

**Výstavba PZS km 17,454 (P1243) trati
Rokycany - Nezvěstice**

ZAST. Lipnice

SO 201 nástupiště Lipnice

Technická zpráva

Obsah:

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Základní technické údaje o stavbě	4
3.	Seznam výchozích podkladů.....	5
4.	Související PS a SO.....	8
5.	Současný stav	9
6.	Navržené řešení	9
6.1.	Konstrukce nástupišť	9
6.2.	Ukončení nástupišť	11
6.3.	Zábradlí	11
6.4.	Odvodnění.....	11
6.5.	Mobiliář.....	11
7.	Orientační systém.....	12
8.	Vytyčení	13
9.	Vliv na životní prostředí.....	13
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	13
11.	Závěr.....	14



1. Identifikační údaje

Název stavby:	Výstavba PZS km 17,454 (P1243) trati Rokycany - Nezvěstice
Stavební objekt	SO 201 nástupiště Lipnice
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného územního a stavebního povolení (DUSP)
Datum zpracování:	05/2021
Místo stavby:	železniční zastávky Lipnice
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Plzeň - jih
Obce s rozšířenou působností:	Spálené Poříčí
Pověřený obecní úřad:	Spálené Poříčí
Katastrální území:	Lipnice u Spáleného Poříčí
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, rekonstrukce přejezdu P1243 a nástupiště
Zadavatel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 1168, Plzeň 326 00
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Petr Zdeněk
Zpracovatel dokumentace:	SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4, IČ: 45274517, DIČ CZ 45274517
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček, autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb
Projektant:	Ing. Petr Burda



2. Základní technické údaje o stavbě

Železniční zastávka Lipnice je součástí trati č. 0411 (dle KJŘ) resp. č. 714A (dle TTP) Rokycany - Nezvěstice. Hlavním smyslem stavby je rekonstrukce přejezdu P1243 v km 17,454 se silnicí II/117 na trati Rokycany – Nezvěstice. Společně s tímto bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a výstavba nového bezbariérového přístupu na nástupiště zastávky Lipnice. V rámci nového uspořádání jsou zrušeny výhybky č.1 a č.2, včetně náhrady kolejovým polem a zrušení manipulační koleje č. 3. Nově řešená kolej bude posunuta blíže k v.b. z důvodu přístupové cesty k r.d., která je součástí rekonstrukce přejezdu P1243. V návaznosti na úpravu kolejiště vznikají vyvolané práce na zabezpečovacím, sdělovacím a elektrickém zařízení.

Stavba přinese výrazné zlepšení bezpečnosti na přejezdu P1243 a dojde ke zvýšení komfortu pro cestující z/do této stanice.

Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

V rámci objektu železničního spodku bude realizováno zvýšení únosnosti pražcového podloží na základě navržené konstrukce pražcového podloží včetně zlepšené konstrukce pražcového podloží.

Tato projektová dokumentace je navržena v souladu se zadávacími podmínkami. Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat průjezdnému průřezu Z-GC dle ČSN 73 6320 „Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu“ a směrnice SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“.



3. Seznam výchozích podkladů

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (ZTP)

Právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 — 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 6360 — 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic



- SŽDC S3 železniční svršek
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S4 Železniční spodek
- SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
- SŽDC D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- vzorové listy železničního svršku
- služební rukověti
- vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah
- příslušné OTP
- směrnice GR SŽDC č. 28/2005 — Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejiích železničních drah ve vlastnictví České republiky
- směrnice GR SŽDC č. 16/2013 - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí, z 9. 9. 2013
- směrnice GR SŽDC č. 11/2006 — Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních, z 30. 6. 2006
- směrnice SŽDC č. 77 — Technické specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC60 a S49 2. generace
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy

Ostatní dokumentace a podklady

- přehledy směrových, sklonových poměrů a svršku
- pasport železničního svršku
- místní šetření a rekognoskace terénu za účasti správců
- fotodokumentace
- pokyny investora v průběhu zpracování projektové dokumentace
- katalogy výrobců



- staniční a vlečkové řády
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

Archivní dokumentace

- neobsazeno

Průzkum

V rámci projektové přípravy byly provedeny pro projekt stavby nutné geotechnické a stavebně-technické průzkumy

Geodetické a mapové podklady

geodetické zaměření stávajícího stavu, geodetický průzkum pro žel. spodek

katastrální mapa digitalizovaná

ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí

Regulační plán je součástí územně plánovací dokumentace (ÚPD), kterou kromě něj tvoří ještě zásady územního rozvoje (ZÚR) a územní plán (ÚP). Zatímco zásady územního rozvoje se zpracovávají pro území kraje a územní plány se zpracovávají pro území obce, regulační plány se zpracovávají jen pro část obce.

Projekt řeší stavbu, která je v souladu s územně plánovací dokumentací.



4. Související PS a SO

D. 1. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 501 – zabezpečovací zařízení

D. 2. STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 101 Železniční svršek a spodek

D.2.1.3 Úrovňové přejezdy

SO 202 – žel. přejezd v km 17,454

D.2.1.4 Komunikace

SO 203 – Příjezdová cesta k rodinným domům

D.2.1.5 Pozemní objekty

SO 301 – Stavební úpravy VB

D.2.3 Silnoproud

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 401 – rozvody NN a osvětlení



5. Současný stav

V zast. Lipnice se v současném stavu nachází jedno sypané nástupiště (šterkopísek). Nástupiště č. 1 je v délce 47m s výškou do 200mm nad temenem kolejnice. Nášlapnou vrstvu nástupiště tvoří betonové desky. Šířka nástupiště je cca 1,0 m. Přístup na nástupiště č. 1 je umožněn od výpravní budovy pomocí úrovnových přechodů přes koleje.



Obrázek 1 Pohled na nástupiště od kolejiště v ZAST. LIPNICE

6. Navržené řešení

Nově bude po rekonstrukci ZAST Lipnice vybudováno jednostranné vnější nástupiště. Délka nástupní hrany u tohoto nástupiště bude 60 m. Přístup na nástupiště bude zajištěn šikmým chodníkem. Tento chodník se naváže na investiční projekt (II/117 Lipnice – Spálené Poříčí úsek IV).

Nástupiště, je navrhnuo s výškou 550 mm nad TK a v normové vzdálenosti od koleje dle ČSN 734959. Šířka nástupiště je 3,18 m.

Celé nástupiště včetně přístupové cesty je navrženo jako bezbariérové.

6.1. Konstrukce nástupišť

Nástupiště bude zřízeno z prefabrikovaných dílů typu H130 s protiskluznou úpravou bez konzolových desek s předsazenou hranou. Konstrukce vychází ze vzorového listu železničního spodku Ž 8.42-N. Výška nástupní hrany činí 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje je 1670 mm. Stavební délka nástupiště je 60 m. Nástupiště má v celé šíři 3180 mm Nástupiště bude ukončeno pomocí rohových prefabrikovaných dílců typu H130 a následně ukončeno pomocí rohových dílců typu L130. Nástupiště dále bude tvořeno prefabrikovanými díly typu L130 až do začátku šikmého chodníku.



Šikmý chodník bude tvořen zvýšeným obrubníkem ABO 1000/120/250 kladený do betonového lože min C20/25 XF2.

Vzhledem k povaze ZAST., kdy je zajištěno zázemí pro cestující uvnitř výpravní budovy, není navržen přístřešek pro cestující.

Km poloha nástupišť	
<u>Začátek nástupiště č. 1:</u>	17,367254
<u>Konec nástupiště č. 1:</u>	17,427254

Nástupištní prefabrikáty typu „H130“ budou uloženy na vyrovnávací vrstvě z cementové malty tl. 10 mm, podkladního betonu C20/25n XF3 min. tl. 150mm a následně vyrovnávací vrstvy šterkopísku min tl. 50mm. Na podkladní vrstvě z betonu bude zřízena vyrovnávací vrstva z cementové malty o tloušťce 10 mm. Prefabrikáty typu „L“ budou na styku se zemínou opatřeny penetračním nátěrem proti zemní vlhkosti. Plocha nástupiště bude ukloněna od kolejiště sklonem 2%. Povrch nástupiště bude tvořit betonová dlažba 20x20 cm bez sražené hrany tloušťky 80 mm položená na podsypu frakce 2-5 mm tloušťky 40 mm a šterkodrti ŠDA frakce 0/32 tloušťky 200 mm. Míra zhutnění podkladní vrstvy bude ověřena pomocí rázové zatěžovací zkoušky dle ČSN 73 6192 s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky $s = 0,6$ mm. Spáry budou vysypány křemičitým pískem fr. 0-2 mm, tak aby bylo vše v souladu s VL Ž8 10.1.

Základová spára pod nástupištěm bude mít únosnost 20 Mpa, min. míra hutnění I_d je 0,80, resp. 100% PS. Výplň nástupiště bude tvořit propustný, nenamrzavý materiál (min. tl. 500 mm) hutněný po 300 mm na $I_d = 0,8$. Přednostně bude použit výzisk z odkopu rámci tohoto SO, pokud to dovolí fyzikální vlastnosti dané zeminy.

Kvalita základové spáry pod nástupištěm a kvalita výplně nástupiště bude ověřena rázovou zatěžovací zkouškou dle ČSN 73 6192 s maximálními hodnotami sednutí $s = 0,8$ mm (z.s.), resp. $s = 0,7$ mm (jádru), dle předpisu SŽ S4.

Dlažební tvárnice bez zkosených hran, dlážděných s max. mezerou 3 mm, aby bylo zabráněno jejich záměně s drážkami umělé vodící linie. Navržený součinitel smykového tření (nejméně $0,5 + \tan \alpha$) povrchu nástupiště musí odpovídat ČSN 74 4507 Odolnost proti skluznosti povrchu podlah.

Řešení pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu je patrné z výkresové části dokumentace. Umělá vodící linie podél nástupní hrany je tvořena dlaždicemi 400/400 mm s podélnými drážkami o celkové šířce 0,4m. Vizuální kontrast je zajištěn pruhem žluté barvy RAL 1003 v šířce 0,15m. Pruh žluté barvy bude z protiskluzového nátěru SAFE STEP 100 a musí splňovat požadavky na protiskluznost a musí být proveden dle předepsaného technologického postupu výrobce. Signální pásy jsou navrženy šířky 0,8m a jsou provedeny z dlažby s výstupky stejné barvy jako dlažba nástupiště (přírodní, beton). Varovné pásy jsou navrženy šířky 0,4m a jsou provedeny z dlažby s výstupky v barvě nástupiště.

Na nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup a bude vybaveno 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 ve vzdálenosti 80 cm od hrany nástupiště.



Vodící linie s funkcí varovného pásu a varovné pásy musí mít kontrastní optické značení žluté barvy (odstín RAL 1003) v šířce 0,15 m. V místech vizuálního označení tzv. vodící linie s funkcí varovného pásu bude použit protiskluzový nátěr SAFE STEP 100 z důvodu zvýšení protiskluzových vlastností.

6.2. Ukončení nástupiště

Čelo nástupiště je navrženo z rohových prefabrikátů typu L130 a rohovým prefabrikátem H130, který zároveň ukončuje nástupištní hranu. Nástupištní prefabrikáty jsou uloženy do podkladní vrstvy z prostého betonu C20/25nXF3.

Detailnější popis ukončení nástupiště je zakreslený v příloze číslo 3, půdorys nástupiště a v příloze č. 8, detaily uložení prefabrikátů nástupiště.

6.3. Zábradlí

Na čelech nástupiště a po stranách přístupového chodníku bude zřízeno ochranné zábradlí výšky 1080 mm. Zábradlí bude navrženo se svislou výplní. Maximální vzdálenost jednotlivých prvků výplně činí 134 mm (dle ČSN 74 3305). Vzdálenost sloupků zábradlí bude maximálně 2000 mm. Ochranná zábradlí v čelech nástupiště jsou navržena do vzdálenosti 2,50 m od os přilehlých kolejí a v délce maximálně do 2500 mm. Zábradlí je navrženo s protikorozní úpravou dle předpisu SŽDC S5/4 a dalších aktuálních předpisů. Stupeň korozní agresivity je C3.

POVRCHOVÁ ÚPRAVA:

- otryskání povrchu na SA3 (dle ČSN ISO 8501-1)
- metalizace slitinou Zn 85% - Al 15% na min. tl. 120 µm (dle ČSN EN 22063)
- nátěrový systém dle SŽDC S5/4 ONS 02, vrchní barva RAL 5002

Před zahájením výroby, provede zhotovitel přesné zaměření koncových zídek a zapracuje skutečné rozměry a tvar jednotlivých dílů zábradlí.

Vzhledem k použitým profilům je nutné vytvořit v patních deskách a horních madlech otvory, aby bylo zajištění dostatečné. Požadovaná záruční doba činí 5 let, životnost min. 20 let.

6.4. Odvodnění

Odvodnění nástupiště je zajištěno příčným sklonem ploch do 2% směrem od koleje. V první půlce nástupiště je voda odváděna samovolným přepadem přes obrubník.

V druhé části nástupiště, která začíná je voda svedena pomocí odvodňovacího žlabu (ACO-DRAIN). Tento Acodrein má od začátku nástupiště skloněné dno 0,5% a je vyústěn do vpustě, která má boční odvod vody. Svodem DN160 je voda odváděna do místa napojení, k druhému ACO-dreinu, který vede od budovy. ACO-drein u VB má skloněné dno max. 0,5% a je vyústěn do místa spojení dvou svodů. Z místa spojení je ve sklonu min. 0,5% vedeno DN400, který je vyústěn do šachty Š23 kanalizace..

6.5. Mobiliář

V zimním období bude hlavní část nástupiště a přístupových komunikací ošetřeny posypovým materiálem, který se bude skladovat v nádobě na posypový materiál umístěné na nástupišti po



jednom kuse. Nádoba bude vhodně ukotvena proti odcizení. Nádoba na posyp musí být bez ostrých hran a musí být vyrobena z odolného plastu. Nádoba na posypový materiál bude opatřena nátěrem v barvě odstínu blízkém RAL 1018.

V místě čekárny budou nainstalovány 4ks městských laviček a 1ks odpadkového koše na tříděný odpad. Barevné řešení odpadkového koše bude v provedení RAL 9007.

7. Orientační systém

Informacemi pro orientaci byla označena místa spojená s přepravou cestujících a poskytováním služeb. Jedná se o místa, která se nacházejí ve veřejné části na nástupišti. Dále bylo provedeno označení názvu zastávky na obou koncích nástupiště.

Zrealizovaný OS se graficky i rozměrově řídí:

- TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“
- Nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN 73 4959 – Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

Prvky orientačního systému byly navrženy v násobcích 150 mm. To neplatí pro nápisy názvů železničních stanic a zastávek. Texty a piktogramy byly až na výjimky provedeny odstínem bílé RAL 9003 na modrém podkladě z odstínu RAL 5003. Na tabulích byly texty provedeny v jednojazyčném provedení, napsané fontem ARIAL BOLD s použitím malých a velkých písmen abecedy, není-li stanoveno jinak. Výška textů se na jednotlivých tabulích liší dle pohledové vzdálenosti.

Tabule jsou navrženy jako osvětlené – jejich osvětlení zajišťuje osvětlení zastávky. Tabule jsou provedeny z hliníkového plechu s polepem retroreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužených hliníkovým rámečkem a ze zadní strany vyztužených „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule jsou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče jsou použity sloupky FeZn TR 100x5,0 mm nebo TR 60x4,0 mm umístěné na zábradlí – tj. tyto cedule budou součástí zábradlí (viz příloha č.3).

Na nástupišti bude osazena jedna jednostranná tabule s názvem stanice instalované na vlastní konstrukci. Na nástupiště bude umístěna jednostranná tabule s označením směrů trati.

V čekárně pro cestující bude umístěna samolepka upozorňující na „Zákaz kouření“.

Orientační systém byl na nástupišti instalován tak, aby spodní hrana tabulí byla vždy ve výšce minimálně 2,5 m nad pochozí plochou nástupiště.

Návrh rozmístění jednotlivých tabulí, jejich počet a rozměry jsou znázorněny a uvedeny v půdorysu – příloha č. 3.



8. Vytyčení

Výškový systém, užitý v dokumentaci je Balt po vyrovnání (Bpv). Souřadnicový systém je S-JTSK. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0422.

Zajištění prostorové polohy koleje je tvořeno souborem technických zařízení a měřických parametrů umožňujících kdykoliv vytyčit prostorovou polohu koleje (definovanou dokumentací zajištění prostorové polohy koleje) ve stanovené přesnosti a porovnat ji se stávající polohou. V charakteristických bodech koleje (ZP, ZO, KO, ZV, VZO) budou osazené zajišťovací značky dle pokynu správce trati a s ohledem na polohu mostů a technických zařízení podél tratě.

Pro měření koleje bude, pro potřeby automatické strojní podbíječky před podbitím koleje, musí být provedeno kontinuální měření systémem APK (APK - absolutní prostorová poloha koleje), výsledky měření budou součástí geodetické části dokumentace skutečného provedení a budou odevzdané správci prostorové polohy koleje po podbití.

9. Vliv na životní prostředí

Vliv objektů na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace v rámci části B. 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 živ. prostředí mimo možného zvýšení emisí při realizaci.

Odpady:

Materiál, který bude vyzískán v rámci výkopových prací, bude odvezen a uložen do skládek. Bude se jednat zejména o znečištěné šterkové lože, dřevěné prážce, kolejnice a drobné kolejiivo.

10. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

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.

11. Závěr

Materiály a konstrukce navržené v projektu 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 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 Správy železnic, státní organizace schváleny a musí mít platné „Osvědčení Správy železnic, státní organizace“.

Technickou zprávu zpracoval:

Ing. Petr Burda

E-mail: petr.burda@sagasta.cz

Tel.: +420 722 075 683

