

D.1 Stavební část




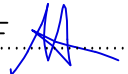
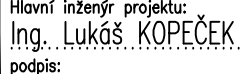
D.1.6 Objekty dráhy

SO 653, SO654

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ	 KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ
-------------	--	--

Hlavní inženýr projektu: Ing. Lukáš KOPEČEK Čís. akce: 17 289	Společnost PRAGOPROJEKT/M-PROJEKCE – rozvoj centrální a průmyslové zóny SPRÁVCE SPOLEČNOSTI:  PRAGOPROJEKT PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	SPOLEČNÍK SPOLEČNOSTI:  M - PROJEKCE M-PROJEKCE s.r.o., Resslova 956, 500 02 Hradec Králové
--	---	---

Zhotovitel PD: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, IČ: 45272387, www.pragoprojekt.cz, datová schránka: 4kifr54 Zpracovatelský útvar: Ateliér Praha I – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, Tel.: 226 066 111, E-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Jiří PECH podpis: 	Zodpovědný projektant: Ing. Jiří PECH podpis: 	Ředitel ateliéru Praha I: Ing. Vl. Koníček	 PRAGOPROJEKT
Technická kontrola: Ing. Jiří HERÁF podpis: 	Hlavní inženýr projektu: Ing. Lukáš KOPEČEK podpis: 		

Kraj:	KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ	Číslo zakázky:	17 289 2
Místo stavby:	SOLNICE – PZ JIH	Číslo akce:	17 289
Objednatel:	KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ; PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245; 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ	Datum:	06/2021
Název stavby:	„Rozvoj centrální průmyslové zóny a dopravní infrastruktury, Solnice - jih“ v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice - Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“	Formát:	12x44
Objekt:	SO 653 Žel. trať Častolovice - Solnice, definitivní přeložka v km 13,580-14,030, žel. spodek SO 654 Žel. trať Častolovice - Solnice, definitivní přeložka v km 13,580-14,030, žel. svršek	Měřítko:	
Příloha:	Technická zpráva	Stupeň:	PDPS
		Číslo přílohy:	2
		Souprava:	

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1.	ÚDAJE O STAVBĚ	2
1.2.	ÚDAJE O ŽADATELI	2
1.3.	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE.....	2
1.4.	NÁSLEDNÝ SPRÁVCE SO.....	3
2.	ÚDAJE O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	4
3.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU	4
4.	PODKLADY A PRŮZKUMY	4
5.	STÁVAJÍCÍ (VÝCHOZÍ) STAV	5
6.	KOORDINACE SE STAVBOU SŽ	5
7.	NÁVRH NOVÉHO STAVU	5
7.1.	SO 653 - ŽELEZNIČNÍ SPODEK	5
7.2.	SO 653 - ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.....	7
8.	STANIČNÍ.....	8
9.	ROZHLEDOVÉ POMĚRY	8
10.	VYTÝČENÍ.....	8
11.	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY.....	8
12.	POŽADAVKY NA ORGANIZACI VÝSTAVBY.....	9
12.1.	KOORDINACE SE STAVBOU „ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI TÝNIŠTĚ N.O. – ČASTOLOVICE – SOLNICE, 4.ČÁST“	9
12.2.	POSTUP PRACÍ.....	10
12.3.	OMEZENÍ DRÁŽNÍHO PROVOZU	10
12.4.	OMEZENÍ SILNIČNÍHO PROVOZU	10
13.	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ.....	10
14.	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....	11

Přílohy: Posouzení ZKPP



Hlavní projektant (hlavní inženýr projektu)

jméno a příjmení: Ing. Lukáš Kopeček

Projektant této části dokumentace

tato část dokumentace

jméno a příjmení: Ing. Jiří Pech

číslo autorizace: 0007911

obor autorizace: Dopravní stavby

1.4. Následný správce SO

Správa železniční dopravní cesty s.o.

Oblastní ředitelství Hradec Králové

Správa tratí

U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

2. ÚDAJE O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

Název trati podle TTP: Častolovice - Solnice
Číslo trati podle TTP: 513C
TÚ: 1311 Častolovice (mimo) - Solnice (včetně)
DÚ: 06 Lipovka - Solnice
Největší traťová rychlost: 50 km/hod
Řád koleje: 6

3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU

Předmětem těchto stavebních objektů je obnova stávající koleje po zrušení provizorní přeložky koleje v km 13,586 v přímé před začátkem přechodnice, konec přeložky v km 14,035 (SO 651,652), která se zřizuje z důvodu možnosti nového mostu v km 13,804 (SO 201), a úpravy koleje v souvislosti s přestavbou přejezdu v ev. km 14,654 (SO 655) a zrušením propustku v ev. km 14,659

4. PODKLADY A PRŮZKUMY

- [1] Zadávací podmínky a smlouva o dílo na zhotovení DSP
- [2] Geotechnický průzkum (Pragoprojekt, a.s., 05/2018)
- [3] Geodetické měření
- [4] Geodetické podklady od SŽ SŽG
- [5] Zjištění existence inženýrských sítí
- [6] Údaje z Katastru nemovitostí
- [7] Podklady správců (archivní dokumentace, nákr. přehl. žel. svršku, pasporty apod.)
- [8] Projekční podklady souvisejících staveb
- [9] Poznatky a závěry z místních šetření
- [9] Závěry z projednání
- [11] Závazné normy a legislativní ustanovení (v platném znění), zejména:
 - [11.1] Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
 - [11.2] Vyhl. č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah
 - [11.3] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
 - [11.4] TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
 - [11.5] SŽ S3 Železniční svršek
 - [11.6] SŽ S3/2 Bezstyková kolej
 - [11.7] SŽ S4 Železniční spodek
 - [11.8] Vzorové listy železničního spodku (Vz.l.)
 - [11.9] TKP Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah
 - [11.10] OTP Kamenivo pro kolejové lože
 - [11.11] SŽ D1 Dopravní a návěstní přepis
 - [11.12] SŽ M21 Předpis pro staničení železničních tratí

5. STÁVAJÍCÍ (VÝCHOZÍ) STAV

Ve stávajícím stavu je jednokolejná trať vedena v mírném násypu či odřezu, který je odvodněn do propustků v km 13,610; 13,805; 13,941; 14,132 a 14,659.

6. KOORDINACE SE STAVBOU SŽ

V průběhu zpracování DSP byly projekční práce koordinovány s přípravou stavby **Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 4.část** (dále jen „**Zkapacitnění**“), jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽ), a to ve stadiu zpracování přípravné dokumentace společností SUDOP PRAHA, a.s.

Předpokládá se, že tato stavba Zkapacitnění bude na předmětnou stavbu **navazovat** (pravděpodobně velmi těsně).

V rámci koordinace byly dohodnuty následující zásady:

- a) nový most (SO 201) bude vyhovovat jak pro stávající (upravenou) polohu koleje tak pro definitivní dvoukolejné řešení;
- b) kolej v oblasti přejezdu (km 14,654) bude pokud možno v definitivní poloze (vč. vlastního přejezdu);
- c) přejezd v km 14,654 bude v rámci stavby zabezpečen pouze výstražnými kříži; v konečné podobě bude vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které bude zapojeno do nového zařízení v rámci Zkapacitnění;
- d) v rámci konstrukce pražcového podloží budou součástí stavby pouze ZKPP u nového mostu a přejezdu v km 14,654; pro ostatní dotčené části trati bude pražcové podloží řešeno v rámci stavby Zkapacitnění;
- e) součástí objektu žel. svršku bude pouze vlastní přejezd (km 14,654), ostatní úseky koleje budou obnoveny v rámci stavby „Zkapacitnění“.

7. NÁVRH NOVÉHO STAVU

7.1. SO 653 - Železniční spodek

7.1.1. Zemní těleso

Zemní těleso (mimo oblast nového mostu) bude zachováno stávající, pouze v místech „deformovaného“ tvaru štěrkového lože (pravděpodobně výzisk z koleje) bude terén navazující na plán žel. spodku upraven (odtěžen)

7.1.2. Pražcové podloží

Dle zásad v kap. 6 se v rámci této stavby neřeší úprava pražcového podloží, pouze oblasti ZKPP a oblast větších zdvihů u mostu.

Pro úseky se zdvihy do 70 mm (km 13,730-13,850) se předpokládá pouze zvýšení nivelety bez úpravy pražcového podloží (pláně žel. spodku). V těchto úsecích se provede pouze urovnání nerovného terénu od stávající úrovně pláně žel. spodku ve sklon 5% (vlevo trati).

V úsecích se zdvihem větším než 70 mm (mimo oblast ZKPP a mostu) bude stávající kolejové lože sneseno v plném profilu a pláň přetěžena do hl. 550 mm pod patu pražců. Na takto vzniklé pláni bude zřízena vyrovnávací vrstva ze štěrkodrti tl. 200 mm.

U nového mostu v km 13,804 je ZKPP navržena v délce $H+5 + \text{výběh} = 20$ m. *Po pravé straně koleje je ZKPP navrženo do vzdál. 2,75 m od osy koleje, tj. do osy os definitivního kolejového uspořádání.* Konstrukce ZKPP je navržena jako definitivní dle projektu stavby Zkapacitnění, a to ŠD tl. 200 mm a SC I tl. 300 mm.

Před i za přejezdem v ev. km 14,654 přejezdem (SO 655) je ZKPP navržena v délce 5+5 m (propustek v km 14,659 se ruší). Konstrukce ZKPP je navržena jako definitivní dle projektu stavby Zkapacitnění, a to ŠD tl. 200 mm a SC I tl. 500 mm.

Posouzení obou ZKPP je převzato ze stavby Zkapacitnění a je doloženo v příloze této zprávy (*dle požadavku investora stavby Zkapacitnění je ZKPP navržena na parametry dráhy celostátní*).

Materiály konstrukčních vrstev musejí splňovat technické požadavky uvedené předpisu [11.7]:

- štěrkodrt' frakce 0-32 mm, $E = 80$ MPa při $I_D = 0,95$
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem zejm. pevnost v prostém tlaku min. 2,5 MPa a odolnost proti mrazu min. 3,5 MPa (při 10 zmrazovacích cyklech o teplotě -15°C).

7.1.3. Odvodnění

I když se dle zásad uvedených v kap. 6 neuvažuje se žádnou úpravou žel. spodku, neboť toto by měla kompletně řešit navazující stavby „Zkapacitnění“, je pro jistotu (že by mezi stavbami vznikla delší prodleva) na zářezové straně navrženo zpevnění příkopů betonovými tvárnicemi, které jsou vyspádovány do propustků v km 13,610; 13,805 a 13,941; 14,132; na konci úpravy je příkop napojen na J-žlaby, které jsou odsazeny do nové polohy v rámci stavby přeložky.

V druhém úseku (před a za přejezdem) se odvodnění kolejiště nemění – příkopy beze změny. Propustek v ev. km 14,659 je zrušen a nahrazen dešťovým sběračem. Pravostranný drážní příkopu je zaústěn spolu se silničním do horské vpusti (ta je součástí odvodnění komunikací).

Pro řádné odvodnění zemní pláně přejezdu je na vnitřní straně oblouku navržen trativod dl 16 m s vyústěním do terénu. Trativodní šachty na začátku a na konci trativodu budou platové DN 400 s nerezovým poklopem v úrovni horního povrchu štěrkového lože (s ohledem na malou délku trativodu nemusí mít koncová šachta kalový prostor).

7.1.4. Úprava drážních svahů

Nově vytvořené zářezové svahy budou vysvahovány a zatravněny na vrstvu ornice tl. 100 mm. Odřezy násypových částí budou zatravněny hydroosevem.

Definitivní úpravu nutno koordinovat se stavbou Zkapacitnění dle stavu přípravy stavby SŽ v době realizace.

7.2. SO 653 - Železniční svršek

7.2.1. Stávající stav

V oblasti provizorní přeložky je ve stáv. koleji složený oblouk $R=1100$ m (bez převýšení, bez přechodnic) a $R=295$ m ($D=45$ mm, $L_{1vz}=35$ m, $L_{2p}=35$ m).

Až k přejezdu v km 13,805 je stáv. žel. svršek tvořen kolejnicemi tv. R65, dále pak tv. S49. Pražce SB 6 se žebrovými podkladnicemi, rozdělení „d“. Kolej je bezstyková, v oblouku s pražcovými kotvami.

Přejezd v km 163,654 se nachází v oblouku s poloměrem $R=500$ m ($D=40$ mm, $L_{p1}=L_{p2}=20$ m).

Kolejnice tv. S49 končí v km 143,640 dále pokračují kolejnice tv. R65. Pražce SB d s rozponovými podkladnicemi, rozdělení „d“. Bezstyková kolej je ukončena v kružnicové části za přejezdem (km 14,682)

7.2.2. Směrové řešení

V oblasti přeložky je obnoven stávající stav (s klotoidickou přechodnicí), který v zásadě odpovídá směrovému řešení v rámci „Zkapacitnění“.

V oblasti přejezdu v km 14,654 je nová GPK navržena tak, aby v rámci „Zkapacitnění“ nebyl nutný zásah do konstrukce přejezdu. Cílový poloměr $R=495$ m je do stávajícího stavu napojen dočasnými částmi složeného oblouku o poloměru 465 a 528 m. V oblouku je navrženo převýšení 30 mm, které ve výhledovém stavu vyhoví pro $V=V_{130}=60$ km/hod.

7.2.3. Výškové řešení

Aby se v oblasti nového mostu dosáhlo maximální přiblížení cílovému stavu (vodorovná niveleta TK na kótě 354,250), je navrženo výškové řešení dočasného charakteru, je niveleta na mostě a v oblasti ZKPP navržena tak, aby konečný zdvih byl max. 100 mm, tj. tloušťka šterkového lože pod pražcem bude min. 250 mm, konstrukce mostu i ZKPP bude výškově vyhovovat cílovému stavu pro standardní tloušťku kolejového lože. Za tím účelem je navržen výškový zakružovací oblouk v oblasti mostu na délku vzestupnice s přílehlými sklony $+4,0/-4,0$ ‰ a následným napojením do stávajícího stavu v co nejkratší délce.

V přejezdu km 14,654 je uvažována výšková úprava do definitivní polohy, tj. výsledný sklon v hodnotě 17,0‰.

7.2.4. Demontáže

Žel. svršek v oblasti provizorní přeložky bude snesen na celou délku přeložky - vč. horní části kolejového lože (spodní vrstva tl. min 100 mm bude ponechána, aby nedošlo k poškození pláň žel. spodku). V oblasti přejezdu v km 14,654 bude kolejový rošt snesen na délku nové konstrukce, Kolejové lože na délku ZKPP.

Demontáž přejezdové konstrukce v km 13,808 je součástí SO 656.

Demontáž přejezdové konstrukce v km 14,654 je součástí SO 655.

7.2.5. Konstrukce žel. svršku

Žel. svršek je navržen tv. 49E1 na žlb. pražcích.

V oblasti přeložky bude nový svršek zřízen od přechodových kolejnic R65/49E1, které budou osazeny v rámci provizorní přeložky, a ukončen na konci stykované koleje přeložky. Kolej

bude bezстыková, za přechodem z tv. R65 na 49E1 budou osazeny pražcové kotvy na každém 3. pražci (S3/2, č. 75, odst. b).

V oblasti přejezdu budou kolejnice tv. 49E1 až na konec oblouku, dále bude navazovat přechodové kolejnice 49E1/R65 a jedno pole z kolejnic R65, vše v bezстыkovém provedení. Stykovaná (stávající) kolej začne 30-35 m za koncem oblouku. Ve vzdálenost 50 m před přechodem z 49E1 na R65 bude na každém 3. pražci osazena pražcová kotva (S3/2, čl. 75 odst b) .

Pražce budou s rozdělením „u“ s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V oblasti přejezdu upevnění v antikorozi úpravě (dle platných TPD).

Štěrkové lože tl. min. 350 mm pod pražcem. Nový materiál kolejového lože a jeho rozměry musí splňovat požadavky SŽ S3 díl X Kolejové lože a ČSN EN 13450 (72 1506) Kamenivo pro kolejové lože. V oblasti nového mostu se přípouští zmenšena tloušťka kolejového lože do doby stavby Zkapacitnění – min. 250 mm.

7.2.6. Výstroj trati

Stavbou dotčené staničníky budou instalovány nové. Provedení betonové, na mostě (hm 13,8) bude provedení tabulové.

Stavbou dotčené zajišťovací značky budou instalovány nové – sloupkové, a to v prvním úseku (po přeložce) dle stávajícího projektu zajištění prostorové polohy koleje. V druhém úseku nebudou kolejové značky dotčeny.

Rychlostníky zůstanou stávající (beze změny).

8. STANIČNÍ

Staniční jednotlivých úseků je vztaženo ke stávajícímu hm 13,5 a 14,6.

9. ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Nejbližší návěstidlo se nachází v km 14,841, tj. 97 m od konce úprav resp. 1020 m od nového. Protože v rámci stavby nedochází ke změně směrových poměrů ani ke vzniku nových překážek v jeho blízkosti, není jeho viditelnost stavbou ovlivněna.

10. VYTÝČENÍ

Pro realizaci stavby bude využito stávajícího bodového pole SŽ SŽG (body ŽBP 555-560).

Zdůrazňuje se, že před zahájením stavby (zejména v případě větší prodlevy realizace od zpracování projektu) je nutno provést kontrolní zaměření směrové a výškové polohy koleje a následně případnou novou regresí do stávajícího stavu.

11. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

SO 101 - Přístupová komunikace východ

SO 102.1 - Přístupová komunikace západ - část jih

SO 102.2 - Přístupová komunikace západ - část sever

SO 104.3 - Smíšená stezka pro chodce a cyklisty podél komunikace SO 102.1 - km 0,025 - 0,317
SO 104.4 - Smíšená stezka pro chodce a cyklisty – centrální průmyslová zóna
SO 180.1 - Dopravně inženýrská opatření
SO 180.2 - Dopravně inženýrská opatření
SO 190.1 - Dopravní značení
SO 190.2 - Dopravní značení
SO 201 - Železniční most v km 13,795
SO 204 - Propustek pod železnicí ev. km 14,659 - Demolice
SO 301 - Dešťová kanalizace - průmyslová zóna Jih, severní část
SO 302 - Dešťová kanalizace - průmyslová zóna Jih, jižní část
SO 322 - Vodoteč z PZ Jih
SO 331 - Splašková kanalizace - průmyslová zóna jih
SO 341 - Vodovod - průmyslová zóna jih
SO 411 - Vedení VN 35kV – průmyslová zóna jih
SO 439 - Přípojka NN 0,4 kV k čerpací stanici splaškové kanalizace
SO 461 - Přeložka sdělovacího vedení CETIN – komunikace východ km 0,375-0,800
SO 463 - Přeložka sdělovacího vedení CETIN – komunikace západ km 0,000-0,350
SO 467 - Přeložky sdělovacího vedení Telco Pro Services - komunikace východ
SO 510 - Přeložka vedení VTL – průmyslová zóna
SO 651 - Žel. trať Častolovice - Solnice, provizorní přeložka v km 13,580-14,030, žel. spodek
SO 652 - Žel. trať Častolovice - Solnice, provizorní přeložka v km 13,580-14,030 žel. svršek
SO 655 - Žel. trať Častolovice - Solnice, rekonstrukce žel. přejezdu v km 14,654
SO 656 - Žel. trať Častolovice - Solnice, odstranění žel. přejezdu v km 13,808
SO 657 - Žel. trať Častolovice - Solnice, zrušení propustku v km 13,805
SO 671 - Provizorní přeložka ČD-Telematika v žkm 13,804
SO 672 - Definitivní přeložka ČD-Telematika v žkm 13,804
SO 673 - Provizorní přeložka ČD-Telematika v žkm 14,655
SO 674 - Definitivní přeložka ČD-Telematika v žkm 14,655
SO 675 - Přeložka kabelů SSZT v žkm 14,655
SO 801.1 - Vegetační úpravy - jih
SO 801.2 - Vegetační úpravy - sever
SO 001 - Příprava území

12. POŽADAVKY NA ORGANIZACI VÝSTAVBY

12.1. Koordinace se stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 4.část“

Na základě koordinace přípravy obou staveb je v parametrech definitivního stavu navržen pouze most SO 201 a navazující ZKPP pod hlavní kolejí a pražcové podloží (ZKPP) přejezdu v km 14,654. Žel. svršek i spodek bude v rámci stavby Zkapacitnění realizován nově (zejm. pražcové podloží a odvodnění). Možno samozřejmě využít nové konstrukční prvky žel. svršku této stavby.

Pro zjednodušení prací bylo dohodnuto založit v oblasti přejezdu (km 14,654) chráničky pro budoucí kabelizaci, a to:

- v km 14,639 10 ks chrániček DN 160 pod kolejí (hloubka uložení min. 1,5 m pod plání žel. spodku;
- vlevo trativodu podél přejezdu 8 ks chrániček DN 160 (hloubka uložení 1,5 m pod povrchem vozovky);
- vpravo trati 4 ks chrániček DN 160 – součástí SO 102.

12.2. Postup prací

Zřízení přeložky se předpokládá na začátku stavby. Obnova koleje do původní polohy bude provedena po dokončení nového mostu (SO 201), současně budou zřízen nový přejezd v km 14,654 (SO 655), kanalizace (SO 302, 331) a definitivní kabelové trasy drážních kabelů.

12.3. Omezení drážního provozu

Pro potřeby stavby (v případě realizace v předstihu před stavbou „Zkapacitnění“) se uvažuje s následujícím omezením drážního provozu:

- | | |
|---|---------------------------|
| 1) práce na přeložce v blízkosti stávající trati: | pomalá jízda 1 týden |
| 2) přepojení ze stávající trati na provizorní: | nepřetržitá výluka 10 dní |
| 3) přepojení z provizorní přeložky do původní polohy
+ realizace přejezdu v km 14,654: | nepřetržitá výluka 14 dní |

Na základě další koordinace se stavbou „Zkapacitnění“ je možné v druhé výluce uvažovat s přípravnými pracemi v rámci žel. spodku resp. s potřebným prodloužením této výluky.

12.4. Omezení silničního provozu

Polní cesta přes přejezd v ev. km 13,808 bude neprůjezdná. Po dobu druhé výluky nebude průjezdná ani polní cesty přes přejezd v km 14,654.

13. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Před zahájením stavebních prací je zhotovitel stavby povinen zajistit vytýčení všech sítí od jejich správců a veškeré stavební práce v jejich blízkosti provádět s ohledem na příslušná ustanovení o práci v jejich ochranných pásmech a s ohledem na podmínky stavebního povolení resp. správců příslušných sítí.

Veškeré kabelové sítě z prostoru přeložky budou před zahájením zemních prací vymístěny. Stávající trubní sítě budou přeloženy (zahlobeny, nově ochráněny):

- v km 13,958 VTL plynovod (SO 510).

Nové trubní sítě jsou vesměs zřizovány v hloubce min 2,0 m pod niveletou TK:

- v km 13,821 vodovod (SO 341);
- v km 13,804 dešťová kanalizace v podjezdu pod tratí (SO 302);
- v oblasti přejezdu km 14,654:
 - splašková kanalizace (SO 331);

- dešťová kanalizace (SO 301);
- zatrubněná vodoteč (SO 322).

Nově jsou navrženy kabelové trasy cca v km 14,654 v místě přejezdu (přechodu) pro vedení 35 kV (SO 411), kabel NN k čerpací stanici (SO 439) a sdělovací kabel CETIN (SO 463).

Souběžné kabely (drážní) budou v 1. úseku uloženy pouze na mostě (SO 201) – u pravé římsy (tedy mimo kolejové lože hlavní koleje).

V druhém úseku budou stávající kabely vlevo trati zataženy do nových chrániček vlevo trativodu podél přejezdu. V rámci stavby Zkapacitnění budou všechny tyto stávající kabely nahrazeny novými. **V rámci další přípravy stavby (PDPS) je nutná podrobná koordinace – prostorového i technického řešení.**

14. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Během stavebních prací je nutno dodržovat platné předpisy, normy a zákonná ustanovení. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení, týká se zejména bouracích a zemních prací. Polohu podzemních vedení je třeba před zahájením výstavby vytýčit a vytýčení během stavby udržovat.

Práce v blízkosti podzemních vedení je nutno provádět ručně, bez použití mechanismů za odborného dozoru organizace a za dodržení i dalších podmínek správců.

Některé základní legislativní předpisy:

- Směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl.16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS)
- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce - účinnost od 1.1. 2007
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1.1.2007
- Nařízení vlády č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích – účinnost od 1.1.2007
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1.1.2007
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15.8.2005

Vzhledem k tomu, že práce budou probíhat na dráze – v blízkosti provozované koleje, je nutno též dodržovat příslušná speciální ustanovení, zejm.:

- SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující (citované) předpisy
- Technické kvalitativní podmínky staveb celostátních drah v aktuálním znění, kap.1 a dotčené speciální kapitoly.