

Obsah

1.	Všeobecná část	1
1.1.	Identifikační údaje	1
1.2.	Výchozí podklady	1
1.3.	Odchytky od platných norem a předpisů	2
1.4.	Související PS a SO	2
2.	Popis současného stavu	2
2.1.	Popis místa stavby	2
2.2.	Železniční svršek a spodek	2
2.3.	Geometrické parametry koleje	2
3.	Navržený stav	3
3.1.	Směrové poměry koleje	3
3.2.	Sklonové poměry koleje	3
3.3.	Železniční spodek a odvodnění	4
3.4.	Etapu výstavby	9
4.	Inženýrské sítě	9
5.	Staničení	10
6.	Vlivy na životní prostředí	10
7.	Dotčená ochranná pásma	10
8.	Pozemky dotčené stavbou	10
9.	Požární ochrana	10
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví	11
11.	Zaměření a vytyčení stavebního objektu	11
12.	Seznam použitých norem a předpisů	11

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Všeobecná část

1.1. Identifikační údaje

Název stavby: **Doplnění závor na přejezdu P687 v km 6,240 na trati Domažlice – Planá u M. Lázní**

Název SO: **E.1.1.2 – SO 02 – Železniční spodek a odvodnění**

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.)
se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
zastoupená
Stavební správou západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel PD: **K T A technika s.r.o.**
Klatovská 100, 301 00 Plzeň
IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911
Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová
Autorizovaný projektant: Ing. Petr Dvořáček
tel. – 378 023 411

Stavební úřad: DÚ Praha

Stupeň dokumentace: PD + PSŘ

Číslo smlouvy zhotovitele: Z17-025

Číslo smlouvy objednatele: E618-S-2879/2017/Pal

ISPROFOND: 500 353 0005

1.2. Výchozí podklady

Pro zpracování tohoto projektu byly použity:

- příslušné normy a předpisy
- místní šetření projektanta přímo na místě
- zaváděcí a vzorové listy
- Směrnice generálního ředitele č.11/2006 a č.20/2004
- vyjádření jednotlivých správců sítí
- geodetické zaměření poskytnuté SŽDC s.o. – SŽG

1.3. Odchyłky od platných norem a předpisů

Projektová dokumentace byla zpracována v souladu s platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

1.4. Související PS a SO

- PS 01 Rekonstrukce PZS v km 6,240 P687
- SO 01 Železniční svršek
- SO 03 Rekonstrukce přejezdu v km 6,240
- SO 04 Elektrická přípojka pro PZS v km 6,240
- SO 05 Smíšená stezka pro pěší a cyklisty

2. Popis současného stavu

2.1. Popis místa stavby

Stávající železniční přejezd se nachází v ev. km 6,240 na trati Domažlice – Planá u M. Lázní ev. číslo přejezdu je P687. Jedná se o úrovněvé křížení se silnicí I/26. Silnice v místě přejezdu úrovněvé kříží jednu kolej, přejezd je šikmý, úhel křížení železniční tratě se silnicí je 123°. Přejezd se nachází v obvodu ŽST Domažlice, traťová rychlost je 60 km/h. Podnětem pro provedení stavby je současný stav přejezdové konstrukce, vysoké dopravní zatížení silnice a úprava zabezpečovacího zařízení přejezdu.

2.2. Železniční svršek a spodek

Stávající železniční svršek v úseku tratě je tvořen převážně z kolejnic tvaru „T“, v místě přejezdu je vloženo kolejové pole tvaru S49. Pražce jsou převážně betonové tvaru SB3/4 z roku 1966, upevnění rozponové, dotčený oblouk je ve stávajícím stavu stykovaný. V části tratě mezi km 6,325 - 6,700 je zřízena bezstyková kolej. V dotčené oblasti navazuje oblouk s krátkou mezipřímou na stávající výhybku č. 404 tvaru J S49-1:7,5-190-L na dřevěných pražcích; r.v. 1987, vloženo v r.1988. Kolej č.401 před výhybkou č 404 tv.A ocelové pražce, 7m dřevěné pražce, T5; kolej č.402 před výhybkou č.404 tv. A, tv. T 5m , tv. S49 5m, ocelové pražce, 5m dřevěné pražce, T5 ;kolej mezi výhybkou č.404 a přejezdem je tvořena z kolejnic T (r.v. 1948) o délce 28m a S49 (r.v.1990) o délce 33m na pražcích SB3/4 upevnění T5, za přejezdem je kolej z kolejnic a S49 (1990) na pražcích SB3/4 upevnění T5. Přejezdová konstrukce na je tvořena asfaltovým krytem. Železniční svršek je v místě přejezdu a okolí v nevyhovujícím stavu. Kolejové lože je z důvodu nevyhovujícího znečištěného pražcového podloží v nevyhovujícím stavu.

2.3. Geometrické parametry koleje

Kolej je v místě železničního přejezdu vedena v oblouku s převýšením. V těsné blízkosti za přejezdem je umístěn lom sklonu s vrcholovým obloukem.

3. Navržený stav

Projekt rekonstrukce přejezdu vychází ze znalosti místních poměrů a ze silného dopravního zatížení silniční dopravou velmi frekventované silnice. Dle celostátního sčítání dopravy 2016 je hodnota TNV v dotčeném úseku silnice 2851 voz/den.

Úpravy zabezpečovacího zařízení jsou samostatnou součástí projektu stavby.

3.1. Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu zůstane v levotočivém oblouku o poloměru $R=252$ m s převýšením $D=42$ mm (rozšíření rozchodu koleje je řešeno v odstavci 3.3.), úprava GPK se provede v celkové délce úseku mezi ZÚ a KÚ.

Přejezd P687 je navržen v klesání komunikace ve směru na Folmavu, převýšení koleje je ve stejné orientovaném sklonu.

Osa koleje je navržena tak, že v začátcích a koncích úseků jsou vždy minimálně dva počáteční/koncové body se směrovými posuny rovny nule.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na stávající osu koleje, tak aby byly minimalizovány boční posuny.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]	
ZÚ	km 6,129 202			
		přímá	0,976	
ZO	km 6,130 178			
		oblouk	19,012	$R=900$ m, $D=0$ mm
KO	km 6,149 190			
		přímá	30,012	
ZP	km 6,179 202			
		přechodnice	20,000	
ZO	km 6,199 202			
		oblouk	105,748	$R=252$ m, $D=42$ mm
KO	km 6,304 950			
		přechodnice	20,000	
KP	km 6,324 950			
		přímá	50,000	
KÚ	km 6,374 950			

3.2. Sklonové poměry koleje

V daném úseku niveleta koleje zůstane zachována ve stoupání i klesání. Budou zřízeny lomy sklonů dle tabulky níže.

Sklonové parametry byly navrženy s ohledem na stávající niveletu temene kolejnice, tak aby byly minimalizovány zdvihy a poklesy nivelety TK.

Tabulka navržených sklonových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 6,129 202	470,237	stáv. / -1,853‰	50,000			
km 6,179 202	470,144	-1,853‰ / +1,939‰	74,997	2000	3,792	0,004
km 6,254 199	470,289	+1,939‰ / -5,458‰	110,760	2000	7,397	0,014
km 6,364 960	469,685	-5,458‰ / -4,374‰	9,990	2000	1,084	0,000
km 6,374 950	469,641	-4,374‰ / stáv.				

3.3. Železniční spodek a odvodnění

V závislosti na požadavcích přejezdové konstrukce byl navržen železniční spodek v těchto složeních (ve směru od shora):

v místě ZKPP:

- pláš tělesa železničního spodku – levostranný sklon 5,0 % – $E_{pl} = 50$ MPa
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/32 tl. 150 mm, ($I_d=0,95$)
- pláš upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/63 tl. 400 mm, ($I_d=1,00$) – ŠD 0/63 kv
- pláš upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %

- Výše uvedená skladba železničního spodku bude realizována v úseku km 6,223 147 - km 6,250 496.

na širé trati:

- pláš tělesa železničního spodku – levostranný sklon 5,0 % – $E_{pl} = 30$ MPa
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/32 tl. 150 mm, ($I_d=0,95$)
- pláš upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/63 tl. 250 mm, ($I_d=1,00$) – ŠD 0/63 kv
- pláš upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %

- Výše uvedená skladba železničního spodku bude realizována v úsecích km 6,179 202 - km 6,223 147 a km 6,250 496 - km 6,324 950.

U této konstrukce se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti na pláni železničního spodku v místě přejezdu a ZKPP bude $E_{pl,ZKPP} = 50$ MPa, v ostatních místech mimo ZKPP bude $E_{pl} = 30$ Mpa. Na každé vrstvě železničního spodku bude při realizaci zjištěn modul přetvárnosti, tak aby byly dosaženy požadované minimální hodnoty 50 MPa a 30 MPa.

Navržená konstrukční vrstva ze šterkodrtě fr. 0/63 s označením ŠD 0/63 kv je navržena z důvodu zřízení technologické spáry v zesílené konstrukci pražcového podloží a musí splňovat tyto uvedené parametry:

U šterkodrtí pro konstrukční vrstvy se zjišťují tyto technické vlastnosti:

• petrografický popis	dle ČSN EN 932-3,
• zrnitost	dle ČSN EN 933-1,
• namrzavost	dle ČSN 73 6133
• propustnost	dle ČSN 73 6133
• jemné částice	dle ČSN EN 933-1,
• míra zahlinění zkouškou ztráty sušením	dle ČSN 72 1187,
• míra zahlinění zkouškou methylenovou modří	dle ČSN EN 933-9 + A1,
• cizorodé částice	dle ČSN 72 1180,
• odolnost proti drcení, metodou LA	dle ČSN EN 1097-2,
• trvanlivost (síran sodný)	dle ČSN 72 1176,
• nasákavost	dle ČSN EN 1097-6,
• mrazuvzdornost	dle ČSN EN 1367-1,
• objemová hmotnost	dle ČSN EN 1097-6,
• sypná hmotnost volně sypaného kameniva	dle ČSN EN 1097-3,
• sypná hmotnost setřeseného kameniva	dle ČSN EN 1097-3,
• mezerovitost volně sypaná	dle ČSN EN 1097-3,
• mezerovitost setřesená	dle ČSN EN 1097-3,
• obsah celkové síry	dle ČSN EN 1744-1,
• obsah síranů rozpustných v kyselině	dle ČSN EN 1744-1,
• obsah chloridů	dle ČSN EN 1744-1

Tabulka 1 technické požadavky na ŠD

Vlastnost	Hodnota
zrnitost	křivka zrnitosti musí ležet v mezích A - B (viz obr.1) resp. C-D (viz obr. 2)
číslo nestejnozrnnosti C_u	min. 15,0
nadsítné v % hmotnosti	max. 15,0
jemné částice v % hmotnosti	max. 9,0
míra zahlinění ztrátou sušením v % hmotnosti	max. 0,8
míra zahlinění zkouškou methylenovou modří v g.kg^{-1} ⁸⁾	max. 10,0
cizorodé částice v % hmotnosti (frakce > 4 mm)	max. 1,0
odolnost proti drcení, metodou LA (frakce 8/32) – součinitel	max. 50,0

trvanlivost zkouškou síranem sodným v % hmotnosti	max. 12,0
nasákavost v % hmotnosti	max. 3,0
odolnost proti zmrazování/rozmrazování v % hmotnosti	max. 4,0
objemová hmotnost v Mg.m ⁻³	min. 2,0
sypná hmotnost volně sypaného kameniva v Mg.m ⁻³	hodnota deklarovaná
sypná hmotnost setřeseného kameniva v Mg.m ⁻³	hodnota deklarovaná
mezerovitost volně sypaná v % objemu	hodnota deklarovaná
mezerovitost setřesená v % objemu	hodnota deklarovaná
obsah celkové síry v % hmotnosti	hodnota deklarovaná
obsah síranů rozpustných v kyselině v % hmotnosti	hodnota deklarovaná
obsah chloridů v % hmotnosti	hodnota deklarovaná

Tabulka 2 Číselné vyjádření propadu zrn v % hmotnosti

Označení sít a kalibrů [mm]	Propad zrn v % hmotnosti	Propad zrn v % hmotnosti
	Štěrkodrt' 0 / 32 kv	Štěrkodrt' 0 / 63 kv
90	-	100
63	-	85 - 100
45	100	70 - 90
31,5	85 - 100	55 - 85
16	55 - 88	40 - 70
8	39 - 69	25 - 60
4	28 - 53	20 - 50
2	20 - 42	15 - 40
1	14 - 34	10 - 35
0,5	11 - 27	4 - 28
0,25	7 - 21	2 - 20
0,125	4 - 15	1 - 15
0,063	3 - 9	3 - 9

Vzhledem k velkému dopravnímu zatížení přejezdu zejména silniční dopravou a stavu koleje se uvažuje podle vzorových listů železničního spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží typ 6.

Přímo na pláň upravenou do příčného sklonu 5 % vlevo se položí vrstva šterkodrtě fr. 0/63 v tloušťce 400 mm resp. 250 mm a indexem ulehlosti $I_d = 1,00$, tato vrstva bude na horní hraně upravena do příčného sklonu 5 % vlevo, další vrstva bude ze šterkodrtě frakce 0/32 tloušťky 150 mm a indexem ulehlosti $I_d = 0,95$. Horní hrana šterkodrtě bude také skloněna v levostranném sklonu 5 % a bude tvořit pláň tělesa železničního spodku.

Důležité upozornění:

Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou silniční výluky 0 dní a délkou traťové výluky minimálně 20 dní.

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí přejezdu.

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novými podélným levostrannými trativody, které budou z trub děrovaných se celkem šesti plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220° se čtyřmi perforacemi délky 30 mm umístěnými v každé vlně potrubí, tedy po 18 mm po délce. Trativodní potrubí bude uloženo perforacemi směrem nahoru.

Trativod km 6,200 000 - km 6,250 496 bude vyústěný do prostoru před stávajícím propustkem v evid. km 6,200 do navazujícího nezpevněného příkopu. Celková délka trativodu bude 50,8 m. Konce trativodu budou ukončeny do nových kanalizačních šachet VŠ1, KŠ1 a KŠ2 (vrcholová a kontrolní šachty) umístěných vlevo od koleje a do vyústění. Vyústění bude provedeno ŽB prefabrikovanou výustí DN150. Trativod bude mít podélný sklon 0,5 % proti sklonu nivelety. Ve vztahu ke staničení bude trativod situován takto:

- km 6,200 000 vyústění trativodu
- km 6,204 343 KŠ2
- km 6,223 147 KŠ1
- km 6,250 496 VŠ1

Trativod km 6,252 496 - km 6,324 950 bude vyústěný do odpařovacího nezpevněného příkopu se skloněným dnem a drenážní geotextilií (viz popis níže). Celková délka trativodu bude 74,5 m. Konce trativodu budou ukončeny do nových kanalizačních šachet VŠ2, KŠ3 a KŠ4 (vrcholová a kontrolní šachty) umístěných vlevo od koleje. Trativod bude mít podélný sklon 0,5 % ve sklonu nivelety. Ve vztahu ke staničení bude trativod situován takto:

- km 6,252 496 VŠ2
- km 6,287 777 KŠ3
- km 6,324 950 KŠ4

Výplně trativodů budou tvořeny:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu 24 kN/m
- vyrovnávací vrstva ze štěrku frakce 4/8 tl. 100 mm
 - o v místě přejezdové konstrukce bude trativod namísto vyrovnávací vrstvy ze štěrku frakce 4/5 podbetonován betonem tř. C 20/25 tl. 100 mm

Odvodnění srážkových vod z komunikace bude tedy stejně jako dosud zajišťováno podélným a příčným sklonem navazující silnice. Nově bude v rámci souvisejícího stavebního objektu SO 03, vpravo od přejezdu, umístěna prahová vpust z monobloků z polymerbetonu, třídy zatížení F900.

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k pročištění propustku v evid. km 6,200. Očištění povrchu čel i říms a natření 2-vrstvým ochranným akrylátovým nátěrem betonu s impregnací v odstínu RAL 7046, dále bude obnoven nátěr zábradlí v odstínu DB 610, před nanesením nátěru budou odstraněny stávající nátěry, rez a nečistoty. Nátěr zábradlí bude proveden ve 4 vrstvách a to 2x základní nátěr + 2x vrchní nátěr.

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

- úprava příkopu vpravo před přejezdem od km 6,145 202 – km 6,219 838 bude provedena pročištěním.
- úprava příkopu vpravo za přejezdem od km 6,244 713 – km 6,324 950 bude provedena pročištění a reprofilace svahování příkopu.
- vpravo za přejezdem bude provedena úprava odvodnění v souběhu se sinicí I/26, bude provedeno pročištění příkopu a zpevnění dna příkopovými tvárnicemi TZZ 4 do lože z betonu C12/15, dále zde budou umístěny betonové palisády 0,12 x 0,18 x 0,80 [m] pro možnost umístění základu nově navrženého výstražníku a zvýšení terénu k dorovnání, palisáda bude uložena do lože s opěrou z betonu C20/25. Úprava odvodnění bude navazovat na pročištěný a reprofilovaný nezpevněný příkop viz odstavec výše.
- úprava odvodnění vlevo za přejezdem
 - o km 6,250 496 – km 6,256 334 (částečně rovnoběžně s komunikací) bude provedeno pročištění příkopu a zpevnění dna příkopovými tvárnicemi TZZ 4 do lože z betonu C12/15, dále zde budou umístěny betonové palisády 0,12 x 0,18 x 0,80 [m] pro možnost umístění základu nově navrženého výstražníku, palisáda bude uložena do lože s opěrou z betonu C20/25.
 - o km 6,256 334 – km 6,324 950 bude provedeno pročištění příkopu a reprofilace svahování příkopu.

- km 6,324 950 – km 6,436,988 bude proveden odpařovací nezpevněný příkop se skloněným dnem ve sklonu 0,25 %. Dno trativodu bude opatřeno drenážní geotextilií a příkop bude zasypán materiálem železničního svršku.

Na všech úpravami dotčených svazích bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem. Výška ohumusování 100 mm.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu se Vzorovými listy železničního spodku SŽDC.

Důležité upozornění:

Na stávajícím propustku v evid. km 6,200 ve správě SŽDC s.o. - SMT Plzeň není dodržen nutný obrys kolejového lože, technologie prací bude přizpůsobena tak, aby nedošlo k poškození propustku. V žádném případě nesmí dojít k narušení stavebnětechnického stavu a funkčnosti propustku.

3.4. Etapy výstavby

Realizace výstavby je navržena ve dvou etapách.

V rámci první etapy výstavby budou provedeny práce na železničním svršku, spodku a přejezdové konstrukci v rozmezí km 6,233 830 - km 6,436 988.

V rámci druhé etapy výstavby budou provedeny práce na železničním svršku, spodku a přejezdové konstrukci v rozmezí km 6,129 202 - km 6,233 830.

Pro možnost provedení staveních prací v jednotlivých etapách bude v km 6,233 830 zřízena štětová stěna dl. 5,2 m šikmo k ose koleje, tak aby byla technologická spára umístěna v ½ vzdálenosti mezi přejezdovými konstrukcemi. Štětová stěna bude zřízena 0,2 m nad úroveň pláň tělesa železničního spodku.

4. Inženýrské sítě

Všechna podzemní vedení, která jsou dotčená rekonstrukcí přejezdu a výše navrženými úpravami budou před zahájením prací vytyčena a ochráněna. Případná omezení provozu budou dohodnuta se správcem těchto sítí.

Projektant požaduje, aby dodavatel stavebně montážních prací dodržel technickou dokumentaci stavby, platné předpisy a respektoval podmínky vydaných povolení a vyjádření zainteresovaných organizací. O jakékoliv změně během stavby oproti dokumentaci musí být projektant uvědomen a tato změna musí být zapsána do stavebního deníku a odsouhlasena.

Důležité upozornění:

Před zahájením zemních prací je bezpodmínečně nutné, aby vybraný dodavatel požádal všechny správce podzemních inženýrských sítí o jejich přesné vytyčení.

Zemní práce pak v místech křížení nebo souběhu s těmito sítěmi je nutno provádět ručně, se zvýšenou opatrností!!!

5. Staničení

Staničení bylo vztaženo ke stávajícímu staničení trati. Staničení v této projektové dokumentaci vychází z hodnot přesného geodetického zaměření. Začátek výhybky č. 404 v km 6,175 000 byl stanoven jako pevný.

6. Vlivy na životní prostředí

Realizace liniové stavby a její následný provoz nemá negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Nevyžaduje žádné demolice stávajících objektů, ani kácení vzrostlé zeleně. Pouze v průběhu realizace dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem stavebních a výkopových prací.

Případné kácení dřevin podléhá oznamovací povinnosti dle § 8 odst. 2 zák. č. 114/92 Sb.

Nakládání se zeminou z výkopku se bude řídit ustanoveními zák. č. 125/97 Sb. o odpadech a ostatními předpisy o odpadovém hospodářství. Vytěžená zemina z výkopu bude částečně opět použita k zahrnutí výkopů. Přebytečný materiál z výkopů se uloží dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu (zemina nebo kameny kategorie O 17 05 01; beton kategorie O 17 01 01; cihla kategorie O 17 01 02; asphalt bez dehtu kategorie O 17 03 02). Dle kategorizace odpadů se jedná o odpady č. 31411 kategorie O (část. 69/91 Sb).

Odebrání živičného povrchu bude zajištěno dodavatelem.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty.

7. Dotčená ochranná pásma

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dojde ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí (ve správě ČD i mimodrážních) je obsahem dokladové části této dokumentace. Jednotlivá vedení inženýrských sítí budou dle požadavků jejich správců během stavby ochráněna.

8. Pozemky dotčené stavbou

Dotčené pozemky jsou patrné z geodetické dokumentace, která je součástí kompletní projektové dokumentace, jedná se o část „I“.

9. Požární ochrana

Stavbou nebudou dotčeny stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným hasičským sborem.

10. Bezpečnost a ochrana zdraví

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě elektrického vedení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci **a musí být způsobilý práce v ochranném pásmu dráhy.**

Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety popřípadě jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

11. Zaměření a vytyčení stavebního objektu

Projekt stavby je zpracován na základě zaměření stávajícího stavu v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Výšky koleje uvedené v dokumentaci se vztahují na úroveň temene kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. Navržené směrové a výškové řešení rekonstrukce vychází ze stávajícího stavu koleje i vozovky silnice, na který navazuje a jež v místech napojení zachovává.

Vytyčení objektu bude nutné pro úpravu GPK, přejezd a další zařízení, jako šachty, stojany závor, světelného zabezpečovacího zařízení, atd.

12. Seznam použitých norem a předpisů

- ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb Českých drah

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
jednatel Ing. Irena Hrnčířová