

OBSAH

1	Identifikační údaje	4
2	Podklady	5
3	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení.....	6
3.1	Rozsah a koncepce řešení.....	6
3.2	Stávající stav	6
3.3	Navrhovaný stav	6
3.3.1	Konstrukce nástupiště	7
3.3.2	Ukončení nástupišť	8
3.3.3	Odvodnění	9
3.3.4	Přístupové komunikace	9
3.3.5	Orientační systém.....	9
3.3.6	Přístřešek	9
3.3.7	Stávající inženýrské sítě na stavení.....	9
3.4	Bezbariérové užívání stavby	9
3.5	Ochrana proti korozi.....	9
3.6	Použité materiály a konstrukce	10
3.7	Pochozí vrstva.....	10
3.8	Přístupy na staveniště	11
4	Geodetické Vytyčení	11
5	Související PS a SO	11
6	Organizace výstavby	11
7	Vliv na životní prostředí	11
8	Bezpečnost práce	12
9	Vliv realizace na životní prostředí	14
10	Výjimky z norem a předpisů	14

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ASHS	autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DÚ	definiční úsek
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
Odb.	odbočka
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PS	provozní soubor
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	reléový domek
SO	stavební objekt
SS	spínací stanice
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měřna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu

TÚ	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST, žst.	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

1 Identifikační údaje

Název stavby:	"Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov"
ISPROFOND:	3273214901
Specifikace stavby:	Veřejná dopravní (dražní) stavby liniového charakteru, stavba dráhy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Místo stavby:	železniční trať č. 225 Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod
Část dokumentace:	D.2.1.2 Nástupiště
Objekt (SO/PS)	SO 12-12-01 Nové nástupiště - Horní Cerekev město
Charakter dílčí části:	novostavba
Kraj:	Vysočina
Obec:	Horní Cerekev
Katastrální území:	Horní Cerekev [642681]
Místo stavby dílčí části:	Km 64,3-64,4
Trať dle Prohlášení o dráze:	Trať č. 225 Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod
Traťový úsek:	TÚ 1801 Veselí nad Lužnicí - Jihlava.
Definiční úsek:	DÚ 24 DÚ 01 M1 DÚ 26 DÚ 01 N1 DÚ 28
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha
Období realizace	2024
Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO: 70994234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha
Oprávněná osoba ve věcech technických:	Ing. Zdeňka Lipoldová
Stávající vlastník objektu:	Správa železnic, státní organizace
Nový vlastník objektu:	Správa železnic, státní organizace
Správce objektu:	Správa železnic, státní organizace, OŘ Brno
Hlavní projektant stavby:	SAGASTA s.r.o. Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 IČO: 04598555
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb (č. 0008279)
Zástupce:	Ing. Stanislav Rýznar
Zpracovatel dílčí části dokumentace:	SAGASTA, s.r.o., STOSMOL, s.r.o. Novodvorská 1010/14, Lhotka, 142 00 Praha 4

Odpovědný projektant dílčí Ing. Barbara Szawulak
části:

2 Podklady

Smluvní podklady

- Požadavky objednatele uvedené ve smlouvě o dílo (Všeobecné technické podmínky VTP a Zvláštní technické podmínky ZTP)
- Studie proveditelnosti „TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava“, zpracovatel CEDOP + EGIS, 2020,
- Záměr projektu „Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov“, zpracovatel SAGASTA s.r.o., 2020.
- Dokumentace a podklady skutečného stávajícího stavu

Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby
- Katastrální mapa
- Mapové podklady

Technické normy

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí
- ČSN 74 4505 Podlahy - Společná ustanovení
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na celostátních drahách a vlečkách
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- Vzorové listy železničního spodku
- Technické kvalitativní podmínky státních drah
- Obecné technické podmínky SŽDC

Ostatní dokumentace a podklady

- přehledy směrových, sklonových poměrů a svršku
- pasport železničního svršku
- místní šetření a rekognoskace terénu za účasti správců
- fotodokumentace

- výrobní porady
- katalogy výrobců
- staniční a vlečkové řády
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

3 Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení

V souvislosti se stavbou "Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov" bude zřízena zast. Horní Cerekev město s nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad spojnici temen kolejnic. Nástupiště bude umístěno podél koleje v přímé a oblouku. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje v rovině TK bude 1,68 m, délka nástupiště bude 100 m, šířka nástupiště bude 2,50 m (měřeno mezi nástupní hranou a zadní hranou).

Na nástupiště jsou navrženy bezbariérové přístupy. Nástupiště budou vybavena prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých.

3.1 Rozsah a koncepce řešení

Předmětem řešení objektu nástupiště v zast. Horní Cerekev město je návrh nástupištní konstrukce včetně zřízení nového přístupu k nástupišti od přilehlé místní komunikace. Cílem je zajištění bezbariérové zastávky v souladu s platnou legislativou.

Rozsah prací v rámci tohoto objektu vychází ze zadání dokumentace, který byl projednán a upřesněn s objednatelem v rámci pracovních porad. Zápisy z profesních porad jsou obsaženy v části N.2.1.

Veškeré staničení v dokumentaci je vztaženo k novému stavebnímu staničení.

U stávajících objektů umělých staveb se uvádí též evidenční staničení.

Veškeré polohové určení v popisu vlevo a vpravo, před a za, začátek a konec se rozlišuje při pohledu dle orientace výkresů.

Koordinační situace stavby jsou obsaženy v části C.3.

3.2 Stávající stav

Místo pro novou zastávku nachází se v traťovém úseku Horní Cerekev – Batelov v blízkosti železničního přejezdu P6206 v km 64,310.

3.3 Navrhovaný stav

Předmětem řešení SO 12-12-01 Nové nástupiště - zast. Horní Cerekev město je návrh nástupištní konstrukce v délce 100 m včetně zřízení nových přístupů k nástupišti od přilehlé místní komunikace - od přejezdu P6206 ev. km 64,310.

Nové nástupiště nachází v km 64,318960 a končí v km 64,418960 a je umístěno v oblouku o poloměru $R=300$. Přechodnice začíná v KM 64,340448 a konec přechodnice i začátek oblouku v km 64,381448. km.

Nové nástupiště má konstrukci z prefabrikovaných dílů typu L130 a zalomenou konzolovou deskou.

Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje je konstantní, 1680 mm měřeno v rovině spojníc TK v převýšení. Výška nástupní hrany nad spojnici temen TK přilehlé koleje je 550 mm. Šířka nástupiště je 2,50 m, pochozí plocha je tvořena betonovou dlažbou 200x200 tl. 60 mm. Sklon nástupiště a zpevněné plochy je 2 % se spádem od koleje.

3.3.1 Konstrukce nástupiště

Je navrženo nástupiště délky 100 m. Pochozí plocha nástupiště je široká 2,50 m. Nástupiště je tvořeno zalomenou konzolovou deskou, podpořenou úložnými bloky L130. Konzolová deska má šířku 1,6 m. Nástupištní zídka se skládá z úložných bloků L130 osazených do malty na základu z podkladního betonu C 12/15, líc bloku je 2,1 m od přilehlé osy koleje. Na ně jsou uloženy konzolové desky KDL 800/1600. Desky jsou na straně od koleje uloženy na nástupištní bloku L130 a na straně druhé na opěru z nenamrzavého materiálu (min. uložení 0,5 m). Pokud nebude na stavbě k použití vhodný materiál, lze nenamrzavý materiál nahradit nakupovaným materiálem například ŠD 0/32 mm, v tomto případě by se jednalo o vícepráci, která musí být schválena objednatelem. Maximální velikost spáry mezi konzolovými deskami je 5 mm. Nenamrzavý materiál tělesa nástupiště bude hutněn po 300 mm na $ID = 0,8$. K zamezení znečišťování kolejového lože násypovým materiálem budou za úložné bloky vloženy záchytné desky dl. 1,0 m. Povrch nástupiště musí vyhovovat požadavkům vyhlášky 398/2009 Sb, bod 1.1.2, tj. musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu, se součinitelem smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$.

Příčný sklon nástupiště bude jednostranný 2% směrem od koleje.

Prostor mezi konzolovými deskami vnější hranou nástupiště bude vyplněný dlažbou tl. 60 mm osazenou ve šterkodrti fr. 2/5 mm, tl. 30 mm na podkladní vrstvě ze šterkodrti fr. 0/32 mm, tl. 200 mm a ohraničenou chodníkovým obrubníkem osazeným v betonovém loži C 16/20 min. tl. 100 mm.

Spáry mezi prefabrikáty budou z rubu natřeny asfaltovým lakem ALP do kterého v místě spáry bude vtlačen proužek geotextilie šířky min. 0,2 m a gramáž geotextilie bude min. 300 g/m². Z důvodu případného vymívání drobných částí zásypu do kolejového lože přes 5 mm spáru.

K přístupu na nástupiště bude sloužit přístupový chodník, který bude napojen na stavající chodník a komunikaci. Chodník je řešen samostatným SO 12-52-01 Přístupové chodníky k nástupišti v zast. Horní Cerekev město.

Nástupištní prefabrikáty budou uloženy na následujících konstrukčních vrstvách:

- Vyrovnávací vrstva cementové malty tl. 10 mm
- Podkladní vrstva betonu C 12/15 XA2 tl. 100 mm
- Vyrovnávací vrstva šterkopísku tl. 200 mm

Základová spára prefabrikátu musí být minimálně v úrovni pláň železničního spodku. Prefabrikáty mají na rubové straně zabudovány úchyty pro manipulaci a pokládku. Jednotlivé bloky prefabrikátů dl. 2,0 m budou spojované pomocí šroubového spoje, tvořeného pásovinou žárově zinkovanou a šrouby s podložkami. Z důvodu zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátů nástupištní zídky, při provádění hutnění zásypu, bude provedeno ukotvení prefabrikátů podkladním betonem pomocí prutů betonářské výztuže delky cca 500 600 mm procházející přes podkladní beton do podloží v místě vytvořených 2 ks otvorů v prefabrikátu. Otvory budou zalité zálivkou z cementové malty a vyplněné betonem C 25/30.

Nástupištní prefabrikát bude zasypan propustným nenamrzavým materiálem hutněným s mírou zhutnění 95% PS. Povrchová úprava nástupiště bude tvořená dlažbou z dlaždic 200x200 mm bez zkosených hran tl. 60 mm se součinitelem tření $\mu > 0,5$.

Konstrukce nástupiště je navrženo na zatížení cestujícími podle ČSN 73 4959 a podle ČSN 73 0035.

Pochozí vrstva je navržena z betonových dlaždic 200x200x60mm bez zkosených hran. Pochozí vrstva musí odpovídat parametrům VL Ž8 10.

Konstrukce pochozí plochy nástupiště je z:

Dlaždice 200x200x60	tl. 60 mm
ŠD 2/5mm	tl. 30 mm
<u>ŠD 0/32mm</u>	<u>tl. 200 mm</u>
Celkem	tl. 290 mm

Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup a nástupiště budou vybavena prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých. Po celé délce nástupní hrany bude vyznačena vodící linie s funkcí varovného pásu s podélným rýhováním ve tvaru trapéz šířky 0,4 m.

Veškeré hmatové prvky na nástupišti pro nevidomé budou v barvě dlažby, tj. v barvě šedé.

Vodící linie s funkcí varovného pásu a varovné pásy musí mít kontrastní optické značení žluté barvy (odstín RAL 1003) v šířce 0,15 m.

Hrana nástupiště o výšce 550 mm nad spojnici temen kolejnic bude umístěna ve vzdálenosti od osy přilehlé koleje 1680 mm.

Pozn. výška nástupní hrany je definována vytyčovacími body (viz příloha 006 Vytyčovací výkres).

Pro povrchy pochozích ploch částí staveb užívaných veřejností dle vyhl. č. 398/2009 Sb. musí být dodržena kritéria protiskluznosti:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + $\text{tg } \alpha$, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \text{tg } \alpha)$, nebo
- c) úhel skluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \text{tg } \alpha)$, a úhel sklonu ve směru chůze.

3.3.2 Ukončení nástupišť

Na jedním konci nástupiště je navržený přístup ve sklonu, na druhém je navržen zatravněvací prefabrikát. Nástupiště z obou stran navazuje na zapuštěné kolejové lože (součástí SO 12-00-01 Úprava kolejového svršku a spodku v místě nové zast. Horní Cerekev město).

Šikmý chodník je podrobně řešen samostatným objektem SO 12-52-01 Přístupové chodníky k nástupišti v zast. Horní Cerekev město.

3.3.3 Odvodnění

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným spádem 2 % směrem od koleje. U nástupiště voda stéká na terén, kde bude docházet ke vsakování nebo odtoku vody povrchově po svahu. U přístřešku (v rámci samostatného SO 12-75-01) bude zřízen ACO DN.

3.3.4 Přístupové komunikace

je podrobně řešen samostatným objektem SO 12-52-01 Přístupové chodníky k nástupišti v zast. Horní Cerekev město.

3.3.5 Orientační systém

Orientační systém je podrobně řešen samostatným objektem SO 11-77-01 Orientační systém v zast. Horní Cerekev město.

Součástí SO nástupiště je příprava pro ukotvení tabulí orientačního systému. Je nutná řádná koordinace s SO 11-77-01.

3.3.6 Přístřešek

Navržený je přístřešek v rámci samostatného SO 12-75-01 Přístřešek na nástupišti v nové zast. Horní Cerekev město.

3.3.7 Stávající inženýrské sítě na stavení

Ochrany, přeložky a náhrady stávající drážní kabelů jsou předmětem samostatných SO/PS.

3.4 Bezbariérové užívání stavby

Součástí nástupiště jsou hmatové úpravy (bezpečnostní pásy, vodící linie) pro pohyb nevidomých na nástupišti.

Na nástupišti bude provedena bezbariérová úprava v souladu s „Vyhláškou o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ (398/2009 Sb.).

Pásy budou provedeny z betonové dlažby s reliéfem (tzn. odlišným charakterem povrchu vnímatelným slepeckou holí a nášlapem) s odlišnou barevnou strukturou od okolního povrchu dle TN TZÚS 12.03.04, který odpovídá nařízení vlády NV 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky.

Na vodící linii bude umístěno optické značení š. 150 mm (800 mm od okraje). Hmatové prvky na nástupišti musí být provedené vždy ve shodné barvě s konstrukcí nástupiště. Žlutý pruh bude vytvořen nátěrem nebo nástřikem barvy RAL 1003. Šířka žlutého pruhu bude za předpokladu integrované VLsVP z dlažby z konglomerovaného kamene 200 mm. Řešení bezbariérového užívání stavby je naznačeno v půdorysu nástupiště, který je součástí dokumentace.

3.5 Ochrana proti korozi

Ocelové prvky budou opatřeny kombinovaným protikorozním systémem sestávajícím se ze žárového zinkování a nátěrového systému. Provedení protikorozní ochrany musí odpovídat TP84 pro korozní prostředí stupně C3. Minimální životnost nátěrového systému musí být 10–15 let bez nároku na údržbu. Nátěrový systém včetně technologického předpisu musí být před započítáním stavebních prací schválen stavebním dozorem investora. Součástí dodávky zhotovitele musí být protokoly o měření jednotlivých vrstev protikorozní ochrany.

Protikorozní ochrana je tvořena zinkovou vrstvou nanášenou stříkáním – metalizací nebo ponorem (dle vhodnosti pro jednotlivé díly) a dvouvrstvým nátěrem.

Požadované nominální tloušťky vrstev navrhovaného ochranného nátěru ONS 01:

- Základní nátěr (EP) NDFT = 80 μm (1-2 vrstvy)
- Podkladový a vrchní nátěr (PUR) NDFT = 80 μm (1-2 vrstvy)
- Nátěrový systém EP+PUR celkem NDFT = 160 μm (2-4 vrstvy)

Všechny hliníkové prvky, budou opatřené ochrannou eloxovanou vrstvou a lakované v barvě konstrukce práškovým vypalovacím lakem.

3.6 Použité materiály a konstrukce

Materiály a konstrukce navržené v dokumentaci 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. V dokumentaci nejsou uvedené konkrétní názvy výrobků a výrobců. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Vybrané výrobky musí být pro použití do kolejí SŽDC, s.o. schváleny a musí mít platné „Osvědčení SŽDC“. Na násyp je možné použít přebytkovou zeminu z jiných SO.

Beton pro konstrukce

Minimální třída a stupeň odolnosti betonu musí být v každé konstrukční části v souladu s požadavky ČSN EN 206+A1, ČSN P 73 2404 a TKP SSD kapitola 18 Betonové mosty a konstrukce, třetí aktualizované vydání, změna č. 8.

3.7 Pochozí vrstva

Betonové dlaždice 200x200x60mm bez zkosených hran:

- Pevnost v příčném tahu dle ČSN EN 1338 min. 3,6 MPa.
- Pevnost v ohybu dle ČSN EN 1339 a ČSN EN 1340 min. 3,5 MPa.
- Odolnost proti působení vody, mrazu a chemických rozmrazovacích látek dle ČSN 73 1326 max. 1 000 g/m².
- Odolnost proti obrušení dle ČSN EN 1338 a ČSN EN 1339, max. 18 000/5 000 mm³ / mm².
- Odolnost proti skluzu dle ČSN EN 1338 a ČSN EN 1339, hodnota USRV/SRV \geq 35.
- Součinitel smykového tření dle ČSN 74 4507 $\mu \geq$ 0,6.
- Nasákavost ČSN EN 1338, ČSN EN 1339 max. 6 % hmotnosti.

3.8 Přístupy na staveniště

Přístupy na staveniště jsou z prostoru silnice před přejezdem a po druhé straně nástupiště.

4 Geodetické Vytyčení

Pro vytyčení bude použit souřadnicový systém S - JTSK a výškový systém Bpv. Pro vytyčení bude použita platná a ověřená vytyčovací síť stavby (viz I.3)

Přesnost vytyčení bude dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2.

Při realizaci musí být stálý dohled odpovědného geodeta.

5 Související PS a SO

SO	12-00-01	Úprava kolejového svršku a spodku v místě nové zast. Horní Cerekev město
SO	12-00-02	Kolejový svršek a spodek v mezistaničním úseku ŽST Horní Cerekev - ŽST Batelov
SO	12-21-01	Propustek v ev. km 64,359
SO	12-21-02	Propustek v ev. km 69,222
SO	12-23-01	Opěrná zeď u nástupiště nové zastávky Horní Cerekev město
SO	12-52-01	Přístupové chodníky k nástupišti v zast. Horní Cerekev město
SO	12-75-01	Přístřešek na nástupišti v nové zast. Horní Cerekev město
SO	12-81-01	Trakční vedení v zast. Horní Cerekev město
SO	12-86-01	Osvětlení nástupiště v nové zast. Horní Cerekev město
SO	12-86-02	Přípojka NN pro novou zast. Horní Cerekev město
SO	12-87-01	Ukolejnění kovových konstrukcí v zast. Horní Cerekev město

PS	12-01-21	Traťové zabezpečovací zařízení mezi ŽST Horní Cerekev a ŽST Batelov
PS	12-02-21	Rozhlasové zařízení v zast. Horní Cerekev město
PS	12-02-61	Informační systém pro cestující v zast. Horní Cerekev město

6 Organizace výstavby

Postup výstavby je podrobně řešen v části B.8 Zásady organizace výstavby, nakládání s odpady je řešeno v části B.6.2 Odpadové hospodářství.

7 Vliv na životní prostředí

Podrobný popis vlivů stavby na životní prostředí je součástí dokumentace B.6. Poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Vliv objektů na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace. Vliv stavby na životní prostředí, kde je řešeno i nakládání s odpady.

Řešení z hlediska životního prostředí

Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiál použitý ke stavbě jako nezávadný. Není třeba uvažovat ani další škodlivé vlivy stavby na životní prostředí mimo možného zvýšení emisí při realizaci.

Odpady

Díly budou podle kategorizace předány k dalšímu využití objednateli.

8 Bezpečnost práce

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

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 (SŽ, 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.

Stavební činnost v prostorách SŽ a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (SŽ) musí být v souladu s předpisem SŽ o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽ, s. o. stanovuje ve svém předpisu Zam1 – o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽ, absolvovat „Vstupní školení BOZP“. Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽ a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti SŽ na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽ Ob1 – vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železnic, s.o. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle směrnice č.50 SŽ, které provádí Odbor provozuschopnosti SŽ. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle z.č. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy.

Dotčené profese související se stavbou:

vedoucí prací na železničním spodku a svršku, pozemních objektů v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

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

- Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Z č. 309/2006 Sb., kt. 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)
- Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 19/1979 Sb., kt. se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 21/1979 Sb., kt. se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

- Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů Předpis

SŽDC Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

9 Vliv realizace na životní prostředí

Během výstavby nevznikají žádné nebezpečné odpady.

10 Výjimky z norem a předpisů

Pro zpracování projektu stavby nebyla navržena žádná výjimková řešení z ustanovení příslušných norem a předpisů. Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno na výrobních poradách.