

PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2019

Generální projektant:




PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Pavel Janda		Zodp. projektant: Ing. Pavel Janda		Kontroloval: Ing. Jan Hašek				
Kraj: Středočeský kraj			Traťový úsek/Obec: Čáslav – Koudelov					
Investor Správa železnic, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 – Libeň								
Akce: REKONSTRUKCE PŘEJEZDU V KM 2,140 A V KM 2,251 TRATI ČÁSLAV – TŘEMOŠNICE						Formát A4		
						Datum 11/2019		
						Účel DUSP		
						Č. zakázky 3110–16–022		
						Změna		Č. kopie
Měřítko –								
Obsah výkresu: Plán BOZP						Část dokumentace B.4		Č. výkresu 1



Plán BOZP při práci na staveništi

fáze přípravy

**Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,251 trati
Čáslav - Třemošnice**



Zpracoval: Ing. Pavel Janda
Odborně způsobilá osoba k činnostem koordinátora BOZ při práci na staveništi
Č. osvědčení ROVS/1075/KOO/2017

Dne: 10/2019

Obsah

1	Úvod.....	4
2	Základní a všeobecné údaje.....	4
2.1	Identifikační údaje o stavbě, zadavateli stavby, zpracovateli projektové dokumentace a koordinátorovi.....	4
2.1.1	Údaje o stavbě	4
2.1.2	Údaje o zadavateli stavby	5
2.1.3	Údaje o zpracovateli projektové dokumentace	5
2.1.4	Údaje o koordinátorovi BOZP pro přípravnou fázi	6
2.2	Popis stavby	6
2.2.1	Základní popis stavby	6
2.2.2	Prováděné činnosti dle NV 591/2006 Sb.	14
2.3	Situační výkresy stavby.....	16
2.3.1	Informace potřebné pro vyplnění Oznámení o zahájení prací dle přílohy č. 4 k NV 591/2006 Sb.	19
2.3.2	Přehled platných právních předpisů vztahujících se k realizaci stavby.....	20
3	Informace o posouzení potřeby koordinátora	21
4	Odůvodnění pro zpracování plánu s uvedením odkazu na příslušné právní předpisy a soupis dokumentů sloužících jako podklad pro zpracování plánu.	21
5	Základní informace o rozhodnutích, týkajících se stavby a podmínkách stanovených v rozhodnutích a v PD stavby pro její provádění z hlediska BOZP při práci na staveništi a soupis dokumentů, týkajících se stavby, na základě kterých byly povolena	22
6	Postupy na staveništi řešící a specifikující jednotlivá opatření vyplývající z platných právních předpisů, s ohledem na místní podmínky ve vazbě na předpokládaný časový průběh prací při realizaci dané stavby	22
6.1	Zajištění oplocení, ohrazení stavby, vstupů a vjezdů na staveniště, prostor pro skladování a manipulaci s materiálem	22
6.1.1	Zajištění oplocení, ohrazení stavby	22
6.1.2	Zajištění vstupů a vjezdů na staveniště	23
6.1.3	Zajištění prostor pro skladování a manipulaci s materiálem.....	23
6.2	Zajištění osvětlení stavenišť a pracovišť.....	24
6.3	Stanovení ochranných a kontrolovaných pásem a opatření proti jejich poškození	24
6.4	Řešení opatření při nebezpečí výbuchu nebo požáru	26
6.5	Zajištění komunikace na staveništi, včetně podjíždění elektrického vedení a dalších médií, prozatímní rozvody elektřiny po staveništi, čerpání vody, noční osvětlení	26
6.5.1	Zajištění komunikace na staveništi	26
6.5.2	Podjíždění elektrického vedení a dalších médií	26
6.5.3	Dočasné rozvody elektřiny po staveništi.....	26
6.5.4	Čerpání vody.....	26
6.5.5	Noční osvětlení	26
6.6	Posouzení vnějších vlivů na stavbu, zejména otřesů od dopravy, nebezpečí povodně, sesuvu zeminy a konkretizace opatření pro případ krizové situace	26
6.6.1	Vnější vlivy na stavbu	26
6.6.2	Opatření pro případ krizové situace.....	27
6.7	Opatření vztahující se k umístění a řešení zařízení staveniště, včetně situačního výkresu širších vztahů staveniště, řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu	27
6.7.1	Řešení zařízení staveniště	27
6.7.2	Řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu	27
6.8	Postupy pro zemní práce řešící zajištění provádění výkopů, zejména riziko zasypaní osob, s ohledem na druhy pažení, šířku výkopu, sklony svahu, technologii ukládání sítí do výkopu, zabezpečení okolních staveb, snižování a odvádění povrchové a podzemní vody	28
6.8.1	Příprava před zahájením zemních prací.....	28
6.8.2	Provádění výkopových prací.....	28
6.8.3	Zajištění stability stěn výkopů	29
6.8.4	Zajištění výkopů proti pádu osob	29
6.8.5	Svahování výkopů.....	29
6.8.6	Zabezpečení okolních staveb	30

6.8.7 Snižování a odvádění povrchové a podzemní vody	30
6.8.8 Práce na vyloučené koleji	30
6.9 Způsob zajištění bezbariérového řešení na veřejných pozemních komunikacích a veřejných plochách, zejména s ohledem na způsob zajištění proti pádu do výkopu osob se zrakovým postižením	31
6.10 Postupy pro betonářské práce řešící způsob dopravy betonové směsi, zajištění všech fyzických osob zdržujících se na staveništi proti pádu do směsi, pohyb po výztuži, přístup k místům betonáže, předpokládané provedení bednění	31
6.11 Postupy pro montážní práce řešící bezpečnostní opatření při jednotlivých montážních operacích a s tím spojených opatřeních pro zajištění pomocných stavebních konstrukcí, přístupy na místo montáže, způsob zajišťování otvorů vzniklých s postupem montáže, doprava stavebních dílů a jejich upevňování a stabilizace	31
6.12 Postupy pro bourací a rekonstrukční práce řešící základní technologie bourání, zejména ruční, strojní, kombinované a za využití výbušnin, zajištění pracovišť s bouracími pracemi, podchycení bouraných konstrukcí, odvoz sutí, zajištění všech fyzických osob zdržujících se Na staveništi ve výšce, zabezpečení inženýrských sítí, jejich náhradní vedení, zabezpečení okolních objektů s prostor	32
6.13 Postupy pro práci ve výškách řešící způsob zajištění proti pádu na volném okraji, proti sklouznutí, konkrétní způsob zajištění prací ve výšce	33
6.14 Zajištění dalších požadavků na bezpečnost práce zejména zabezpečení strojů při přerušení a ukončení práce, přeprava strojů	33
6.14.1 Dvoucestná vozidla – stavební stroje s kolejovými adaptéry	33
6.14.2 Stroje pro zemní práce	34
6.14.3 Zabezpečení strojů	34
6.14.4 Přeprava strojů	34
6.15 Postupy řešící jednotlivé práce a činnosti a stanovící opatření pro prolínání a souběh jednotlivých prací, zejména využití více jeřábů na jednom staveništi a práce za současného provozu veřejných dopravních prostředků	35
6.15.1 Technologický postup pro provádění prací	35
6.15.2 Časový plán jednotlivých prováděních prací	35
6.16 Specifické požadavky na stavbu vyplývající, například z konzultací s orgány inspekce práce, stavebními úřady, orgány ochrany veřejného zdraví	36
7 Používání OOPP	36
SEZNÁMENÍ S PLÁNEM BOZP	36
AKTUALIZACE PLÁNU BOZP	36
Harmonogram prací	37

1 Úvod

Plán BOZP při práci na staveništi byl vypracován v souladu s § 15 zákona č. 309/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dle NV č. 591/2006, přílohy č. 6 platné od 1. 5. 2016.

Plán obsahuje doporučené postupy technických řešení nebo organizačních opatření, která jsou z hlediska zajištění bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí a podmínek výkonu práce vhodná pro plánování jednotlivých prací.

Plánem není dokumentace o prevenci rizik na staveništi, ale vychází z vyhodnocení rizik, na základě kterých stanovuje konkrétní doporučené postupy řešení požadavků na bezpečnost práce a technických zařízení vyplývajících z právních předpisů a z vyhodnocení rizik.

Nejsou-li zhotovitelé známi v době zpracování plánu při přípravě stavby, musí plán odsouhlasit a podepsat nejpozději před zahájením prací.

Plán zpracovaný při přípravě stavby musí být při realizaci stavby průběžně aktualizován v součinnosti se všemi zhotoviteli na dané stavbě a přizpůsobován skutečnému průběhu prací při realizaci stavby na staveništi. Doporučovaná řešení musí být technicky realizovatelná v souladu s právními a ostatními předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a s přihlédnutím k účelu stanovenému zadavatelem stavby ekonomicky přiměřená.

Jakákoliv změna plánu musí být předem odsouhlasena zpracovatelem plánu (koordinátorem) a všemi zhotoviteli, kteří jsou v době jeho změny známi. Případnou úpravou tohoto plánu nesmí dojít ke vzniku dalších možných rizik.

2 Základní a všeobecné údaje

2.1 Identifikační údaje o stavbě, zadavateli stavby, zpracovateli projektové dokumentace a koordinátorovi

2.1.1 Údaje o stavbě

a) základní údaje o druhu stavby

Změna zabezpečení a rekonstrukce přejezdů P3737, P3738, P3739. Vznik a nové umístění inženýrských sítí a technologického domku, rekonstrukce mostu v ev.km 2,132 a propustku v ev.km 2,160. Jedná se o stavbu na dráze.

b) název stavby

Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,215 trati Čáslav - Třemošnice

c) místo stavby

KÚ Čáslav – p.č. 550, 553, 554, 558/1, 561, 563/1, 629/1, 629/10, 1986/1

KÚ Vrdu - p.č. 367/2, 370/3, 1117/1, 1117/2, 1120/1, 1120/2, 1180/1, p. č. st. 58/1

Traťový úsek 1211 Čáslav místní nádraží – Třemošnice v definičním úseku č.02 Čáslav místní nádraží – Žleby.

d) charakter stavby (zejména zda je stavba nová, jedná se o změnu dokončené stavby, nebo o odstraňování stavby)

Jedná se o změnu stávající stavby.

e) účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Stavba je navržena za účelem zvýšení komfortu a bezpečnosti železniční i silniční dopravy v dotčené oblasti. Jedná se o stavbu dráhy.

Předmětem provozního souboru zabezpečovacího zařízení je zabezpečení 3 železničních přejezdů novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Jedná se o přejezd P3737 v km 2,140 (silnice I. třídy), přejezd P3738 v km 2,184 (cyklostezka a stezka pro pěší) a přejezd P3739 v km 2,251 (silnice III. třídy).

Železniční spodek - v místech přejezdů a v přesazích dle předpisu SŽDC S4 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží. ZKPP bude vytvořeno konstrukcí tvořenou cementovou stabilizací zemní pláně o tloušťce 0,30m a vrstvou šterkodrti fr. 0-32 o tloušťce 0,20 m.

Přejezdové konstrukce - jedná se o jednokolejný přejezd P3739 šíře 22,4 m s úhlem křížení 165°, ležící na obslužné komunikaci vedoucí od křižovatky s Čáslaví, Vrdy a Koudelovem. Číslo přejezdu je P3739. Je zabezpečen pouze výstražným křížem. Konstrukce přejezdu je zhotovena z živého asfaltu – konstrukce je nerozebíratelná.

Přípojka NN pro PZS - tento projekt přípojky NN pro PZS, je vypracován na základě podkladů předaných hlavním projektantem, požadavků investora, podkladů předaných SŽDC s.o. a prohlídky na místě, podle platných norem a předpisů.

Most v ev. Km 2,132 - most umožňuje převedení železniční dopravy přes stálou vodoteč, Koudelovský potok. Most zároveň převádí i silniční dopravu na komunikaci I. třídy č. 17. Náplní stavby je celková rekonstrukce mostu. Účelem je nahrazení dožívající klenbové kamenné konstrukce. Stávající nosná konstrukce bude demolována, včetně spodní stavby a bude nahrazena konstrukcí novou.

Propustek v ev. Km 2,160 - propustek umožňuje převedení železniční dopravy přes občasnou vodoteč. Náplní stavby je celková rekonstrukce propustku. Účelem je nahrazení dožívajícího kamenného deskového propustku objektem novým, ze ŽB bezpatkových hrdlových trub DN600 mm.

f) základní předpoklady výstavby (časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy)

Stavba vyvolá nutnost vyloučení traťové koleje trati 683 a uzavření komunikací I/17, III/33724 a přilehlé cyklostezky.

Vyloučit traťovou kolej bude nutné na 16 dnů nepřetržité výluky. Křížená komunikace I/17 bude uzavřena po dobu 16 dnů. Křížená komunikace III/33724 bude uzavřena po dobu 16 dnů. Během nepřetržité výluky budou probíhat primárně práce na mostních objektech, železničním svršku a spodku a přejezdových konstrukcích. Následná stavební činnost zasahující do průjezdného průřezu může probíhat v časovém prostoru mezi jízdou vlaků, případně mohou být učiněna dopravní opatření, například zavedení pomalých jízd a podobně. Dopravně inženýrská opatření viz příloha B.12.1.

Podrobný návrh organizace výstavby, harmonogram stavebních prací včetně podrobného zpracování požadavků na výluky včetně návrhu NAD a upřesnění prostorového a časového vymezení pomalých jízd budou zpracovány a upřesněny v dalším stupni dokumentace.

Stavba souvisí se stavbou „I/17 Čáslav – Koudelov“, investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic, závod Praha, zhotovitelem projektové dokumentace je firma Valbek spol. s.r.o. – tato stavba řeší rekonstrukci vozovky silnice I/17 a doplnění svodidla mezi komunikací a regionální dráhu. Řešení bylo koordinováno.

Z hlediska technologie provádění, uzavírek komunikace I/17 a logických návazností by bylo vhodné, aby stavby proběhly současně!

doba výstavby 31 dní - 1 etapa

g) vnější vazby stavby na okolí včetně jejího vlivu na okolí stavby

Vazby realizace stavby na okolí:

- kontakt se stávajícími inženýrskými sítěmi
- kontakt se silniční dopravou
- kontakt s linkovou autobusovou dopravou
- kontakt s veřejností
- kontakt s veřejnými komunikacemi
- kontakt s veřejnými objekty a osídlením

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

2.1.2 Údaje o zadavateli stavby

a) jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, a sídlo/adresa

SŽDC, s.o., IČ: 70 99 42 34 Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město, zastoupená SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 - Libeň

2.1.3 Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

a) jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, a sídlo/adresa místa bydliště

Prodin a.s., IČ: 25292161, Jiráskova 169, 530 02 Pardubice, projektant Ing. Jan Hašek.

b) **jméno hlavního projektanta včetně čísla, pod kterým je zapsán v evidenci autorizovaných osob vedené Českou komorou architektů nebo Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě**

Ing. Petr Burda., ČKAIT: 0601748

2.1.4 Údaje o koordinátorovi BOZP pro přípravnou fázi

a) **jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, a sídlo/adresa místa bydliště**

Prodin a.s.

Ing. Pavel Janda

Č. osvědčení ROVS/1075/KOO/2017

2.2 Popis stavby

2.2.1 Základní popis stavby

Projekt je rozdělen na provozní soubory a stavební objekty:

- PS 01 Přejezdová zabezpečovací zařízení
- SO 01 Železniční svršek, SO 02 Železniční spodek
- SO 03 Přejezdová konstrukce přezdu v km 2,140 a km 2,183
- SO 04 Přejezdová konstrukce přezdu v km 2,251
- SO 05 Přípojka NN pro PZS
- SO 06 Most v ev. km 2,132,
- SO 07 Propustek v ev. km 2,160

PS 01 Přejezdová zabezpečovací zařízení

Předmětem provozního souboru zabezpečovacího zařízení je zabezpečení 3 železničních přezdů novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Jedná se o přezd P3737 v km 2,140 (silnice I. třídy), přezd P3738 v km 2,184 (cyklostezka a stezka pro pěší) a přezd P3739 v km 2,251 (silnice III. třídy). V současnosti jsou přezdy zabezpečeny pouze výstražnými kříži.

Přezdy budou reléového typu s elektronickými doplňky. Vzhledem ke své blízkosti budou mít přezdy v km 2,140 a 2,184 společnou vnitřní výstroj (jedno PZS). V souladu se zadáním budou všechna PZS s přejezdíky, které budou společné pro všechna PZS. Na zábrzdnu vzdálenost od nejbližšího přezdu budou vybudovány světelné přejezdíky, které budou v základním stavu návěstit návěst „Přezd otevřen“. Přejezdíky budou také indikovat nouzový stav. Přejezdík směrem od Čáslavi je nutné z důvodu souběhu tratě se silnicí I. třídy umístit vlevo. Opakovací přejezdíky mezi přezdy budovány nebudou. Pro volnost přibližovacích úseků budou použity počítače náprav se směrovým výstupem, který bude využit k ukončování výstrahy na přezdu po projetí vlaku. Přibližovací úseky budou společné pro všechny přezdy. Přibližovací úsek směrem od Čáslavi nezasáhne do stanice Čáslav – místní nádraží. PZS budou vybavena odpovídající diagnostikou s přenosem přes GSM-R modul k udržujícímu pracovníku. Všechna PZS budou umístěna ve společném reléovém domku (RD) v blízkosti přezdů. RD bude o rozměrech 3x3m v blízkosti přezdu a bude umístěn tak, aby byly splněny rozhledové poměry při jízdách vlaků 10km/h. Domek bude celobetonový, zateplený a takové konstrukce, která zabezpečí rozsah teploty uvnitř RD od +5°C do +35 °C. Domek bude opatřen valbovou stříškou a bude umístěn do terénu dle pokynů výrobce (na betonové patky).

Na přezdu P3737 v km 2,140 jsou navrženy poloviční závory. Budou vybudovány 2 výstražníky vpravo komunikace. Z důvodu souběhu tratě se silnicí I. třídy není možné navrhnout celé závory ani není možné umístit výstražníky vlevo komunikace. Vzhledem k velmi tupému úhlu křížení je nutno situovat závory kolmo k silnici. Rozhodujícími uživateli budou chodci, délka přezdu je cca 78m. Přezd se nachází mimo zastavěnou oblast, zařízení pro slabozraké a nevidomé nebude budováno.

Na přezdu P3738 v km 2,184 budou vybudovány 2 výstražníky vpravo komunikace. Jedná se o cyklostezku se stezkou pro pěší, rozhodujícími uživateli budou chodci a na přezdu bude zřízeno zařízení pro slabozraké a nevidomé.

Na přezdu P3739 v km 2,251 budou vybudovány 3 výstražníky, 2 výstražníky vpravo komunikace a jeden výstražník vlevo komunikace při jízdě směrem od silnice I. třídy. Z důvodu souběhu tratě se silnicí III. třídy není možné výstražník vpravo komunikace při jízdě směrem od obce Koudelov umístit na normovou vzdálenost - minimálně 4m od osy koleje. Výstražník bude umístěn 3,9m od osy

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,251 trati Čáslav - Třemošnice**

koleje, kraj světelné skříně výstražníku bude 3,5m od osy koleje Vzhledem k velmi ostrému úhlu křížení budou rozhodujícími uživateli chodci, délka přejezdu je cca 56m. Přejezd se nachází mimo zastavěnou oblast, zařízení pro slabozraké a nevidomé nebude budováno.

V oblasti výkopu bude položen nový sdělovací kabel dimenze 5XN0,8 jako náhrada za stávající a také 1 optotrubka HDPE.

SO 01 Železniční svršek

Směrový návrh respektuje stávající polohu koleje v nejvyšší možné míře. Oblouk je navržen o poloměru 204 m bez převýšení se symetrickými přechodnicemi tvaru klotoidy s parametrem A=64. Traťová rychlost v oblouku je V=40km/h. Oblouk je navržen bez převýšení z důvodu návaznosti na tři železniční přechody, které jsou umístěny v oblouku.

Výškové řešení koresponduje se stávající polohou koleje, pouze lokálně dochází k vyrovnání propadů či zdvihů. Maximální navržený sklon je 12,21‰. Poloměry zakružovacích oblouků jsou navrženy 3000m.

Směrová a výšková úprava polohy koleje je navržena v úseku km 2,040 931 až 2,361 907. V souladu s ČSN 73 6360-1 v platném znění je v oblouku navrženo rozšíření rozchodu o hodnotě 10 mm. Výběh rozšíření rozchodu do přechodnic je proveden v délce 6m.

V úseku 2,085 920 až 2,322 471 je navržena kompletní výměna železničního svršku. V novém návrhu jsou navrženy dvě sestavy železničního svršku:

- 49E1 + Pražec železobetonový předepjatý vystrojený podkladnicí min. dl. 2,40m a min. hm. 270kg pro podkladnicové upevnění + Ski24 ANTIKORO
- 49E1 + Pražec železobetonový předepjatý min. dl. 2,60m a min. hm. 304kg pro přímé upevnění + W14NT

V úseku km 2,085 920 až km 2,322 471 bude zřízena bezstyková kolej dle předpisu SŽDC S3/2. Bezstyková kolej bude zakončena dilatačními spárami s ochrannými kolejovými poli. Bezstyková kolej je navržena v rozsahu stávajících styků v koleji.

Kolejové lože bude v dotčeném úseku doplněno nové min. 0,35m pod ložnou plochou pražce. Bude použita frakce 31,5-63. Zapuštěné kolejové lože nebude zřizováno. Konfigurací souběhu koleje s I/17 může dojít k potřebě částečného zapuštění kolejového lože a to v km 2,084 931 až v km 2,105 166 a pouze na pravé straně. Dále může být částečně zapuštěné kolejové lože na styku s pozemními komunikacemi.

Podle předpisu SŽDC S 3/2 budou v koleji umístěny pražcové kotvy. V kružnicové části oblouku budou umístěny na každém pražci. V přechodnici budou umístěny nejdříve ve vzdálenosti 2m od KO (resp. ZO) na každém druhém pražci a poté ve vzdálenosti 3m na každém třetím pražci. V místech kde se kolej nachází oboustranně mezi závěrnými zídkami, nebudou pražcové kotvy osazeny.

SO 02 Železniční spodek

V místech přejezdů a v přesazích dle předpisu SŽDC S4 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží. ZKPP bude vytvořeno konstrukcí tvořenou cementovou stabilizací zemní pláně o tloušťce 0,30m a vrstvou šterkodrti fr. 0-32 o tloušťce 0,20 m.

Mimo ZKPP bude v rámci SO 02 vyměněna neúnosná zemina zemní pláně za vrstvu šterkodrti fr. 0-63 o tloušťce 0,15 m. Konkrétně se bude jednat o zavalcování vytěženého stávajícího kolejového lože, které bude přehutněno a vybrováno (dosypáno) šterkopískem. Předpokládaný poměr materiálů je 3:1 (stávající kolejové lože : šterkopísek). Minimální únosnost na nově vytvořené zemní pláni musí být 15 MPa. Na zemní plán budou umístěna separační a výztužná geologie – použité materiály musí splňovat podmínky OTP S 54 316/2014-O13. Na geosyntetiku bude uložena konstrukční vrstva ze šterkodrti fr. 0-32 min. tl. 0,20 m, předpokládané hutnění konstrukční vrstvy je min. ID=90.

V rámci tohoto stavebního objektu bude zřízeno odvodnění koleje a to pomocí trativodů. Od km 2,084 931 po km 2,131 856 bude zřízen trativod vlevo ve směru staničení, tento trativod bude vyústěn do vodoteče Koudelovského potoka. Ostatní úseky železničního spodku budou odvodněny trativody po pravé straně koleje. Tyto trativody budou vyústěny do vodoteče Koudelovského potoka, případně do terénní strouhy, která bezprostředně ústí do Koudelovského potoka.

SO 03 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,183

Přejezd P3737 křižující vozovku č. I/17

Jedná se o jednokolejný přejezd P3737 šíře 28,4 m s úhlem křížení 20°, ležící na komunikaci I/17 mezi Čáslaví a Vrdy. Ve stávajícím stavu je zabezpečen pouze výstražným křížem. Konstrukce přejezdu je živičná.

Trat' se v místě přejezdu nachází v oblouku. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z tuhého upevnění a ze dřevěných pražců.

Směrově se trat' posune vlevo po směru staničení o 26 – 130 mm (viz. situace trati – SO 01), výškově ke změně nedochází. Šířka převáděné komunikace činí 6,5 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $79 \times 0,60\text{m} = 47,4\text{ m}$ (u vnitřních desek), resp. $33 \times 1,20 = 39,6\text{ m}$ (u vnějších desek) na jedné straně, a $45 \times 1,20 = 54,0\text{ m}$ na straně druhé (vnější strana), úhel křížení zůstane 20° .

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Závěrné zídky jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Konstrukce vozovky bude koordinována s projektem rekonstrukce silnice I/17: Čáslav – Koudelkov, investorem této rekonstrukce je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Konstrukce vozovky, která bude použita vpravo od koleje ve směru stoupajícího staničení bude plnohodnotná konstrukce vozovky – totožná konstrukce je použita i v projektu „Rekonstrukce silnice I/17. Tato konstrukce bude použita v oblasti také 2,5m od kraje závěrné zídky vlevo ve směru stoupajícího staničení. Dále na tuto konstrukci bude navazovat pouze frézovaná část horních vrstev vozovky.

Přejezd P3738 křižující cyklostezku

Jedná se o jednokolejný přejezd P3738 šíře 2,35 m s úhlem křížení 70° , ležící na cyklostezce vedoucí podél komunikace I/17. Číslo přejezdu je P3738. Je zabezpečen pouze výstražným křížem. Konstrukce přejezdu je železobetonová.

Trat' se v místě přejezdu nachází v oblouku. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z tuhého upevnění a ze dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Směrově se trat' posune vpravo směru staničení o 34 - 62 mm (viz. železniční svršek - SO 01), výškově ke změně nedochází. Šířka převáděné komunikace činí 2,2 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako betonová, uložena na pražcích a na závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu betonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $3 \times 1,20\text{m} = 3,6\text{ m}$ (u vnitřních desek), resp. $3 \times 1,20 = 3,6\text{m}$ (u vnějších desek) na jedné straně, a $3 \times 1,20 = 3,6\text{ m}$ na straně druhé, úhel křížení bude 70° . Přejezd oproti stávajícímu stavu bude odstupňován – viz. situace přejezdu. Toto řešení dovolí lépe napojit cyklostezku na stávající propustek, který zůstane v původním stavu. Pro případ potřeby, se do rozpočtu přidává 1,5 m dl. zábradlí, které bude osazeno tak aby lépe navádělo uživatele na přejezd, ovšem osazení tohoto zábradlí nesmí bránit průjezdu žel. vozidel, tj. zasahovat do průjezdného profilu.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Konstrukce povrchu cyklostezky odpovídá potřebnému zatížení na cyklostezce.

SO 04 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 2,251

Jedná se o jednokolejný přejezd P3739 šíře 22,4 m s úhlem křížení 165° , ležící na obslužné komunikaci vedoucí od křižovatky s Čáslaví, Vrdu a Koudelovem. Číslo přejezdu je P3739. Je zabezpečen pouze výstražným křížem. Konstrukce přejezdu je zhotovena z živičného asfaltu – konstrukce je nerozebíratelná.

Trat' se v místě přejezdu nachází v oblouku. Železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru S 49, z tuhého upevnění a ze dřevěných pražců.

Směrově se trat' posune vlevo po směru staničení o 33 – 95 mm (viz. situace železničního svršku – SO 01), výškově ke změně nedochází. Šířka převáděné komunikace činí 8 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová, uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Řešení přejezdu nebude umožňovat průjezd čističky kolejového lože bez potřeby rozebírání závěrných zídek. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu určeného pro betonové pražce a činí $34 \times 0,60\text{m} = 20,4\text{ m}$ (u vnitřních desek), resp. $14 \times 1,20 = 16,8\text{ m}$ (u vnějších desek) na jedné straně, a $21 \times 1,20 = 25,2\text{ m}$ na straně druhé, úhel křížení zůstane 165° . Budou použity panely typu GII v celém rozsahu přejezdové konstrukce.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodaných pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Závěrné zídky jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Konstrukce vozovky, která bude použita vpravo i vlevo od koleje ve směru stoupajícího staničení. Jedná se o plnou konstrukci vozovky – totožná konstrukce je použita i v projektu „Rekonstrukce silnice I/17.

Celá napojovaná konstrukce má v co největší míře respektovat stávající stav, při zachování všech mezi týkající se sklonových poměrů.

Šírkové poměry převáděné komunikace se uvažují tak, že zůstanou v původních rozměrech stávající komunikace. Množství desek, čili šířka přejezdové konstrukce je navržena na stávající stav, proto pokud dojde k rozšíření původní převáděné komunikace, projektant přejezdů se zříká odpovědnosti za nedostatečně širokou přejezdovou konstrukci v místě převáděné komunikace. Šířka stávající komunikace se uvažuje totožná s geodetickým zaměřením, které sloužilo jako podklad pro stanovení dostatečné šíře přejezdové konstrukce.

SO 05 Přípojka NN pro PZS

Tento projekt přípojky NN pro PZS, je vypracován na základě podkladů předaných hlavním projektantem, požadavků investora, podkladů předaných SŽDC s.o. a prohlídky na místě, podle platných norem a předpisů.

Tento projekt zahrnuje následující instalace a zařízení:

- nový elektroměrový rozvaděč RE (měření ČEZ Distribuce a.s.)
- kabelové vedení pro napájení PZS (km 2,140 a 2,251)

Proudové soustavy: **3NPE AC 50Hz, 400/230V, síť TN-C-S**

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím dle ČSN 33 2000-4-41ed.2 :

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím živých částí :

- **polohou**
- **kryty nebo překážkami**
- **izolací**

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí :

- **základní - automatickým odpojením od zdroje**

Předpokládaný potřebný příkon :

pro PZZ : $P_i = P_p = 6.0 \text{ kW}$

Napájení bude zajištěno novou přípojkou NN z distribuční sítě (stávající pojistkové kabelové skříně). Přípojka bude projednána s PDS (ČEZ Distribuce a.s.) a provedena podle vyjádření PDS a uzavřené smlouvy o zřízení odběrného místa.

Měření spotřeby el. energie bude provedeno v rozvaděči RE (měření pro ČEZ Distribuce a.s.) – měření přímé, jednosazbové s hl. jističem před elektroměrem 3x25A

Zřízení odběrného místa je třeba projednat (podat žádost o zřízení odběrného místa) s PDS – ČEZ Distribuce a.s.

Provedení elektroměrové části musí odpovídat platným požadavkům a standardům PDS.

Ochrana proti přetížení a zkratu je provedena pojistkami (v pojistkové skříni) a jističi (v rozvaděči RE).

Rozvaděč RE

Pro připojení a měření spotřeby PZS bude instalován nový elektroměrový rozvaděč RE – typový plastový pilíř. Rozvaděč bude instalován vedle napojovacího místa na distribuční soustavu NN (pojistkové kabelové skříně). Provedení musí odpovídat platným požadavkům a standardům PDS – ČEZ Distribuce a.s.. Instalace bude provedena podle uzavřené smlouvy o zřízení odběrného místa.

Napájení PZS

Z rozvaděče RE bude provedeno napájení rozvaděče pro reléový domek - prostřednictvím sdružené kabelové skříně (součást dodávky PZS) – kabelem AYKY-J 4x35 – dimenzování kabelu je provedeno s ohledem na úbytek napětí a zejména na hodnotu impedance vypínací smyčky. U kabelové skříně bude provedeno uzemnění ochranného vodiče PEN (společné s uzemněním reléového domku – součást projektu PZS).

Trasy a uložení kabelového vedení budou koordinovány s projekty ostatních profesí – napájecí kabelové vedení NN bude částečně vedeno ve společné trase s kabeláží zabezpečovacího zařízení.

- Při pokládce kabelů je nutno dodržet zásady uvedené v předpisu SŽDC S4 „Železniční spodek“.

- Kabelová trasa souběžná s dráhou musí být uložena mimo svahy zemního tělesa, nejméně 1,00 m od paty náspu nebo horní hrany zářezu, příp. 1,00 m od horní hrany příkopu.

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přezdu v km 2,140 a km 2,251 trati
Čáslav - Třemošnice**

- Křížení kabelového vedení s dráhou bude provedeno kolmo k ose koleje. Křížení musí být provedeno tak, aby drážním provozem nemohlo dojít k porušení vedení a naopak, aby poruchou vedení nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost železničního provozu, ani narušena stabilita tělesa železničního spodku.
- Kabel bude uložen v min. vzdálenosti 2,35 m od osy koleje – kabel nesmí být uložen do prostoru odvodňovacích zařízení.
- Křížení kabel. trasy s žel. tratí bude provedeno v min. vzdálenosti 5,0 m od kraje přezdu
- Kabelovou trasu vést v min. vzdálenosti 1,0 m od základů zajišťovacích značek a bude zajištěna stabilita výstroje dráhy (staničníky, rychlostníky, skloníky, výstražné kříže a pod).
- Při instalačních pracích je třeba provádět koordinaci s postupem stavebních prací a ukládáním ostatních podzemních sítí

SO 06 Most v ev. km 2,132

Most umožňuje převedení železniční dopravy přes stálou vodoteč, Koudelovský potok. Zároveň převádí i silniční dopravu na komunikaci I. třídy č. 17.

Náplní stavby je celková rekonstrukce mostu. Účelem je nahrazení dožívající klenbové kamenné konstrukce. Stávající nosná konstrukce bude demolována, včetně spodní stavby a bude nahrazena konstrukcí novou.

Nová konstrukce bude tvořena ŽB rámovými prefabrikáty v příčném směru složenými ze dvou částí, obě ve tvaru „U“, které na sebe navzájem dosedají. Spodní prefabrikáty budou uloženy na ŽB podkladní desku, která bude vyztužena svařovanými sítěmi při obou povrchích. V podélném směru jsou prefabrikáty děleny na dílce skladebné délky 1,98 m, které budou navzájem zmonolitněny pomocí petlicového styku. Nosná konstrukce bude na obou koncích doplněna o šikmá prefabrikovaná křídla, na která budou provedeny monolitické římsy. Použití rámových prefabrikátů je výhodné z hlediska zkrácení doby výstavby a omezení délky trvání výluky.

V dotčeném úseku probíhá zároveň projektová příprava investiční akce na silnici I. třídy, která je ve správě ŘSD ČR. Projekt řeší mj. rozšíření stávající komunikace a instalaci nových zádržných systémů na silnici. S ohledem na uvažované rozšíření I/17 je nezbytné stávající mostní objekt prodloužit (rozšířit) tak, aby bylo možno přes něj projít komunikací I/17 v plné šířce.

Technické parametry rekonstrukce mostu:

- traťová rychlost $V=40$ km/h
- zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,10$
- prostorová průchodnost VMP 2,5

Základní údaje o mostě po rekonstrukci

Charakteristika mostu:	železniční most o jednom otvoru, přesypaný, s průběžným otevřeným kolejovým ložem.
Druh nosné konstrukce:	uzavřený ŽB rám, složený ze dvou prefabrikovaných částí
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	4,14 m (v ose koleje)
Světlost otvoru šikmá:	4,14 m (v ose koleje)
Světlost otvoru kolmá:	3,140 m
Rozpětí nosné konstrukce:	4,000 m
Délka NK:	4,600 m (kolmá), 4,754 m (šikmá v ose koleje)
Stavební výška mostu:	1,369 m
Volná výška pod mostem:	min. 1,59 m
Šířka mostu:	14,180 m
Šikmost mostu:	75,36°
Směrové poměry koleje na mostě:	pravostranný oblouk, $R=204$ m
Výškové poměry koleje na mostě:	stoupá 4,359‰
Přemostovaná překážka:	Koudelovský potok
Počet kolejí na mostě:	1
Železniční svršek:	kolejnice tvaru S49 na bet. pražcích bez podkladnic
Prostorové uspořádání na mostě:	na přezdu
Posun osy koleje:	55 mm vlevo
Zdvih nivelety	8 mm

Prostorové uspořádání na mostě:

Most se nachází v širé trati v místě přejezdové konstrukce přezdu v km 2,140.

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přezdu v km 2,140 a km 2,251 trati
Čáslav - Třemošnice**

Projekt rekonstrukce mostu je průběžně koordinován s připravovanou investicí ŘSD ČR, závod Praha, stavba „I/17 Čáslav – Koudelov“, oprava komunikace v rozsahu staničení 0,000 – 1,134, kterou projekčně zpracovává společnost Valbek spol. s r.o.

Navrhovaná rekonstrukce spočívá demolicí stávající nosné konstrukce, která bude kompletně odstraněna. Na jejím místě bude provedena nová konstrukce, která bude tvořena ŽB rámovými prefabrikáty složenými ze dvou částí. Prefabrikáty budou uloženy na ŽB podkladní desku. Nosná konstrukce bude doplněna o šikmá prefabrikovaná křídla.

Upraví se navazující úseky toku.

Nosná konstrukce je tvořena ŽB rámy složenými ze dvou částí. Rámy jsou spojeny kloubovým stykem. Světlá šířka rámu je 4,0 m, světlá výška 2,40 m. Tloušťka stěn 0,3 m, tloušťka dolní desky 0,35 m. Horní deska má proměnnou tloušťku, ve středu rozpětí 0,4 m a směrem k stěnám se snižuje ve střechovitém sklonu 2,2%. Spodní podhled je vodorovný. Rámy jsou vyrobeny jako typové prefabrikáty ve výrobně, se skladebnou délkou 1,98 m, přičemž je mezi nimi při montáži vynechaná mezera 20 mm. Krajní prefabrikáty rámu se budou od prostředního lišit přítomností římsy. Římsa bude betonována ve druhé etapě výroby prefabrikátu a na stavbu bude dopraven prefabrikát již s nabetonovanou římsou. Římsa na nosné konstrukci má příčný sklon 4% směrem k ose koleje. Jednotlivé prefabrikáty budou spojovány monolitickými petlicovými styky v horní a dolní desce s vloženou záhlvkovou výztuží dle pokynů výrobce. Spáry mezi prefabrikáty budou po obvodě vyplněny těsnícím profilem a zatěsněny trvale pružným tmelem.

Prefabrikáty budou navrženy na zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = \min. 1,10$ dle ČSN EN 1991-2 v platném znění.

Při návrhu budou mimo jiné zohledněna tato zatížení a kritéria:

- dynamický součinitel dle ČSN EN 1991-2 čl. 6.4.5
- boční ráz dle ČSN EN 1991-2 čl. 6.5.2
- rozjezdové a brzděné síly dle ČSN EN 1991-2 čl. 6.5.3
- zkroucení koleje způsobené železniční dopravou dle ČSN EN 1990, čl. A2.4.4.2.2

Zhotovitel mostu dodá ve spolupráci s výrobcem prefabrikátů výkresy tvaru a výztuže a statický výpočet prefabrikátů prokazující splnění výše uvedených návrhových kritérií.

Technický dozor investora je povinen prefabrikáty převzít v jednotlivých postupech výroby (forma, výztuž, hotový prefabrikát). K první přejímce bude přizván rovněž zástupce správce - SZDC s.o., OR Praha. Výrobce prefabrikátů musí kontrolu výroby a přejímky prefabrikátů umožnit.

Před zahájením výkopových prací budou vytyčeny a přeloženy všechny dotčené inženýrské sítě.

Konstrukce stávajícího mostu bude bourána v mostním otvoru. Původní kamenná spodní stavba bude odbourána v rozsahu výkopů. Stavební jáma bude provedena jako otevřená, svahovaná, se sklonem svahů 1:1. Dno výkopů bude spádováno do čerpacích jímek, ze kterých bude čerpána spodní i srážková voda.

Po odbourání spodní stavby a provedení výkopů za stávajícími opěrami bude dnešní koryto potoka přehrazeno a převedeno do dočasného potrubí. Toto potrubí bude v 1. fázi výstavby vedeno za opěrou 01. Po vybetonování základové desky a usazení rámových prefabrikátů mostu bude ve 2. fázi přeloženo do vnitřku rámu.

Prefabrikáty rámové konstrukce a křídel budou ukládány na ŽB základovou desku tloušťky 0,2 m, vyztuženou při obou površích sítí min. $\phi R8$ s oky 100 mm x 100 mm. Deska má vodorovný povrch a bude zhotovena na podkladní beton tl. 100 mm.

Nosná konstrukce je na výtoku doplněna o prefabrikovaná ŽB křídla tvaru L, vychýlená od osy mostu o 30°. Prefabrikáty mají skladebnou délku 2,1 m. Tloušťka stěny křídla 0,2 m, na vrcholu je umístěna římsa. Křídla mají proměnnou výšku. Patka křídla je proměnná ve sklonu 2 % a její šířka je navržena 1,2 m z hlediska možností dopravy. Po osazení bude patka dobetonována na projektovanou šířku. Monolitická část patky bude doplněna pruty rozdělovací výztuže.

Na NK mostu a na římsách křídel bude osazeno třímadlové zábradlí výšky 1100 mm nad pochozí plochou římsy, vyrobené z ocelových úhelníků. Zábradlí bude v místech dilatačních spár přerušeno vzduchovou mezerou šířky 20-30 mm. Sloupky zábradlí budou kotveny do ŽB římsy pomocí patních desek a čtveřic dodatečně vrtaných chemických kotev. Zábradlí je navrženo z oceli S235 JR.

Nosná konstrukce bude odvodněna vypádováním horního povrchu za ruby opěr. Prostor za ruby opěr bude odvodněn příčnými drenážemi z celoděrovaných trubek HDPE Ø150 mm v jednostranném sklonu 3 %, položenými na podkladní beton s SVI. Vyústění drenáže se nachází vlevo ve svahu za křídlem a bude odlážděno lomovým kamenem až do úrovně paty svahu. Drenážní trubky budou přímo přesypány štěrkokrtí frakce 16/32.

Izolační systém objektu bude proveden v souladu s TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací želez. mostních objektů. Konkrétní hydroizolační systém musí být opatřen "osvědčením o shodě s

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přjezdu v km 2,140 a km 2,251 trati Čáslav - Třemošnice**

podmínkami OTP", vydaným SŽDC a schválen stavebním dozorem investora. Vodotěsná izolace v místě styků mezi prefabrikáty a spára mezi nosnou konstrukcí a křídly bude z rubové strany prefabrikátů zesílena podkladním pásem izolace. Z vnitřní strany prefabrikátů rámu, v místech nanášení ALN, bude spára rovněž překryta asfaltovým pásem. Do spáry mezi nosnou konstrukcí a křídly bude vložena dilatace z XPS.

Zásyp za ruby opěr bude proveden z mezerovitého betonu. Zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v předpolích bude provedena ze zhutněné vrstvy štěrkodrti frakce 0-32A tloušťky 0,50 m, ZKPP je součástí SO 02 Železniční spodek. ZKPP budou provedeny na délku 12,0 m od rubů opěr NK. Ukončení ZKPP bude kolmé na osu koleje.

Koryto potoka bude vedeno cca ve své původní trase. Šířka dna koryta 0,8 m, boky koryta ve sklonu 1:1,5. Prostor pod mostem a mezi křídly, včetně koryta, bude odlážděn lomovým kamenem tl. 250 mm ukládaným do betonového lože proměnné tloušťky. Odláždění na začátku a konci zakončeno betonovými prahy šířky 0,50 m

Z důvodu prodloužení NK tak, aby bylo možno převést přes most rozšířenou a upravenou komunikaci I/17, je nutné na vtoku v prostoru stávajícího příkopu realizovat rovnoběžná křídla z gabionů. Koše budou provedeny na vrstvu podkladního betonu.

Prostor mezi objektem propustku na cyklostezce a novou NK bude odlážděn, včetně příkopů, lomovým kamenem do betonového lože. Rozsah navržené úpravy je zřejmý z výkresové dokumentace.

Systém ochrany nového zábradlí je dle předpisu SŽDC S5/4 Tab. 4/1 navržen pro stupeň korozní agresivity C4 jako – **ŽSP + ONS 01** se složením dle Tab. 5/2.

Při rekonstrukci mostu je nezbytné jednotlivé práce koordinovat s ohledem na minimalizaci doby výluk železničního provozu.

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou:

- zařízení staveniště
- provizorní přeložení Koudelovského potoka

Práce prováděné v nepřetržité výluce:

- snesení žel. svršku
- bourací a výkopové práce, demolice stávajícího mostu
- základová deska
- montáž prefabrikované NK
- přechodové oblasti, ZKPP, doplnění náspu násypového tělesa
- nové štěrkové lože a montáž žel. svršku
- hlavní prohlídka mostu

Práce prováděné za železničního provozu po výluce:

- terénní úpravy
- dlažba koryta, betonové prahy
- montáž zábradlí

Předpokládá se doba prací na mostním objektu v trvání 7 dní (v rámci celkových výluk v délce 16 dní). Těleso trati bude v době výluky částečně využito pro plochu zařízení staveniště. Některé dokončovací práce, zejména na odláždění a srovnání svahů, mohou probíhat po výluce za provozu.

SO 07 Propustek v ev. km 2,160

Propustek umožňuje převedení železniční dopravy přes občasnou vodoteč.

Náplní stavby je celková rekonstrukce propustku. Účelem je nahrazení dožívajícího kamenného deskového propustku objektem novým, ze ŽB bezpatkových hrdlových trub DN600 mm.

V dotčeném úseku probíhá zároveň projektová příprava investiční akce na silnici I. třídy, která je ve správě ŘSD ČR. Projekt řeší mj. rozšíření stávající komunikace a instalaci nových zádržných systémů na silnici. S ohledem na navrhované úpravy na I/17 je na vtoku do propustku navržena ŽB jímka, která je nezbytná s ohledem na rozšíření zemního tělesa pozemní komunikace.

Technické parametry rekonstrukce propustku:

- traťová rychlost $V=40$ km/h
- zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,10$
- prostorová průchodnost VMP 2,5

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,251 trati Čáslav - Třemošnice**

Základní údaje o propustku po rekonstrukci

Charakteristika propustku:	železniční propustek o jednom otvoru, přesypaný, s průběžným otevřeným kolejovým ložem.
Druh nosné konstrukce:	bezpatkové ŽB trouby
Staničení propustku:	2,160
Popis spodní stavby:	-
Počet otvorů:	1
Délka přemostění:	0,6 m
Světlost otvoru:	0,6 m
Rozpětí nosné konstrukce:	0,7 m
Stavební výška propustku:	0,724 m
Výška propustku:	1,324 m
Světlná výška:	0,6 m
Délka propustku:	0,81 m
Šířka propustku:	8,525 m
Šikmost propustku:	90°
Směrové poměry koleje na objektu:	v pravostranném oblouku, R=204 m
Přemostěvaná překážka:	občasná vodoteč
Počet kolejí na objektu:	1
Železniční svršek:	kolejnice tvaru S49 na bet. pražcích bez podkladnic
Prostorové uspořádání na propustku:	VMP 2,5
Navrhovaná rekonstrukce propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení novým ŽB trubním propustkem $\phi 600$ mm, šířky 8,525 m, délky 0,81 m, stavební výška 0,724 m. Na vtoku je navržena kalová ŽB jímka, na výtoku je provedení bez čel.	
Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro nový propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z bezpatkových železobetonových trub, vybuduje se nová ŽB jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.	
Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.	
Rekonstrukce propustku bude prováděna v otevřené svahované jámě, předpokládaný sklon svahů výkopů je 1:1, jáma bude odvodněna gravitačně do vodoteče pod propustkem.	
Před zahájením výkopových prací má zhotovitel povinnost ověřit všechny dotčené sítě a vedení. Zhotovitel má dále povinnost provést vytyčení všech podzemních vedení a provést opatření na jejich ochranu.	
Původní propustek bude vybourán v celém rozsahu min. 400 mm pod úroveň dna nového propustku. Práce budou prováděny tak, aby nedošlo ke znehodnocení (rozbřednutí) základové půdy pod původními opěrami.	
Základová spára bude očištěna a přehutněna. Požadována je únosnost min. 200 kPa a modul přetvárnosti min. 30 MPa, ověří se statickou zatěžovací zkouškou. Na takto připravenou základovou zeminu se provede vrstva podkladního betonu C8/10-X0 tl. 100 mm.	
Pro založení objektu se zhotoví betonová deska tl. 200 mm z betonu C25/30-XF1, vyztužená svařovanými sítěmi. Trouby jsou po celé délce uloženy na podkladky a jejich poloha je zajištěna obetonávkou z betonu C25/30-XF1 kolem spodní části na výšku 400 mm.	
Nosnou konstrukci představují bezpatkové železobetonové trouby DN600 z vodotěsného betonu tř. C40/50-XF4. Na výtoku je navržena trouba se šikmým čelem.	
Parametry hutnění zásypu a požadavky na typ a kvalitu zásypové zeminy jsou dány předpisem SŽDC S4 v aktuálním znění. Bylo prokázáno, že trouby vyhovují pro všechny zeminy, které jsou dle uvedeného předpisu vhodné do násypu, a také bylo prokázáno, že trouby vyhovují pro všechny stupně hutnění požadované uvedeným předpisem pro regionální i celostátní tratě.	
Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu o vnitřních rozměrech 600x3340 mm. Dno jímky bude umístěno 150 mm pod dnem vtoku do propustku.	
Do jímky je zaústěn stávající propustek pod cyklostezkou.	
Izolační systém objektu je navržen v souladu s TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací žel. mostních objektů.	
Ruby nových ŽB trub a ostatní zasypané ŽB části budou ošetřeny nátěry proti zemní vlhkosti ve složení 1x ALP + 2x ALN.	

Konkrétní hydroizolační systém musí být opatřen „dokladem o doporučení hydroizolačního systému“, vydaným ČD ŘDDC a schválen stavebním dozorem investora. Zhotovitel vypracuje a předloží ke schválení „Technologický postup provádění vodotěsných izolací“.

Jímka bude na levé straně od vtoku opatřena 4 ks ocelových stupadel, chráněných poplastováním a krycí mříží s rámem. Mříž představuje podlahový rošt z kompozitního materiálu s požadovanou únosností 4 kN/m², pevně připojený ke kompozitnímu rámu z profilů tv. L. K betonové části je rám přichycen pomocí šroubů vlepených do hmoždinek.

Zábradlí není na objektu navrženo.

Koryto občasné vodoteče bude na vtoku na délku cca 2,0 m a výtoku na délku 1,5 m od konce trouby propustku odlážděno lomovým kamenem do betonu. Na výtoku bude odláždění ukončeno betonovým prahem šířky 0,5 m a hloubky 0,8 m. Na vtoku bude odláždění vytaženo směrem k silnici až na hranu zpevnění komunikace. Od hrany zpevnění bude odláždění v šířce 0,50 m ve sklonu 8% od vozovky, dále pak dle sklonu původního náspu komunikace.

Dále bude odlážděn násep tělesa železniční trati v místě vyústění trouby propustku v šířce min. 0,5 m kolem trouby na vtoku i výtoku.

Spára mezi odlážděním a troubou propustku bude utěsněna trvale pružným tmelem.

Veškerá odláždění budou provedena z lomového kamene tl. 200 mm do lože z betonu C30/37 - XF3 tl. 100 mm s vyspárováním cementovou maltou.

Minimální rozměr kamene 150 mm, šířka spár mezi kameny max. 30 mm, lokálně lze připustit 45 mm.

Použitý kámen bude trvanlivý, odolný proti mrazu a obru, pevnost v tlaku min. 50 MPa, maximální nasákavost 1,5% objemové hmotnosti, součinitel odolnosti proti mrazu 0,75 při 25 zmrazovacích cyklech.

Beton lože odláždění a příčného prahu: C30/37 - XF3

V místě propustku je navržen sklon svahů tělesa násypu 1:1,5, na délku cca 5 m za propustkem bude svah plynule napojen na stávající těleso žel. spodku. Před propustkem bude svah na délku cca 3 m plynule napojen na zemní těleso pozemní komunikace vedoucí přes železniční přjezd.

Nové a upravené svahy tělesa násypu budou ohumusovány orníci smísenou s jalovou zeminou v tloušťce 150 mm a osety travou.

Práce prováděné v nepřetržité výluce 4 dny:

- snesení žel.svršku
- odstranění zásypových vrstev
- výkopy za opěrami
- vybourání stávající NK a spodní stavby
- založení nového propustku
- pokládka trub, vybudování jímky
- aplikace hydroizolace
- nové šterkové lože a montáž žel. svršku
- terénní úpravy

Předpokládá se doba prací na mostním objektu v trvání 4 dní (v rámci celkových výluk v délce 16 dní). Těleso trati bude v době výluky částečně využito pro plochu zařízení staveniště. Některé dokončovací práce, zejména na odláždění a srovnání svahů, mohou probíhat po výluce za provozu.

2.2.2 Prováděné činnosti dle NV 591/2006 Sb.

Výběr prací, strojů a postupů předpokládaných na stavbě - zdroj rizika pro vyhodnocení a opatření:

Příloha č. 1 – další požadavky na staveniště

- I. Požadavky na zajištění staveniště
- II. Zařízení pro rozvod energie
- III. Požadavky na venkovní pracoviště na staveništi

Příloha č. 2 – bližší minimální požadavky na BOZP při provozu a používání strojů a nářadí na staveništi

- I. Požadavky na obsluhu strojů
- II. Stroje pro zemní práce
- III. Míchačky
- IV. Betonárny
- V. Dopravní prostředky pro přepravu betonových a jiných směsí
- VI. Čerpadla směsí a strojní omítačky

- VII. Přepravníky a stabilní skladovací zařízení sypkých hmot
- VIII. Mechanické lopaty
- IX. Vibrátory
- X. Beranidla a vibrační beranidla strojní
- XI. Stavební elektrické vrátky
- XII. Jednoduché kladky pro ruční zvedání břemen
- XIII. Stavební výtahy
- XIV. Zabezpečení strojů při přerušení a ukončení práce
- XV. Přeprava strojů

Příloha č. 3 – požadavky na organizaci práce a pracovní postupy

- I. Skladování a manipulace s materiálem
- II. Příprava před zahájením zemních prací
- III. Zajištění výkopových prací
- IV. Provádění výkopových prací
- V. Zajištění stability stěn výkopů
- VI. Svahování výkopů
- VII. Zvláštní požadavky na zemní práce ovlivněné zmrzlou zeminou
- VIII. Ruční přeprava zemin
- IX. Betonářské práce a související (bednění, přeprava a ukládání směsi, odbedňování, předpínání výztuže, železářské práce, podlaha)
- X. Zednické práce
- XI. Montážní práce
- XII. Bourací práce
- XIII. Svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- XIV. Lepení krytin na podlahy, stěny, stropy a jiné konstrukce
- XV. Malířské a natěračské práce
- XVI. Sklenářské práce
- XVII. Práce na údržbě a opravách staveb a jejich technického vybavení
- XVIII. Potápěčské práce
- XIX. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti
- XX. Letecké práce ve stavebnictví

Příloha č. 4 – náležitosti oznámení o zahájení prací

Bude součástí plánu BOZP při realizaci stavby.

Příloha č. 5 – práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán

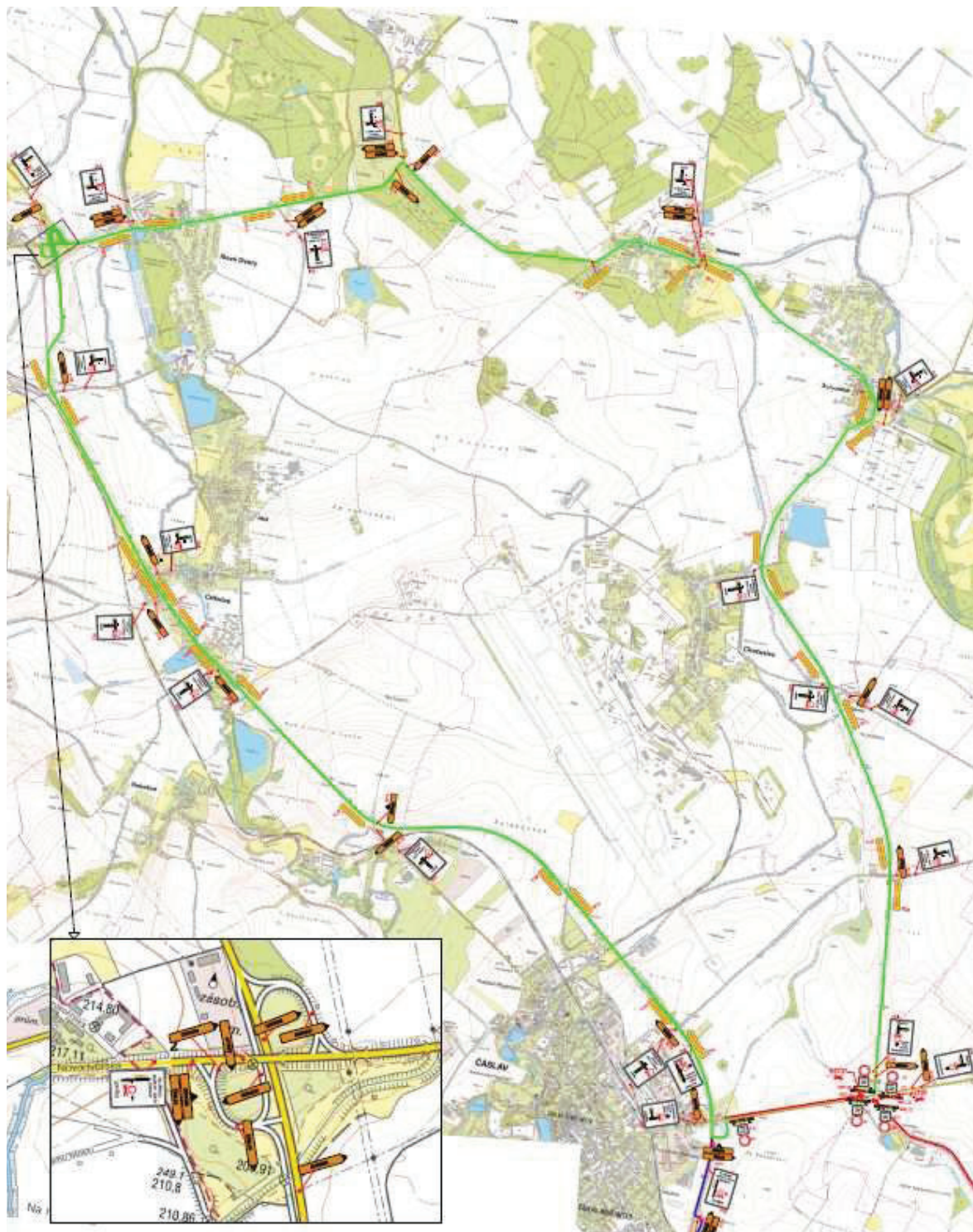
- 1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5m.
- 2. Práce související s používáním nebezpečných chemických látek a směsí klasifikovaných podle přímo použitelného předpisu EU jako akutně toxické kategorie 1 a 2 nebo při výskytu biologických činitelů podle ZPP.
- 3. Práce se zdroji ionizujícího záření pokud se na ně nevztahují ZPP.
- 4. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním rizikem utonutí.
- 5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky větší než 10m.
- 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení.
- 7. Studnařské práce, zemní práce prováděné protlačováním nebo mikrotunelováním z podzemního díla, práce při stavbě tunelů, pokud nepodléhají doзору orgánů báňské správy
- 8. Potápěčské práce
- 9. Práce prováděné ve zvýšeném tlaku vzduchu (v kesonu).
- 10. Práce s použitím výbušnin podle ZPP
- 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

2.3 *Situační výkresy stavby*

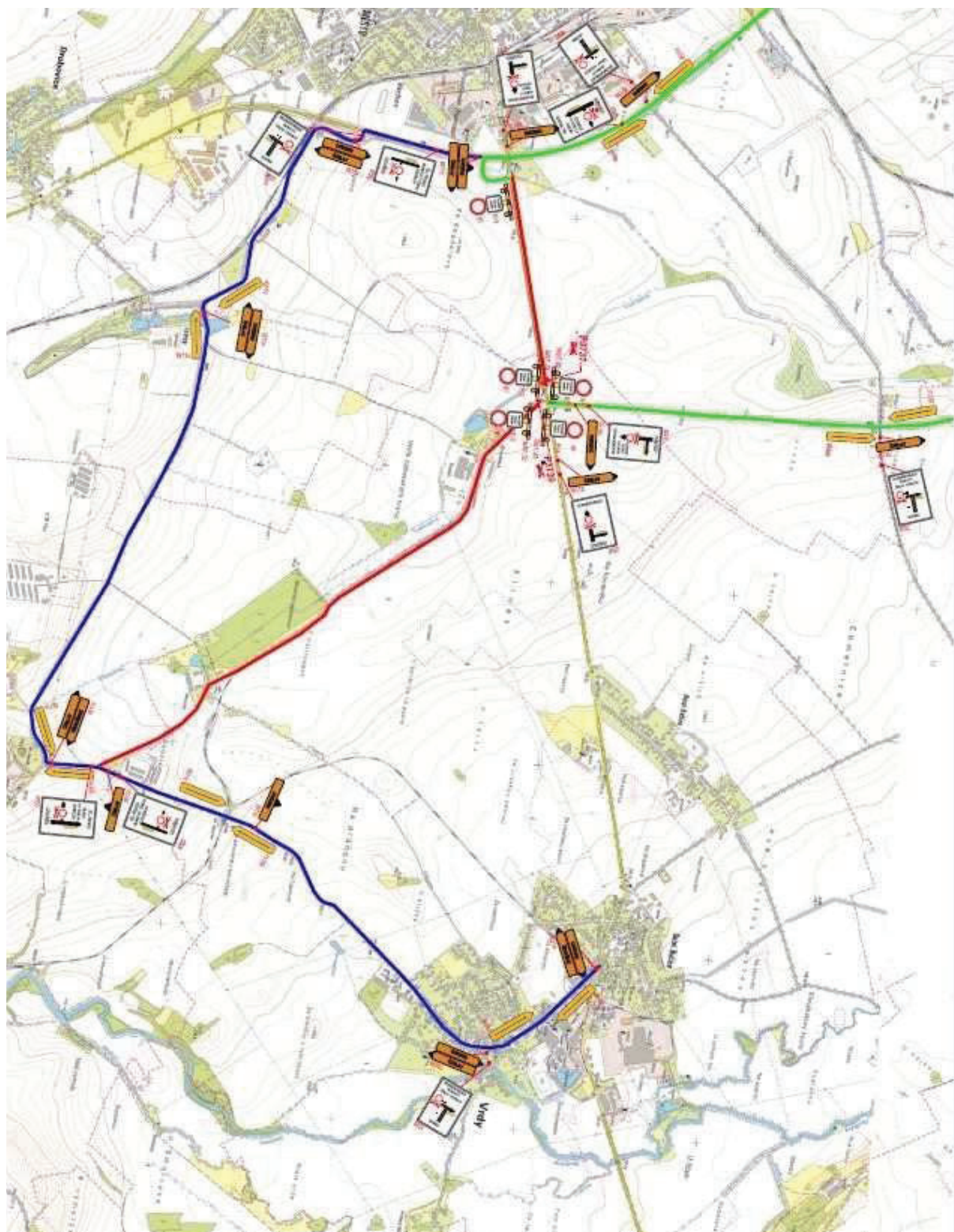


Návrh DIO – objížďka silnice I/17

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přjezdu v km 2,140 a km 2,251 trati
Čáslav - Třemošnice**



Návrh DIO – objížďka silnice 33724



2.3.1 Informace potřebné pro vyplnění Oznámení o zahájení prací dle přílohy č. 4 k NV 591/2006 Sb.

Oznámení o zahájení prací při realizaci stavby je zadavatel stavby povinen zpracovat a doručit oblastnímu inspektorátu práce.

Náležitosti oznámení o zahájení prací:

1. Datum odeslání oznámení.
Bude upřesněno před realizací
2. Jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li jí přiděleno, sídlo/adresa místa bydliště zadavatele stavby (stavebníka).
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70 99 42 34 Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město
3. Přesná adresa, popřípadě popis umístění staveniště.
Traťový úsek 1211 Čáslav místní nádraží – Třemošnice v definičním úseku č.02 Čáslav místní nádraží – Žleby.
4. Druh stavby, její stručný popis včetně uvedení prací a činností podle přílohy č. 5 k tomuto nařízení, pokud mají být na stavbě prováděny.

Charakter stavby:

Změna zabezpečení a rekonstrukce přejezdů P3737, P3738, P3739. Vznik a nové umístění inženýrských sítí a technologického domku, rekonstrukce mostu v ev.km 2,132 a propustku v ev.km 2,160.

Na stavbě se předpokládají tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle Příl. č. 5 k NV č. 591/2006 Sb.:

- Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení.
 - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.
5. Jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li jí přiděleno, sídlo/adresa místa bydliště zhotovitele a fyzické osoby zabezpečující odborné vedení provádění stavby, popřípadě osoby vykonávající technický dozor stavebníka.
Bude upřesněno před realizací.
 6. Jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li jí přiděleno, a sídlo/adresa místa bydliště, číslo platného osvědčení koordinátora při přípravě stavby.
nebyl určen
 7. Jméno, identifikační číslo osoby, bylo-li jí přiděleno, a sídlo/adresa místa bydliště, číslo platného osvědčení koordinátora při realizaci stavby.
Bude upřesněno před realizací.
 8. Datum předání staveniště zhotoviteli a datum plánovaného ukončení prací.
Datum předání staveniště bude upřesněno před realizací - předpoklad 07/2020..
Datum plánovaného ukončení realizace: 09/2020 (doba výstavby 2 měsíce)
 9. Odhadovaný maximální počet fyzických osob na staveništi.
Bude upřesněno před realizací.
 10. Plánovaný počet zhotovitelů na staveništi.
Bude upřesněno před realizací.
 11. Identifikační údaje o zhotovitelích na staveništi.
Bude upřesněno před realizací.

12. Jméno, příjmení a podpis zadavatele stavby, popřípadě fyzické osoby oprávněné jednat jeho jménem.
Bude upřesněno před realizací.

2.3.2 Přehled platných právních předpisů vztahujících se k realizaci stavby

Zákon číslo Název zákona (ve znění pozdějších předpisů) vliv okolí na stavbu

262/2006 Sb. zákoník práce
309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
251/2005 Sb. o inspekci práce
174/1968 Sb. o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
255/2012 Sb. o kontrole (kontrolní řád) nabyt účinnosti dnem 1. 1. 2014
200/1990 Sb. o přestupcích
258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
500/2004 Sb. správní řád
379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
224/2015 Sb. o prevenci závažných havárií
22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon)
183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
89/2012 Sb. občanský zákoník
141/1961 Sb. trestní řád
372/2011 Sb. o zdravotních službách
373/2011 Sb. o specifických zdravotních službách
102/2001 Sb. o obecné bezpečnosti výrobků
133/1985 Sb. o požární ochraně

Nařízení vlády číslo - Název nařízení vlády (ve znění pozdějších předpisů)

176/2008 Sb. o technických požadavcích na strojní zařízení
361/2007 Sb. kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
592/2006 Sb. o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
11/2002 Sb. kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
378/2001 Sb. kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
495/2001 Sb. kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
21/2003 Sb. kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky
148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Vyhláška

146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace
499/2006 Sb. o dokumentaci staveb
48/1982 Sb. kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice
246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (o požární prevenci)

73/2010 Sb. o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti (o vyhrazených elektrických technických zařízeních)
18/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
19/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
21/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
526/2006 Sb. kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu
268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby
177/1995 Sb. stavební a technický řád drah
376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách
SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC S3 Železniční svršek
SŽDC Vzorové listy železničního svršku a spodku

3 Informace o posouzení potřeby koordinátora

Na stavbě budou působit zaměstnanci více jak jednoho zhotovitele a pro stavbu bude vydáno stavební povolení. Ve fázi přípravy projektu je předpokládáno, že celkový, plánovaný objem prací na realizaci díla přesáhne 500 pracovních dní na jednu fyzickou osobu.

Z těchto důvodů v souladu s § 14 zákona č. 309/2006 Sb. je zadavatel stavby povinen určit koordinátora BOZP.

Koordinátor musí být určen při přípravě stavby od zahájení prací na zpracování projektové dokumentace pro stavební řízení do jejího předání zadavateli stavby a při realizaci stavby od převzetí staveniště prvním zhotovitelem, do převzetí dokončené stavby zadavatelem stavby. Činnosti koordinátora při přípravě stavby a při její realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou.

4 Odůvodnění pro zpracování plánu s uvedením odkazu na příslušné právní předpisy a soupis dokumentů sloužících jako podklad pro zpracování plánu.

Plán BOZP je zpracován v souladu s § 15 odst. 2 zákona č. 309/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s Přílohou č. 5 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb. z důvodu vykonávání prací a činností vystavujících fyzické osoby zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví.

Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán pro tuto stavbu (dle Příl. č. 5 k NV č. 591/2006 Sb.):

- Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky větší než 10m.
- Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení.
- Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

Obsah a rozsah plánu je dle Přílohy č. 6 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb..

Podklady pro zpracování plánu:

- projektová dokumentace,
- vyjádření správců inženýrských sítí,
- šetření na místě,
- standardní pracovní (technologické) postupy.

5 Základní informace o rozhodnutích, týkajících se stavby a podmínkách stanovených v rozhodnutích a v PD stavby pro její provádění z hlediska BOZP při práci na staveništi a soupis dokumentů, týkajících se stavby, na základě kterých byly povolena

Stavba bude realizována na základě stavebního povolení. Rozhodnutí a podmínky budou zohledněny v plánu BOZP pro realizaci stavby.

6 Postupy na staveništi řešící a specifikující jednotlivá opatření vyplývající z platných právních předpisů, s ohledem na místní podmínky ve vazbě na předpokládaný časový průběh prací při realizaci dané stavby

6.1 Zajištění oplocení, ohrazení stavby, vstupů a vjezdů na staveniště, prostor pro skladování a manipulaci s materiálem

6.1.1 Zajištění oplocení, ohrazení stavby

Staveniště nebude z provozních důvodů oploceno souvislým oplocením, protože se jedná o liniovou stavbu. Pozemky staveniště jsou totožné s pozemky dotčenými stavbou.

Stavba se nachází na území Středočeského kraje v katastrálních územích Čáslav a Vrdu.

KÚ Čáslav – p.č. 550 (Antonio Chramosta-Madrid, Miroslav Chramosta-Čáslav, Eva Rothová-Čáslav), p.č. 553, 554 (Jana Koptová-Čáslav), 558/1 (Jan Havelka-Praha 5), 561 (Vladimír Procházka-Čáslav), 563/1 (Pavel Fuksa-Praha 7), 629/1 (Olga Čelechovská-Brno, Eva Sovová-Praha 4, Pavel Waisser-Praha 4), 629/10 (Město Čáslav), 1986/1 (ŘSD ČR)

KÚ Vrdy - p.č. 367/2 (Město Čáslav), 370/3 (Diana Čapková-Vrdy), p.č. 1117/1 a 117/2 (ŘSD ČR), 1120/1 a 1120/2 (SÚS Středočeského kraje-Praha 5), 1180/1 (SŽDC s.o.), p. č. st. 58/1 (MINI STORAGE s.r.o.-Praha 4).

Staveniště bude ležet v prostoru Traťový úsek 1211 Čáslav místní nádraží – Třemošnice v definičním úseku č.02 Čáslav místní nádraží – Žleby.

Železniční trať se v dotčeném území nachází na náspech, v zářezích a odřezích železniční trati.

Staveniště je přístupné po železniční trati nebo po místních komunikacích. Případný zábor cizích pozemků pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby."

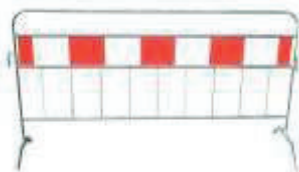
Graficky je obvod staveniště vyznačen v koordinační situaci stavby. Průběh se snaží co nejvíce respektovat stávající hranici drážních pozemků dle KN.

Zhotovitel vymezí pracoviště pro výkon jednotlivých prací a činností; přitom postupuje podle zvláštních právních předpisů upravujících podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci. Pracoviště pro výkon jednotlivých činností budou jednotlivě zajišťovány dle ustanovení 591/2006 sb. § 2 odst.1 se staveniště zajišťuje podle přílohy č.1.

U liniových staveb nebo u stavenišť popřípadě pracovišť, na kterých se provádějí pouze krátkodobé práce, lze ohrazení provést zábradlím skládajícím se alespoň z horní tyče upevněné ve výši 1,1 m na stabilních sloupcích a jedné mezilehlé střední tyče; s ohledem na místní a provozní podmínky může toto ohrazení být nahrazeno zábranou podle přílohy č. 3, části III, bodu 2. k tomuto nařízení.

Nelze-li u prací prováděných na pozemních komunikacích z provozních nebo technologických důvodů ohrazení ani zábrany provést, musí být bezpečnost provozu a osob zajištěna jiným způsobem, například řízením provozu nebo střežením.

OBRÁZEK 1 . SPECIFIKACE OHRAZENÍ PRACOVIŠTĚ



Pro označení stavby se využijí informační značky dle NV 591/2006 Sb.

OBRÁZEK 2 SPECIFIKACE INFORMAČNÍCH ZNAČEK



6.1.2 Zajištění vstupů a vjezdů na staveniště

Přístup na staveniště (jednotlivá pracoviště) bude po místních komunikacích. Před zahájením stavby bude zpracován a schválen DIO. Stavba bude prováděna za vyloučeného provozu silniční i železniční dopravy při silničních uzavírkách v délce cca 35 dní, kde budou stanoveny objízdné trasy (viz.2.3 situační výkresy).

Kolejový výluk je plánována v délce 31 dní.

Komunikace pro pěší na staveništi musí mít minimální šířku 0,75m, při obousměrném provozu je šířka 1,5m. Podchodná výška je min. 2,1m (výjimečně 1,8m s výstražným označením). Při sklonu větším jak 1:3 musí být alespoň na jedné straně jednotýčové zábradlí. Povrch ramp a schodišť nesmí být kluzký.

Přístup na stavbu bude zajištěn z přilehlých, veřejně přístupných komunikací. Veškeré vstupy na staveniště budou opatřeny bezpečnostními značkami se zákazem vstupu nepovolaných osob.

Staveniště bude také označeno zákazem vjezdu nepovolaných osob na všech vjezdech. V rámci bezpečnostních zařízení a opatření zajistí stavba výstražné označení staveniště.

Práce na stavbě budou probíhat podle schváleného časového harmonogramu dle určení zhotovitele. Vzhledem k uspořádání staveniště, provoz stavby (vjezd, výjezd) bude mít vliv na provoz veřejné komunikace. Před vjezdem / výjezdem se navrhuje snížení rychlosti na 30 km/h - dočasné svislé dopravní značení B20a - 30 km/h.

Zhotovitel zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozeznatelné i za snížené viditelnosti, a stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení. Zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech.

6.1.3 Zajištění prostor pro skladování a manipulaci s materiálem

Veškerý materiál bude dočasně deponován pouze v prostoru, na kterém se nachází. Materiál dovezený na pracoviště bude ihned zapracován do stavby a se vzniklými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění.

Materiál bude dopravován na staveniště přednostně přímo k zabudování do stavby bez meziskládky. V ostatních případech na předem určenou plochu pro skládku materiálu. Výkopky budou ukládány na dočasnou deponii na staveništi.

Materiály, stroje, dopravní prostředky a břemena při dopravě a manipulaci nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví fyzických osob, zdržujících se na staveništi, popřípadě v jeho bezprostřední blízkosti.

Bezpečný přísun a odběr materiálu musí být zajištěn v souladu s postupem prací. Materiál musí být skladován podle podmínek stanovených výrobcem, přednostně v takové poloze, ve které bude zabudován do stavby.

Zařízení pro vybavení skládek, jakými jsou opěrné nebo stabilizační konstrukce, musí být řešena tak, aby umožňovala skladování, odebírání nebo doplňování prvků a dílců v souladu s průvodní dokumentací bez nebezpečí jejich poškození. Místa určená k vážení, odvěšování a manipulaci s materiálem musí být bezpečně přístupná.

Skladovací plochy musí být rovné, odvodněné a zpevněné. Rozmístění skladovaných materiálů, rozměry a únosnost skladovacích ploch včetně dopravních komunikací musí odpovídat rozměrům a hmotnosti skladovaného materiálu a použitých strojů.

Materiál musí být uložen tak, aby po celou dobu skladování byla zajištěna jeho stabilita a nedocházelo k jeho poškození. Podločkami, zarážkami, opěrami, stojany, klíny nebo provázáním musí být zajištěny všechny prvky, dílce nebo sestavy, které by jinak byly nestabilní a mohly se například převrátit, sklopit, posunout nebo kutálet.

Prvky, které na sebe při skladování těsně doléhají a nejsou vybaveny pro bezpečné uchopení například oky, háky nebo držadly, musí být vždy vzájemně proloženy podklady. Jako podkladů není dovoleno používat kulatinu ani vrstvené podklady tvořené dvěma nebo více prvky volně položenými na sebe.

6.2 Zajištění osvětlení stavenišť a pracovišť

Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejných komunikací musí být v noci a za snížené viditelnosti osvětleno červeným světlem v čele překážky, u vjezdů na staveniště a dále podél komunikace ve vzdálenosti max. 50m od sebe.

Stavební práce budou prováděny přes den, osvětlení nebude zřizováno.

6.3 Stanovení ochranných a kontrolovaných pásem a opatření proti jejich poškození

Před zahájením stavebních prací v ochranných pásmech vedení, staveb nebo zařízení technického vybavení je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích a po dobu výstavby postupovat podle pokynů a požadavků stanovených provozovateli těchto vedení, staveb nebo zařízení.

Při stavebních pracích v ochranném pásmu je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.).

S druhy vedení technického vybavení, jejich trasami popřípadě hloubkou uložení v obvodu staveniště, s jejich ochrannými pásmy a podmínkami provádění zemních prací v těchto pásmech musí být před zahájením prací prokazatelně seznámeny obsluhy strojů a ostatní fyzické osoby, které budou zemní práce provádět.

Po celou dobu provádění prací na staveništi musí být zajištěn bezpečný stav pracovišť a dopravních komunikací.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V řešené lokalitě se nacházejí inženýrské sítě s ochrannými pásmy:

Ochranná pásma komunikačních vedení

dle §102 zákona č. 127/2005 Sb.:

- podzemní vedení 1,5 m od krajního kabelu,
- nadzemní vedení dle pravomocného územního rozhodnutí

V ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je zakázáno:

- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu provádět zemní práce nebo terénní úpravy

Plán BOZP ve fázi přípravy: **Rekonstrukce přezdu v km 2,140 a km 2,251 trati
Čáslav - Třemošnice**

- bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení

Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1m od krajního kabelu na každou stranu. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. § 46 ods. 3. písm a) svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7m
U napětí nad 35 kV do 110kV	12m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20m

V ochranném pásmu je zakázáno:

- zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umísťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky
- provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce
- provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob
- provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.

Na adresu správce bude zaslána žádost o udělení souhlasu s prováděním činnosti a umístění stavby v ochranném pásmu energetického zařízení s ustanovením zákona č. 458/2000 Sb. § 46 ods. 8 a odst. 11.

Ochranné pásmo zařízení, které slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu

jsou podle § 68 zákona č. 458/2000 Sb.:

- u NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu
- u ostatních plynovodů a přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

Ve zvláštních případech, zejména v blízkosti těžebních objektů, vodních děl a rozsáhlých podzemních staveb, které mohou ovlivnit stabilitu uložení plynárenských zařízení, může ministerstvo stanovit rozsah ochranných pásem až na 200 m (viz přílohu k zákonu).

Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, lze stavební činnost, umísťování konstrukcí, zemní práce, zřizování skládek a uskladňování materiálu v ochranném pásmu provádět pouze s předchozím písemným souhlasem držitele licence, který odpovídá za provoz příslušného plynárenského zařízení.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok

dle § 23 zákona č. 274/2001 Sb.:

- Vodovodní potrubí do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje potrubí)
- Vodovodní potrubí nad DN 500 2,5 m (od okraje potrubí)
- Kanalizace do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje stoky)
- Kanalizace nad DN 500 2,5 m (od okraje stoky)

V ochranném pásmu vodovodního řadu nebo kanalizační stoky lze:

- provádět zemní práce, stavby, umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení či provádět činnosti, které omezují přístup k vodovodnímu řadu nebo kanalizační stoky nebo které by mohly ohrozit jejich technický stav nebo plynulé provozování,
- vysazovat trvalé porosty,
- provádět skládky mimo jakéhokoliv odpadu,
- provádět terénní úpravy,

jen s písemným souhlasem vlastníka vodovodu nebo kanalizace, popřípadě provozovatele, pokud tak vyplývá ze smlouvy uzavřené podle § 8 odst. 2.

6.4 Řešení opatření při nebezpečí výbuchu nebo požáru

Práce s výbušninami se nepředpokládají.

Požární ochrana musí být v průběhu stavby zajištěna v souladu se zákonem o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhláškou MV č. 246/2001 Sb. (vyhláškou o požární prevenci).

Každá osoba je povinná počínat si tak, aby nezavdala příčinu ke vzniku požáru, neohrozila život a zdraví osob, zvířat a majetek. Při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí je povinná poskytovat přiměřenou osobní pomoc, nevystaví-li tím vážnému nebezpečí nebo ohrožení sebe nebo osoby blízké anebo nebrání-li jí v tom důležitá okolnost a potřebnou věcnou pomoc.

Staveniště a stavební buňky musí být vybaveny dostatečným počtem hasicích přístrojů vhodného typu. Během realizace stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení.

Opatření proti požáru a případné nahlášení požáru bude řešeno ve spolupráci s příslušnou HZS.

6.5 Zajištění komunikace na staveništi, včetně podjíždění elektrického vedení a dalších médií, prozatímní rozvody elektřiny po staveništi, čerpání vody, noční osvětlení

6.5.1 Zajištění komunikace na staveništi

Staveniště bude obsluhováno ze stávající komunikace a po železniční trati. Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládají vnitrostaveništní komunikace.

6.5.2 Podjíždění elektrického vedení a dalších médií

Při realizaci budou dodrženy veškeré podmínky pro provádění činností v ochranných pásmech nadzemního vedení stanovené provozovateli těchto vedení.

Pokud nelze nadzemní elektrické vedení odpojit od zdroje elektrického proudu, je nutno zabránit vjezdu dopravních prostředků a pojezdných strojů do ochranného pásma.

Jeřáby a jim podobná zařízení musí být umístěny tak, aby ve kterékoli poloze byly všechny jejich části mimo ochranné pásmo vedení a musí být zamezeno vymrštění lana.

Nelze-li provoz dopravních prostředků a pojezdných strojů a činností pod elektrickým vedením pod napětím vyloučit, budou přijata taková opatření, aby bylo zabráněno přiblížení k vodičům pod napětím (umístění závěsných zábran, náležitá upozornění apod.). Případně budou s provozovatelem distribuční soustavy dojednána další řešení.

Se všemi opatřeními budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci, pohybující se v daném úseku stavby.

6.5.3 Dočasné rozvody elektřiny po staveništi

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele. Realizací nedojde k navýšení potřeby zdrojů vody, plynu nebo elektrické energie.

6.5.4 Čerpání vody

Potřeba vody pro stavbu bude kryta dovozem cisternami.

6.5.5 Noční osvětlení

Stavební práce budou prováděny přes den, osvětlení nebude zřizováno.

6.6 Posouzení vnějších vlivů na stavbu, zejména otřesů od dopravy, nebezpečí povodně, sesuvu zeminy a konkretizace opatření pro případ krizové situace

6.6.1 Vnější vlivy na stavbu

Vnější vlivy na stavbu:

- kontakt se stávajícími inženýrskými sítěmi,
- kontakt se silniční dopravou,
- kontakt s železniční dopravou
- kontakt s veřejnými komunikacemi,

6.6.2 Opatření pro případ krizové situace

Zhotovitel přijme opatření pro případ zdolávání mimořádných událostí, jako jsou havárie, požáry a povodně, jiná vážná nebezpečí a evakuace zaměstnanců včetně pokynů k zastavení práce a k okamžitému opuštění pracoviště a odchodu do bezpečí.

Zhotovitel je povinen zajistit a určit podle druhu činnosti a velikosti pracoviště potřebný počet zaměstnanců, kteří organizují poskytnutí první pomoci, zajišťují přivolání zejména poskytovatele zdravotnické záchranné služby, Hasičského záchranného sboru České republiky a Policie České republiky a organizují evakuaci zaměstnanců. Zhotovitelé budou mít k dispozici kontakty na operační střediska řízení drážní dopravy.

Každý zaměstnanec je povinen prokazatelně hlásit všechny situace, které by mohly vést ke vzniku mimořádné události.

Důležitá telefonní čísla:

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR	150
RYCHLÁ LÉKAŘSKÁ POMOC	155
POLICIE ČR	158
ELEKTRICKÁ ENERGIE poruchy	840 850 860
Středočeské vodovody a kanalizace	840 111 111
PLYN	1239

6.7 Opatření vztahující se k umístění a řešení zařízení staveniště, včetně situačního výkresu širších vztahů staveniště, řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu

6.7.1 Řešení zařízení staveniště

Staveniště bude zařízení, uspořádáno a vybaveno dle potřeb zhotovitele stavby tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

Vnitrostaveništní plochy budou plošně a prostorově omezeny na nezbytné technologické minimum.

Na ploše stavby budou krátkodobě uloženy kusové a sypké materiály pro okamžité upotřebení, nebo vyzískané ze stavby. Hygienické a provozní potřeby zařízení staveniště budou řešeny v mobilních objektech kontejnerového typu, dočasně umístěných na staveništi.

U míst soustředěné stavební činnosti budou umístěny mobilní chemické záchody podle potřeb zhotovitele stavby.

6.7.2 Řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu

Před zahájením stavby bude zpracován a schválen DIO pro silniční dopravu.

Materiál bude dopravován na staveniště přednostně přímo k zabudování do stavby bez meziskládky. V ostatních případech na předem určenou plochu pro skládku materiálu. Výkopky budou ukládány na dočasnou deponii na staveništi.

Materiály, stroje, dopravní prostředky a břemena při dopravě a manipulaci nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví fyzických osob, zdržujících se na staveništi, popřípadě v jeho bezprostřední blízkosti.

Veškerý materiál bude dočasně deponován pouze v prostoru stávajícího pozemku, na kterém se nachází, nebo na pozemku určeném k likvidaci takového materiálu (např. rozebírání kolejových polí apod.). S materiálem charakteru nebezpečného odpadu bude manipulováno v souladu se zákonem, takový materiál bude neprodleně odvezen na příslušnou skládku NO.

6.8 Postupy pro zemní práce řešící zajištění provádění výkopů, zejména riziko zasypaní osob, s ohledem na druhy pažení, šířku výkopu, sklony svahu, technologii ukládání sítí do výkopu, zabezpečení okolních staveb, snižování a odvádění povrchové a podzemní vody

6.8.1 Příprava před zahájením zemních prací

Před zahájením zemních prací budou odpovědnými pracovníky vyznačeny na terénu polohově, popřípadě též výškově, trasy technické infrastruktury, zejména podzemních vedení technického vybavení a jiných podzemních překážek. Zemní práce v ochranném pásmu energetických vedení budou prováděny ručně. Při zemních pracích bude dbáno na požadavky jednotlivých správců podzemních sítí tak, aby nedošlo k jejich poškození.

S druhy vedení technického vybavení, jejich trasami popřípadě hloubkou uložení v obvodu staveniště, s jejich ochrannými pásmy a podmínkami provádění zemních prací v těchto pásmech budou před zahájením prací prokazatelně seznámeny obsluhy strojů a ostatní fyzické osoby, které budou zemní práce provádět.

Před zahájením zemních prací bude určeno rozmístění stavebních výkopů a jam a jejich rozměry a určeny způsoby těžení zeminy a rozsah opatření k zabránění přítoku vody na staveniště. U zemních prací, které budou zasahovat pod hladinu povrchové nebo podzemní vody, bude předem určen rozsah a způsob snížení hladiny vody, zejména jejím odvedením nebo odčerpáním.

6.8.2 Provádění výkopových prací

Strojní provádění výkopů je možné pouze mimo ochranná pásma energetických vedení.

U strojně prováděných výkopů obsluha stroje zajistí, aby se v ohroženém prostoru stroje nevyskytovaly žádné osoby. Prostor ohrožený činností stroje je vymezen maximálním dosahem jeho pracovního zařízení zvětšeným o 2 m. Vstoupí-li jakákoliv osoba do tohoto prostoru, je obsluha stroje povinná neprodleně zastavit činnost. Nebude-li mít obsluha stroje při souběžném strojním a ručním provádění výkopových prací na jednom pracovním záběru dostatečný výhled na všechna místa ohroženého prostoru, nesmí pokračovat v práci se strojem.

Před zahájením prací je obsluha dopravního prostředku a rypadla povinná vzájemně dohodnout signály, kterými bude koordinována spolupráce obou strojů. Při nakládání materiálu na dopravní prostředek se smí manipulovat s pracovním zařízením stroje pouze nad ložnou plochou tak, aby do dopravního prostředku nenaráželo. Je-li nutné při nakládání manipulovat pracovním zařízením stroje nad kabinou dopravního prostředku, nesmí se v ní zdržovat žádné fyzické osoby. Ložná plocha musí být nakládána rovnoměrně. Při jízdě stroje s naloženým materiálem musí být pracovní zařízení ustaveno, případně zajištěno v přepravní poloze, aby nedošlo k nebezpečné ztrátě stability stroje a omezení výhledu obsluhy. Obsluha stroje nesmí opustit své místo, aniž by bylo pracovní zařízení stroje spuštěno na zem, popřípadě na podložku na zemi nebo umístěno v předepsané přepravní poloze a zajištěno v souladu s návodem k používání. Není-li v návodu k používání stanoveno jinak, není při provozu strojů dovoleno roztloukat horninu dnem lopaty, urovnávat terén otáčením lopaty. Lopata stroje může být čistěna jen při vypnutém motoru stroje a na místě, kde nehrozí sesuv zeminy.

Při použití více strojů na jednom pracovišti je mezi nimi zachována taková vzdálenost, aby nedošlo ke vzájemnému ohrožení provozu strojů.

Při jízdě ze svahu a při práci na svahu obsluha stroje používá bezpečnou techniku jízdy tak, aby nedošlo k nebezpečnému posunutí těžiště stroje a ztrátě jeho stability.

Při ručním provádění výkopových prací budou pracovníci při práci rozmístěni tak, aby se vzájemně neohrožovali. Před prvním vstupem fyzických osob do výkopu nebo po přerušení práce delším než 24 hodin prohlédne zhotovitel nebo osoba jím pověřená stav stěn výkopu, pažení a přístupů.

Větší balvany, zbytky stavebních konstrukcí nebo nesoudržné materiály ve stěnách výkopů, které by mohly svým tlakem uvolnit zeminu, musí být neprodleně zajištěny proti uvolnění nebo odstraněny. Nahromaděná zemina, spadlý materiál a nežádoucí překážky musí být z výkopu odstraňovány bez zbytečného odkladu. Po dobu přerušení výkopových prací bude zhotovitel zajišťovat pravidelnou odbornou kontrolu a nezbytnou údržbu oplocení, zábran, pažení, lávek, přechodů, přejezdů, bezpečnostních značek, značení a signálů, popřípadě dalších zařízení zajišťujících bezpečnost fyzických osob u výkopů.

Mechanické zhutňování zeminy pomocí válců, pěchů nebo jiných zhutňovacích prostředků musí být prováděno tak, aby nedošlo k ohrožení stability stěn výkopů ani sousedních staveb.

6.8.3 Zajištění stability stěn výkopů

Svislé boční stěny ručně kopaných výkopů musí být zajištěny pažením při hloubce výkopu větší než 1,3 m v zastavěném území. V zeminách nesoudržných, podmáčených nebo jinak náchylných k sesutí musí být stěny těchto výkopů zabezpečeny podle stanoveného technologického postupu i při hloubkách menších než 1,3 m.

Pažení stěn výkopu musí být navrženo a provedeno tak, aby spolehlivě zachytilo tlak zeminy a zajišťovalo tak bezpečnost fyzických osob ve výkopech, zabránilo poklesu okolního terénu a sesouvání stěn výkopu, popřípadě vyloučilo nebezpečí ohrožení stability staveb v sousedství výkopu.

Do strojem vyhloubených nezapažených výkopů se nesmí vstupovat, pokud jejich stěny nejsou zajištěny proti sesutí ochranným rámem, bezpečnostní klecí, rozpěrnou konstrukcí nebo jinou technickou konstrukcí. Strojně hloubené výkopy a jámy se svislými nezajištěnými stěnami, do kterých nebudou v souladu s technologickým postupem vstupovat fyzické osoby, lze ponechat nezapažené po dobu stanovenou technologickým postupem.

Nejmenší světlá šířka výkopů se svislými stěnami, do kterých vstupují fyzické osoby, činí 0,8 m. Rozměry výkopů musí být voleny tak, aby umožňovaly bezpečné provedení všech montážních prací.

Při ručním odstraňování pažení stěn výkopu se musí postupovat zespodu za současného zasypávání odpaženého výkopu tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce.

Hrozí-li při přepažování nebo odstraňování pažení nebezpečí sesutí stěn výkopu nebo poškození staveb v jeho blízkosti, musí být pažení ponecháno v potřebné výšce ve výkopu.

Zajištění výkopů proti sesutí určí zhotovitel prací dle konkrétní situace.

Vzhledem k hloubce výkopů menší než 1,3 m, budou stěny výkopů zajištěny proti sesutí v případě zemin nesoudržných, podmáčených nebo jinak náchylných k sesutí.

Zajištění výkopů proti sesutí určí zhotovitel prací dle konkrétní situace.

6.8.4 Zajištění výkopů proti pádu osob

Výkopy mimo zastavěné území budou zajištěny zábranou ve vzdálenosti větší než 1,5 m od hrany výkopu. Ve směru od tratě bude použito bezpečnostní značení výstražnou páskou doplněné výstražnou cedulkou označující riziko pádu osob upevněné ve výšce horní tyče zábradlí umístěné ve směru příchodu k výkopu.

Výkopy v zastavěném území kde je volný přístup veřejnosti ať už po veřejné komunikaci, nebo po všeobecně využívané vyšlapané cestě, bez přirozených překážek jako křoví, zdi, ploty apod., na veřejných prostranstvích a v uzavřených objektech, kde probíhají současně i jiné činnosti, musí být zakryty, nebo u okraje, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob do výkopu, zajištěny zábradlím min. výšky 1,1m, přičemž prostor mezi horní tyčí a zárážkou u podlahy je nutno zajistit proti propadnutí osob bez ohledu na hloubku výkopu. Ohrazení výkopu musí být dostatečně pevné a stabilní, aby při případném opření či nárazu člověka na něj, bylo zabráněno jeho pádu do výkopu. Zábradlí smí být přerušeno pouze v místech přechodů nebo přejezdů.

Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Povrch terénu v pásu od okraje výkopu nebo jámy až po hranici smykového klínu stanovenou v projektové dokumentaci, ohrožený usmýknutím, nesmí být zatěžován zejména stavebním provozem, stavbami zařízení stavenišť, stroji nebo materiálem, s výjimkou případů, kdy stabilita stěny výkopu je zabezpečena způsobem stanoveným v projektové dokumentaci.

Pro fyzické osoby pracující ve výkopech musí být zřízen bezpečný sestup a výstup pomocí žebříků, schodů nebo šikmých ramp. Povrch šikmých ramp o sklonu větším než 1 : 5 musí být upraven proti uklouznutí náležitě upevněnými příčnými lištami nebo zárážkami.

Pokud výkop tvoří překážku na veřejně přístupné komunikaci pro pěší, musí být zajištěn vždy zábradlím tak, aby zárážka u podlahy sloužila zároveň jako zárážka pro slepeckou hůl.

V případě potřeby, kdy je potřeba překonávat výkop hlubší než 0,5 m bude zřízen přechod o šířce nejméně 0,75 m. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá větší hloubka výkopu než 1,5 m, musí být přechod opatřen zábradlím alespoň po jedné straně.

6.8.5 Svahování výkopů

Sklony svahů výkopů určí zhotovitel se zřetelem zejména na geologické a provozní podmínky tak, aby během provádění prací nebyly fyzické osoby ve výkopu a jeho blízkosti ohroženy sesuvem zeminy.

Přibližné sklony svahů výkopů o hloubce do 3 m, které budou po ukončení stavebních prací zasypány, a podmínky, které přitom mají být dodrženy, jsou pro některé druhy zemin stanoveny normovými požadavky.

Fyzická osoba určená zhotovitelem k řízení provádění výkopových prací

a) při změně geologických a hydrogeologických podmínek oproti projektové dokumentaci (kde je návrh sklonu 1:1) upřesní určený sklon stěn svahovaných výkopů,

b) vzniknou-li pochybnosti o stabilitě svahu, určí a zajistí provedení opatření k zamezení sesuvu svahu a k zajištění bezpečnosti fyzických osob.

Podkopávání svahů je nepřípustné.

6.8.6 Zabezpečení okolních staveb

Zabezpečení okolních staveb při zemních pracích není nutné provádět.

6.8.7 Snižování a odvádění povrchové a podzemní vody

Na staveništi nebudou prováděna opatření pro snižování a odvádění povrchové a podzemní vody.

6.8.8 Práce na vyloučené koleji

Vyloučená kolej se považuje za bezpečné místo. Nevztahuje se to však na úsek trati mezi srdcovkou výhybky a námezíkem.

Jestliže se musí pracovat v prostoru mezi provozovanou kolejí a pracovním strojem, platí ustanovení pro práci v provozované kolejí.

Veškeré práce na trati a ve stanici se musí vykonávat pod dozorem vedoucího práce, který práci organizuje, řídí a odpovídá za bezpečnost zaměstnanců. Pracovní skupina (dva a více zaměstnanců) musí mít vždy svého vedoucího práce.

Bezpečnost zaměstnanců pracovní skupiny zajistí vedoucí práce osobně nebo prostřednictvím určeného střežícího zaměstnance (bezpečnostní hlídky). Před započítím práce určí vždy vedoucí práce stanoviště bezpečnostní hlídky, směr a místo vystoupení zaměstnanců z koleje.

Bezpečnostní hlídka střežící zaměstnance při práci v kolejišti je povinna:

- být stále ve střehu a sledovat pohyb vozidel v kolejišti, nezabývat se při střežení jinou činností,
- varovat včas a spolehlivě střežené zaměstnance.

Pracuje-li se na vyloučené koleji v blízkosti provozované koleje, t.j. mimo obrys vozidla platný pro vyloučenou kolej, je vedoucí práce nebo jím stanovená bezpečnostní hlídka povinna označit pracoviště na širé trati varovnými návěstidly dle předpisu ČD D1 a upozornit návěstí „Vlak se blíží“ zaměstnance na vozidlo, blížící se po sousední koleji, a poté „Vykliďte prac. místo“ a vedoucí pracovník zkontroluje průjezdový profil.

Umístění varovných návěstidel nezbavuje zaměstnance, odpovídající za bezpečnost na pracovním místě, povinnosti varovat zaměstnance, i když návěst „POZOR“ nezaslechnou.

Výstražné terče se nestaví, jde-li o ucelenou pracovní skupinu nejvýše pěti zaměstnanců (včetně vedoucího práce a případné bezpečnostní hlídky) a tato pracovní skupina se během pracovní směny soustavně přesunuje.

Přitom musí být splněny tyto podmínky:

- a) vedoucím práce je pověřený zaměstnanec, který zajišťuje bezpečnost zaměstnanců sám nebo prostřednictvím bezpečnostních hlídek,
- b) na obě strany je viditelnost nejméně na zábrzdnu vzdálenost,
- c) nepracuje se s mechanizačními prostředky těžko odstranitelnými z průjezdného průřezu,
- d) skupina je vybavena zdravotním materiálem pro poskytnutí první pomoci.

Všechna zařízení, pracovní pomůcky, nářadí a ostatní materiál musí být uloženy vždy tak, aby nezasahovaly do průjezdného průřezu a volného schůdného a manipulačního prostoru.

Chůze přímo v koleji na trati a v obvodu stanic je dovolena jen zaměstnancům při činnostech, které přímo souvisí s jejich pracovním zařízením.

Při chůzi po jednokolejné trati se musí používat stezky vedle koleje.

Zaměstnanci se nesmí zdržovat v jejím průjezdném profilu koleje a musí vždy předpokládat jízdu vozidel. Přijíždějící vozidla očekává a sleduje v takové vzdálenosti, aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost.

Vedoucí pracoviště stroje je povinen seznámit a poučit prokazatelně osádky stroje o bezpečnostních předpisech na elektrifikovaných tratích a podmínkách pro konkrétní práci.

Při průjezdu drážních vozidel musí zaměstnanec zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jeho bezpečnost. Zaměstnanci musí dbát zvýšenou pozornost při zhoršených povětrnostních podmínkách, kdy je snížena slyšitelnost a viditelnost.

6.9 Způsob zajištění bezbariérového řešení na veřejných pozemních komunikacích a veřejných plochách, zejména s ohledem na způsob zajištění proti pádu do výkopu osob se zrakovým postižením

Výkopy v zastavěném území a na veřejných prostranstvích musí být zakryty nebo u okraje, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob do výkopu, zajištěny zábradlím o výšce nejméně 1,1 m, přičemž prostor mezi horní tyčí a zárazkou u podlahy je nutno zajistit proti propadnutí osob. Ohrazení výkopu musí být dostatečně pevné a stabilní, aby při případném opření či nárazu člověka na něj, bylo zabráněno jeho pádu do výkopu.

Pokud výkop tvoří překážku na veřejně přístupné komunikaci pro pěší, musí být zajištěn vždy zábradlím v. nejméně 1,1 m vč. opatření proti propadnutí osob, přičemž zárazka u podlahy slouží zároveň jako zárazka pro slepeckou hůl. Tato zárazka (spodní dotyková lišta) musí být ve výšce do 20 cm nad zemí. Na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích musí být přes výkopy zřízeny přechody nebo přejezdy, kapacitně odpovídající danému provozu, dostatečně únosné a bezpečné. Přechody o šířce nejméně 1,5 m musí být opatřeny výše zmíněným zábradlím včetně zárazky pro slepeckou hůl na obou stranách. Výkopy u příčných propustků budou zajištěny pevným oplocením o výšce min. 1,8 m splňující statické podmínky při působení větru.

6.10 Postupy pro betonářské práce řešící způsob dopravy betonové směsi, zajištění všech fyzických osob zdržujících se na staveništi proti pádu do směsi, pohyb po výztuži, přístup k místům betonáže, předpokládané provedení bednění

Před jízdou, zejména po ukončení plnění nebo vyprazdňování přepravního zařízení, zkontroluje řidič dopravního prostředku zajištění výsypného zařízení v přepravní poloze, popřípadě je v této poloze v souladu s návodem k používání zajistí.

Při přejímce a při ukládání směsi musí být vozidlo umístěno na přehledném a dostatečně únosném místě bez překážek ztěžujících manipulaci a potřebnou vizuální kontrolu.

6.11 Postupy pro montážní práce řešící bezpečnostní opatření při jednotlivých montážních operacích a s tím spojených opatřeních pro zajištění pomocných stavebních konstrukcí, přístupy na místo montáže, způsob zajišťování otvorů vzniklých s postupem montáže, doprava stavebních dílů a jejich upevňování a stabilizace

Na staveništi bude provedeno osazení RD na základové stěny ze ztraceného bednění a betonovou desku. Pro zajištění těchto prací bude na staveništi v provozu zdvihací zařízení. Zdvihací zařízení – jeřáb bude použit taktéž při výstavbě mostu z prefabrikovaných dílců (Benešovy rámy). Provozovatel tohoto zařízení musí mít zpracovaný tzv. systém bezpečné práce.

Bezpečnostní opatření pro montážní práce:

Zhotovitel montážních prací zajistí, aby montážní pracoviště umožňovalo bezpečné provádění montážních prací bez ohrožení fyzických osob a konstrukcí.

Zvolené vázací prostředky musí umožnit zavěšení dílce - stožáru podle průvodní dokumentace výrobce. Způsob a místo upevnění stejně jako seřízení vázacích prostředků musí být voleno tak, aby upevnění i uvolnění vázacích prostředků mohlo být provedeno bezpečně.

Při odebrání pražců ze skládky nebo z dopravního prostředku musí být zajištěno bezpečné skladování zbývajících pražců. Během zdvihání a přemisťování pražců nebo kolejových roštů se fyzické osoby zdržují v bezpečné vzdálenosti. Teprve po ustálení břemena nad místem montáže či demontáže mohou z bezpečné plošiny nebo plochy provádět jeho usazení a zajištění proti vychýlení. Dílec se odvěšuje od závěsu zdvihacího prostředku teprve po tomto zajištění.

Způsob uvolňování vázacích prostředků z demontovaných kolejových roštů stanoví technologický postup montáže a demontáže tak, aby bezpečnost osob nebyla podmíněna stabilitou břemene.

6.12 Postupy pro bourací a rekonstrukční práce řešící základní technologie bourání, zejména ruční, strojní, kombinované a za využití výbušnin, zajištění pracovišť s bouracími pracemi, podchycení bouraných konstrukcí, odvoz sutí, zajištění všech fyzických osob zdržujících se Na staveništi ve výšce, zabezpečení inženýrských sítí, jejich náhradní vedení, zabezpečení okolních objektů s prostor

Předmětem bouracích prací je demolice mostu SO 06 v celém rozsahu.

Bourací práce, při nichž jsou dotčeny nosné prvky stavební konstrukce, budou prováděny pouze podle technologického postupu zpracovaného zhotovitelem na základě provedeného průzkumu stávajícího stavu bourané stavby, jejího statického posouzení a zjištění vedení, popřípadě staveb a zařízení technického vybavení a stavu dotčených sousedních staveb.

K průzkumu se využijí stávající dostupné dokumentace o stavbě samé a o stavbách sousedních, vyjádření vlastníků popřípadě správců technické infrastruktury a vlastní ohledání staveniště.

Jsou-li v průběhu bouracích prací zjištěny skutečnosti, které nebyly průzkumem odhaleny, zajistí zhotovitel bez zbytečného odkladu přizpůsobení technologického postupu těmto skutečnostem tak, aby vždy byla zajištěna bezpečnost prováděných prací.

Před zahájením bouracích prací bude vymezen ohrožený prostor a zajištěn proti vstupu nepovolaných fyzických osob.

Ohrožený prostor musí být v zastavěném území vymezen oplocením o výšce nejméně 1,8 m, pokud tomu použítá technologie bourání nebrání. Není-li možno prostor oplotit, musí být zajištěn jiným vhodným způsobem, například střežením.

Bourání nosných konstrukcí stavby musí být prováděno pouze fyzickými osobami k tomu určenými zhotovitelem. Při provádění demolice nosných konstrukcí musí být zajištěn stálý dozor vykonávaný fyzickou osobou k tomu zhotovitelem pověřenou. Tato fyzická osoba pověřená stálým dozorem po celou dobu výkonu stálého dozoru sleduje určené pracoviště, provádění prací a pohyb fyzických osob na něm, z tohoto pracoviště se nevzdaluje a nevykonává jinou činnost než dozor.

Bourací práce nesmí být přerušeny, pokud není zajištěna stabilita těch částí bourané konstrukce, které nebyly dosud strženy. Tento požadavek platí i v případě neplánovaného přerušení bouracích prací například z důvodu náhlého zhoršení povětrnostní situace.

Při strojním bourání obsluha stroje zajistí, aby se v ohroženém prostoru stroje nevyskytovaly žádné osoby. Prostor ohrožený činností stroje je vymezen maximálním dosahem jeho pracovního zařízení zvětšeným o 2 m. Vstoupí-li jakákoliv osoba do tohoto prostoru, je obsluha stroje povinná neprodleně zastavit činnost.

Při ručním bourání směřjí být konstrukční prvky odstraněny pouze tehdy, nejsou-li zatíženy.

Při ručním bourání nosných konstrukcí se musí postupovat zásadně vertikálním směrem shora dolů.

Materiál z bourané stavby je nutno průběžně odstraňovat. Vybouraný materiál bude nakládán na staveništní dopravu a následně bez zbytečného odkladu odvážen na deponii mimo staveniště.

6.13 Postupy pro práci ve výškách řešící způsob zajištění proti pádu na volném okraji, proti sklouznutí, konkrétní způsob zajištění prací ve výšce

Práce ve výšce se předpokládají u pracích na výstavbě mostu SO 06.

Práce ve výšce budou prováděny z dočasné stavební konstrukce, například lešení nebo pracovní plošiny.

Dočasné stavební konstrukce lze užívat pouze po jejich náležitém předání odborně způsobilou osobou odpovědnou za jejich montáž a převzetí do užívání osobou odpovědnou za jejich užívání. O předání a převzetí vyhotoví předávající na základě odborné prohlídky zápis potvrzující úplné dokončení a vybavení dočasné stavební konstrukce.

Dočasné stavební konstrukce musí být podrobovány pravidelným odborným prohlídkám způsobem a v intervalech stanovených v průvodní dokumentaci. Pokud nastaly mimořádné okolnosti, které mohly mít nepříznivý vliv na bezpečnost lešení (například nepříznivá povětrnostní situace), musí být odborná prohlídka provedena bezodkladně.

Dočasné stavební konstrukce musí být opatřeny zábradlím, skládajícím se alespoň z horní tyče (madla) ve výšce nejméně 1,1 m nad podlahou a zarážky u podlahy (ochranné lišty) o výšce minimálně 0,15 m. Je-li výška podlahy nad okolní úrovní větší než 2 m, musí být prostor mezi horní tyčí (madlem) a zarážkou u podlahy zajištěn proti propadnutí osob osazením jedné nebo více středních tyčí, případně jiné vhodné výplně, s ohledem na místní a provozní podmínky.

Zábradlí u vnitřních okrajů pracovních podlah se nemusí provádět, pokud mezera mezi podlahou a přilehlou stěnou není širší než 25 cm.

6.14 Zajištění dalších požadavků na bezpečnost práce zejména zabezpečení strojů při přerušení a ukončení práce, přeprava strojů

6.14.1 Dvoucestná vozidla – stavební stroje s kolejovými adaptéry

Před započítím práce seznámí vedoucí prací řidiče dvoucestného vozidla s technologií práce (viz předpis ČD S 3/1) a pokud pneumatiky přesahují průjezdný průřez seznámí řidiče s překážkami.

- překážky se musí přejíždět se zvednutými pneumatikami nebo rychlostí max. 5 km/h;
- pokud pneumatiky zajišťují i brzdění, musí se stále alespoň jedna náprava dotýkat kolejnice
- bezpečná vzdálenost před pohybujícím se strojem v pracovní činnosti je vzdálenost větší jak 10 m.

Další podrobnosti viz předpis ČD S8 pro provoz, údržbu a opravy speciálních vozidel.

Podmínky použití a provozu:

- schválení typu drážního správním úřadem,
- průkaz způsobilosti drážního vozidla a prokázání technické způsobilosti,
- povolení k provozu (vydává se na 1 rok),
- povolení k technologickému využití (podmínky stanoví předpis ČD S8/3,
- při provozu dodržování předpisu ČD D2/81,
- stanovení počtu členů obsluhy (pokud obsluhu tvoří více než 1 osoba musí být stanoven vedoucí stroje,
- určení vedoucího práce, který odpovídá za bezpečnost obsluhy svou i pomocných zaměstnanců z hlediska provozu a za uvedení koleje do provozuschopného stavu po ukončení práce,
- přeprava osob je možná jen se souhlasem vedoucího stroje.

Před nasazením stroje musí provozovatel vypracovat technologický předpis prací s ohledem na manipulovaná břemena, překážky v práci, dráhu pohybu stroje i provozu na sousedních kolejích. Tento technologický předpis odsouhlasí zástupce objednavatele práce, vedoucí prací nebo touto činností pověřený zaměstnanec a s tímto tech. předpisem seznámí obsluhu strojů.

Stroj smí pracovat pouze na vyloučené koleji.

Před zahájením prací je nutno odstranit překážky pro vlastní práci stroje.

Vedoucí stroje odpovídá za technický stav, provozuschopnost a údržbu stroje a za správnou obsluhu a zajištění stroji mimo provoz. Dále musí dodržovat předepsané technologie a pracovní příkazy, řídit se pokyny vedoucího práce. Odpovídá za bezpečnost obsluhy při práci a údržbě, používání OOPP, Dbá, aby při přesunu stroje byly všechny pracovní části zajištěny v přepravní poloze, vede knihu předávky.

Podmínky bezpečného provozu:

Osvětlení pracoviště obsluhy stroje a pracoviště stroje musí odpovídat co do intenzity a druhu požadavkům na osvětlení.

Obsluha smí uvést stroj nebo jeho pracovní části do pohybu, až se přesvědčila, že se žádná osoba nezdržuje v ohroženém prostoru a nebezpečných místech a dala návěst "POZOR" varovným zařízením. Před každým zahájením práce stroje nebo před změnou směru jeho pohybu je vedoucí stroje povinen upozornit návěstí „POZOR“ všechny zaměstnance pracující v nejbližším okolí stroje.

Zaměstnanci ani jiné osoby nesmějí vstupovat do nebezpečné blízkosti stroje a manipulačního prostoru. Zaměstnancům je zakázáno přibližovat se na vzdálenost menší jak 1 m ze strany k břemenu, je-li výše než 1,5 m od země.

Pracovat pod zavěšeným nezajištěným břemenem je zakázáno.

Je zakázáno vstupovat na pohyblivé části stroje, pokud nejsou v naprostém klidu.

Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat částí vozidla (stroje), které vybočují z jeho obrysu.

6.14.2 Stroje pro zemní práce

Práce s těmito stroji je povolena v těsné blízkosti koleje, na které je provoz jen za dozoru vedoucího pracoviště stroje, který zajišťuje dodržování přísl. předpisů a pokynů, aby nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na provozované koleji.

A dále za těchto podmínek:

- pracoviště stroje musí být zajištěno střežením bezpečnostní hlídkou, zařízením automatického varování (ZAV) nebo že vedoucí práce podle místních poměrů rozhodne o případném postavení doplňujících bezpečnostních hlídek,
- ve vzdálenosti 2,2 m od osy nejbližší koleje (zvětšené v oblouku o rozšíření) musí být ve výši 1,0 m nad temenem kolejnice umístěna pevná páska výrazné barvy,
- po dobu průjezdu vlaku po sousední koleji musí být práce strojů přerušena,
- pracoviště musí mít v noci, za hustého deště, mlhy nebo sněžení telefonické nebo rádiové spojení s výpravčími obou sousedních stanic a musí být osvětleno tak, aby byl zaručen dostatečný rozhled po celém pracovišti; zaměstnanci nesmějí být oslněni,
- rychlost vlaků, jedoucích kolem pracoviště, se podle potřeby omezí.

6.14.3 Zabezpečení strojů

Proti samovolnému pohybu musí být stroj po ukončení práce zajištěn v souladu s návodem k používání, například zakládacím klínem, pracovním zařízením spuštěným na zem nebo zařízením nejnižšího rychlostního stupně a zabrzděním parkovací brzdy. Rovněž při přerušení práce musí být stroj zajištěn proti samovolnému pohybu alespoň zabrzděním parkovací brzdy nebo pracovním zařízením spuštěným na zem.

Po ukončení práce a při jejím přerušení musí být proti samovolnému pohybu zajištěno i pracovní zařízení stroje jeho spuštěním na zem nebo umístěním do přepravní polohy, ve které se zajistí v souladu s návodem k používání.

Obsluha stroje, která se hodlá vzdálit od stroje tak, že nemůže v případě potřeby okamžitě zasáhnout, učiní v souladu s návodem k používání opatření, která zabrání samovolnému spuštění stroje a jeho neoprávněnému užití jinou fyzickou osobou, jako jsou uzamknutí kabiny a vyjmutí klíče ze spínací skříňky nebo uzamknutí ovládání stroje.

Stroj musí být odstaven na vhodné stanoviště, kde nezasahuje do komunikací, kde není ohrožena stabilita stroje a kde stroj není ohrožen padajícími předměty ani činnostmi prováděnou v jeho okolí.

6.14.4 Přeprava strojů

Přeprava, nakládání, skládání, zajištění a upevnění stroje nebo jeho pracovního zařízení se provádí podle pokynů a postupů uvedených v návodu k používání. Není-li postup při přepravě stroje a jeho

pracovního zařízení uveden v návodu k používání, stanoví jej zhotovitel v místním provozním bezpečnostním předpise.

Při přepravě stroje na ložné ploše dopravního prostředku se v kabině přepravovaného stroje, na stroji ani na ložné ploše dopravního prostředku nezdržují fyzické osoby, pokud není v návodech k používání stanoveno jinak.

Při přepravě stroje na ložné ploše dopravního prostředku jsou pracovní zařízení, popřípadě jiná pohyblivá zařízení zajištěna v přepravní poloze podle návodu k používání a spolu se strojem upevněna a mechanicky zajištěna proti podélnému i bočnímu posuvu a proti převržení, popřípadě na ložné ploše dopravního prostředku uložena a upevněna samostatně.

Dopravní prostředek musí být při nakládání a skládání stroje postaven na pevném podkladu, bezpečně zabrzděn a mechanicky zajištěn proti nežádoucímu pohybu.

Při najíždění stroje na ložnou plochu dopravního prostředku a sjíždění z ní se všechny fyzické osoby s výjimkou obsluhy stroje vzdálí z prostoru, v němž by mohly být ohroženy při pádu nebo převržení stroje, přetržení tažného lana nebo jiné nehodě.

Fyzická osoba, navádějící stroj na dopravní prostředek, stojí vždy mimo stroj i mimo dopravní prostředek a v zorném poli obsluhy stroje po celou dobu najíždění a sjíždění stroje.

Při přepravě stroje po vlastní ose musí být jeho pracovní zařízení, popřípadě jiná pohyblivá zařízení, zajištěna v přepravní poloze podle návodu k používání.

6.15 Postupy řešící jednotlivé práce a činnosti a stanovící opatření pro prolínání a souběh jednotlivých prací, zejména využití více jeřábů na jednom staveništi a práce za současného provozu veřejných dopravních prostředků

Činnost na staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí. Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení stavebních objektů.

Rozhodující práce v kolejisti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu.

Doba trvání výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. Délky výluk jsou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací.

6.15.1 Technologický postup pro provádění prací

Jednotlivé prováděné pracovní činnosti jsou znázorněny v harmonogramu průběhu výstavby, viz. příloha 1 a detailně popsány v plánu organizace výstavby, viz. F.1 Zásady organizace výstavby - Technická zpráva.

6.15.2 Časový plán jednotlivých prováděních prací

Činnost na staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí. Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení SO.

Rozhodující práce v kolejisti budou prováděny při denních výlukách železničního provozu.

Doba trvání výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. Délky výluk jsou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací.

Dojde-li při realizaci stavby k souběhu s pracovními činnostmi jiné stavby, seznámí se zhotovitelé vzájemně s riziky prací a činností, a neprodleně informují koordinátora BOZP o této skutečnosti. Koordinátor BOZP zajistí vzájemné seznámení zhotovitelů staveb s Plány BOZP a riziky prací, kterými se mohou stavby navzájem ohrozit při činnostech na nich probíhajících, případně, po projednání se zhotoviteli, doporučí úpravu harmonogramu prací tak, aby střety rizikových činností byly minimalizovány.

Na staveništi nebude využíváno zároveň více jeřábů.

Při provádění prací se staveništní mechanizací se nikdo nesmí zdržovat v ohroženém prostoru strojů, zejména při souběžném strojním a ručním provádění výkopových prací, při ručním začišťování výkopu, při přepravě materiálu, instalaci veřejného osvětlení. Není-li v průvodní dokumentaci stroje stanoveno

jinak, je prostor ohrožený činností stroje vymezen maximálním dosahem jeho pracovního zařízení zvětšeným o 2 m.

Nemá-li obsluha stroje při souběžném strojním a ručním provádění výkopových prací na jednom pracovním záběru dostatečný výhled na všechna místa ohroženého prostoru, nepokračuje v práci se strojem.

6.16 Specifické požadavky na stavbu vyplývající, například z konzultací s orgány inspekce práce, stavebními úřady, orgány ochrany veřejného zdraví

Specifické požadavky jsou uvedeny ve stavebním povolení a vyjádření v rámci stavebního řízení. Tyto jsou součástí projektové dokumentace, každý zhotovitel se před zahájením prací s těmito seznámí.

7 Používání OOPP

Každý zaměstnanec bude vybaven vhodnými osobními ochrannými pracovními pomůckami (OOPP) pro všechna rizika, kterým je vystaven při vykonávané práci a pohybu na staveništi. Všechny používané OOPP musí být schváleného typu s platnou dobou použitelnosti. Používání jednotlivých OOPP v závislosti na charakteru prováděných činností, bude upřesněno OZO zhotovitele po vyhodnocení rizik souvisejících s daným činnostmi.

SEZNÁMENÍ S PLÁNEM BOZP

S tímto Plánem BOZP byli dle § 7 písm. c) NV č. 591/2006 Sb. seznámeni:

Zhotovitel	Zástupce zhotovitele	Kontakt	Datum	Podpis

AKTUALIZACE PLÁNU BOZP

Datum	Jméno Příjmení	Podpis

Návrh harmonogramu prací

Popis prací	Výluka NAD	přípr. práce		výluka 21 N																											výluka 4 N											
			Náhradní autobusová doprava (NAD) - 32 dní																																							
			Kompletní uzavírka přejezdů P 3737, P 3738, P 3739 a silnice I/17																																							
		Datum																																								
	Dny výluky	P1	P2	P3	P4	P5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	TP	TP	TP	TP	TP	TP	22	23	24	25	D1	D2	D3	D4	D5
inženýrská činnost	5																																									
materiálové zajištění stavby	3																																									
převzetí staveniště	1																																									
zemní práce, čištění drážních příkopů a stezek	1																																									
demontáž přejezdových konstrukcí	1																																									
vyjmutí kolejových polí	1																																									
ojedinělá výměna pražců	2																																									
těžení zěl. Svršku a spodku na zemní pláň	3																																									
strojní čištění kolejového lože	1																																									
práce na zabezpečovacím zařízení	21																																									
práce na mostě v km 2,133	14																																									
práce na propustku v km 2,160	7																																									
zřízení drenáže	5																																									
zřízení asfaltové vrsvy ZKPP	2																																									
zřízení zaválcovaného kol. lože	3																																									
zřízení konstrukční vrstvy fr 0/32 + zřízení konstrukční vrstvy pod asfalt	4																																									
zřízení předšterkování fr 31,5/63 BI	3																																									
pokládka kolejového roštu	3																																									
směrová a výšková úprava GPK	2																																									
osazení pražcových kotev	3																																									
aluminotermické vaření a zřízení BK	2																																									
montáž přejezdu P 3737	2																																									
montáž přejezdu P 3738	2																																									
montáž přejezdu P 3739	2																																									
dokončovací práce na konstrukci žel. svršku	1																																									
P3737, P3738, P3739 - těžení konstr. vrstev vozovky	3																																									
P3737, P3738, P3739 - zřízení konstr.vrstev podkladu	3																																									
P3737, P3738, P3739 - zřízení asf. vrstev vozovky	2																																									
P3737, P3738, P3739 - dokončovací práce na komunikaci	1																																									