

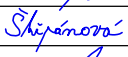
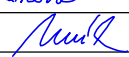


**SO 01-10-01 ŽST TEPLICE, ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK KOLEJE Č. 3**  
**SO 01-11-01 ŽST TEPLICE, ŽELEZNIČNÍ SPODEK KOLEJE Č. 3**

Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák		 SPOL. S R. O.	
Vypracoval:	Anna Štěpánová, DiS.			
Kontroloval:	Ing. Miroslav Novák			
Objednatel: <b>Správa železnic, státní organizace</b> <b>Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, Ústí n.L.</b>			Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem projekce@progi.cz Tel: 411 198 004	
Stavba:  <b>TEPLICE ON - OPRAVA 1. NÁSTUPIŠTĚ</b> <b>VČETNĚ PŘÍSTŘEŠKU V ŽST TEPLICE V ČECHÁCH</b>			Číslo projektu:	01/2020
			Datum:	10/2020
			Stupeň:	Projekt (PDPS)
			Měřítko:	
Technická zpráva			Část:	E.1.1
			Číslo výkresu:	

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

# **Teplice ON – Oprava 1. nástupiště včetně přístřešku v ŽST Teplice v Čechách**

## **PDPS**

### **E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 01-10-01 ŽST Teplice, železniční svršek koleje č. 3  
SO 01-11-01 ŽST Teplice, železniční spodek koleje č. 3

## 1 Identifikační údaje stavby

Název projektu:	<b>„Teplice ON – Oprava 1. nástupiště včetně přístřešku v ŽST Teplice v Čechách“</b>
Název objektu:	SO 01-10-01 ŽST Teplice, železniční svršek koleje č. 3 SO 01-11-01 ŽST Teplice, železniční spodek koleje č. 3
Stupeň dokumentace:	PDSP
Typ stavby:	Liniová stavba
Investor stavby:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 186 00 Praha 1 – Nové město
Organizační složka:	Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí na Labem
Zhotovitel:	PROGI spol. s r.o. Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem IČ: 032 42 137, tel. 411 198 004, e-mail: projekce@progi.cz
Část dokumentace:	PS 05-29-1.10 ŽST Teplice v Č., železniční svršek PS 05-29-1.11 ŽST Teplice v Č., železniční spodek
Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák – ČKAIT 0400608 - dopravní stavby (ID00)
Odpovědný projektant SO:	Anna Štěpánová, DiS.
Umístění objektu:	Traťový úsek č. 0591 Ústí nad Labem hl.n. (m.) (vč.Ú-záp.) - Most (mimo); Definiční úsek F3 ŽST Teplice v Čechách
Kraj:	Ústecký
Správce a uživatel objektu:	Správa železnic, s.o. (SŽ) Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

## 2 Podklady

### 2.1 Podklady pro zpracování projektu stavby:

- Zadávací podmínky na vypracování projektové dokumentace včetně příloh.
- Směrnice SŽDC č. 11/2006, „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění.
- Směrnice SŽDC č. 30, „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“, v platném znění.
- Předpis SŽDC S3, Železniční svršek.
- Předpis SŽDC S2, Železniční spodek.
- Geotechnický průzkum pro projekt stavby, 04/2020, zpracovatel GeoTec-GS, a.s.
- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy.
- Související projekt „Rekonstrukce ŽST Řetenice“ – (zpracovatel PROGI spol. s r.o. 28/2019)

### 2.2 Geodetické podklady:

- Zaměření stávajícího stavu SŽG Praha (ve formátu \*.dgn, S-JTSK, Balt p.v.).

### 2.3 Ostatní podklady:

- Platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- Průzkum existence stávajících inženýrských sítí
- Fotodokumentace

### 3 Základní údaje o objektu – stávající stav

Stavba se nachází v ŽST Teplice v Č. a je součástí stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“

Stávající železniční svršek v místě navržených demontáží a úprav staničních kolejí je tvaru 49E1 na pražcích betonových. Železniční trať je elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3kV. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, s.o., místním správcem Oblastní ředitelství Ústí nad Labem. Stavební úpravy vycházejí a navazují na stavbu „Rekonstrukce ŽST Řetenice“.

### 4 Základní údaje o objektu – navržené řešení

#### 4.1 Železniční svršek

Předmětem řešeného SO je úprava koleje č. 3 v ŽST Teplice v Čechách. Rozsah úprav je navržen dle požadavku zadavatele. Z důvodu konstrukce nové nástupištní hrany na nástupišti č. 1 s požadovanou výškou  $h = 550$  mm dojde k úpravě polohy nivelety koleje č. 3.

V koleji č. 3 je navrženo vyjmutí stáv. železničního svršku od km 17,995 828 do km 18,375 174. Za koncem výměny železničního svršku se provede směrová a výšková úprava v délce min. 50,0 m do km 18,426 936. Navazující výhybka č. 23 se tedy spolu s částí stávající koleje propracuje dle stávajících parametrů.

Železniční svršek se nahradí svrškem užitým tvaru 49E1, pražce užitě betonové tv. B91, upevnění bezpodkladnicové, rozdělení pražců „u“. Železniční svršek se dodá ze stanice Oldřichov u Duchcova, a to ve formě pasů o délce 75,0 m.

Při vkládání užitého materiálu železničního svršku budou vyměněny (za nové) pryžové podložky.

***Směrové a výškové poměry byly převzaty ze souvisejícího projektu zhotoveného firmou PROGI spol. s r.o. (28/2019) „Rekonstrukce ŽST Řetenice“.***

### Kapacitní údaje

#### Nový stav

č. k.	začátek úprav	konec úprav	délka úprav	délka rekonstrukce svršku
3	km 17,995 828	km 18,426 936	431,108 m	381,108 m

#### Demontáže

Délka demonovaných kolejí ... 381,1 m

## Směrové řešení

Směrové řešení vychází ze stávajících poměrů na trati, navržená osa koleje vede převážně ve stávající ose. Směrový návrh je na začátku úseku v km 17,955 828 napojen na parametry souvisejícího projektu zhotoveného firmou PROGI spol. s r.o. (28/2019) „Rekonstrukce ŽST Řetenice“.

V oblasti nástupiště č. 1 je vzdálenost mezi osou koleje č. 3 a novou hranou nástupiště navržena na 1,670 m. Směrový návrh je na konci úseku napojen na stávající stav. Navržené parametry oblouků  $R_{3.1} = 30000$  m a  $R_{3.2} = 8000$  m jsou bez převýšení a bez přechodnic.

*Směrové poměry jsou patrné z přílohy č. 2 - Situace navrženého stavu.*

## Výškové řešení

Výškové řešení traťového úseku vychází ze stávajícího výškového profilu trati, s vyrovnaním lokálních nerovností. Začátek úseku je výškově napojen na navržený sklonovník ze související akce v km 17,995 828. Konec úseku navazuje na výškové parametry stávající výhybky č. 23 v km 18,376 936.

*Výškové řešení je patrné z přílohy č. 3 - Podélný profil koleje č. 3.*

## Rychlosti

Navržené rychlosti  $V$  jsou stanoveny na základě stávajících rychlostí. Rychlost ve 3. SK je navržena na stávající rychlost  $V = 50$  km/h.

## Kolejnice

Pro zřízení BK jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Základním kolejnicovým materiálem je ocel třídy R260.

## Izolované styky

Izolované styky budou použity dílensky lepené (LIS) minimální délky 3,4 m.

Izolované styky musejí být umístěny tak, aby izolační profilová vložka byla v mezipražcovém prostoru podle příslušných vzorových listů. Poloha LIS může být tedy drobně upravena dle skutečné polohy mezipražcových prostor. Musí však být dodržena maximální vzdálenost LIS od přidružených návěstidel.

Nová lokalizace izolovaných styků je navržena v rámci profese zabezpečovacího zařízení.

## Bezстыková kolej

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

## Kolejové lože

Kolejové lože pod nově vloženým kolejovým polem je navrženo jako nové uzavřené. Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis SŽDC S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože.

Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35 m pod ložnou plochou betonových pražců. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah.

V místech směrové a výškové úpravy bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru. Po vyjmutí táhel pažení požadujeme v koleji č. 1 úpravu kolejového lože do profilu a podbití KL.

Podél upravené koleje č. 3 bude zřízena drážní stezka ze štěrkodrti fr. 4-16 tl. 50 mm.

### 4.2 Železniční spodek

V rámci SO je v koleji č. 3 od km 17, 995 828 do km 18,375 000 navržena nová sanace žel. spodku.

Úpravy vychází ze stavby „Rekonstrukce ŽST Řetenice“. Z důvodu nedostatečné hloubky dna stávajících šachet Š5 a Š6 dle vzorového listu Ž 3.21, je nutné šachty vyměnit za šachty nové a zároveň vyměnit dtčené trativodní trubky.

Z tohoto důvodu dojde k výměně stávající trativodních trubek mezi šachtami Š4 a Š5N a mezi šachtami Š6N a Š7.

Jednotlivé konstrukční vrstvy plynule navazují na stávající ZKPP související stavby. Je tedy navrženo:

**KPP - PP Typ 6 pro požadované  $E_{pl} = 40 \text{ MPa}$ , podle výsledků GTP**

- **kolejové lože** – tl. 0,35 m (betonové pražce)
- **konstrukční vrstva ze štěrkodrti 0-32 mm** – tl. 0,25 m, min. ID = 0,95
- **vrstva zlepšené zeminy** - min. tloušťka po zhutnění 0,42 m

(min 100 % PS, min. relat. ulehlost ID = 0,90, min. modul přetvárnosti  $E_{pzlep}$  = 40 MPa)

Rozsah sanace je zřejmý z doložené výkresové přílohy, sklon konstrukčních vrstev je 5% k nově navrženému a stávajícímu podélnému trativodu.

## Odvodnění

U koleje č. 3 je ve směru k ŽST navrženo zřízení nové trativodní větve „D“ z plastového potrubí PEHD DN 150 zachycující srážkovou vodu z prostoru koleje č. 3. V km 18,334 136 se zřídí kolmý přechod trativodu pod kolejí č. 3. Potrubí se ukloží na tuhý podklad z betonu C 12/15. Z důvodu zřízení potrubí z plastů se na podklad zřídí betonové opěrky max do výše okrajů perforace potrubí. Za přechodem se zřídí nová šachta č. Š105 zachycující srážkovou vodu z prostoru koleje č. 1, č. 3 a podél nástupiště, ze které je navržena nová trativodní větev „C“.

Zaústění této trativodní větve je dle požadavku zadavatele navrženo do stávající šachty č. ŠK9. Spád trativodu je 5 ‰ proti směru staničení, délka trativodní větve „D“ je 40,8 m a délka trativodní větve „C“ je 94,2 m.

Z důvodu zřízení nových sanačních vrstev a nedodržení hloubky dna trativodů pod okrajem zemní pláně v místě stávajícího podchodu v evid. km 18,118, se navrhuje výměna stávajících šachet č. Š5 a Š6 za šachty nové. Spolu s šachtami se vymění také stávající trativodní trubky ústící z těchto šachet.

Nové trativodní trubky budou plastové PEHD DN 150 ve spádu 3‰ a s uložením do betonového lože.

Trativodní potrubí ve spádu 5‰ bude uloženo do vyrovnávací vrstvy tl. 0,05 m. Trativodní rýha bude opatřena po obvodě filtrační geotextilií min. 180 g/m<sup>2</sup>. Trativodní rýhy budou vyplněny drceným kamenivem fr. 16-32 mm. Zásyp potrubí v oblasti kolejiště bude proveden propustným, nenamrzavým a nesoudržným materiálem, míra zhutnění min. ID = 0,80. Použitá filtrační geotextilie musí splňovat minimální parametry stanovené OTP „Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku“ č.j. S 54 316/2014-O13, s účinností od 1. 2. 2015.

## Šachty a trativody

Celé odvodnění včetně šachet se zřídí ze schválených materiálů PEHD. Vrcholové, přípojné a kontrolní šachty budou plastové PE-HD DN 400, poklopy u šachet pochůzné plastové a zabezpečené proti krádeži přišroubováním.

Trubky podélných trativodů budou plastové PE-HD DN 150 perforované ve výšce 220°, u svodného potrubí budou plastové PE-HD DN 150 bez perforace a obetonované dle vzorových řezů.



## Stávající šachta určená k napojení

Napojení trativodu bude do stávající odvodňovací šachty ŠK9 mezi stávající koleji č. 1 a 3. Dle místního šetření je funkční šachta z betonových skruží s betonovým poklopem.

Prostup stěnou šachty bude  $\varnothing 200 - 220$  mm (vytvořit postupným odvrtáváním). Prostor kolem trativodního potrubí DN 150 bude utěsněn cementovou maltou a u povrchu ošetřen trvale pružným tmelem. Konstrukce šachty nesmí být stavebními pracemi narušena.

## Pažení

Kolej č. 1 bude ponechána v provozu v místech zřizování nového trativodu. Musí se proto zabezpečit proti ztrátě GPK pomocí pažení. Pažení bude vzdorovat zvýšenému aktivnímu zemnímu tlaku na kotvené konstrukce (tzn. stálé zatížení – zemina v zemním tělese) a zatížení žel. dopravou traťové třídy D4 (přechodnost) podle Předpisu S66, mapy SŽDC M07 a vyhl. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah – příloha č. 6 (nahodilé zatížení krátkodobé - zvětšení zemního tlaku vyvolaným pohyblivým zatížením). Zatížení bude rovnoměrně rozložené na pruh š. 3,0 m (ČSN EN 1991-2, čl. 6.3.6.4). V případě realizace ve výluce koleje č. 1 (nepřetržitá výluka 8N – tzn. 8 dnů) se nemusí zatížení dopravou uvažovat.

Pro svislé pažnice (zápory) se použijí zarážené ocelové tyče s hroty (jehly) např. z kulatiny průměru min. 50 mm ( $W_{min} = 9500 \text{ mm}^3$ ) v mezerách mezi každým pražcem cca po 0,6 m. V místě pouze sanace žel. spodku bez trativodu (od km 18,321) postačí mezi každým druhým pražcem (po 1,2 m). Na táhla se použijí kruhové tyče min.  $\varnothing 10$  mm. Na jejich koncích se vytvoří závit nebo se přivaří závitové tyče min.  $\varnothing 10$  mm (přivařit tupým svarem s plným průvarem). Rýhy pro táhla musí být po umístění táhel na provozované koleji zasypány se zhutněním a kolejové lože také zhutněno. Za záporami se umístí dřevěné fošny tl. 50 mm. Přes zápory jehly budou provedeny převázky z úhelníků 100 x 65 x 10 mm. K záporům se stabilizují bodovými svary. V místech táhel budou na převázkách šikmé podložky z oceli (vel. 40 x 40 mm, tl. 10/5 mm - pouze lehké bodové přivaření k úhelníkům nebo volné nasazení). Táhla se ukotví k dřevěným trámům min. průřezu 100 x 140 mm umístěným za hlavami pražců. Pro ocelové konstrukce se uvažuje ocel S235. Dimenze profilů byla stanovena na základě statických zkušeností s návrhy tohoto způsobu pažení. Zhotovitel si vypracuje realizační dokumentaci.

Zhotovitel stavby může použít i jiné profily zápor, jejich rozmístění a jejich kotvení, pokud prokáže statickou spolehlivost pažení výpočtem. V tom případě vypracuje na pažení realizační dokumentaci včetně podrobného statického výpočtu, kterou předloží investorovi k odsouhlasení.

Pro zřízení pažení jsou uvažovány 3 dny denních výluk. Odstranění pažení může proběhnout po zřízení konstrukce železničního spodku koleje č. 3 během dosypávání kolejového lože koleje č. 1. Tehdy se uvolní táhla z převázek zápor i z opěrných trámů v časových mezerách mezi jízdami vlaků na koleji č. 1. Vlastní odstranění táhel (při odkopání a zpětném zásypu

kolejového lože) proběhne během výluk pro zřízení přechodu (v části projektu F.1 - krok č. 23 v kapitole č. 4 Obecný sled prací).

### Stávající podchod

Ve stávajících kolejích č. 1 a č. 3 je v místě u stávajícího podchodu evid. km 18,118 přechodová oblast z r. 2005 z doby stavby „Rekonstrukce žst. Teplice v Čechách – výstavba podchodu pro cestující“. ZKPP má pod úrovní pláň tělesa železničního spodku vrstvu štěrkodrti tl. 0,15 m. Ve stávající koleji č. 1 u stěn podchodu je cementová stabilizace tl. 0,30 m do vzdálenosti 10,0 m od stěny. Přechodové klíny mají délku 3,0 m. Celková tloušťka ZKPP je 0,45 m. Ve stávající koleji č. 3 u stěn podchodu je pod horní konstrukční vrstvou vrstva drčeného kameniva fr. 0-125 tl. 0,35 m do 10 m od stěny (délka ZKPP). Přechodový klín této vrstvy je dl. 5,0 m. Pod kamenivem je geosyntetikum pevnosti 40 kN/m do vzdálenosti 10 m od rubu stěny. Pod touto výztužnou konstrukcí je zásyp propustnou a nenamrzavou zeminou (ID = 0,85, PS 100 %) celkové tloušťky 1,4 m do vzdálenosti 5,0 m od stěny. V délce 1,4 m se trojúhelníkově zmenšuje na 0,0.

Stávající cementová stabilizace v koleji č. 1 ovlivní rozsah a náročnost realizace pažení pro zajištění stability koleje č. 1 při výkopech pro sanaci železničního spodku koleje č. 3 a úpravy trativodu mezi kolejemi č. 1 a 3. Poloha pažících zápor bude na okraji stávající rýhy, aby nenarušila zatvrdlou stabilizovanou vrstvu. Podél stabilizace v případě vysoké soudržnosti této vrstvy nemusí být pažiny (nutno prověřit během realizace).

Pokud realizace objektu železničního spodku naruší stávající ZKPP (hlavně geosyntetikum = geomříž), bude nutné její konstrukci obnovit.

Během realizace bude také nutné provést zatěžovací zkoušky v oblasti ZKPP. Pokud nevyjdou podle požadavků Předpisu SŽDC S4, příl. 24, tak bude nutné realizovat úpravu ZKPP do vyhovujících vlastností.

## 5 Inženýrské sítě

Stavbou objektu budou dotčeny stávající inženýrské sítě pouze z hlediska jejich ochrany proti poškození. Vlastní objekt nevyvolá jejich přeložení. Vyjádření o existenci sítí a požadavky na jejich ochranu jsou v dokladové části této dokumentace.

Stávající kabelové trasy v rozsahu délky nástupiště jsou v konstrukci stávající nástupní hrany. Přemístí se do nového kabelovodu (SO 01-19-01). Stávající ponechávaná kabelová trasa za koncem nástupiště (SŽ - OŘ Ústí n.L. – SEE a SSZT, ČD – Telematika a.s., T – Mobile, Telco Pro Services) zůstane bez úpravy. Vede v zemním tělese souběžně s tratí vlevo od koleje č. 1. Na konci zúžené části proti provozovně České pošty křížuje v km cca 18,008 v betonové chráničce vnějšího průměru 210 mm (zjištěna během výkopů předcházející související stavby „Rekonstrukce ŽST

Řetenice“) rozvod n.n. ve správě SŽ – OŘ Ústí n.L. – SEE. V km 18,250 křížuje dráhu podzemní trasa silových rozvodů n.n. ve správě OŘ Ústí n.L. – SEE v plastové chráničce. Byla realizována v r. 2005. Podle TNŽ 37 5711 (Křížení úložných, závlačných a závěsných kabelů s celostátními drahami a vlečkami) je krytí chráničky min. 0,7 m pod niveletou koleje (čl. 34). Pokud však byla provedena protlakem, bude min. 1,5 m pod plání tělesa železničního spodku. Přesná poloha bude zjištěna kontrolními kopanými sondami. V případě kolize se sanací žel. spodku nebo novým trativodem bude řešení upraveno podle stavu na místě.

Před zahájením zemních prací je nezbytně nutné ochránit veškeré kabelové trasy před případným poškozením, proto je třeba před započatím prací tyto trasy přesně vytyčit. Výkopové práce v blízkosti těchto tras musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace. Při obnažení kabelů během stavby je nutno ihned přizvat ke kontrole zástupce správce kabelů a zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem nebo dělenou chráničkou, před záhozem obnovit původní uložení a výstražné prvky.

## **6 Zábor pozemků**

Úpravy železničního svršku a železničního spodku nevyžadují žádné trvalé zábory. Veškeré zásahy budou pouze na pozemku v majetku České dráhy, a.s. v k. ú. Teplice - parc. č. 4560/1 (druh pozemku: ostatní plocha, způsob využití: dráha). Pozemek je v místě koleje č.3 a části komunikační plochy mezi koncem výpravní budovy a soukromou halovou stavbou.

## **7 Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci**

Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat veškeré platné (v době stavby) bezpečnostní předpisy související s touto pracovní činností, tak i bezpečnostní předpisy pro provoz a provádění prací za současného provozu železnic.

Základní povinností účastníků výstavby je při všech úkonech, jenž souvisí s bezpečností a ochranou zdraví je mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek BOZP, požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Dále je dodavatel povinen dodržovat:

- předpis SŽDC Bp1 - "Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci" a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád zdravotní a odborné způsobilosti na dráze.
- předpis SŽDC D1 – „Dopravní a návěsní předpis“
- předpis SŽDC D7/2 – „Organizování výlukových činností“
- předpis SŽDC Z1 – „Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“
- předpis SŽDC Z2 – „Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“
- předpis SŽDC Zam1 – „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“
- předpis SŽDC Ob1 – „Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“
- předpis SŽDC Ob14 – „Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“
- 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

Dodržovat je nutno ustanovení NV č. 148/2006 Sb. ze dne 15. března 2006 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (provoz stavebních strojů), Vyhláška č. 601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích ve znění i pozdějších předpisů.

Při provádění stavby budou dodrženy právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochraně zdraví při výstavbě, zejména vyhláška ČÚBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízeních.

Za bezpečnost a ochranu zdraví při práci během stavby odpovídá zhotovitel stavby. Zhotovitel stavby zpracuje technologické postupy provádění, které mimo vlastní technologie prací budou obsahovat základní bezpečnosti a ochrana zdraví při práci, jakož i hygienická opatření. V průběhu stavby musí dodavatel dbát na to, aby jeho mechanizační prostředky byly v náležitém technické stavu a nedocházelo u nich k únikům pohonných hmot a mazadel.

Při realizaci objektů je nutno v plné míře respektovat Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah a je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících. Zvláštní důraz se klade na dodržování bezpečnostních předpisů při manipulaci s veškerými mechanickými prostředky a při práci v blízkosti zavěšených břemen.

Všichni zaměstnanci musí být prokazatelně školeni z bezpečnostních předpisů, především být seznámeni s předpisem SŽDC Bp1 a se souvisejícími normami a předpisy. Nutno je upozornit dodržování bezpečnosti práce v blízkosti trakčního vedení – ČSN 34 3109, na elektrických zařízeních ČSN 34 3110, práce v blízkosti provozované tratě a práce na strojích. 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 a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišťem ap.).

Práce a dozor v prostoru železniční dopravní cesty mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s železničním provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

## 8 Staničení

Kilometráž začátku úseku je vztažena ke koleji č.3a. Staničení je vztaženo ke staničení trati a vychází ze související stavby „Rekonstrukce ŽST Řetenice“.

V Ústí nad Labem, říjen 2020

Zpracovali: Anna Štěpánová, DiS.  
Ing. Zdeněk Zeman