

ČÁST B SO 657

ČISTOPIS

Objednatel stavby:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. Se sídlem Zborovská 11 150 21 Praha 5, IČ: 000 66 001	Razítko, datum, podpis:
--------------------	---	-------------------------



Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

PRAGOPROJEKT, a.s. – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 226 066 111, Fax 226 066 118, e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Jan SÝKORA podpis:	Zodpovědný projektant: Ing. Jan SÝKORA podpis:	Výrobní ředitel: Ing. Jiří SALAVA	Zhotovitel: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Technická kontrola: Ing. Jiří SALAVA podpis:	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan SÝKORA podpis:		

Kraj:	STŘEDOČESKÝ	Číslo zakázky:	15-542-2-000
Obec:	LYSÁ NAD LABEM	Číslo akce:	15-542
Objednatel:	KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC STŘEDOČESKÉHO KRAJE, p.o.	Datum:	11/2016
Akce:	II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK	Formát:	A4
Objekt:	SO 657 – Ochrana kolejíště při demolici	Měřítko:	
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Stupeň:	PDPS
		Číslo přílohy:	1

"II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK"

SO 657 – Ochrana kolejí při demolici

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTĚ.....	3
2.1	POPIS A STAV MOSTU.....	3
3	PODKLADY	4
3.1	PRÁVNÍ DOKUMENTY A TECHNICKÉ PŘEDPISY.....	4
3.2	PRŮZKUMY.....	4
3.3	GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	5
3.4	OSTATNÍ DOKUMENTACE A PODKLADY	5
4	PROSTOR VÝSTAVBY.....	5
4.1	NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ PD A ÚČEL MOSTU	5
4.2	ÚZEMNÍ PODMÍNKY.....	5
4.3	STÁVAJÍCÍ INŽ.SÍTĚ NA STAVENIŠTI	5
4.4	SOUVISEJÍCÍ SO	5
4.5	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
4.6	GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY.....	5
5	STÁVAJÍCÍ STAV.....	6
6	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ.....	6
6.1	POPIS KONSTRUKCE OCHRANY KOLEJIŠTĚ	6
6.2	SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO TECHNOLOGII STAVBY	6
6.3	VZTAH K ÚZEMÍ	7
6.3.1	OCHRANNÁ PÁSMA	7
7	GEODETICKÉ VYTÝČENÍ.....	8
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	8
9	VÝJIMKY	8
10	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	8

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby dle smlouvy o poskytování služeb:

„Oprava mostu ev.č. 272-006-Most přes trať ČD a MK v Lysé nad Labem-zpracování PD“

název dokumentace : **"II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK"**

Název a obsah dokumentace je v souladu se stavebním záměrem dle smlouvy o poskytování služeb, odchýlný název PD vychází ze způsobu republikové evidence mostu u správce mostu

Místo stavby: intravilán města Lysá nad Labem
 Stupeň: Dokumentace pro stavební povolení (DSP) / projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS), autorský dozor (AD)
 Objekt: SO 657 – Ochrana kolejí při demolici
 Evidenční číslo mostu: 272-006
 Katastrální území: Lysá nad Labem (k.ú. 689505)
 Obec: Lysá nad Labem
 Kraj: Středočeský
 Investor: Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5,
 tel.: (+420) 257 280 111, e-mail: podatelna@kr-s.cz
 IČ: 00066001 DIČ: CZ0066001
 Uvažovaný správce: zhotovitel stavby
 Projektant stavby: Projektant stavby: PRAGOPROJEKT a.s.,
 K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4,
 IČ: 45272387 DIČ CZ 45272387
 Tel.: (+420) 226 066 111, Fax.: (+420) 226 066 118
 e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz, internet: www.pragoprojekt.cz
 Vedoucí projektu zhotovitele: Ing. Jan Sýkora
 Odpovědný projektant objektu: Ing. Jan Sýkora
 Přemostovaná překážka: železniční trať
Část celostátní dráhy zařazené do sítě TEN-T:
 (Nymburk hl.n.) Kutná Hora hl.n. – Lysá nad Labem (Ústí nad Labem záp.) , (dle TTP č.502A, dle JŘ pro cestující č. 231)
 Lysá nad Labem- Praha-Vysočany (dle TTP č.503A, dle JŘ pro cestující č.231),
Regionální dráha: Lysá nad Labem – Milovice (dle TTP č. 524B, dle JŘ pro cestující č.232)
 Staničení žel. tratě :
 Začátek stavby: ŽST Lysá nad Labem- žkm 336,950 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
 ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,560 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice
 Konec stavby: ŽST Lysá nad Labem- žkm 337,168 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
 ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,348 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice
 Začátek SO 657: ŽST Lysá nad Labem- žkm 337,039 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
 ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,466 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice
 Konec SO 657: ŽST Lysá nad Labem- žkm 337,082 ve staničení trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem
 ŽST Lysá nad Labem- žkm 0,434 ve staničení trati č. 524B Lysá nad Labem – Milovice

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTĚ

- Charakteristika mostu: trvalý silniční most přes místní komunikaci a železniční trať, směrově i výškově v přímé, jednopodlažní s horní mostovkou, nepohyblivý, kolmý, železobetonový monolitický rámový a železobetonový prefabrikovaný deskový o 9-i polích plošně založený
- Délka přemostění: 210,42 m,
- Délka nosné konstrukce: 211,92 m,
- Rozpětí pole: 19,54+2*20,35+20,45+26,71+36,94+26,88+20,29+19,56 m,
- Šikmost mostu: 90,00°,
- Volná šířka mostu: 14,26 m,
- Šířka průchozího prostoru: 2*2,0 m
- Šířka mostu: 15 m,
- Světlost mostu kolmá : 18,8+2*19,52+19,62+25,88+36,11+26,05+19,46+18,82 m,
- Úložná výška: 1,32 m,
- Plocha mostu: 3178,8 m²
- Zatížitelnost: Vn=19t (normální) , Vr=48 tun (výhradní), Ve=117 t (vyjímečná)
- Vozovkové souvrství: živičné
- Počet otvorů: 9.

2.1 POPIS A STAV MOSTU

Most evid. č. 272 -006 převádí silnici druhé třídy přes železniční trať celostátní a regionální dráhy a místní komunikace v blízkosti železniční stanice Lysá nad Labem.

Most byl realizován v 70-letech 20. století, sanace proběhla na přelomu tisíciletí. Most vykazuje značný obsah chloridů a nekvalitní spojení spodní desky komorového průřezu se stěnami komor v monolitické části. Most je hodnocen stavem V- špatný.

Z provedené vizuální prohlídky a terénních i laboratorních zkoušek vyplývají následující závěry. Hlavním problémem nosné konstrukce, i konstrukcí spodní stavby je zatékání do mostních závěrů a po- tažmo do kotevních oblastí předpjaté výztuže nad podpěrami. Současně dochází k vnikání vody i do dutin předpjatých prefabrikovaných nosníků.

Voda, která do konstrukce vniká, sebou navíc, u mostů pozemních komunikací, vnáší do konstrukce chloridové ionty z posypových solí, které mohou vytvářet vhodné podmínky pro elektrochemickou korozi betonářské i předpínací výztuže a celkové degradace betonu. **Množství chloridových iontů je velmi vyso- ké a mnohonásobně překračuje kritéria (až 9 x) jak pro železobetonové tak předpjaté betonové kon- strukce.**

Vnikání vody do konstrukce a její pronikání konstrukcí má negativní vliv i z dalších důvodů. Protéká- ním vody dochází k vymývání vazných součástí cementu, zvětšování objemu pórového systému betonu a tím i snižováním fyzikálně mechanických vlastností. Za přítomnosti vody dochází k většině korozních proce- sů v betonu jako je např. karbonatace (působení vzdušného CO₂ na cementový tmel spojené se ztrátou alkality cementového tmele a schopnosti pasivace výztuže). Míra (hloubka) karbonatace betonu v důsledku působení vzdušného CO₂ je porovnávána s tloušťkou krycí vrstvy betonu nad výztuží. U nosné konstrukce lze konstatovat, že bezprostřední riziko plošné elektrochemické koroze výztuže nehrozí. Pouze lokálně do- sahují hloubka karbonatace až na úroveň uložení výztuže, což se projevuje stávající lokální korozi výztuže a odpadáváním krycí vrstvy betonu nad výztuží . Velké rozdíly a vysoká směrodatná odchylka je u monolitické předpjaté nosné konstrukce způsobená zejména nerovností povrchu spodního líce konstrukce. Významně vyšší riziko je u konstrukcí stativ.

Přítomností vody je ovlivněna i odolnost konstrukce vůči působení mrazu což se projevuje na kon- strukcích stativ, úložných prahů opěr a vrstvách sanačních materiálů použitých na dřících vnitřních podpěr a krajních opěr (vč. křidel).

Fyzikálně mech. vlastnosti betonu byly stanovovány kombinací destruktivních a nedestruktivních zkoušek. Z vizuálního posouzení betonu na odebraných jádrových vývrtech a vizuální prohlídky konstrukce jako celku nejsou patrné žádné významné problémy, poruchy, ani skryté degradační procesy typu ASR.

Z výše uvedeného vyplývá, že nelze počítat s dlouhodobě přijatelným způsobem sanace mostní konstrukce. Zatékání mostními závěry do kotevních oblastí předpjatých konstrukcí způsobilo vý- znamnou kontaminaci těchto oblastí chloridovými ionty. Ta několikanásobně převyšuje limity pro předpjaté, ale i železobetonové konstrukce. Vysoké hodnoty byly zjištěny u všech odebraných vzorků.

3 PODKLADY

3.1 PRÁVNÍ DOKUMENTY A TECHNICKÉ PŘEDPISY

Při zpracování byly respektovány jako výchozí podklady zejména:

- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- vyhlášky UIC
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC

Národní zákony a vyhlášky

- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
- Vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu
- Vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech

Technické normy, směrnice

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- VL Ž - Vzorové listy železničního spodku
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC S3 - Železniční svršek
- SŽDC S4 - Železniční spodek
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3.vydání se zpracovanými změnami č.1 až 10 (znění z 1.11.2016)
- Obecné technické podmínky SŽDC
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 - Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, SŽDC s. o., č. j. 3790/05-OP

Interní směrnice SŽDC

- Směrnice GR SŽDC, s. o. č. 11/2006, č. j. 13511/06-OP ze dne 30. 6. 2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění změny č. 1
- Směrnice GR SŽDC, s. o. č. 20/2004, č. j. 4124/04-OI ze dne 19. 11. 2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s. o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“
- Směrnice GR SŽDC, s. o. č. 28/2005, č. j. 6037/05-OP ze dne 30. 3. 2006 „Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejiích železničních drah ve vlastnictví České republiky“
- Směrnice SŽDC, s. o. č. 30, č. j. 35572/07-OP ze dne 1. 5. 2008 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“
- Směrnice SŽDC, s. o. č. 34, č. j.21783/07-OP ze dne 26. 9. 2007 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC D7/2 Organizování výlukové činnosti
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor SŽDC s.o.
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany SŽDC s.o.

3.2 PRŮZKUMY

- Geotechnický průzkum pro dokumentaci DSP, Geotec-GS, 05/2016

3.3 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

- Zaměření skutečného stavu, PRAGOPROJEKT a.s, 2015
- Doměření terénu a vybraných objektů v průběhu zpracování projektu, PRAGOPROJEKT, a.s., 06/2016
- Digitální katastrální mapa (DKM), ČÚZK
- Výpisy dotčených parcel KN

3.4 OSTATNÍ DOKUMENTACE A PODKLADY

- Místní prohlídka a rekognoskace terénu
- Fotodokumentace
- Katalogy výrobců

4 PROSTOR VÝSTAVBY

4.1 NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ PD A ÚČEL MOSTU

Tato dokumentace nenavazuje na žádné předchozí stupně, vychází z požadavku zajištění ochrany kolejí – výhybek při demolici stávajícího silničního mostu nad kolejí. Po dokončení demolice budou ochranné konstrukce demontovány.

4.2 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Ochrana kolejí při demolici mostu je situovaná v intravilánu města Lysá nad Labem v rovinatém území na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s. a Středočeského kraje.

4.3 STÁVAJÍCÍ INŽ.SÍTĚ NA STAVENIŠTI

V prostoru stavení se nacházejí stávající drážní kabely a nedrážní vedení rozvodů sdělovacích a zabezpečovacích kabelů a kabelů NN. Ochrany a přeložky těchto vedení, pokud dochází k jejich dotčení, jsou předmětem samostatných SO/PS.

4.4 SOUVISEJÍCÍ SO

SO	001	Demolice stávajícího mostu ev.č. 272-006
SO	103	Dopravně inženýrská opatření
SO	652	Přeložky drážních kabelů ČD Telematika
SO	653	Přeložky drážních kabelů SSZT
SO	654	Přeložky drážních kabelů SEE

4.5 PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

Základními podklady pro zpracování dokumentace DSP/PDPS byly:

-stavebně technického průzkumu a projednání technického řešení rekonstrukce mostu včetně koordinace se stavbou SŽDC týkající se revitalizace ŽST Lysá nad Labem.

-geodetické zaměření mostu a byly zjištěny od správců stávající inženýrské sítě a provedeno jejich vytýčení a geodetické zaměření (pro starší sítě bez digitálních podkladů). Dále byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum a korozní průzkum.

Stavebně-technický průzkum (Ing. Zdeněk Vávra-07-08/2015, 06/2016) se zaměřil na vizuální prohlídku, stanovení pevnosti v tlaku na vývrtech a nedestruktivně, stanovení tloušťky krycí vrstvy výztuže, stanovení obsahu chloridových iontů, hloubku karbonátace, Výsledky průzkumu jsou uvedeny v části G.

Stavbou nejsou dotčeny žádné stromy, není potřeba ani kácení stromů- nebyla tedy zpracována žádná dendrologická evidence.

4.6 GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Dle průzkumů se jedná o stavení s jednoduchými základovými poměry, spadá do 2. geotechnické kategorie dle ČSN EN 1997-1.

5 STÁVAJÍCÍ STAV

V současné konfiguraci kolejí v místě křížení s mostním objektem se silnicí II/272 se nachází železniční zhlaví s výhybkami a doprovodnými železničními zařízeními.

6 POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Rekonstrukce mostu 272-006 znamená jeho úplnou demolici včetně základů a zřízení nových podpěr na místě původních dle nyní platného návrhového zatížení a osazení nové konstrukce přemostění nad kolejí – ocelový komorový spojitý nosník o třech polích. Pro demolici nosné konstrukce – předpjatého komorového rámu o třech polích je nutné zřízení ochrany kolejí – výhybek a doprovodných železničních zařízení aby po demolici bylo možné bezpečně provozovat obě železniční tratě. Po demolici mostu bude ochranná konstrukce zdemontována, prověřena funkce výhybek a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a trať uvedena do provozu.

6.1 POPIS KONSTRUKCE OCHRANY KOLEJÍ

Konstrukce ochrany kolejí spočívá v provedení zákrytu kolejí a výhybek tak, aby zakrytí bylo umístěno 30-50 mm nad temenem kolejnic. Zákryt je navržen ze silničních panelů 3*1*,015 m, jejichž spáry jsou křížem překryty další vrstvou panelů pro omezení pohybu panelů při případném pádu některé části při rozříznutí a vyjmutí části konstrukce mostu. Zákryt je uložen na dřevěných hranolech 100/100 mm z jehličnatého dřeva třídy C 16, tím je docíleno určité pružnosti podepření zákrytu. Uložení celé sestavy je na podkladní vrstvě ze silničních panelů – vně koleje na vyrovnávací vrstvě ze štěrkodrtě v tl cca 75 mm, štěrkodrt' je uložena na geotextilii o gramáži 500 g/m², aby nebylo znečištěno štěrkové lože a stezky. Stejně tak jsou geotextilií zakryty kolejnice a upevňovací. Ve výhybkách je prostor mezi kolejnicemi vyplněn výdřevou výšky 250 mm- jehličnaté dřevo jakosti C16. V kolejích mimo výhybky je mezi kolejnicemi vložen podporující silniční panel uložený na dřevěných latích z jehličnatého dřeva pro vyrovnání výškových rozdílů mezi polovinou délky praxe a náběhy směrem k upevňovacím.

Ochrana kolejí je provedena ve 3 fázích dle postupu výstavby, po 1. Fázi bude geotextilie uložena přes hlavy kolejnic rozříznuta a přichycena k upevňovacím, před další fází bude hlava kolejnice překryta pruhem geotextilie šířky 500 mm.

Po dokončení demolice bude konstrukce rozebrána a kolejí vyčištěno.

Předpokládaná doba využití – období těsně před demolicí , v průběhu demolice.

6.2 SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO TECHNOLOGII STAVBY

Specifické požadavky vyplývají z koordinace a postupu prací společně s SO 001 a SO 201.

Zásadním požadavkem je zajištění bezpečnosti železničního provozu a nepoškození žel.svršku a dalších zařízení. Veškeré práce probíhají za vyloučeného kolejového provozu a trakční výluky.

V souvislosti s ochranou kolejí při demolici mostu budou demontovány:

- Výhybka č.22 - přestavná táhla od výměníku směrem k mostu, elm. přestavník
- Výhybka č.21 – přestavná táhla od výměníku směrem k mostu,
- Výhybka č.20 – výměník včetně závaží, elm. přestavník, trafo u přestavníku.

V souvislosti s demolicí mostu budou součástí ochrany tato zařízení:

- Výhybka č.22 – uzávěr a přívod plynu k ohřevu výhybek, vlastní zařízení ohřevu u hlavy kolejnice
- Výhybka č.21 – uzávěr a přívod plynu k ohřevu výhybek, vlastní zařízení ohřevu u hlavy kolejnice
- Kolej č.13 -2 trafo u návěstidla S13 (mezi prov.přejezdem č.1 a 2)

Vzhledem k demontáži částí u výhybky č.20 – výměník včetně závaží, elm. přestavníku a trafo u přestavníku bude provoz na/z koleje 7, 9, 11, 13 realizován na přivolávací návěst.

Před zahájením prací na ochraně kolejí bude dokumentován stav a funkčnost zařízení plynového ohřevu výhybek.

Po dokončení demolice nosné konstrukce a dřívků podpěr v blízkosti kolejí a v kolejích bude provedena mimořádná revize plynového ohřevu výhybek a prověřena jeho funkčnost s případnou opravou částí, které nebudou zaručovat bezpečný provoz ohřevu výhybek.

Po zpětné montáži trafo, přestavníku nebo táhel bude provedena revize funkčnosti výhybek a zabezpečovacího zařízení správcem zařízení.

6.3 POSTUP STAVBY

Konstrukce ochrany kolejí se zřizuje podle postupu demolice mostu a je rozdělena do 3 fází.

1. fáze se zřizuje pro demolici střední části středního pole nadjezdu. Výluka kolejí pro zřízení ochrany kolejí probíhá v zákrytu za výlukou pro demolici střední části mostu. Rozsah ochrany kolejí je největší ze všech fází a pokrývá všechny koleje pod mostem. Po skončení této fáze se odstraní vrstva převázek a vrstva příčných panelů včetně podkladních dřevěných profilů 100/100 v kolejích 4,2,1 (včetně spojky) a 5, ponechává se pouze první vrstva panelů uvnitř a výdřeva na výšku 250 mm (kromě výdřevy V3, kterou lze taktéž demontovat). Zpětně se namontují přestavná táhla dotčených výhybek. Celkem se pro tuto fázi potřebuje osadit 462 ks panelů, po této fázi se na mezideponii odveze 260 vyjmutých panelů.

2. fáze využívá ponechané ochrany kolejí pro koleje 7-13 a opětovně se zřídí ochrana v koleji č.5 – osadí se podkladní dřevěné profily 100/100, příčné panely a panely převázek. Pro tuto fázi se použije z panelů vyjmutých po 1. fázi celkem 42 ks panelů. Po skončení této fáze se odstraní nejprve panely převázek a příčné panely především v koleji č.5, aby byla využitelná pro provoz (v případě dostatečného času včetně odstranění panelů první vrstva, dřevěných podkladů, štěrkodrtě a geotextilie. Následuje stejným postupem odstranění panelů, dřevěných podkladů, podsypu štěrkodrti a geotextilie v kolejích 7-13. Celkem se odstraní po této fázi 203 ks panelů.

3.fáze se týká demolice části nosné konstrukce u pilíře P6 – tj. nad kolejemi č.4 a 2 včetně kolejové spojky. Vyloučené jsou koleje č. 4 a 2. Jsou opět doplněny dřevěné profily 100/100 pod příčné panely, příčné panely a převázek. Potřeba panelů pro tuto fázi je 68 ks. Po dokončení demolice nosné konstrukce a díky pilíři P6 jsou veškeré zbývající panely (109 ks panelů) , dřevěné profily, podsypy a geotextilie odstraněny. Zpětně se namontují přestavná táhla pro výhybku č.22 a elm. přestavník. Demontáž panelů je v počtu 68 ks.

6.4 VZTAH K ÚZEMÍ

6.4.1 OCHRANNÁ PÁSMO

Ochranné pásmo zařízení elektrizační soustavy :

pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

• u napětí nad 1 kV do 35 kV (bez izolace)	7 m
• u napětí nad 1 kV do 35 kV (s izolací)	2 m
• u napětí nad 1 kV do 35 kV (závěsná kabelová vedení)	2 m
• u napětí nad 35 kV do 110 kV (bez izolace)	12 m
• zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m

pro podzemní vedení od krajního kabelu:

• u napětí do 110 kV	1 m
----------------------	-----

Ochranné pásmo pro ostatní sítě

• u plynovodů a plynovodních přípojek do 4 bar v zastavěném území	1 m
• u plynovodů a plynovodních přípojek v rozmezí 4-40 bar	2 m
• u plynovodů nad 40 bar	4 m
• u technologických objektů	4 m
• komunikační vedení - po obou stranách krajního vedení	1,5 m
• u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně	1,5m,
• u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně nebo nad průměr 500 mm od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.	

Silničním ochranným pásmem se dle zákona č. 13/1997 Sb., rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo **dráhy** dle zákona č. 266/1994 Sb., 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,

7 GEODETICKÉ VYTÝČENÍ

Pro zřízení ochrany kolejí není nezbytné provedení vytýčení za použití souřadnicového systému S - JTSK a výškového systému Bpv. Pro určení polohy postačuje odměření od osy koleje a průmět hrany mostu do kolejí (např. olovnice).

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Ochrana kolejí bude časově provedena dle dokumentace ZOV (část E. *Zásady organizace výstavby*). Po dokončení demolice se ochranná konstrukce odstraní a kolejí bude vyčištěno a uvedeno do původního stavu.

9 VÝJIMKY

Navržené řešení nevyžaduje výjimky.

10 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC s. o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP v rámci stavby "II/272, Lysá nad Labem – most ev.č. 272-006 přes trať ČD Kolín-Všetaty a přes MK"

1. Pro zhotovitele stavby je smluvně závazný předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
2. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací odborně způsobilými osobami dle předpisu SŽDC Zam1 - o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1. 9. 2014
3. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací osobami zdravotně způsobilými ve smyslu vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy

4. Zhotovitel stavby zajistí, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly povolení pro vstup do těchto prostor. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1 díl II.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

- Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
 Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění
 Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění
 NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění
 NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění
 NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění
 NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, v platném znění
 NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění
 NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění
 NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění
 NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění
 NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
 NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění
 Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění
 Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění
 Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění
 Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění
 Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění
 Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění
 Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění
 Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění
 Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění

Praha 11/2016

Ing. Jan Sýkora