



				Číslo soupravy
1.	Aktualizace 08/2013	08/2013		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace			 Valbek, spol. s r.o. stř. Ústí n. L. Děčínská 717/21 tel./fax: 475 531 077 e-mail: info.usti@valbek.cz	
Odpov. projektant stavby	Ing. Peter Lastovecký			
Odpov. projektant SO	Ing. Pavel Novák			
Vypracoval	Ing. Pavel Novák			
Technická kontrola	Ing. Peter Lastovecký			
<b>REKONSTRUKCE TRATI KLATOVY - ŽELEZNÁ RUDA</b>  SO 07-11-01 - Zelená Lhota - Hamry- -Hojsova Stráž, zvýšení traťové rychlosti			Zak. číslo zhotov.	11/PL/22/054
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			Datum	9/2012
			Stupeň	PD (DÚR)
			Měřítko	-
			Část E.1.07	Příloha 01

**Valbek, spol. s r.o.**  
**středisko Ústí nad Labem**  
**Děčínská 717/21**  
**400 03 Ústí nad Labem**

# **REKONSTRUKCE TRATI KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA**

## **přípravná dokumentace**

### **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**SO 07-11-01 Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, zvýšení traťové rychlosti**



## OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	3
1.1.	Údaje o stavbě .....	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
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	5
3.1.	Stručný popis současného technického stavu .....	5
3.2.	Navržené technické řešení .....	7
3.3.	Provizorní stav .....	9
3.4.	Pokyny pro montáž .....	9
3.5.	Postupné uvádění do provozu .....	9
3.6.	Postup výstavby .....	9
3.7.	Podmínky a nároky na výstavbu .....	9
4.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....	10
5.	PŘÍLOHY .....	11

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### 1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace, dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Klatovy – Železná Ruda, TÚ 0361 Klatovy (mimo) – Železná Ruda (včetně)
Městský úřad:	Klatovy, Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Železná Ruda
Obecní úřady:	Bezděkov u Klatov, Dešenice, Hamry
Katastrální území:	

Katastrální území	Číslo k. ú.	Obec	Kraj	
Alžbětín	796077	Železná Ruda	Plzeňský	
Železná Ruda	796069			
Špičák	796051			
Hojsova Stráž	640727			
Hamry na Šumavě	792730	Hamry na Šumavě		
Zelená Lhota	792748	Nýrsko		
Dešenice	625647	Dešenice		
Milence	625655			
Matějovice u Dešenic	625671			
Hodousice	708445	Nýrsko		
Nýrsko	708453			
Bystřice nad Úhlavou	617083			
Starý Láz	617105			
Petrovice nad Úhlavou	617091	Janovice nad Úhlavou		
Hvízdalka	657123			
Veselí nad Úhlavou	657182			
Spůle	657174			
Janovice nad Úhlavou	657131			
Rohozno	657166			
Bezděkov u Klatov	603481	Bezděkov u Klatov		
Kal u Klatov	665983	Klatovy		
Klatovy	665797			



Region:	Plzeňský
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 západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	Valbek spol. s r. o. středisko Ústí nad Labem Děčínská 717/21 400 03 Ústí nad Labem
Číslo zakázky:	11/PL/22/054
Začátek stavby:	km 49,181      ŽST Klatovy, výpravní budova
Konec stavby:	km 0,000      ŽST Železná Ruda, státní hranice ČR - Německo

## **2. VŠEOBECNÁ ČÁST**

### **2.1. Výchozí podklady**

#### *Základní podklady:*

- Investiční záměr na projekt „Klatovy – Železná Ruda, kolejové úpravy“, zpracovatel SUDOP Project Plzeň a.s., 03/2008
- Přípravná dokumentace „Klatovy – Železná Ruda, kolejové úpravy“, zpracovatel SUDOP Project Plzeň a.s., 05/2010

#### *Geodetické podklady:*

- Zaměření stávajícího stavu, fy. Integral Geodetické práce s.r.o., 12/2009 (ve formátu \*.dgn, S-JTSK, Balt p. v.)

#### *Geotechnické podklady:*

- Geotechnický a stavebně technický průzkum včetně návrhu pražcového podloží pro přípravnou dokumentaci stavby, fy. Waltec GDS s.r.o., 11/2009

#### *Ostatní použité podklady:*

- Zásady rekonstrukce celostátních drah nezařazených do evropského železničního systému ze dne 30.10.1997 č. j. 890/97-S7
- Předkategorizace materiálu žel. svršku z 12/2009



- Předkategorizace materiálu žel. svršku z 04/2012
- Závěry z výrobních porad
- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy.

## **2.2. Související provozní soubory a stavební objekty**

PS 07-12-01 Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TZZ, PZZ

PS 07-21-01 Zelená Lhota - Hamry-Hojsova Stráž, TK a DOK

SO 07-36-01 Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 18,345

SO 07-36-02 Zelená Lhota – Hamry-Hojsova Stráž, přípojka nn pro napájení PZZ v km 20,531

## **2.3. Odchyłky od předchozího stupně projektové dokumentace**

Předchozí stupeň projektové dokumentace nebyl zpracován.

## **2.4. Odchyłky od platných norem a předpisů**

Pro zpracování projektového řešení SO, týkajícího se rekonstrukce koleje, nebylo zapotřebí žádných výjimek z drážních předpisů, Vzorových listů ani norem ČSN.

## **2.5. Vlastník a správce investice**

Správa železniční dopravní cesty s. o., Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 23, 326 00 Plzeň.

# **3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

## **3.1. Stručný popis současného technického stavu**

Předmětný traťový úsek leží mezi ŽST Hamry-Hojsova Stráž a Hl. Zelená Lhota nz. (nově ŽST) v km 16,307 (výhybka č. 1) ŽST Hamry-Hojsova Stráž a km 22,961 97 (výhybka č. 4) Hl. Zelená Lhota nz. V současné době je traťová rychlost v uvedeném úseku  $V=70$  km/h s několika lokálními omezeními. V oblasti ŽST Hamry-Hojsova Stráž v km 15,650 – 16,550 je současná rychlost omezena na  $V=40$  km/h. Rychlost na klatovském zhlaví této stanice omezuje zejména dezolátní stav železničního svršku neumožňující dosažení vyšší rychlosti. V km 18,160 – 18,590 je rychlostní omezení na  $V=40$  km/h z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů přejezdu v ev. 18,345 zabezpečeného pouze výstražnými kříži. V km 19,230 – 20,490 je rychlost omezena na  $V=60$  km/h z důvodu nevyhovujících geometrických parametrů koleje (inflex, mezilehlá vzetupnice). Od km 22,900 v oblasti stanice Zelená Lhota je pak rychlost omezena na  $V=40$  km/h z důvodu nezabezpečených výhybek a špatný stav železničního svršku neumožňující dosažení vyšší rychlosti.

Z hlediska směrových poměrů prochází trať náročným horským terénem s vysokým podílem oblouků o malých poloměrech, nejmenší poloměr oblouku v tomto úseku je  $R=275$  m s převýšením koleje  $D=139$  mm.

Z hlediska sklonových poměrů traťová kolej v celém úseku klesá, a to v převážné délce úseku v rozmezí sklonů cca  $-14,5$  ‰ -  $19,0$  ‰.



Tento SO řeší zvýšení traťové rychlosti v km 19,230 – 20,490 ze stávající  $V=60$  km/h nově na  $V=70$  km/h. Odstranění propadů rychlosti ve zbylých výše uvedených úsecích je předmětem řešení jiných SO, PS.

Začátek stavebního objektu je v km 19,200 000 (začátek rekonstrukce železničního svršku) a konec v km 20,740 000 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje).

V úseku km 19,200 – 19,555 je trať vedena v pravostranném oblouku na vysokém násypu (výška až 23m), na tento oblouk navazuje inflexním bodem v km 19,551 levostranný složený oblouk, který pokračuje až do konce předmětného úseku v km 20,740. Zpočátku je zde trať vedena v zářezu maximální hloubky cca 8 m, jež končí úrovňovým přejezdem lesní cesty v km 19,883, za kterým trať opět přechází do násypu výšky až 27 m. Zde po mostě v ev. km 20,131 železniční trať přechází levostranný přítok Zelenského potoka. V násypu je trať dále vedena až do km 20,300, kde se opět dostává do mělkého zářezu, který pokračuje až do konce předmětného úseku v km 20,740. Svahy drážního tělesa po obou stranách jsou porostlé křovinami a vzrostlými listnatými stromy.

Z hlediska geometrických parametrů koleje se začátek úseku v km 19,200 000 nachází v pravostranném směrovém oblouku s poloměrem  $R = 287$  m, na který dle pasportní evidence navazuje mezilehlá přechodnice a stejnosměrný oblouk s poloměrem  $R = 275$  m. Převýšení obou oblouků je shodné  $D = 139$  mm. V km 19,551 se nachází inflexní bod, kterým navazuje protisměrný levostranný složený oblouk ze čtyř oblouků různých poloměrů oddělených mezilehlými přechodnicemi. Poloměry jednotlivých oblouků jsou:  $R = 309$  m,  $R = 285$  m,  $R = 275$  m a  $R = 410$ , převýšení pak  $D = 127$  mm,  $D = 138$  mm,  $D = 138$  mm,  $D = 96$  mm. Krajiní přechodnice složeného oblouku končí v km 20,720, kde se navazuje na přímý úsek koleje.

Stávající železniční svršek v řešeném úseku sestává z kolejnic tvaru S 49 z let 1986, 1988 a 1991 s tuhým upevněním na dřevěných pražcích z let 1965-1975 s rozponovými podkladnicemi. Rozdělení pražců je „c“, kolej je stykovaná. Držebnost upevnění kolejnic je vzhledem ke stáří svršku nedostatečná, kolejové lože je znečištěné a zarostlé. Na konci úseku v km 20,700 000 až km 20,720 000 je již kolej po obnově z r. 2009 s betonovými pražci SB8, žebrovými podkladnicemi a rozdělením „c“, upevnění je zde tuhé svěrkami ŽS4. Kolejnice tvaru S49 z r. 1986 jsou svařeny, v navazujícím úseku ve směru Zelená Lhota je zřízena bezstyková kolej.

Plán železničního spodku je neupravena, v některých místech je nedostatečně široká. Drážní stezky nevykazují normový stav a jsou zarostlé trávou. „Blaťáky“ ani jiná problematická místa se v koleji v celém úseku nevyskytují.

V předmětném úseku se nachází dva úrovňové železniční přejezdy účelových komunikací (ÚK) – lesních cest, a to v evidenčním km 19,883 a km 20,581. Oba přejezdy jsou umístěny v oblouku s převýšením a trvale uzamčeny, na požádání otvírá TO Klatovy. Přejezdová konstrukce je tvořena železobetonovou zádlážbovou konstrukcí z panelů LP-A a LP-B, navazující vozovka je nezpevněná. Šířka přejezdu je 4,00m, resp. 4,20m, úhel křížení je v obou případech  $90^\circ$ .



### **3.2. Navržené technické řešení**

Při návrhu kolejových úprav pro zvýšení traťové rychlosti jsou dodržena veškerá ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb., vyhlášky č. 398/2009 Sb., ČSN, TNŽ, TKP, VL a drážních předpisů SŽDC tak, aby rekonstruovaná trať vykazovala po dokončení normový stav.

Návrh kolejového řešení železničního svršku byl zpracován v souladu se zadávacími podmínkami a se závěry z pracovních porad.

Tento SO řeší zvýšení traťové rychlosti v km 19,230 – 20,490 ze stávající  $V=60$  km/h nově na  $V=70$  km/h. Zvýšení traťové rychlosti v daném úseku bude provedeno kompletní rekonstrukcí železničního svršku.

Stávající kolejový rošt bude snesen. Kolejové lože bude reprofilováno a doplněno novým šterkem. Rekonstruovaný železniční svršek bude tvaru 49 E1 na betonových prazcích B-91 S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním, kolejnice budou svařeny do bezстыkové koleje. Výjimkou bude úsek od km 20,700 000 do km 20,740 000, kde materiál železničního svršku nebude měněn, bude zde provedena pouze úprava směrového a výškového vedení koleje.

V místech úrovnových železničních přejezdů účelových komunikací v ev. km 19,883 a ev. km 20,581 budou v rámci prací na železničním svršku demontovány dřevěné prazce a původní betonové přejezdové konstrukce. Nově budou použity betonové prazce a nové betonové přejezdové konstrukce schváleného typu.

Do železničního spodku zasahováno nebude, stávající bezproblémový železniční spodek není nutno sanovat. V řešeném úseku se nenacházejí žádné kolejové obvody. Rekonstrukce železničního svršku se bude provádět výhradně na drážním pozemku.

#### **Směrové poměry**

Směrová a výšková úprava bude provedena v rozsahu od km 19,200 000 do km 20,740 000.

Nové směrové poměry byly navrženy se snahou pokud možno kopírovat stávající stav s minimálními směrovými posuny tak, aby bylo možné dosáhnout požadované traťové rychlosti  $V=70$  km/h. Začátek rekonstruovaného úseku se nachází v pravostranném oblouku se stávajícím poloměrem  $R=287$  m a převýšením  $D=139$  mm. Mezilehlou přechodnicí o délce  $L_k=30,000$  m přechází kolej v další pravostranný oblouk o poloměru  $R=275$  m a převýšení  $D=139$  mm. Krajní lineární přechodnice tohoto oblouku se s krajní lineární přechodnicí následujícího oblouku stýká v inflexním bodě bez mezipřímé. Tento následující levostranný oblouk je složený ze čtyř stejnosměrných oblouků různých poloměrů. Parametry prvního oblouku jsou  $R=309$  m,  $D=127$  mm, mezilehlou přechodnicí délky  $L_k=53,000$  m je navázán další oblouk s  $R=284$  m,  $D=127$  mm. Třetí levostranný oblouk navazuje bez přechodnice a má parametry  $R=275$  m a  $D=127$  mm. Kolej pokračuje mezilehlou přechodnicí s lineární vzestupnicí o délce  $L_k=30,000$  m a přechází v levostranný oblouk s poloměrem  $R=403$  m a převýšením  $D=96$  mm. Směrová a výšková úprava je provedena až do km 20,740 000, kde je kolej napojena na stávající přímou.

Všechny přechodnice jsou navrženy klotoidické, všechny vzestupnice lineární.

#### **Sklonové poměry**

Při výškovém návrhu rovněž nedochází k výrazným zdvihům či poklesům nivelety koleje oproti stávajícímu stavu, nově navržené sklonové poměry sledují stávající výškové vedení trasy. V celé





délce rekonstruovaného úseku trať klesá, přičemž jednotlivé úseky výškového řešení jsou následující:

- km 19,200 000 až km 19,248 196: sklon -18,64 ‰,
- km 19,248 196 až km 19,700 000: sklon -16,00 ‰,
- km 19,700 000 až km 20,140 000: sklon -18,50 ‰,
- km 20,140 000 až km 20,300 000: sklon -11,50 ‰,
- km 20,300 000 až km 20,740 000: sklon -17,30 ‰.

Minimální poloměr zakružovacího oblouku je 2000 m.

Detailní řešení směrových a sklonových poměrů je patrné ze Situace a podélného profilu.

### **Železniční svršek**

Kolejové lože bude v celé navržené délce rekonstrukce reprofilováno, s přemístěním odpadu na určenou skládku. Předběžně je možno očekávat cca 60 % výzisku materiálu kolejového lože, 40% bude odpad. Kolej bude provedena v celém rozsahu rekonstrukce s otevřeným štěrkovým ložem.

Výzisk kolejového lože z reprofilace bude ponechán v ose pro opětovné zašterkování (spodní část profilu ŠL). Výzisk bude doplněn novým železničním štěrkem (40 %) na předepsaný plný profil pro zřízení BK. Je uvažovaná převážně skloněná pláň železničního spodku. Doplněné nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32 – 63 mm (železniční štěrk). Tloušťka kolejového lože bude minimálně 0,350 m pod ložnou plochou betonových pražců. Kolejové lože bude zhutněno zhutňovačem za hlavami pražců.

Vyzískané dřevěné pražce v úseku km 19,200 až km 20,700 jsou určeny dle stavu k likvidaci (70%), případně k regeneraci (30%). Betonové pražce SB8 v úseku km 20,700 000 až km 20,720 000 budou v koleji ponechány vč. upevňovadel. Vyzískané kolejnice tvaru S49 v délce 50 b.m. budou odvezeny do výkupu, zbytek je předběžně uvažován jako materiál užitý, případně k regeneraci a bude protokolárně předán objednateli.

Do koleje budou použity nové betonové pražce B91-S/2 s rozdělením „u“ a bezpodkladnicovým pružným upevněním kolejnic, které budou nové tvaru 49 E1.

Nová kolej bude zřízena jako bezстыková dle platného předpisu SŽDC S 3/2 a v km 20,700 000 se napojí na stávající bezстыkovou kolej. V obloucích o poloměru R=275m budou osazeny pražcové kotvy, a to na každém 3. pražci.

Materiál železničního svršku v úseku km 20,700 000 až km 20,720 000 zůstane původní, pouze bude doplněn nový štěrk pro dosažení předepsaného tvaru kolejového lože.

Drážní stezky budou upraveny ze štěrkodrti frakce 4 – 16 mm s konečnou úpravou zhutněním v tloušťce do 50 mm.

V rámci prací na železničním svršku budou v místech přejezdů v evidenčním km 19,883 a km 20,581 demontovány původní betonové přejezdové konstrukce a po provedení rekonstrukce koleje s betonovými pražci budou osazeny nové betonové přejezdové konstrukce schváleného typu.

**Výstroj dráhy****Zajištění geometrické polohy koleje**

Výstroj tratě pro zajištění prostorové polohy koleje se provede podle předpisu SŽDC S3, díl III Zajištění prostorové polohy koleje. Zajišťovacími značkami se zajistí poloha traťové koleje. Zajišťovací značky se osadí tak, aby zaměření značek a zpracování dokumentace zajištění prostorové polohy koleje bylo provedeno před zahájením trvalého provozu. Zajišťovací značky se označí a jejich poloha stanoví podle kapitoly III dílu III předpisu SŽDC S3. Staničníky budou po reprofilaci koleje nově osazené. Sklonovníky a rychlostníky budou vyhotoveny na nové parametry tratě a budou osazené do nových poloh. Metoda dlouhých tětiv bude součástí dokumentace skutečného provedení stavby.

Pro zajištění krátkodobých výluk železničního provozu bude provedeno v součinnosti s investorem a vybraným zhotovitelem jednání před zahájením stavby, současně bude upřesněn harmonogram prací a definitivní stavební postup úpravy železničního svršku.

**3.3. Provizorní stav**

Provizorní stavy nad rámec realizace samotných stavebních prací v kolejišti a přilehlých prostorách v obvodu staveniště se v zásadě neočekávají.

Organizace železniční dopravy (nákladní i osobní) bude podrobně řešena po výběru zhotovitele před zahájením stavebních prací, kdy budou upřesněna všechna omezení a provizorní stavy.

**3.4. Pokyny pro montáž**

Pokyny pro montáž jsou dány stavebními a technologickými postupy, montážními návody a doporučeními zhotovitelů a výrobců. Speciální požadavky na montáž budou upřesněny po výběru zhotovitele stavby.

**3.5. Postupné uvádění do provozu**

Postupné uvádění stavby do provozu bude předmětem řešení v dalším stupni dokumentace s definitivním upřesněním na základě stanoveného postupu prací po výběru definitivního zhotovitele stavebních prací.

**3.6. Postup výstavby**

Rekonstrukce koleje v řešené oblasti bude prováděno jednak v nepřetržité výluce koleje (předpoklad 5 dní), a dále v krátkodobých výlukách (cca do 6-8hod).

V případě potřeby je možno využít i nočního klidu v provozu vlaků v době od 22,00 do 3,30 hod (např. pro návoz a odvoz materiálu, konstrukcí a prefabrikátů). Případné konkrétní podmínky návozu a odvozu budou upřesněny až těsně před realizací stavby, po konkrétní dohodě mezi vybraným zhotovitelem stavby a SŽDC s.o., respektive mezi vedoucím stavebních prací zhotovitele s dirigujícím dispečerem.

**3.7. 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 rekonstrukce.

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.

#### **4. 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 OP 16 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 návěstní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220 V a 380 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 stavenišťem, 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 nspecifikovali 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.

## **5. PŘÍLOHY**

Neobsazeno