

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

Společnost SUDBR-SAGASTA pro DSP+PDPS+AD "Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole"

Společník 1 (vedoucí společník):



**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
**Kounicova 26**  
**611 36 Brno**

Společník 2



**SAGASTA, s.r.o.**  
**Novodvorská 1010/14**  
**142 00 Praha 4**

OBJEDNAVATEL:	Správa železnic, s.o., Dílžďěná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	ATELIÉR ŽELEZNIČNÍCH STAVEB	VEDOUĆÍ PROF. SKUPINY Ing. Emil Špaček	GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Kamil Chmela	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Emil Špaček	NAVRHL, VYPRACOVAL Jakub Michal	KONTROLOVAL Ing. Petr Jetelina	
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: Úřad m.č.m. Brna, Brno–Královo Pole		STUPEŇ: PDPS	
REKONSTRUKCE ŽST. BRNO - KRÁLOVO POLE  SO 02-16-02 Rekonstrukce hrany nástupiště v zast. Brno-Lesná			ZAK. ČÍSLO 20062–01–0721	ARCH. ČÍSLO 2021120001
			MĚŘITKO –	POČET FORMÁTŮ — A4
			DATUM: 06/2022	
			ČÁST DOKUM. D.2.1.3.1	
Technická zpráva				

## Obsah

<b>1.</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>3</b>
1.1	Stavba .....	3
1.2	Investor .....	3
1.3	Projektant .....	3
<b>2.</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>4</b>
2.1	Úvod .....	4
2.2	Podklady a průzkumy .....	4
2.3	Požadavky na projektovou dokumentaci .....	4
2.4	Polohový a výškový systém .....	4
2.5	Ověření inženýrských sítí .....	5
<b>3</b>	<b>POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....</b>	<b>5</b>
3.1	Využití stávajících objektů .....	5
<b>4</b>	<b>POPIS NOVÉHO STAVU .....</b>	<b>5</b>
4.1	Typ nástupiště .....	5
4.1.1	Ukončení nástupiště .....	6
4.2	Odvodnění nástupiště .....	6
4.3	Konstrukce ploch .....	6
4.4	Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti .....	7
4.5	Informační a orientační systém pro cestující .....	7
4.6	Technologické postupy prací .....	8
4.7	Přípustné odchylky .....	8
<b>5</b>	<b>VYJÍMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>OCHRANA A BEZPEČNOST ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>ZAJIŠTĚNÍ POLOHY NÁSTUPIŠŤ .....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>10</b>
8.1	Řešení z hlediska životního prostředí .....	10
<b>9</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ SO A PS .....</b>	<b>10</b>
<b>10</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>10</b>

---

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

---

### 1.1 STAVBA

**Název stavby:** Rekonstrukce žst. Brno - Královo Pole  
**Místo stavby:** Jihomoravský kraj  
**Katastrální území:** k.ú. Lesná, Brno - město  
**Druh stavby:** Rekonstrukce nástupištní hrany v zast. Brno - Lesná  
**Délka stavby:** Nástupiště + chodníky - 200 m  
**Stupeň PD:** DSP – dokumentace

### 1.2 INVESTOR

**Investor:** Správa Železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
IČ: 70994234  
DIČ: CZ 70994234

zastoupený:  
Správa železnic, s.o.  
Stavební správa východ  
Nerudova 1  
772 58 Olomouc

### 1.3 PROJEKTANT

**Dodavatel dokumentace:** SAGASTA s.r.o.  
Novodvorská 1010/14  
142 00 Praha 4  
IČ: 04598555  
DIČ: CZ04598555

**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Kamil Chmela

**Odpovědný projektant SO:** Ing. Emil Špaček

**Projektant SO:** Jakub Michal

---

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

---

### 2.1 ÚVOD

SO 02-16-02 Železniční zastávka Brno-Lesná - nástupiště řeší úpravu konstrukce nástupiště v zastávce Brno – Lesná. Zastávka je ve stávajícím stavu vybavena nástupištěm SUDOP s výškou 550mm nad temenem kolejnice (TK). Nástupištní hrana je tvořena konzolovými deskami KS-230. Pochozí plocha nástupiště je zpevněna zámkovou dlažbou. Zastávka je vybavena prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jako jsou reflexní pásy vodící linie a zvýšené obrubníky.

Nové vnější mimoúrovňové nástupiště typu SUDOP s výškou nástupní hrany 550mm nad TK bude začínat ve staničení km 6,004 a končit ve staničení km 6,174. Nástupiště šířky 3,0 m bude zpevněno zámkovou dlažbou a vybaveno prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 02-16-02 bude v rámci odvodnění zastávky zasahovat do přístupového chodníku z obou stran. Zásah nebude proveden do stávajícího přístřešku pro cestující.

### 2.2 PODKLADY A PRŮZKUMY

Pro účely zpracování projektové dokumentace DPS byly použity tyto podklady, průzkumy a dokumentace:

- Zadávací podmínky SŽ, pro zpracování vybraných dokumentů zadávací dokumentace stavby
- Územní rozhodnutí
- Rekonstrukce žst. Brno – Královo pole DÚR, SUDOP Brno
- Geotechnický průzkum
- Územní plán města Brna
- Průzkum inženýrských sítí
- Geodetické zaměření
- Mapové podklady
- Vzorové listy MD ČR, TP, TKP a příslušné normy
- Podmínky orgánů státní správy a zainteresovaných organizací
- Mapy evidence nemovitostí a pozemků dotčených katastrů v digitální formě a výpisy vlastníků (SUDOP Praha, 2017)
- Podrobný geotechnický průzkum, AZ CONSULT, 10/2004
- Doplnkový geotechnický průzkum, INGEO, 11/2012
- Stanovisko Výzkumný Ústav Železniční – posouzení shody s technickými požadavky
- Ulice U Velkého rybníka, úprava pod mostem trati Plzeň – Žatec, DSP, Valbek, 7/2017

### 2.3 POŽADAVKY NA PROJEKTOVOU DOKUMENTACI

Projektant měl zpracovat projektovou dokumentaci podle dokumentu „Rekonstrukce žst. Brno Královo pole“.

### 2.4 POLOHOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM

Celá zpracovávaná projektová dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované).

Všechny údaje týkající se staničení jsou vztaženy na polohu koleje č.1, trati č. 251.

## 2.5 OVĚŘENÍ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V oblasti staveniště se nachází inženýrské sítě. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. **Protože poloha sítě uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.**

---

## 3 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

---

Zastávka Brno - Lesná leží na dvoukolejné elektrifikované trati č.251 v km 6,112 – km 6,182. Zastávka je vybavena vnějším úrovnovým nástupištěm délky 170 m. Nástupní hrana je ve výšce 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je tvořena z konzolových desek KS-230, tvárnic TISCHER a zásypu ze štěrkodrti. Uprostřed nástupiště se nachází přístřešek pro cestující, který není součástí stavby a nebude zasahováno do jeho konstrukce.

### 3.1 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ

**Stávající nástupištění desky budou po dokončení stavebních prací uloženy zpět do nástupiště.**

---

## 4 POPIS NOVÉHO STAVU

---

### 4.1 TYP NÁSTUPIŠTĚ

Je navržena konstrukce nástupiště typu SUDOP. Nástupištění zídka se skládá z úložných bloků U 95 osazených do podkladního betonu C 12/15 XC0 v osových vzdálenostech 1000 mm, líc bloku je 2100 mm od osy koleje. Na úložné bloky jsou uloženy nástupištění tvárnice Tischer. Na ně jsou navrženy nástupištění desky KS-230. Desky KS-230 jsou na straně u koleje uloženy volně, konzolovitě na nástupištění tvárnici Tischer, na druhé straně taktéž na opěru z tvárnice Tischer. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 5 mm.

Prostor za konzolovými deskami je zpevněn dlažbou o minimálním půdorysném rozměru 200mm. Dlažba je ukončena betonovým obrubníkem, aby nedocházelo k jejímu rozložení. Obrubník bude uložen do betonového lože tak, že jeho hrana je zarovnaná s povrchem dlažby.

Výplň samotného tělesa nástupiště tvoří nenamrzavý materiál (štěrkodrt' frakce 16/32 mm), který je zahrazený od koleje výplňovými deskami. Materiál je hutněn po vrstvách tloušťky 300 mm na  $I_D = 0,8$ .

Nástupiště je jednostranné vnější, délky 170m, šířky 3m. Přilehlá kolej č.1 je v místě nástupiště v přímé. **Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje je 1670mm.**

Uložení a osazení nástupištění hrany nutno provést s kladnou tolerancí směrem od koleje a nulovou tolerancí směrem ke koleji, z důvodu možného provozního posunu nástupištění hrany ve směru k ose koleje. Nástupní hrana je 550 mm nad TK přilehlé koleje.

Staničení nástupiště je v km 6,004 – 6,174.

#### 4.1.1 UKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ

Ukončení nástupiště směrem na Kuřim a na Brno hl. nádraží je řešeno monolitickou zídou se schodištěm.

Plocha nástupiště směrem na Kuřim a směrem na Brno hl. nádraží je ukončena zábradlím mostního typu se svislou výplní a zarážkou pro slepeckou hůl. Zábradlí je navrženo výšky 1,10m. zábradlí je k monolitickým konstrukcím připevněno kotevním plechem a chemickými kotvami.

Povrchová úprava zábradlí:

- otryskání povrchu na SA 3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- metalizace slitinou Zn 85% - Al 15% (NAPR. - Zinacor 850) na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN 22063)
- penetrační nátěr tl. 40 µm na bázi epoxidové pryskyřice
- mezivrstva tl. 100 µm na bázi vysokosušinných nátěrových hmot
- vrchní polyuretanový nátěr tl. 70 µm bude proveden ve stejném odstínu barvy jako u nástupiště v koleji č.2
- ostré hrany budou zabroušeny
- konce zábradlí budou zavíčkované

#### 4.2 ODVODNĚNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Odvodnění nástupiště je řešeno sklonem plochy nástupiště 2% od koleje. Obrubník ukončující vydlážděnou plochu bude umístěn ve výšce okolní dlažby a umožní tak odvedení dešťových vod mimo nástupiště.

Před přístřeškem pro cestující SO 651.3 je navržen odvodňovací žlábek tak, aby voda z nástupiště nezatékala do přístřešku. Žlab je vyústěn do příkopu z tvárnic TZZ5 za nástupištěm.

V oblasti chodníků vedoucích k nástupišti bude umístěna kanalizační trouba DN 300 napojená na příkop TZZ5 za zastávkou a vyústěna do kanalizační šachty. Šachty budou vyústěny do horských vpustí před a za zastávkou (SO 02-16-01).

#### 4.3 KONSTRUKCE PLOCH

Konstrukce povrchu nástupišť za konzolovými deskami je navržena jako souvrství v následující skladbě:

betonová dlažba DL; ČSN 73 6131	tl. 80mm
ložní vrstva – směr kameniva fr. 2/5; ČSN 73 6131	tl. 40mm
Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub> 0/32; ČSN 73 6126; hutnění na 98% PM	tl. 200mm

Použitá dlažba musí mít minimální půdorysný rozměr 200mm a hrany nesmí být zkosené. Maximální světlá šířka spáry je 3mm. Tyto požadavky zajistí, aby nedošlo k záměně spár dlažby za drážky umělé vodící linie. Dlažba je navržena ve stejné barvě jako konzolové desky – přírodní barva betonu. Kontrola zhutnění štěrkodrti bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky  $s = 0,6$  mm.

#### 4.4 BEZPEČNOSTNÍ A ORIENTAČNÍ PÁSY NA NÁSTUPIŠTI

Jedním ze základních předpokladů pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých jsou hmatové a barevné úpravy pochozích ploch formou vodících linií, optického značení vodících linií, signálních a varovných pásů. Vodící linie a optické značení vodících linií oddělují bezpečnostní pás na nástupištích od ostatní plochy nástupiště a mají funkci vést zrakově postižené. Signální pásy upozorňují na orientačně důležitá místa (podchod, schodiště, výpravní budova). Varovný pás ohraničuje bezpečný prostor na nástupištích, zpevněných plochách a přístupových komunikacích. Danou problematiku v železniční dopravě řeší vzorové listy ČD 8.7 pro nástupiště železničních stanic a zastávek.

Desky řady KS-230 jsou již opatřeny slepeckým pruhem (vodící linií) šířky 0,4 m ve vzdálenosti 0,8 m od okraje. Na vodící linii je kontrastní optické značení šířky 0,15 m. V místě přístupu na nástupiště a v místě vstupu do přístřešků pro cestující jsou osazeny signální pásy realizované pomocí konzolových nástupištních desek KS-230 a dlažebních desek s výstupky tvaru kulových úsečí.

##### **DŮLEŽITÉ:**

**Povrch nástupiště (K-desky, signální a varovné pásy a zámková dlažba) bude realizován v jedné barvě pokud možno v šedé a vodící linie s funkcí varovného pásu bude v odstínu RAL 1003 šířky 0,15m s povrchovou úpravou (protismykový nástrík). Značení musí být provedeno dle schváleného technologického postupu výrobce.**

#### 4.5 INFORMAČNÍ A ORIENTAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ

V železniční zastávce Brno - Lesná budou umístěny nové tabule orientačního systému. Nápisů názvů železničních zastávek jsou v souladu se směrnici SŽDC č. 118 vč. grafického manuálu.

Pohyb v zastávce je upraven příslušnými směrovými tabulemi.

Podrobné umístění jednotlivých tabulí je vyznačeno ve výkrese 03 – Půdorys. Další dvě tabule s názvem zastávky, které ve výkresu nejsou zakresleny, budou umístěny před vjezdem do zastávky, svírají s osou koleje úhel 45°, aby nápis byl z vlaku dobře čitelný. Nápis nesmí být zakryt zelení ani překážkami, výška spodní hrany tabulí musí být min. 2,5 m nad niveletou koleje.

Orientační tabule jsou vždy umístěny v prostoru tak, aby se vzájemně nepřekrývaly a nebyly zakryté jinými prvky. Veškeré prvky a tabule orientačního systému jsou nadřazeny ostatním prvkům – komerční nájemci, reklamní plochy apod.

Tabule se umísťují ve vhodné výšce s přihlédnutím k aktuální situaci na místě – minimální podchodná výška tabulí umístěných v prostoru je 2,5 m, tabule umístěné na stěně se umísťují do výšky očí.

##### Grafické a rozměrové řešení:

Navrhované prvky OS se graficky i rozměrově řídí Směrnicí SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, vč. Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému a TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek.

Všechny prvky OS budou v modro-bílém provedení - text i piktogramy budou bílé (RAL 9003) na modré podkladové fólii (RAL 5010). Výjimkou bude zákazový piktogram, kde červená barva bude RAL 3020 a černá barva bude RAL 9017. Skutečný odstín barvy tabule i písma musí odpovídat hodnotám daným normou ČSN EN 12899-1.

Použité je písmo Arial CE a Arial CE Bold. Výška použitých textů na jednotlivých tabulích bude odpovídat výše uvedeným normám.

##### Technické a konstrukční řešení:

Tabule budou v provedení FeZn plech min. tloušťky 1,0 mm ± 0,1 mm. Ocelový pozinkovaný plech bude mít tloušťku zinkové vrstvy min. 20 µm z každé strany, tj. 200 g zinku na 1 m<sup>2</sup> plochy. Tabule budou po obvodu vyztuženy dvojitém zahnutím plechu a ze zadní strany budou zpevněny min. dvěma „C“ profily, sloužícími zároveň k upevnění tabule na objímky. Ze spodní strany ohybu budou otvory pro obvod dešťové vody. Rohy tabule musí být zaobleny s poloměrem zaoblení min. 20mm.

K upevnění tabulí budou použity objímky s příslušnou protikorozní ochranou. Vlastní spojovací materiál musí být v provedení nerez. Tabule musí být upevněny tak, aby vlivem provozu a povětrnostních podmínek nedošlo k jejich uvolnění, deformaci, pootočení nebo pádu.

Jako nosiče budou použity samostatně stojící sloupky z ocelových trubek S235 J2+N dle ČSN EN 10025-2, nebo bude využito sloupů stávajícího veřejného osvětlení. Ocelové trubky budou žárově pozinkované ponorem, ostré hrany a nálitky zabroušeny. Finální povlak bude min. 120 µm a bude odpovídat ČSN EN ISO 1461. Stupeň korozní agremity trubek je C4 – vysoký. S ohledem na dynamické zatížení větrem budou k umístění tabule použity 3 samostatné sloupky.

Ocelové sloupky nesoucí tabule budou ukotveny do betonových základových patek, jejichž spodní hrana bude v nezámrzné hloubce, horní hrana bude 500 mm pod terénem a bude vyspádovaná pro odtok vody. Základ pro samostatně stojící tabule bude z prostého betonu C25/30 o rozměrech 500x500x900 mm.

Činné plochy tabulí budou polepeny fólií, která bude nereflexní nebo max. s třídou reflexe 1. Použité fólie musí splňovat požadavky ČSN EN 12899-1. Povrch tabulí bude hladký, omyvatelný

a odolný proti povětrnostním vlivům. Exteriérová životnost samolepící fólie i tisku musí být minimálně 10 let. Tabule budou provedeny buď pomocí celoplošného polepu modrou fólií, na kterou budou nalepené vyřezané písmena či symboly, nebo pomocí celoplošné digitálně potištěné laminované fólie, nebo pomocí celoplošné sítotiskem potištěné fólie.

#### **4.6 TECHNOLOGICKÉ POSTUPY PRACÍ**

Při zřizování nástupišť a ramp je nutné dodržovat zásady vzorového listu Ž8 a ČSN 73 4959. Úložné bloky se osazují na zhutněnou pláň železničního spodku vyrovnanou vrstvou prostého betonu C12/15 XC0 min. tl. 100mm. Úložné bloky se vyrovnají výškově i směrově. Úložné bloky budou osazeny vždy svisle. Na úložné bloky budou osazeny do cementové malty nástupištní tvárnice s horní úložnou plochou vodorovnou. Na ně, také do vrstvy cementové malty budou volně a konzolovitě osazeny nástupištní desky, které se na druhé straně opřou o podpěru z nasypané drtě.

#### **4.7 PŘÍPUSTNÉ ODCHYLKY**

Polohové a výškové umístění obrubníků a nástupištních zídek prefabrikovaných musí odpovídat dokumentaci s tolerancí  $\pm 10$  mm. Průběh viditelných hran musí být plynulý bez viditelných nerovností. Rovnost dokončeného povrchu nástupišť, ramp a dopravních ploch s libovolným krytem se kontroluje latí délky 4,0 m podle ČSN 73 6175. Hloubka nerovností pod volně položenou latí nesmí překročit 10 mm, odchylka příčného sklonu předepsaného dokumentací stavby nesmí být větší než 0,5 %, v žádném případě však nesmí dojít k vytváření kaluží (musí být zajištěn odtok vody). Dlážděné kryty nástupišť, ramp a dopravních ploch musí vyhovovat podmínkám stanoveným ČSN 73 6131. Odchylka tloušťky krytových a podkladních vrstev nesmí překročit hodnoty předepsané příslušnou ČSN, podle které byla vrstva zřízena. Mříže vpustí a rošty liniových žlabů, musí být v pochozích a pojízdných částech v úrovni přilehlé zpevněné úpravy, odchylka se nepřipouští. Při umístění vpustí a odvodňovacích zařízení (žlaby, rigoly) se mříž osadí 10 až 20 mm pod úroveň zpevnění.

---

### **5 VYJÍMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ**

---

Řešení objektů nástupišť si nevyžádá žádné výjimky z norem a předpisů.



---

## 6 OCHRANA A BEZPEČNOST 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 týkajících 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.

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.

---

## 7 ZAJIŠTĚNÍ POLOHY NÁSTUPIŠŤ

---

Poloha nástupišť bude vytýčena s využitím výškového systému Balt po vyrovnání (Bpv) a souřadnicového systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální S-JTSK. Přesnost vytýčení se řídí ČSN 730420 - 1, 2.

---

## 8 Vliv na životní prostředí

---

### 8.1 Řešení z hlediska životního prostředí

Materiály použité ke stavbě nástupišť lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné.

---

## 9 Související SO a PS

---

PS 02-14-02	zast. Brno Lesná, rozhlasové zařízení, doplnění
SO 02-17-01	T.ú. Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole, železniční svršek
SO 02-16-01	T.ú. Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole, železniční spodek
SO 02-06-42	T.ú. Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole, zast. Brno-Lesná, přeložka kabelů nn KORDIS JMK
SO 02-01-01	T.ú. Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole, trakční vedení

---

## 10 Závěr

---

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. V dokumentaci uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením.

Změna materiálu zvyšující náklady není možná a ve výjimečných případech při změně technického řešení vyžaduje souhlas investora.