

PDPS

D.1




3. STAVBA

STAVEBNÍK	DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA, a. s. Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno	 Dopravní podnik města Brna a.s.
-----------	---	--

HLAVNÍ PROJEKTANT	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. TOMÁŠ POKORNÝ	ČÍSLO ZAKÁZKY 7908/MP

KOORDINÁTOR PROJEKTU A PROJEKTANT	PK OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 Brno	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. VLASTISLAV NOVÁK Ph.D.	ČÍSLO ZAKÁZKY 2020 086.5

SO 661 TRAMVAJOVÁ TRAŤ (SMYČKA SP)
SO 661 TRAMVAJOVÁ TRAŤ (DUSP)
SO 662 VRATNÁ TRAMVAJOVÁ SMYČKA LIPOVÁ (SMYČKA SP)
SO 663 TRAMVAJOVÁ TRAŤ HLINKY (SMYČKA SP)
SO 664 TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY (ZASTÁVKA DUSP)

ZODP. PROJEKTANT	ING. TOMÁŠ POKORNÝ		
VYPRACOVAL	ING. TOMÁŠ POKORNÝ		
KONTOLOVAL	ING. KAMIL ORÁLEK		
KRAJ: JIHOMORAVSKÝ	KÚ: PISÁRKY [610208]	DATUM	11/2021
AKCE/STAVBA VOZOVNA PISÁRKY, ETAPA III, VRATNÁ TRAMVAJOVÁ SMYČKA D DOKUMENTACE OBJEKTŮ D.1.6 OBJEKTY TRAMVAJOVÉ TRATI		FORMÁT	10 x A4
		STUPEŇ PD	PDPS
		ČÍSLO ZAKÁZEK	2020 086.5
		MĚŘÍTKO	-
STAVEBNÍ OBJEKT	Technická zpráva		ČÍSLO PARÉ ČÍSLO PD / PŘÍLOHY 001

OBSAH

A.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	1
A.1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	1
A.1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI.....	2
A.2	ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	2
A.3	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	3
A.4	POPIS OBJEKTŮ	4
A.5	POŽADAVKY NA POSTUP PRACÍ.....	7
A.6	POŽÁRNÍ OCHRANA.....	7
A.7	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP).....	8
A.8	SEZNAM TYPOVÝCH PODKLADŮ	9

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A.1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

a) Název stavby

"Vozovna Pisárky, etapa III. - vratná tramvajová smyčka."

Místo stavby

Stát:	Česká republika
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Brno-město
Obec:	Brno – Pisárky
Katastrální území:	Pisárky [610208]

b) Předmět dokumentace

Nová stavba

Účel užívání stavby

TECHNICKÁ ZPRÁVA – PDPS

V rámci přestavby vozovny DPMB Pisárky je navržena nová smyčka Lipová. V rámci této úpravy může pak v tomto místě vzniknout přestupní uzel s kapacitní přístupem k připravovanému Multifunkčnímu sportovnímu a kulturnímu pavilonu, ať už s vazbou na případný Park and Ride nebo Lanovou dráhu do kampusu.

PDPS je sloučeno ze dvou staveb na které bylo vydáno povolení (SP) a společné povolení:

Stavba - označená SP:

Vozovna Pisárky, etapa III. - vratná tramvajová smyčka.

Stavba - označení DUSP:

Vozovna Pisárky, etapa III. - vratná tramvajová smyčka související stavby komunikací, ploch a zařízení sloužících k obsluze budoucího Multifunkčního sportovního a kulturního pavilonu.

Účel stavby

Předmětem dokumentace je řešení nového uspořádání kolejíště ve východní části areálu vozovny a navržení nové vratné smyčky v prostoru jižně od zastávky Lipová.

c) Stupeň dokumentace:

Dokumentace pro provádění stavby (PDPS). Dokumentace je zpracovaná v souladu s přílohou č. 4 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. „Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby“.

A.1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ

Název:	Dopravní podnik města Brna,
Adresa sídla:	Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno
IČO:	25508881

A.2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ

Předložená dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, přílohy č. 11 „Rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace“.

Číslování a názvy objektů jsou v souladu s členěním staveb pozemních komunikací, staveb technické infrastruktury, staveb drah a staveb na dráze. Tabulka je souhrnem všech stavebních objektů a provozních souborů, ke každému je uveden budoucí vlastník a správce. Tabulka je součástí průvodní zprávy - bod A4.

A.3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Pro zpracování projektové dokumentace byly využity následující podklady a průzkumy:

- [1]. Dendrologický průzkum (INVEK s.r.o., 12/2020)
- [2]. Průzkum inženýrských sítí vč. jejich ověření správcí (PK OSSENDORF s.r.o.)
- [3]. Akustická studie Multifunkční sportovní a kulturní pavilon Automobilová doprava (AKUSTING, spol. s r. o. 06/2020)
- [4]. Rešerše geodetického zaměření (GEOSTAR spol. s r.o. 02/2020)
- [5]. Diagnostický průzkum vozovky a sousedících zpevněných ploch včetně posouzení výskyt PAU v souladu s požadavky vyhlášky 130/2019 Sb. návrh opravy (IMOS Brno, a.s., Zkušební laboratoř číslo 1074 - 03/2020)
- [6]. Inženýrsko-geologický průzkum a hydrologický průzkum „Multifunkční sportovní a kulturní centrum“ (GEOSTAR, spol. s r.o., 01/2020)
- [7]. Multifunkční sportovní a kulturní centrum – studie zajištění dopravní obslužnosti BVV-západ s vazbou na VMO (PK OSSENDORF s.r.o. 06/2019)"
- [8]. Variantní řešení smyčky Lipová – doplnění modelu "Predikce pohybů osob v lokalitě BVV západ" (Vysoké učení technické v Brně, Ing. Jiří Apeltauer, Ph.D. 11/2020)
- [9]. STUDIE MULTIFUNKČNÍ HALY (A PLUS a.s., Arch.Design 01/2020)
- [10]. LANOVÁ DRÁHA PISÁRKY-KAMPUS TECHNICKÁ STUDIE (ZPI, spol. s r.o. 04/2020)
- [11]. HLUKOVÁ STUDIE - chráněný venkovní prostor staveb Lanová dráha Pisárky - Kampus (RNDr. Zuzana Flegrová, Ph.D. 12/2020)
- [12]. Zjišťovací řízení – OZNÁMENÍ ZÁMĚRU (INVEK s.r.o., 11/2020)
Krajský úřad Jihomoravského kraje č. j.:JMK 156394/2020
- [13]. MULTIFUNKČNÍ SPORTOVNÍ A KULTURNÍ CENTRUM – ODSTRANĚNÍ OBJEKTŮ V AREÁLU BVV (Ing. Michal Rak, Burešova 616/8, 602 00 Brno, 03/2020)
- [14]. MULTIFUNKČNÍ SPORTOVNÍ A KULTURNÍ CENTRUM – ODSTRANĚNÍ OBJEKTŮ V AREÁLU BVV a DPmB (Ing. Michal Rak, Burešova 616/8, 602 00 Brno, 03/2020)
- [15]. VOZOVNA PISÁRKY - ETAPA III, VRATNÁ TRAMVAJOVÁ SMYČKA
(Projektová dokumentace k vydání stavebního povolení, METROPROJEKT Praha a.s. - 12/2020)
- [16]. Vozovna Pisárky, etapa III. - vratná tramvajová smyčka: související stavby komunikací, ploch a zařízení sloužících k obsluze budoucího MSKP
(Projektová dokumentace k vydání společného povolení, METROPROJEKT Praha a.s. - 04/2021)

A.4 POPIS OBJEKTŮ

SO 661 – Tramvajová trať (smyčka SP)

Situační řešení

Objekt tramvajová trať řeší nové uspořádání kolejové harfy ve východní části areálu vozovny Pisárky. Projekt navazuje na předchozí dvě etapy úprav areálu vozovny. Dojde ke změně rozvětvení kolejí výjezdové harfy a rozšíření areálu vozovny v severovýchodní části areálu o zhruba 30 m, oproti stávajícímu stavu. Koleje vedoucí z vozovny se napojují do trati před zastávkou Lipová. Zároveň je z vozovny možný i vjezd na nově navrhovanou smyčku Lipova (SO 662).

V novém zhlaví je navržena matečná kolej (21.kolej), do které se napojují koleje vedoucí haly (1. – 6.kolej) a odstavné koleje v jižní části areálu (22. – 30. kolej). V matečné koleji jsou navrženy jednojazykové výměny s poloměrem odbočení $R=50\text{m}$, na které navazují směrové oblouky o minimálním poloměru $R=25\text{ m}$. Ostatní koleje vedoucí z haly (7.-10.kolej) jsou napojeny přes standardní dvojazykové výměny s poloměrem odbočení $R=50\text{m}$ do 21.koleje.

Matečná kolej se následně spojuje s 11.kolejí, která je příjezdová z objízdné koleje, které vede od vjezdu do vozovny. Zároveň je možné předjetí příjíždějících tramvají díky propojení kolej číslo 12 a 10 v místě výhybky V25. Následuje výhybka, která umožňuje vjezd na dvojici výtahových kolejí, kde dojde k přechodu řidiče na zadní řídicí stanoviště a následný zpětný pohyb na odstavné koleje. Druhá větev výhybky vede směrem k výjezdu z vozovny.

Na trase k výjezdu se do 21.koleje napojují ještě průjezdné odstavné koleje (12. – 14.koleje). Napojení je pomocí trojice jednojazykových výměn o poloměru odbočení $R=50\text{m}$. Ostatní průjezdné odstavné koleje (15.-17. kolej) jsou napojeny přes standardní dvojazykové výměny s poloměrem odbočení $R=50\text{m}$ do 21.koleje.

Výškové řešení

Tramvajová trať výškově respektuje stávající stav, jelikož se musí na okrajích napojit do stávajícího stavu. Minimální zakružovací oblouk má poloměr $R=500\text{m}$. Maximální podélný sklon je 20‰.

Konstrukce tramvajové trati

Tramvajová trať je navržena s kolejnicemi NT1 upevněnými na příčných betonových pražcích ve šterkovém loži. V případě kolejových rozvětvení budou použity panely DZP. V celém prostoru bude povrch z betonové dlažby. Kolejnice budou opatřeny bokovnicemi a pryžovými podložkami. Pokud nebude vyhovovat naměřený modul přetvárnosti pláň, musí být provedena sanace podloží, až bude tato hodnota zaručena. Na takto upravenou pláň budou uloženy jednotlivé vrstvy. Navržená konstrukce odpovídá konstrukci navržené v rámci I. a II. etapy.

V nově navrhovaných kolejích budou provedeny drenáže. Dále je v ploše navrženo mřížové odvodnění. Taktéž jsou odvodněny všechny výhybkové skříně. Drenáž i odvodnění budou zaústěny do kalových jímek. Všechny kalové jímky jsou navrženy jako nové.

SO 661 – Tramvajová trať (DUSP)

Situační řešení

Situační řešení

Objekt tramvajová trať řeší napojení vratné smyčky Lipová na tramvajovou trať vedoucí podél ulice Hlinky. Trať vychází z oblouku, který začíná v tramvajové smyčce, o poloměru $R=35\text{ m}$. Následuje přímý úsek a délce cca 58 metrů. Dále pokračuje pravým obloukem o poloměru $R=50\text{m}$,

na který navazuje oblouk o poloměru $R=150\text{m}$ pomocí kterého se napojuje na připravenou odbočku z trati podél ulice Hlinky.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje vstupní sklon 5‰. V rámci tratě je navržen výškový zakružovací oblouk o poloměru $R=1200\text{ m}$. V oblouku se obrací sklon a trať začíná stoupat ve sklonu 5‰.

Konstrukce tramvajové trati

Tramvajová trať je navržena s kolejnicemi NT1 kotvených do betonové desky s asfaltovým zákrytem. Kolejnice budou opatřeny bokovnicemi a pryžovými podložkami. Navržená konstrukce vychází ze směrnice DPmB T09r0.

SO 662 – Tramvajová vratná smyčka Lipová

Situační řešení

Objekt tramvajová vratná smyčka Lipová řeší nově navrženou tramvajovou smyčku jižně od zastávky Lipová. Vjezd do smyčky je možný buď z trati vedoucí okolo vozovny, nebo z vozovny. Ve smyčce je navržen směrový oblouk o poloměru $R=22,5\text{ m}$. Na začátku smyčky je navržena výstupní zastávka o délce 47 metrů a šířce nástupiště 5,0 m. Na konci zastávky je navržena rozřazovací výhybka, která umožní odbočení do větve mostu, která umožní výjezd směr Mendelovo náměstí. Ve střední části je tramvajová smyčka navržena na mostní betonové konstrukci, která má délku cca 90 metrů (most je řešen v SO 201). Pro napojení koleje ve smyčce na stávající trať jsou použity výměny o poloměru odbočení $R=50\text{m}$.

Součástí objektu je i pěší komunikace spojující oblast stávajících zastávek Lipová a nové zastávky ve smyčce.

Výškové řešení

Výšková úroveň bodu vjezdu i výjezdu ze smyčky je dána úrovní stávající trati. Ve smyčce jsou navrženy zakružovací oblouky o poloměru $R=900\text{ m}$ a maximální podélný spád je 8‰.

Konstrukce tramvajové trati

Tramvajová trať je navržena s kolejnicemi NT1 kotvených do betonové desky s asfaltovým zákrytem. Kolejnice budou opatřeny bokovnicemi a pryžovými podložkami. Navržená konstrukce vychází ze směrnice DPmB T09r0.

SO 663 – Tramvajová trať Hlinky

Situační řešení

Současně také dojde k úpravě trati před a za zastávkou Lipová. Ve směru z centra je to úsek o délce cca 200 metrů před zastávkou Lipová a dále pak zhruba 50 metrů za zastávkou do úrovně vjezdové výhybky, které vede do areálu vozovny. Dojde zde k úpravě směrového vedení.

Úprava začíná ve směrovém oblouku za zastávkou Výstaviště – vstup G2 o poloměru $R=220\text{ m}$, za kterým je navržena přechodnice o délce 36 m. V oblouku je ve stávajícím stavu převýšení 60 mm, na toto bude navázáno a v přechodnici je i sestupnice o stejné délce, kde dojde ke změně převýšení. Následuje přímý úsek až do prostoru zastávek. V přímém úseku v kilometráži 0,200 000 51. koleje jsou vloženy přechodový kus z kolejnic 49E1(S49) – NT1. V zastávce je vložen směrový oblouk v jižní koleji o poloměru $R=1000\text{ m}$ a za ním navazuje přímý úsek a poté sjezdová rozřazovací výměna, která napojuje výjezd z vozovny. Následuje směrový oblouk o poloměru $R=130\text{m}$ v jižní koleji (respektive $R=180\text{m}$ v severní koleji). V jižní koleji je pak ještě opět vložena rozřazovací výměna, která umožňuje vjezd do nové vratné smyčky ve směru z Bystrce.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje současný stav. Navrženy jsou zakružovací oblouky o minimálním poloměru $R=2000\text{m}$. Podélný spád v trati je v rozmezí 2–5,24 ‰.

Konstrukce tramvajové trati

Tramvajová trať je navržena s kolejnicemi NT1(příp. NT3) a 49E1(S49) upevněnými na příčných betonových pražcích ve šterkovém loži. V případě kolejových rozvětvení budou použity pražce dřevěné. V prostoru zastávky a výjezdu z vozovny bude povrch z betonové dlažby, v ostatních částech trati bude těleso nezakryté. Vzorový řez v otevřeném kolejovém svršku odpovídá uspořádání TT-SDT 1-1 ze směrnice T09r0.

SO 664 – Tramvajové zastávky

Situační řešení

Objekt tramvajové zastávky řeší úpravy stávající zastávky Lipová (směr Bystřice). Nově je zastávka rozdělena na dvě nástupiště, každé nástupiště je dlouhé 47 metrů. Zastávka je napojena na rozšířený přechod přes tramvajovou trať podél ulice Hlinky. Nástupní hrana je osazena ve vzdálenosti 1350 mm od osy přilehlé koleje. Výška nástupní hrany je 240 mm. Výškový rozdíl (zhruba 40 cm) mezi úrovní tramvajové trati a ulicí Hlinky je vyřešen pomocí schodů. Na zastávkách je navržen přístřešek pro cestující.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje stávající stav. Výška nástupní hrany je dána výškou přilehlé koleje.

Konstrukce tramvajové trati

Nástupní hrana je navržena z betonového obrubníku, povrch zastávky z betonové dlažby.

Další poznámky k provádění:

- Minimální délka kolejnicových vložek v kolejových konstrukcích bude 4,0 m v přímé a 6,0 m, pokud se nebude jednat o předem dílensky vyrobenou konstrukci.
- Všechny přechodové kusy mezi kolejnicemi NT1 (NT3) – 49E1 budou mít standardní délku 4 m.
- Kolejnice typu NT1(NT3) budou předem ohnuty ve směrových poloměrech 600 m a menších.
- Pro oblouky o poloměru menším než $R=150\text{ m}$ budou vnitřní kolejnice UIC 900 a vnější UIC 700. V ostatních případech budou použity kolejnice UIC 900.
- Tramvajová kolej je v celém úseku navržena jako bezстыková. Všechny styky včetně výměn budou svařované. Svařování budou vždy mimo upevňovací uzel. Svařování bude provedeno dle předpisu DP ČR T ½ „Předpis pro svařčské práce na součástech kolejového svršku MHD“. Bezстыková kolej bude odpovídat předpisu SŽ S3/2.
- Všechny kolejnice budou před uvedením do provozu přebroušeny, aby byla odstraněna jejich případná vlnovitost.
- Geometrické parametry koleje (GPK) budou odpovídat ČSN 73 6412.
- Upevnění kolejnic bude provedeno pomocí pružných svěrek Vossloh Skl 14 na betonových pražcích a Vossloh Skl 12 na dřevěných pražcích, případně jinou moderní modifikací. Projektant požaduje pružné upevnění.

- Kolejnice NT1 budou uloženy bez úklonu, kolejnice 49E1 v úklonu 1:20. V úsecích na příčných betonových pražcích je v místě bahníků přípustné použít zkrácený dřevěný dubový pražec. V takovém případě bude vždy využita klínová podkladnice s úklonem 1:20.
- Všechny dřevěné pražce (kolejové konstrukce, zkrácené pražce v místě bahníků) budou dubové a budou na obou čelech opatřeny protištěpnými destičkami.
- Všechny součásti upevnění (upevňovadla, svěrky, vrtule, podložky) budou s antikorozní úpravou a budou nevodivě odizolována.
- Upevňovadla budou v místě zákrytu opatřena krytkou upevnění. Správce TT schválí dle předložených dokumentů krytku před pokládkou. Všechny krytky musí tvarově odpovídat v místě použitému pražci, kolejnici a upevnění, aby zamezily zasypaní nebo zalití upevňovadel.
- Kolejnice (včetně přidavného profilu) budou opatřeny patními profily a mimo otevřený svršek i bokovnicemi, jež budou tvořit ochranu před bludnými proudy a před šířením vibrací. Patní profily budou přerušeny v místě upevnění. Veškeré připojené kabely, vyčnívající šrouby nebo jiné kovové konstrukce budou zatmeleny izolační hmotou, která zabrání šíření bludných proudů. Použité patní profily i izolační nástřik schválí dle předložené dokumentace správce TT.
- V desce W-tram nesmí po betonáži zůstat žádné prvky, které nejdou odfrézovat (závitové tyče, armování, atp.)

A.5 POŽADAVKY NA POSTUP PRACÍ

Před započítáním vlastních prací je nutno provést odpojení trolejového vedení a odpojení dráhových kabelů. Postup prací z hlediska technologie je převzat ze vzorových listů tramvajových tratí. Dále se upozorňuje na dodržení technologických lhůt zvláště s ohledem na dobu tuhnutí betonových konstrukcí a zařízení.

A.6 POŽÁRNÍ OCHRANA

Základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti – Zákon o požární ochraně 67/2001 Sb. (= úplné znění zákona 133/1985 Sb.) a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zákona.

Předpisy a normy

Při výstavbě, montáži, provozu a užívání stavby nebo zařízení, musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN k zajištění požární ochrany, které se týkají projektované stavby nebo zařízení. Objekt je z hlediska požární ochrany dispozičně a konstrukčně proveden v souladu s vyhl. Min. pro místní rozvoj 268/2009 Sb. „O technických požadavcích na stavby“ (ve znění pozdějších předpisů) a norem požární bezpečnosti staveb (např. ČSN 730802 Požární bezpečnost staveb).

PO za provozu, užívání

Všichni uživatelé daného objektu musí svoje chování podřídít ustanovením zákona O požární ochraně č. 67/2001 Sb., ustanoveními zákoníku práce (č. 262/2006 Sb. v platném znění) – část druhá, hlava pátá a předpisy PO provozovatele.

Provozovatel stavby, zařízení vypracuje Předpisy požární ochrany pro danou stavbu nebo zařízení.

Upozornění na možná ohrožení

Při svařování a řezání plamenem a při dalších pracích se zvýšeným požárním nebezpečím bude ustanovena požární hlídka dle § 13 Zákona o požární ochraně (č. 67/2001 Sb.) a § 15 vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Při skladování a práci s hořlavými kapalinami, plyny nebo jinými nebezpečnými látkami je nutné zachovávat příslušné bezpečnostní předpisy tak, aby nedošlo k jejich vznícení (případně samovznícení), výbuchu a nebyli ohroženi na zdraví a životě osoby nacházejících se v blízkosti.

A.7 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP)

Akce bude prováděna za částečné uzavírky úseku. Proto je třeba dbát zvýšené opatrnosti při stavebních pracích. Práce nebudou prováděny pod napětím, trolejové vedení bude odpojeno. Prostor mezi provozem IAD a stavbou musí být viditelně oddělen fyzickými zábranami.

Během stavebních prací je nutno dodržovat platné právní předpisy, vyhlášky, 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.

Základní zákonné předpisy:

- Zásady pro oblast BOZP upravuje Zákon 309/2006 Sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb
- Zákon 262/2006 Sb. - Zákoník práce, novela č. 585/2006 Sb. - ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci - ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Zákon 20/1966 Sb. Zákon o péči a zdraví lidu - ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády 148/2006 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky (ve znění zákona 34/2011 Sb.) vč. Nařízení vlády č. 170/1997 Sb. (strojní zařízení) a č. 178/1997 Sb. (stavební výrobky) - vše ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 183/2006 Sb., O územním plánování a stavebním řádu ve znění následných novel
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj 268/2009 Sb. „O technických požadavcích na stavby“
- Zákon 266/1994 Sb., O drahách - ve znění pozdějších předpisů - úplné znění 460/2006 Sb. a následné novely
- Vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (243/1996 Sb., 346/2000 Sb., 413/2001 Sb., 577/2004 Sb.)
- Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MD 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích - ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Vyhláška ČÚBP, ČBÚ 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice - ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MD č.100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu UTZ.
- Vyhláška ČÚBP 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení - ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MMR 137/1998 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu - ve znění pozdějších předpisů. Výčet předpisů BOZP pro projektované zařízení není taxativní - jedná se o

hlavní předpisy BOZP dotčeného oboru činnosti. Jejich seznam doplní o další související předpisy, vyhlášky a nařízení BOZP pro konkrétní činnosti dodavatel a provozovatel zařízení.

A.8 SEZNAM TYPOVÝCH PODKLADŮ

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí
- ČSN 73 6425 – 1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky
- ČSN 28 0318 Průjezdny průřezy tramvajových tratí
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 60 05 Prostorová úprava vedení technického vybavení a další související příslušné předpisy a normy.
- ON 01 8551 Názvosloví MHD
- Předpis SŽ S3
- Předpis SŽ S4 – Železniční spodek
- Předpis SŽ (ČD) S3/2 – Bezstyková kolej
- Předpis T ½ „Předpis pro svářečské práce na součástech kolejového svršku MHD“

Předpokládaným správcem objektů je Dopravní podnik města Brna, a.s.

V Praze, listopad 2021

Ing. Tomáš Pokorný