa koleje leží v km 0,007 46 a konec úprav pozemní komunikace je v km 0,014 73. Úpravy pozemní komunikace vlevo od osy koleje = 7,46m , úpravy pozemní komunikace vpravo od osy koleje = 7,27m. Celková délka úprav pozemní komunikace činí 14,73m. Minimální volná šířka pozemní komunikace bude zachována v šířce 5,00 min. v hranici nebezpečného pásma. Při napojení nové konstrukce přejezdu na komunikaci je v rámci možností upraven i průběh nivelety silnice přes přejezd tak, aby konstrukce přejezdu plynule navazovala na vozovku komunikace po obou stranách přejezdu.

Šířka vozovky v oblasti přejezdu, tj. min. 2,5m od krajní osy koleje (v oblasti hranice nebezpečného pásma) je min. 6,20m.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena následovně:

- asfaltový beton střednězrnný ACO 11+	50 mm
- spojovací postřik PS	0,6kg/m ²
- asfaltový beton hrubozrnný ACL 16+	70 mm
- spojovací postřik PS	0,6kg/m ²
- obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+	50 mm
- spojovací postřik PS	0,6kg/m ²
- kamenivo zpevněné cementovou maltou	130 mm
- štěrkodrt'	200 mm

Celková tloušťka nové konstrukce pozemní komunikace je min. 440mm. Přechod z vozovky na přejezd je navržen použitím betonové závěrné zídky tvaru T uložené na podkladní vrstvě ze suchého betonu. Svislou spáru v napojení obrusných vrstev nové a stávající vozovky je třeba zalít modifikovanou asfaltovou zálivkou.

3.2.6 Odvodnění povrchu komunikace

Odvodnění povrchu komunikace bude zajišťovat příčný a podélný sklon komunikace. Přejezd je situován na násypu. Voda bude odvedena do okolního terénu mimo vlastní přejezdovou konstrukci.

3.2.7 Parametry přejezdu

Železniční přejezd v ev. km 1,432 trati Letohrad - Ústí nad Orlicí bude zřízen jako úrovněvé křížení komunikace II. třídy přes celostátní dráhu a bude řešen jako trvalý a trvale používaný, jednokolejný,

Charakteristiky křižující komunikace:

- kategorie komunikace: pozemní komunikace II. třídy – 360/II.

- třída dopravního zatížení: IV
- charakteristika zatížení: lehká
- TNV: 144 voz/24 hod
- návrhová úroveň porušení vozovky: D 1
- druh krytu: netuhý

Charakteristiky přejezdu po opravě ve smyslu ČSN 73 6380:

- doba trvání přejezdu: trvalý
- počet křížených kolejí: 1 – jednokolejný přejezd
- úhel křížení pozemní komunikace s dráhou: úhel křížení 118°
- druh pozemní komunikace: silnice II. třídy – 360/II.
- povaha a účel dráhy: celostátní dráha
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel: 50 km/h
- způsob používání uživateli komunikace: trvale používaný
- délka přejezdu: 5,58 m
- šířka přejezdu: 7,78 m

Rozhledové pole pro silniční vozidlo je určeno délkou rozhledu pro zastavení a pro rychlost drážního vozidla při poruše PZS $V_z = 10$ km/h. Rozhledové pole pro nejpomalejší silniční vozidlo je vztaženo na silniční vozidlo délky 22 m pohybující se rychlostí 5 km/h při současné poruše PZS s rychlostí drážního vozidla $V_z = 10$ km/h. Zajištění rozhledu na dráhu bude provedeno vyřezáním porostů v rozhledovém poli.

Pro určení délky rozhledového pole pro nejpomalejší silniční vozidlo byl proveden výpočet dle současné platné normy ČSN 73 6380. Výpočet přejezdu P5194 je následovný:

Výchozí údaje:

$$V_z = 10 \text{ km.h}^{-1}$$

$$V_{sn} = 5 \text{ km.h}^{-1}$$

$$D_p = 7,47 \text{ m}$$

$$D_s = 22 \text{ m}$$

$$L_p = V_z \cdot (D_p + D_s) / V_{sn}$$

$$L_p = 58,94 \cong 59 \text{ m}$$

4. POSTUP VÝSTAVBY

Přejezd č. 5192 v ev.km. 0,433 je možné uzavřít celý a kompletně opravit, objížďka je možná přes most u autobusové zastávky „Letohrad, Kunčice, u mostu“ po komunikaci č. 3602. Přejezd č. 5193 v ev.km. 0,788, je možné uzavřít celý na opravné práce, objížďka je možná po ulici Podměstí (za domem s popisným č. 475) podél řeky Tichá Orlice (stávající cesta je ze zeminy, která je viditelně pojižděná, resp. i zhutněná). **Přejezd č. 5194 v ev.km. 1,432 je možné uzavřít celý a kompletně opravit, objížďka je**

možná po komunikaci č. 3602, skrze ulici Pod Ovčínem, přes ulici Dolní konec a končí to napojením na stávající komunikaci č. 360 u domu s adresou Letohrad 167. Přejezd č. 5195 v ev.km. 2,167 je možné uzavřít celý a kompletně opravit, objížďka je možná přes Dolní Dobrouč po pozemní komunikaci č. 360 až po dům s adresou Letohrad 167. Přejezd č. 5196 v ev.km. 2,898 je možné uzavřít po celou dobu opravy. Jedná se o přejezd, kterým prochází účelová komunikace. Přejezd č. 5197 v ev.km. 3,520 je možné uzavřít celý, objížďka je možná přes přejezd v ev.km. 5,145 u zastávky Hnátnice, popř. přes přejezd v ev.km. 2,167 u budovy s adresou Letohrad 170. Přejezd č. 5199 v ev.km. 5,145 je možné uzavřít celý, objížďka je možná přes přejezd v Lanšperku v ev.km. 6,619, resp. přes přejezd v ev.km. 3,520 u budovy s adresou Letohrad 170 na komunikaci č. 3604. Přejezd č. 5200 v ev.km. 6,619 je možné uzavřít celý po dobu nutné opravy. Objížďka je možná přes pozemní komunikaci č. 360, která navazuje na komunikaci č. 3606, která se u zastávky v Hnátnici napojuje zpět na komunikaci č. 360. Přejezd č. 5203 v ev. km. 9,091 se může uzavřít celý po dobu nutné opravy, objížďka je možná po silnici č. 360, která se napojuje v obci Na Tiché Orlici na silnici na adrese Na Tiché Orlici. V obci Černovír povede pozemní komunikace se směrem na Letohrad přes přejezd v Černovíru a napojuje se zpět na komunikaci č. 360. Přejezd č. 5204 v ev.km. 10,224 bude nutné uzavřít celý po dobu opravy železniční tratě. Přejezd č. 5205 v ev.km 10,747 je možné opravit celý, objížďka je možná přes přejezd č. 5206 v ev.km 10,973. Přejezd č. 5206 v ev.km 10,973 je možné opravit celý, objížďka je možná přes přejezd č. 5205 v ev.km 10,747. Dle uvážení zhotovitele je možné opravovat více přejezdů ve stejný čas, avšak musí být zajištěna plynulost dopravy.

5. 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 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. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu opravy.

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.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s. o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00.

6. 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 z předpisu SŽDC Bp1 z roku 2013 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 230 V a 400 V, 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 staveništěm, 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.