



Orientační schéma: <div style="text-align: center;"> </div>	Razítko oprávněné osoby:
--	--------------------------

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	04/2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Rynda

Stavebník/investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	 SPRÁVA ŽELEZNIC
--	--	--

Zhotovitel: Adresa: Kontakt:	VIAMONT Projekt, s.r.o. Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice T: +420 602 320 417 E: info@viamontprojekt.cz		
Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt:	MKM projekt s.r.o. Thomayerova 1669/5, 400 01 Ústí nad Labem T: +420 728 584 046, E: klominsky@mkmprojekt.cz	 MKM PROJEKT	
Hlavní projektant (HIP): Martin Rynda	Specialista:	Odpovědný projektant: Ing. Martin Klomínský	Zpracovatel přílohy: Ing. Martin Klomínský

Název stavby/akce:	Zrušení přejezdu P5926 v km 20,828 na trati Kolín – Leděčko		S-kód:	S632000583
Název části:	Propustky		Zakázka:	31/2021
Název objektu:	Železniční propustek v ev. km 20,812		Označení části:	D.2.1.4
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo objektu/komplexu:	SO 01-21-01
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Číslo přílohy:	1.001
Středočeský	Žišov [777226]	1741 12	Paré:	
Dokumentace:				
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
PDPS	04/2022	-	-	
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:
S 6 3 2 0 0 0 5 8 3	- P D P S	- D 2 1 0 4	- S O 0 1 2 1 0 1	- X X
[Prostor pro další informace]				



1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	3
1.1	Údaje o stavbě	3
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
2.1	Výchozí podklady	4
2.2	Hlavní související provozní soubory a stavební objekty	4
2.3	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	4
2.4	Odchyłky od platných norem a předpisů	5
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU.....	5
3.1	Základní údaje propustku – stávající stav	5
3.2	Základní údaje propustku – nový stav	5
4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ	6
4.1	Popis stavby	6
4.2	Rozsah navrhovaných opatření a zdůvodnění technického řešení.....	6
4.3	Návaznost dokumentace na předchozí stupeň.....	6
5	PROSTOR VÝSTAVBY	7
5.1	Územní podmínky	7
5.2	Inženýrské sítě.....	7
6	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	7
6.1	Popis stavebního stavu objektu	7
7	POPIS NOVÉHO STAVU.....	7
7.1	Technický popis navrhovaného řešení	7
7.2	Bourání a demontáže.....	8
7.3	Zemní práce.....	8
7.4	Základy.....	8
7.5	Nosná konstrukce	9
7.6	Izolace a odvodnění.....	9
7.7	Dlažby a obklady.....	9
7.8	Prostorová průchodnost a obrys kolejového lože.....	9
8	POSTUP PROVÁDĚNÍ OBJEKTU	9
8.1	Popis provádění stavebního objektu.....	9
8.2	Výluky a omezení provozu	10
8.3	Přehled použitých materiálů.....	10
8.3.1	Beton	10
8.3.2	Betonářská výztuž	10
8.3.3	Bednění pro betonáž.....	10



9	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	10
9.1	Návrhové zatížení a údaje o zatížitelnosti.....	10
9.2	Hydrotechnické posouzení	10
10	Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.....	11

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

<i>Název stavby:</i>	Zrušení přejezdu P5926 v km 20,828 na trati Kolín - Ledečko
<i>Specifikace stavby:</i>	Změna již dokončené stavby, trvalá stavba
<i>Stupeň dokumentace:</i>	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
<i>Dílčí část – objekt:</i>	SO 01-21-01 Železniční propustek v ev. km 20,812
<i>Charakter dílčí části:</i>	Rekonstrukce propustku
<i>Kraj:</i>	Středočeský
<i>Katastrální území:</i>	Žišov [777226]
<i>Místo stavby dílčí části:</i>	km 20,812
<i>Trať dle Prohlášení o dráze:</i>	Trať č. 681 00 Kolín – Ledečko stavědlo 1
<i>Traťový úsek TU:</i>	TÚ 1741 Kolín – Rataje nad Sázavou Předměstí
<i>Definiční úsek:</i>	DÚ 12
<i>Trať dle NJŘ:</i>	014 Kolín - Ledečko
<i>Kategorie dráhy:</i>	Regionální
<i>Období realizace:</i>	2022

Údaje o stavebníkovi:

<i>Stavebník/investor:</i>	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Praha Partyzánská 24 170 00, Praha 7 IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
----------------------------	---

Údaje o zpracovateli dokumentace:

<i>Odpovědný projektant stavby: (dle SoD)</i>	VIAMONT Projekt spol. s r.o. Českobrodská 628 190 11 Praha 9 - Běchovice IČ: 07757867, DIČ: CZ07757867
<i>Odpovědný projektant SO:</i>	MKM projekt, s.r.o. Thomayerova 1669/5 400 01 Ústí nad Labem IČ: 04841999, DIČ: CZ04841999 Odpovědný projektant: Ing. Martin Klomínský, ČKAIT – 0402181

2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- Zadávací dokumentace, ZTP
- Geodetické zaměření místa stavby, SŽG Praha
- Katastrální mapa dotčeného území s výpisem z katastru nemovitostí
- Hydrologická data od ČHMÚ, pobočka Praha, ze dne 22. 11. 2021, číslo jednací CHMI/511/810/2021

2.2 Hlavní související provozní soubory a stavební objekty

- PS 01-01-31 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), PZZ
- SO 01-10-01 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), železniční svršek
- SO 01-11-01 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), železniční spodek
- SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 20,828 (P5926)

2.3 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

- ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- ČSN EN 206 Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb
- ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostů dopravou
- ČSN EN 1992-1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- SŽDC S 3 Železniční svršek
- SŽDC S 4 Železniční spodek
- SŽDC S 5 Správa mostních objektů
- Mostní vzorový list MVL 649 Železobetonové trubní propustky
- SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (aktuální znění)
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 – Ž10
- SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů

2.4 Odchylyky od platných norem a předpisů

Pro zpracování projektového řešení nebylo zapotřebí žádných výjimek z drážních předpisů, vzorových listů ani norem.

3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

3.1 Základní údaje propustku – stávající stav

<i>Druh nosné konstrukce:</i>	Betonové trouby DN 700
<i>Popis spodní stavby včetně křídel:</i>	Kolmá betonová čela na vtoku i výtoku. Na výtoku navazující šikmé kamenné křídlo.
<i>Počet mostních otvorů:</i>	1
<i>Délka přemostění:</i>	0,70 m
<i>Délka propustku:</i>	3,68 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce:</i>	0,80 m
<i>Stavební výška:</i>	0,91 m (v ose koleje)
<i>Způsob uložení koleje:</i>	štěrkové lože
<i>Volná výška propustku:</i>	0,33 m
<i>Světlost kolmá:</i>	0,70 m
<i>Úhel křížení s přemost. překážkou:</i>	90°
<i>Šířka propustku:</i>	7,20 m
<i>Šikmost propustku:</i>	Kolmý
<i>Rok výstavby nosné konstrukce:</i>	1941
<i>Stavební stav objektu:</i>	3
<i>Počet kolejí na propustku:</i>	1
<i>Směrové a výškové vedení koleje:</i>	Přímá, niveleta stoupá 2,38 ‰
<i>Traťová rychlost:</i>	60 km/hod
<i>Prostorové uspořádání:</i>	Bez omezení

3.2 Základní údaje propustku – nový stav

<i>Druh nosné konstrukce:</i>	Železobetonové hrdlové trouby DN 600
<i>Popis spodní stavby včetně křídel:</i>	Železobetonová základová deska tl. 200 mm
<i>Počet mostních otvorů:</i>	1
<i>Délka přemostění:</i>	0,60 m
<i>Délka propustku:</i>	0,81 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce:</i>	0,71 m
<i>Stavební výška:</i>	1,06 m (v ose koleje)

<i>Způsob uložení koleje:</i>	štěrkové lože
<i>Volná výška propustku:</i>	0,60 m
<i>Světlost kolmá:</i>	0,60 m
<i>Úhel křížení s přemost. překážkou:</i>	90°
<i>Šířka propustku:</i>	7,96 m
<i>Šikmost propustku:</i>	Kolmý
<i>Počet kolejí na propustku:</i>	1
<i>Směrové a výškové vedení koleje:</i>	Přímá, niveleta stoupá 2,000 ‰
<i>Traťová rychlost:</i>	60 km/hod
<i>Prostorové uspořádání:</i>	Bez omezení

4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ

4.1 Popis stavby

Náplní stavby je rekonstrukce železničního přejezdu P5926 v ev. km 20,828 trati Kolín – Ledečko, a to jak zabezpečovacího zařízení, tak přejezdové konstrukce vč. železničního svršku v oblasti přejezdu a rekonstrukcí vyvolané směrové a výškové úpravy traťové koleje k navázání na stávající stav.

Stávající propustek je situován v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu P5926 a převádí pod tratí občasnou vodoteč. Vzhledem k technickému stavu propustku je navržena jeho rekonstrukce.

4.2 Rozsah navrhovaných opatření a zdůvodnění technického řešení

Vzhledem k technickému stavu stávajícího propustku (viz. dále) bude stávající trubní propustek zdemolován v otevřené stavební jámě a nahrazen novým železobetonovým trubním propustkem DN 600. Osa nového propustku bude posunuta o 3,50 m dále od přejezdu, aby šikmo seříznuté konce propustku nezasahovaly do násypu přilehlé komunikace. Nový propustek bude mít šířku 7,96 m, světlost 0,60 m, výšku přesypávky včetně kolejového lože 0,75 m a bude proveden jako kolmý.

Nová nosná konstrukce bude z betonových prefabrikovaných hrdlových trub DN 600. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen dílci se seříznutými stěnami ve sklonu 1:1,5. Použité prefabrikáty musí být schváleny pro použití na tratích v síti SŽ s. o. Prefabrikované trouby budou uloženy na betonovou základovou desku tl. 200 mm vyztuženou sítěmi KARI, na kterou budou uloženy podkladní betonové trámký. Po uložení trub bude dobetonováno betonové sedlo samozhutnitelným betonem. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Vtok i výtok bude obložen dlažbou z lomového kamene tl. 150 mm do betonu tl. 100 mm.

4.3 Návaznost dokumentace na předchozí stupeň

Jedná se o jednostupňovou projektovou dokumentaci bez návazností na předchozí stupeň.



5 PROSTOR VÝSTAVBY

5.1 Územní podmínky

Stávající propustek je situován v širé trati, v prostoru k. ú. Žíšov p. č. 486 (vlastník: Česká republika, právo hospodaření s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, způsob využití: dráha, druh pozemku: ostatní plocha) a p. č. 492/1 (vlastník: Středočeský kraj, právo hospodaření s majetkem kraje: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, způsob využití: silnice, druh pozemku: ostatní plocha).

Na vtoku (vlevo) je sousedním pozemkem parc. č. 488 (vlastník: Obec Vavřinec).

Stávající propustek je situován v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu P5926 a převádí pod tratí občasnou vodoteč.

5.2 Inženýrské sítě

Vyjádření jednotlivých správců jsou přílohami dokladové části stavby. V blízkosti propustku se nachází následující vedení:

- Pozemní kabelové vedení ve správě ČD-Telematika – po levé straně trati (kabely položeny na patu kolejnice)

Toto funkční vedení nesmí být pracemi poškozeno. Před realizací výkopových prací je nutné toto vedení vytýčit a vyznačit v terénu, při provádění prací pak respektovat jeho ochranná pásma, tzn. v jejich blízkosti provádět výkopové práce ručně, neskladovat materiál, neparkovat a neodstavovat mechanismy.

6 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

6.1 Popis stavebního stavu objektu

Nosnou konstrukci propustku tvoří železobetonové osmihranné trouby DN 700. K propustku se nedochovala archivní dokumentace a lze tedy jen předpokládat uložení trub na betonové lože. Na vtoku i výtoku je propustek ukončen kolmými betonovými čely.

Propustek je silně zanesený naplavenou zeminou. Na vtoku do propustku stojí voda. Beton obou čel degraduje a odpadává. Římsa čela na vtoku je prasklá v celém profilu a spára je rozevřena na 30 mm.

7 POPIS NOVÉHO STAVU

7.1 Technický popis navrhovaného řešení

Vzhledem k technickému stavu stávajícího propustku bude stávající trubní propustek zdemolován v otevřené stavební jámě a nahrazen novým železobetonovým trubním propustkem DN 600. Osa nového propustku bude posunuta o 3,50 m dále od přejezdu, aby šikmo seříznuté konce



propustku nezasahovaly do násypu přilehlé komunikace. Nový propustek bude mít šířku 7,96 m, světlost 0,60 m, výšku přesypávky včetně kolejového lože 0,75 m a bude proveden jako kolmý.

Nová nosná konstrukce bude z betonových prefabrikovaných hrdlových trub DN 600. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen dílci se seříznutými stěnami ve sklonu 1:1,5. Použité prefabrikáty musí být schváleny pro použití na tratích v síti SŽ s. o. Prefabrikované trouby budou uloženy na betonovou základovou desku tl. 200 mm vyztuženou sítěmi KARI, na kterou budou uloženy podkladní betonové trámky. Po uložení trub bude dobetonováno betonové sedlo samozhutnitelným betonem. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Vtok i výtok bude obložen dlažbou z lomového kamene tl. 150 mm do betonu tl. 100 mm.

7.2 Bourání a demontáže

Snesení stávající koleje včetně odtěžení štěrkového lože je součástí objektu železničního svršku. Stávající betonový trubní propustek bude zdemolován v otevřené stavební jámě. Případné zastižené původní kamenné základy budou ubourány také. S odpady vzniklými při stavebních úpravách bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Veškerý vybouraný materiál bude odvezen na recyklační skládku.

7.3 Zemní práce

Odstraní se traviny a ornice z místa stavby. Provedou se potřebné nepažené výkopy a odkopy. Zeminu není možné použít k zpětným zásypům či k budování násypů, a to ani v hloubce větší než 1 m pod úroveň upraveného terénu, protože zjištěné hodnoty škodlivin v sušině odpadů překračují limitní hodnoty uvedené v tabulce č. 5.1 vyhlášky 273/2021 Sb. Zeminu je možné uložit na skládku S-ostatní odpad S-OO1, protože obsah škodlivin ve vodném výluhu v žádném z ukazatelů nepřekračuje nejvýše přípustné hodnoty uvedené v tabulce č. 10.1 pro výluhovou třídu číslo IIa přílohy č. 10 vyhlášky 273/2021 Sb. a hodnota rozpuštěného organického uhlíku nepřekročí hodnotu 80 mg/l.

Po zřízení betonových konstrukcí propustku se provedou zásypy z vhodné propustné nesoudržné a nenamrzavé zeminy v souladu s předpisem SŽDC S4. Míra zhutnění bude v souladu s předpisem SŽDC S4 v hodnotě $I_D = 0,95$ případně 100 % PS. Hutnění bude ve vrstvách max. tloušťky 300 mm.

Sklon zemního tělesa na obou stranách bude 1:1,5. Na všech částech zasažených stavbou bude na povrchu ohumusování v tloušťce min. 100 mm. Svahy upraveného zemního tělesa se osejí travním semenem v množství 45 – 60 g/m².

7.4 Základy

Prefabrikované trouby propustku budou uloženy na průběžný monolitický železobetonový základ. Základ tl. 200 mm je navržen z betonu C 25/30 – XA1, XF2 (CZ, F.2) – C1 0,2 – D_{max}22 – S3 a bude vyztužen při dolním povrchu KARI sítí 8x100x100 mm a při horním povrchu betonářskou výztuží, která zajistí provázání základu s betonovým sedlem. Šířka základové desky je 1,40 m. Na základovou desku budou položeny prefabrikované trámky pro uložení prefabrikovaných trub. Po osazení trub bude dobetonováno sedlo ze samozhutnitelného betonu C 25/30 – XA1, XF2 (CZ, F.2) – C1 0,2 – D_{max}22. Na vtokové i výtokové straně je základová deska ukončena příčným prahem výšky 0,7 m. Horní povrch základu bude v příčném směru vždy vodorovný. V podélném směru bude horní povrch základu klesat 0,7 % od vtoku k výtoku.



7.5 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce propustku je navržena z železobetonových hrdlových trub DN 600 a bude se skládat ze čtyř dílců. Těsnost spojů bude zajištěna typovým pryžovým zámekem, který je součástí dodávky trub. Pryžová těsnění spojů prefabrikátů budou vyhovovat tlaku vodního sloupce minimální výšky 5,0 m (50 kPa). Pro prefabrikáty bude použit beton C40/50 – XD3, XF4. Všechny železobetonové prefabrikáty budou vyrobeny ze samozhutitelného vodo-nepropustného betonu třídy C s nasákavostí max. 20 mm stanovenou zkouškami dle ČSN EN 12 390-8.

7.6 Izolace a odvodnění

Ochrana nosné konstrukce propustku proti stékající vodě a zemní vlhkosti je zajištěna vlastnostmi materiálů trub. Rub trub se opatří asfaltovými nátěry proti zemní vlhkosti (1 x asfaltový penetrační nátěr + 2 x asfaltový nátěr SA12).

7.7 Dlažby a obklady

Obkladem bude zpevněno okolí vtoku a výtoku z propustku. Na odláždění se použije lomový kámen tl. min. 150 mm do lože z betonu třídy C20/25n – XF3, tloušťky 100 mm. Spáry mezi kameny obložení šířky max. 30 mm (lokálně max. 45 mm) se vyplní cementovou maltou pro prostředí XF4 do hloubky 70 mm. Mezi obložení a konstrukcemi spodní stavby bude dilatace ze stabilizovaného polystyrénu tl. 20 mm. U horního vodorovného povrchu bude do hloubky min. 30 mm zatmelena trvale pružným tmelem.

7.8 Prostorová průchodnost a obrys kolejového lože

Řešení přestavby propustku splní VMP 2,5 podle ČSN 73 6201 – čl. 4.2.12 (poloha v širé trati při rychlosti do 120 km/h). Objekt je přesypáný, tak se VMP 2,5 prakticky neuplatní.

Požadovaná minimální výška (510 mm) a šířka (2200 mm od osy koleje) nutného obrysu kolejového včetně rezerv bude splněna (ČSN 73 6201 – čl. 14.2). Prostorové uspořádání splní podmínky pro volný schůdný a manipulační prostor.

8 POSTUP PROVÁDĚNÍ OBJEKTU

8.1 Popis provádění stavebního objektu

Přístup na staveniště je možný z komunikace III/12530, neboť propustek bezprostředně sousedí s železničním přejezdem P5926. Jelikož je přes propustek vedena pouze jedna kolej, je možné celou konstrukci zhotovit naráz. Nejdříve se demontuje kolejový svršek s odstraněním kolejového lože, vytyčí a zajistí se kabelová vedení a provede se otevřený výkop pro demolici stávající konstrukce a výkop pro zhotovení základu nové konstrukce. Po osazení prefabrikátů a dobetonování sedla se provedou ochranné asfaltové nátěry. Poté se provede zhutněný zásyp zemního tělesa. Na vtoku a výtoku bude položena dlažba z lomového kamene do betonu. Na vtoku bude navíc odtěžen protisvah, aby mohl být proveden drážní příkop se sklony svahů 1:1,5. Nakonec se doplní železniční svršek. Pro osazování prefabrikátů je potřebný jeřáb.

8.2 Výluky a omezení provozu

Pro realizaci přestavby objektu se musí vyloučit kolej na propustku. Výluka v délce 10 dní umožní provedení nosné konstrukce včetně základů, izolačních nátěrů a zásypů zemního tělesa.

8.3 Přehled použitých materiálů

8.3.1 Beton

Jednotlivé betonové části konstrukce budou tvořeny:

Část mostní konstrukce	třída dle ČSN EN 206-1
Základová deska	C25/30 – XA1, XF2 Cl 0,2
Nosná konstrukce	C40/50 – XF4, XD3 Cl 0,2

8.3.2 Betonářská výztuž

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce mostu bude použita výztuž z oceli **B500B**. Svařitelnost je podle ČSN EN 1992-1-1 předpokládána, přičemž povolené postupy svařování jsou uvedeny v této normě s odvoláním na ČSN EN ISO 177601-1 a 177601-2 Svařování výztuže do betonu.

8.3.3 Bednění pro betonáž

Povrchy betonů jsou zařazeny do následujících kategorií dle TKP kap. 18, příloha 4, resp. TP ČBS 03.

Část mostní konstrukce		Třída pohledového betonu
Základová deska	Povrch v bednění	PB1

9 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

9.1 Návrhové zatížení a údaje o zatížitelnosti

Statický výpočet je v samostatné příloze tohoto projektu. Návrhové zatížení je pro 3. třídu podle kategorizace trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2: model zatížení LM71 – charakteristická hodnota svislé síly $Q_{vk} = 250$ kN (odpovídá původnímu zatěž. vlaku UIC-71), klasifikační součinitel $\alpha = 1,10$, tzn. nápravové síly charakteristické $4 \times Q_k = 4 \times (1,10 \times 250) = 4 \times 275,0$ kN.

9.2 Hydrotechnické posouzení

Hydrotechnický výpočet je v samostatné příloze tohoto projektu. Projektant pro návrh nového průtočného profilu na občasné vodoteči použil návrhový průtok $NP = Q_{100} = 0,55$ m³/s. Bylo prokázáno, že vzdutá hladina před propustkem nevystoupí nad vrchol otvoru a jedná se tedy o nezatopený vtok.



10 Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy – předpisy SŽDC Bp1 a SŽDC Zam1. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejisti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdným průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

Vypracoval: Ing. Martin Klomínský