



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Sdružení PRODEX-VALBEK



1	Dokumentace po zpracování připomínek	04/2016		Číslo soupravy
2	Úprava projektu z důvodu změny časového plánu realizace	11/2016		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	 ORGANIZAČNÍ SLOŽKA ČLEN SKUPINY VALBEK-EU	
Odpov. projektant stavby	Ing. Pavol Bartoš		
Odpov. projektant PS, SO, části	Ing. Ondřej Holémý		
Vypracoval	Ing. Ondřej Holémý		
Technická kontrola	Ing. Pavel Novák		
ZVÝŠENÍ TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHLICE SO 13-02 Přejezd v ev. km 231,622		PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2 tel.: +420 277 007 726 e-mail: info@prodex-cz.eu	
Technická zpráva		Zak. číslo zhotov.	15XP24005
		Datum	05/2016
		Stupeň	PROJEKT (DSP)
		Měřítko	-
		Část	Příloha
		E.1.3.2	1

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

ZVÝŠENÍ TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHLICE

Projekt stavby

SO 13-02 Přejezd v ev. km 231,622

OBSAH

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

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Identifikace stavby

Název stavby:	Zvýšení tražové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Havlíčkův Brod - Okrouhlice (žkm 224,110 – 232,941), trať dle č.324 Brno hl.n. – Kutná Hora hl.n.
Kategorie trati:	TEN-T
Číslo SoD objednatele:	E617-S-2990/2015
Číslo SoD zhotovitele:	15XP24005
ISPROFOND:	561 372 0007
Začátek stavby:	km 224,397 v ŽST Havlíčkův Brod, s přesahem technologických profesí do km 224,100
Konec stavby:	km 232,636 v ŽST Okrouhlice, v úrovni vjezdové výhybky č. 1 , s přesahem technologických profesí do km 232,970
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha
(pověřen vydáním SP)	Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Krajský úřad:	Krajský úřad kraje Vysočina
Městský úřad:	Havlíčkův Brod
Obecný úřad:	Okrouhlice
Region:	Kraj Vysočina
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa východ Nerudova 1 772 58 OLOMOUC
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Havlíčkův Brod	637823	Havlíčkův Brod	Vysočina
Poděbaby	723479		
Veselice u Havl. Brodu	723487		
Chlístov u Okrouhlice	709638	Okrouhlice	
Okrouhlice	709654		

Zhotovitel dokumentace: „Sdružení PRODEX-VALBEK“

Prodex spol. s r.o.
 Rusovská cesta 16
 851 01 Bratislava
 IČO: 17314569, DIČ: 2020382166, IČ DPH: SK2020382166
 odštěpný závod
 Prodex spol. s r.o., organizační složka
 Perucká 2481/5
 120 00 Praha 2 Vinohrady
 IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704

Valbek spol. s r.o.
 Vaňurova 505
 460 01 Liberec

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavol Bartoš
 Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00
 číslo autorizace 0010418

2. VŠEOBECNÁ ČÁST

2.1 Výchozí podklady

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

Základní podklady:

- Přípravná dokumentace „Zvýšení tražové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“, zpracovatel Prodex spol. s r.o.
- *Geodetické podklady:*
- Zaměření stávajícího stavu, fy. Hrdlička, spol. s r.o. – pobočka Praha 08/2013 (ve formátu *.dgn, S-JTSK, Balt p.v.)
- Doměření vybraných úseků, fy. Hrdlička, spol. s r.o. – pobočka Praha (ve formátu *.dgn, S-JTSK, Balt p.v.)

Ostatní použité podklady:

- Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému ze dne 28. 4. 2008, č. j. 35572/07-OP (Směrnice SŽDC č. 30)
- Zásady rekonstrukce regionálních drah ze dne 6. 12. 2007, č. j. 14936/07-OP (Směrnice SŽDC č. 32)
- Předkategorizace materiálu žel. svršku z 04/2015
- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy, prováděcí a vzorové listy.
- Místní šetření projektanta přímo na místě
- Zápis z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Vyjádření jednotlivých správců
- Silniční normy: ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6109 – Projektování polních cest
ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody, TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, TP 171 – Vléčné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

2.2 Související provozní soubory a stavební objekty

SO 11-01 Železniční svršek

SO 11-02 Železniční spodek

SO 18-01 Přístupová komunikace

SO 10-06 PHS v km 231,342 – 231,415 vpravo

SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení

SO 36-01 Nový kabel 6 kV

SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení

SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425

PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 21-01 – DOK a TK

2.3 Odchyłky od předchozího stupně projektové dokumentace

Oproti předchozímu stupni nebyly žádné změny.

2.4 Odchyłky od platných norem a předpisů

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

2.5 Vlastník a správce investice

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

2.6. Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace.

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

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu opravy.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ve stavbě se zřizují nová ochranná pásma inženýrských sítí navržených v technologické části.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 Stručný popis současného technického stavu

Železniční přejezd P3684 je v evidenci veden ve staničení km 231,622 trati Brno hlavní nádraží – Kutná Hora hlavní nádraží.

Stávající železniční přejezdová konstrukce je na obou kolejích shodná, a to z železobetonových desek vnitřních i vnějších. Stávající konstrukce vozovky je nepevněná.

Údaje shodné na kolejích č. 1 a č. 2 : úhel křížení vozovky s kolejí je 90°. Šířka přejezdu je 5,00m, evidenční (stavební) délka přejezdové konstrukce je 6,00m, dopravní moment 0.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Výstražník na levé straně se nachází ve vzdálenosti 4,70 m od osy koleje č. 1 a na pravé straně 4,35 m od osy koleje č. 2.

Tať v dotčeném místě se nachází v podélném sklonu 0,000‰ pro kolej č. 1 a č. 2, kolej v místě přejezdu se nachází v přímé. Tať před a za přejezdem se nachází v úrovni okolního terénu. Stávající železniční svršek na koleji č. 1 a č. 2 v řešeném úseku trati sestává z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a žebrovými podkladnicemi na betonových prazcích SB6. Řešený úsek v současném stavu z hlediska GPK vyhovuje traťové rychlosti $V = 70 \text{ km/h}$.

3.2 Navržené technické řešení

Oprava stávajícího přejezdu v ev. km 231,622 bude provedena v souvislosti s opravou železničního svršku mezi ŽST Havlíčkův Brod a ŽST Okrouhlice. Stávající poloha přejezdu je nevyhovující, je nutné zrušit stávající přejezd v ev. km 231,622 a zřídit nový přejezd v ev. km 231,425. S tímto zrušením a zřízením přejezdu je nutné vystavět novou přístupovou komunikaci k danému přejezdu (SO 18-01 Přístupová komunikace).

U stávajícího přejezdu v ev. km 231,622 bude zřízena zábrana proti vjezdu vozidel formou betonových svodidel zakreslených v objektu *SO 18-01 Přístupová komunikace, výkres č. 2 - Situace*.

Stávající betonová konstrukce přejezdu bude demontována a nahrazena novou polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí vyztuženou ocelí BSt 550/500 s vnitřními a vnějšími panely vč. závěrných zídek. Nová přístupová komunikace je navržena z recyklovaného asfaltu tl. 100mm s podkladní vrstvou ze štěrkodrti s tl. min. 300mm, celková tl. konstrukce bude min. 400mm.

3.2.1 Geometrické parametry koleje

Směrové řešení

Přejezd se nachází u žst. Okrouhlice, v km 231,425 v přímé.

Sklonové řešení

Přejezd se nachází v místě konstantního sklonu koleje o hodnotě -0,450‰ na koleji č. 1, resp. -0,448‰ na koleji č. 2.

Přehled podélného profilu pozemní komunikace v místě přejezdu mezi výstražníky:

Staničení	Sklon	Délka tečny	Poloměr zaoblení	Tečna oblouku	Hodnota yv
Km 0,080 74 - 0,094 05	+0,00%	13,31m	-	-	-

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

3.2.2 Železniční svršek

Oprava traťové koleje v místě přejezdu je navržena materiálem novým: kolejnice tvaru 60E2, pražce železobetonové s hmotností 304kg, rozdělení „u“, bezpodkladnicové upevnění s pružnými svěrkami (v místě přejezdu s antikorozií úpravou), štěrkové lože nové, dále bude nově zřízeno ZKPP typ 3. V celém rozsahu opravy bude zřízena bezстыková kolej. Svary kolejnic budou umístěny mimo oblast přejezdu.

Pražcové podloží na přejezdu bude tvořeno:

- štěrkodrt fr. 31,5-63mm, min. tl. 350mm od LPP
- štěrkodrt ŠD_A fr. 0-31,5mm, tl. 300mm
- štěrkodrt ŠD_A fr. 0-31,5mm, tl. 200mm
- vyztužná geomříž min. 30kN/m
- zemní pláš zhutněná skloněná 5%

3.2.3 Přejezdová konstrukce

Přejezdová konstrukce musí být v případě provádění údržby GPK snadno a rychle rozebíratelná. Pro přejezd se proto navrhuje polymerbetonová přejezdová konstrukce vyztužená ocelí BSt 550/500 s vnitřními a vnějšími panely se závěrnými zídkami tvaru T, která se snadno přizpůsobí podmínkám uložení. Šířka příjezdové komunikace na přejezdu je 5,0 m. Pro stavbu bude použito celkem 20 vnějších panelů délky 1,2 m (5 vlevo a 5 vpravo od osy koleje č. 1 a 5 vlevo a 5 vpravo od osy koleje č. 2) a 20 vnitřních panelů délky 0,6 m pro pozemní komunikaci (10 železobetonových panelů pro kolej č. 1 a 10 železobetonových panelů pro kolej č. 2). Závěrná zídka pro ukládání vnějších panelů přejezdových konstrukcí bude uložena na vrstvu z vyrovnávacího betonu třídy pevnosti min. C30/37 v tl. 10 mm a následně na betonový základ pod závěrnou zídkou s rozměry 450x300x1500 mm.

3.2.4 Vozovka přejezdové komunikace (mezi výstražníky)

Začátek úpravy účelové komunikace (mezi výstražníky) je v km 0,080 74, osa koleje č. 1 leží v km 0,085 34, osa koleje č. 2 leží v km 0,089 44 a konec úprav pozemní komunikace je v km 0,094 05. Úpravy pozemní komunikace vlevo od osy koleje č. 1 = 4,60 m, úpravy pozemní komunikace vpravo od osy koleje č. 2 = 4,60 m. Celková délka úprav pozemní komunikace činí 13,31 m. Minimální volná šířka pozemní komunikace bude zachována v šířce 5,00 m min. mezi výstražníky.

Šířka vozovky v oblasti přejezdu, tj. min. 2,5 m od krajní osy koleje (v oblasti hranice nebezpečného pásma) je 5,00 m.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena následovně:

- Recyklovaná asfaltová směs R-amt	100 mm
- štěrkodrt'	300 mm
celkem	tl. min. 400 mm

Celková tloušťka nové konstrukce pozemní komunikace je min. 400 mm. Přejed z vozovky na přejezd je navržen použitím betonové závěrné zídky tvaru T uložené na podkladním vrstvě ze suchého betonu.

3.2.5 Odvodnění povrchu komunikace

Odvodnění pozemní komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem pozemní komunikace.

3.2.6 Parametry přejezdu

Železniční přejezd v ev. km 231,622 (nové staničení přejezdu: km 231,425) trati Havlíčkův Brod – Okrouhlice bude zřízen jako úrovněvé křížení přístupové komunikace přes celostátní dráhu a bude řešen jako trvalý a trvale používaný, dvokolejný.

Charakteristiky křižující komunikace:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| - kategorie komunikace: | účelová komunikace |
| - třída dopravního zatížení: | VI |
| - TNV: | 0 voz/24 hod |
| - návrhová úroveň porušení vozovky: | D 2 |
| - druh krytu: | netuhý |

Charakteristiky přejezdu po opravě ve smyslu ČSN 73 6380:

- | | |
|---|---------------------------------|
| - doba trvání přejezdu: | trvalý |
| - počet křížených kolejí: | 2 - dvoukolejný přejezd |
| - úhel křížení pozemní komunikace s dráhou: | úhel křížení 90° |
| - druh pozemní komunikace: | účelová (přístupová) komunikace |
| - povaha a účel dráhy: | celostátní dráha |
| - nejvyšší dovolená rychlost vozidel: | 30 km/h |
| - způsob používání uživateli komunikace: | trvale používaný |
| - délka přejezdu: | 13,31m |
| - šířka přejezdu: | 5,00m |

Rozhledové pole pro silniční vozidlo je určeno délkou rozhledu pro zastavení a pro rychlost drážního vozidla při poruše PZS $V_z = 10$ km/h. Rozhledové pole pro nejpomalejší silniční vozidlo je vztaženo na silniční vozidlo délky 12 m pohybující se rychlostí 5 km/h při současné poruše PZS s rychlostí drážního vozidla $V_z = 10$ km/h. Zajištění rozhledu na dráhu bude provedeno vyřezáním porostů v rozhledovém poli.

Pro určení délky rozhledového pole pro nejpomalejší silniční vozidlo byl proveden výpočet dle současné platné normy ČSN 73 6380. Výpočet přejezdu P5200 je následovný:

Výchozí údaje:

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

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

$$D_p = 11,20 \text{ m}$$

$$D_s = 12 \text{ m}$$

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

$$L_p = 45,2 \cong 46,0 \text{ m}$$

Délka rozhledu pro zastavení silničního vozidla D_z před přejezdem vybaveným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorou na zpevněné komunikaci pro rychlost $V=30$ km/h činí 20m.

4. POSTUP VÝSTAVBY

V rámci rozdělení stavby na 2 stavební etapy, bylo i rozdělení výstavby přejezdu rozděleno do 2 etap. V rámci tohoto přejezdu se zřídí i přístupová komunikace (SO 18-01). Tento stavební postup bude popisovat postup výstavby pro daný přejezd a pro přístupovou komunikaci. V první etapě se provede rekonstrukce koleje č. 1, následně zřízení násypového tělesa přístupové komunikace (SO 18-01) a to jak odtěžení ornice, zřízení armovaného svahu, tak vlastní konstrukce násypu ze zeminy vytěžené podél koleje. Násypové těleso se provede po celé délce přístupové komunikace (SO 18-01). Následně se vybuduje přejezdová konstrukce na koleji č. 1 z polymerbetonových panelů vnitřních a vnějších, vč. osazení závěrných zídek. Na přístupové komunikaci (SO 18-01) mezi kolejí č. 1 a řekou Sázavou, po zhotovení násypového tělesa, se provede konstrukce vlastní přístupové cesty z geotextilie, podkladní vrstvy (vrstva ze štěrkodrti v tl. 300mm) a z vrstvy ohrubné (asfaltová vrstva z recyklovaného materiálu v tl. 100mm). Na přístupové komunikaci (SO 18-01) se mezi kolejí č. 2 a silnicí II/150 zřídí provizorní vozovka z výzisku (vyzískaná drť podél koleje č. 1) v tl. 300mm. Dále se demontuje přejezdová konstrukce na koleji č. 1 v ev.km. 231,621 a odveze se na skládku. Na koleji č. 2 bude přejezdová konstrukce v ev.km. 231,623 demontována a znovu osazena na stávající kolej č. 2 na přejezdu v ev.km. 231,425. Po dobu přerušení stavby – technologické přestávky 2017/2018 bude tedy v k.č.1 funkční již nová přejezdová konstrukce a v k.č.2 provizorní konstrukce.

V rámci druhé etapy po rekonstrukci koleje č. 2 se zřídí nová přejezdová konstrukce na koleji č. 2 z polymerbetonových vnějších a vnitřních panelů, vč. závěrných zídek. Poté se odtěží provizorní přístupová komunikace mezi kolejí č. 2 a silnicí II/150 na přístupové komunikaci (SO 18-01) a vybuduje se nová vlastní přístupová komunikace stávající se z geotextilie, vrstvy ze štěrkodrti v tl. 300mm a z asfaltové vrstvy z recyklovaného materiálu v tl. 100mm. Po zhotovení veškerých prací na přejezdu následují vegetační úpravy a okolní úpravy terénu.

5. PODMÍNKY A NÁROKY NA VÝSTAVBU

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení tras jednotlivých sítí příslušnými správci a tyto protokolárně předat zhotoviteli stavby, případně objektu. Při práci v blízkosti těchto sítí je zapotřebí si vyžádat dozor jejich správců a řídit se jejich pokyny.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu opravy.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ve stavbě se zřizují nová ochranná pásma inženýrských sítí navržených v technologické části.

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

6. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Základní povinností účastníků výstavby z hlediska bezpečnosti práce je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy vč. Ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. Týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců.

Všichni zaměstnanci musí být prokazatelně školeni z bezpečnostních předpisů, především z předpisu SŽDC Bp1 z roku 2013 a souvisejících norem a předpisů. Především je nutno upozornit na práce v blízkosti trakčního vedení, práce v blízkosti provozované tratě a práce na strojích.

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

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

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 230 V a 400 V, proto bude nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

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

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

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, upřesnil nebo vytýčil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajistit proti poškození a odcizení.

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

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