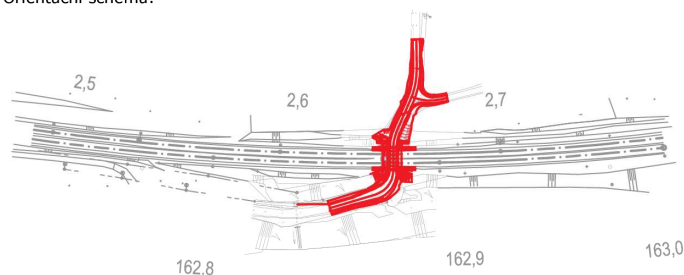


Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	25.5.2021	Pracovní verze dokumentace k připomínkám	Ing. Dávid Kuczik
001	25.10.2021	Definitivní verze dokumentace	Ing. Dávid Kuczik

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.			 SAGASTA
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Zhotovitel objektu:	SAGASTA s.r.o.			 SAGASTA
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Dávid Kuczik	Ing. Emil Špaček	Ing. Emil Špaček	Ing. Petr Jetelina	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec - Černousy				Označení (S-kód): S632000171
Název části:	Kolejový svršek a spodek				Označení zhotovitele: 120 123
Název objektu:	Železniční svršek, železniční spodek				Označení části: D.2.1.1
Název přílohy:	Technická zpráva				Číslo objektu/komplexu: SO 01-10-01
Název dílčí části přílohy:	-				Číslo přílohy: 1. 001
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Paré:		
Liberecký	Růžodol I [682209]	0951 02			
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DUSP	25.05.2021	-	-		

S-kód: S 6 3 2 0 0 0 1 7 1 - D U S P - D 2 1 0 1 - S O 0 1 1 0 0 1 - X X - 1 - 0 0 1 - P 0 1

Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec - Černousy

SO 01-10-01 Železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční spodek

DUSP

Technická zpráva

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec - Černousy
Stupeň dokumentace:	DUSP
Dílčí část – objekt:	SO 01-10-01, SO 01-11-01 Železniční svršek, železniční spodek
Katastrální území:	Růžodol I [682209]
Místo stavby:	km 162,879 trati Liberec - Černousy
Trať dle jízdního řádu:	037 Liberec - Jindřichovice pod Smrkem, Frýdlant v Čechách - Černousy
Trať dle TTP:	547A Liberec - Černousy
Kategorie dráhy:	celostátní
Trať:	dvoukolejná
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdná vzdálenost:	700 m
Trakce:	neelektrifikovaná trať
Období realizace:	2023

1.2. Objednatel stavby

Název:	Správa železnic, státní organizace
Sídlo:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234
Zastoupení:	Ing. David Veselý

1.3. Zhotovitel dokumentace

Hlavní projektant:	SAGASTA s.r.o.
Sídlo:	Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4
IČO/DIČ:	04598555 / CZ04598555
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Dávid Kuczik
Zpracovatel objektu:	Ing. Petr Jetelina

1.4. Následný správce PS

Správa železnic, státní organizace, ST Liberec

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU

V rámci stavebního objektu bude snesen železniční svršek ve dvou traťových kolejích v km 2, 627 – 2,671 a v km 162,854 – 162,899 pro vyhloubení stavební jámy pro přestavbu mostu ev.km 162,876. Po dokončení stavby mostu bude železniční svršek obnoven z nového kolejového lože, pražců a stávajících kolejnic. Finální směrová a výšková úprava koleje bude provedena v km 2, 577 – 2,721 a km 162,805 – 162,949.

3 SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY

Geodetické podklady

- Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec – Černousy, geodetické a mapové podklady (2020)
- Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0941 Liberec – Zittau (2018)
- Oprava koleje Liberec – Raspenava km 160,934 – 163,715 (2017)

Normy

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

Předpisy SŽDC

- TKP staveb státních drah
- SŽ S3 Železniční svršek
- SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S3/5 Předpis pro svařování a navařování součástí žel. Svršku
- SŽ S4 Železniční spodek
- SŽ Ž Vzorové listy železničního spodku
- Služební rukověť SR 2/1 (S) Postup prací a jejich přejímka při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek
- Směrnice SŽ č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem
- Směrnice SŽ č. 96 pro nakládání s odpady

4 SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM, VYTYČENÍ STAVBY A STANIČENÍ

Výškový systém, užitý v dokumentaci je Balt po vyrovnání (Bpv). Souřadnicový systém je S-JTSK. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0422. Ve výkresové části dokumentace jsou uvedeny vytyčovací body železničního svršku v příslušných přílohách.

Číselné označení vytyčovaných bodů:

Vytyčované body vedení jsou označeny devítimístným číslem:

číslo objektu 01-10-01

pořadové číslo bodu XXX 0 až 999)

Příklad: 011001001 – jedná se o objekt SO 01-10-01, vytyčovaný bod číslo 001.

Staničení koleje je převzato z dokumentace „Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0941 Liberec – Zittau“ a dokumentace „Oprava koleje Liberec – Raspenava km 160,934 – 163,715“.

5 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Zjištěné stávající inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je nutné brát jako orientační.

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci.

6 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

V dotčeném úseku se nachází bezstyková kolej.

Kolej Liberec - Zittau je tvořena kolejnicemi tvaru S49/1975 a pražci SB8/2008 s rozdělením „d“ a podkladnicovým upevněním. Kolejový rošt byl vložen v roce 2008. Směrově se kolej nachází v kružnicové části oblouku. Sklonově trať klesá hodnotou 11 ‰ a 9 ‰.

Kolej Liberec - Zawidów je tvořena kolejnicemi tvaru S49/2017 a pražci SB6/2017 s rozdělením „c“ a podkladnicovým upevněním. Kolejový rošt byl vložen v roce 2017. V roce 2020 proběhla úprava GPK pomocí strojního broušení. Směrově se kolej nachází v kružnicové části oblouku. Sklonově trať klesá hodnotou 10 ‰ a 12 ‰.

Traťová třída zatížení je C3 a nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h.

7 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

7.1 Demontáž kolejového roštu

Most ev. km 77,935: Místo demontáže se nachází v kružnicové části oblouku. Demontáž bude provedena na délku 45 m, řezy budou provedeny pilou a kolejnice uvolněny z upevnění. Následně proběhne zdvih celé mostní konstrukce i s kolejnicemi. Následně budou vytrženy pražce a spolu s kolejnicemi odevzdány správci tratě.

7.2 Odtěžení stávajícího šterkového lože

Šterkové lože bude odtěženo. Materiál šterkového lože nebude v rámci akce dále využit.

7.3 Výměna kolejnic a podložek pod patu kolejnice

V rozsahu demontáže svršku a směrového a výškového vyrovnání budou vyměněny pryžové podložky pod patou kolejnice. Podložky budou z nového materiálu. Budou použity nové pražce min. délky 2,6 m. V koleji Liberec – Zawidów budou použity stávající kolejnice 49E1, v koleji Liberec – Zittau kolejnice 49E1 nové. V úseku s novými pražci SB6 bude kompletně vyměněno upevnění kolejnic. V úsecích směrového a výškového vyrovnání bude provedena výměna vadných součástí upevnění.

7.4 Návrhová rychlost

Stávající traťová rychlost 100 km/h zůstává zachována (tj. nedochází k úpravám výstroje trati – návěstí pro traťovou rychlost). Podrobný průběh traťové rychlosti viz TTP.

7.5 Směrové a sklonové poměry

Směrové a sklonové poměry jsou převzaty z následujících dokumentací:

- „Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0941 Liberec – Zittau“ (2018)
- „Oprava koleje Liberec – Raspenava km 160,934 – 163,715“ (2017)

Podrobnosti ke směrovým a sklonovým poměrům a směrové a výškové posuny po délce koleje viz výkresové přílohy.

V koleji tratě Liberec – Zittau bude v oblasti směrového a výškového vyrovnání provedena úprava nivelety tak, aby byla navázána na stávající stav. Dle zákresu v podélném profilu, který byl proveden dle projektu PPK, se navržená niveleta liší od stávajícího stavu o 14 mm.

7.6 Konstrukční uspořádání kolejového svršku

V přilehlých úsecích bude provedeno směrové a výškové vyrovnání koleje na stávající stav o normované délce 50 m. V úsecích směrového a výškového vyrovnání dojde k doplnění štěrkového lože na předepsaný tvar dle předpisu SŽ S3 Železniční svršek, Díl X Kolejové lože. Dále bude provedena výměna pryžových podložek v počtu 280 ks, v úsecích s novými pražci bude použito nové upevnění. V úsecích směrového a výškového vyrovnání dojde k výměně vadných součástí upevnění, která je odhadována s přihlédnutím ke stáří svršku na 10% celkového počtu, tj. 16 ks.

7.7 Kolejové lože

Kolejové lože bude zřízeno z nového přírodního materiálu min. třídy BII.

Tloušťka štěrkového lože bude v místech demontáží kolejí navržena na normovou hodnotu 350 mm pod ložnou plochou pražce. Tvar štěrkového lože bude proveden dle předpisu SŽ S3 Železniční svršek, Díl X Kolejové lože. V obloucích a přilehlých částech přechodnic o křivosti menší než odpovídá poloměru 500 m, bude provedeno rozšíření a nadvýšení štěrkového lože na vnější straně oblouků dle předpisu SŽ S3/2 Bezstyková kolej.

7.8 Zřízení bezstykové koleje

Zřizování BK se musí řídit pokyny předpisu SŽ S3/2. Zřízení bezstykové koleje a postup při přejímce těchto prací řeší také příloha č. 1 SŽ SR 2/1 (S). Poloha a výška bezstykové koleje musí být po následném podbití ověřena místně-příslušným správcem PPK - SŽG Pardubice jako nezadatelnou činnost (Dle směrnice SŽ č. 55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽ jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby). S tím je nutno počítat dle TKP čl. 8.3.6. již v harmonogramu výstavby. Resp. není možné svařovat ihned po směrové a výškové úpravě koleje, ale je nutné počkat na výsledky kontrolního geodetického měření.

Při zřizování bezstykové koleje je třeba dodržet předepsanou upínací teplotu (rozděleno pro typy kolejí a typy kolejového lože). Dovolená upínací teplota bezstykové koleje je od +17°C do +23°C. Technologie svařování kolejnic bude korespondovat s čl. 7 předpisu SŽ S3, díl IV. Svařování bude prováděno podle platného předpisu SŽ S3/5. Technologie svařování kolejnic v závislosti na směrovém

řešení bude prováděna dle předpisu SŽ S3/2 čl. 112. Svary se kontrolují a přejímají podle ustanovení v závislosti předpisu SŽ S3/2, kapitola V Přejímka prací, a dle předpisu SŽ S3/5.

7.9 Následné podbití koleje

Po uvedení koleje provozu (zpravidla do 12 měsíců od uvedení koleje do provozu), bude provedeno tzv. následné podbití koleje. Kontrolní měření po následném podbití koleje provede jako nezadatelnou činnost Správa železniční geodézie.

7.10 Odvodnění

Prvky odvodnění nejsou navrženy, trať se nachází na náspu.

7.11 ZKPP

Návrh pražcového podloží z hlediska únosnosti vychází z následujících vstupních parametrů dle předpisu SŽ S4, příloha 6, tab. 1.

Maximální navrhovaná rychlost v koleji	TTZ	Minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti	
		Eo [MPa] na zemní pláni	Epl [MPa] na pláni tělesa žel. spodku
81 - 120 km/h	A-D	30	50

Konstrukce přechodové oblasti a ZKPP se navrhuje ve smyslu přílohy 6 předpisu SŽ S4 na minimální hodnoty modulu přetvárnosti v úrovni pláně tělesa železničního spodku. Minimální hodnota modulu přetvárnosti v přechodové oblasti je **$E_{min,pl} = 70 \text{ MPa}$** při $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ navazující tratě.

Údaje o náspu byly získány z geotechnického průzkumu, který byl proveden pro stavbu mostu. Průzkum v trati proveden nebyl. Sondy byly provedeny pod náspem. Z výsledků lze vyčíst, že násep je tvořen navážkou z písčité hlíny s příměsí šterku (F3/MSy). Deformační modul navážky byl definován v intervalu **$E_{or} = 7 - 14 \text{ MPa}$** . Pro posouzení bylo počítáno s hodnotou **$E_{or} = 8 \text{ MPa}$** dle předpisu SŽ S4, příloha 9, tabulka 3.

Vodní režim je hodnocen jako příznivý (hladina podzemní vody se nachází v hloubce 1,3 m pod patou náspu). Zemina je hodnocena jako nepropustná a nebezpečně namrzavá.

Tloušťka navržené konstrukce ZKPP je 600 mm.

Navržená konstrukce ZKPP:

- Kolejové lože tl. 350 mm
- Konstrukční vrstva ze šterkodrti fr. 0/63, tl. 300 mm
- Cementová stabilizace (v centru), tl. 300 mm
- Zhutněná zemní pláň

$$E_{\min, PL} = 70 \text{ MPa} \quad V = 81-120 \text{ km/h} ; I_{\text{mn}} = 500 \text{ }^{\circ}\text{C/DEK} ; \text{VELMI NAMRZAVÁ, VOD. R. PŘÍZNIVÝ}$$

$$E_{OR} = 8 \text{ MPa} = E_{CH} \quad - \text{BEZ SZZ-54, PŘÍLOHA 9, TAB. 3}$$

$$h_{KL} = 0,35 \text{ m}$$

• ZEMNÍ PLÁN

$$\text{• STABILIZACE CEMENTOVÁ} \quad - E_{MAT1} = 140 \text{ MPa} \quad h = 0,3 \text{ m} \quad - 54, PŘÍLOHA 6, TAB. 2$$

$$\text{• ŠÍŘKODRŤ 0/63} \quad - E_{MAT2} = 100 \text{ MPa} \quad h = 0,3 \text{ m}$$

• KOL. LOŽE

$$E_{CH} \leq E_{\min, PL}$$

$$8 \leq 70 \text{ MPa} \rightarrow \text{NEVYHOVUJE}$$

1. VRSTVA: STABILIZACE CEMENTOVÁ

$$h_1 = \frac{E_{CH}}{E_{MAT1}} = \frac{8}{140} = 0,06$$

$$h_2 = \frac{h_1}{D} = \frac{0,06}{0,3} = 1$$

$$E_{e1} = 37,8 \text{ MPa}$$

2. VRSTVA: ŠD 0/63

$$h_1 = \frac{E_{e1}}{E_{MAT2}} = \frac{37,8}{100} = 0,38$$

$$h_2 = \frac{h_1}{D} = \frac{0,38}{0,3} = 1$$

$$E_{e2} = 70 \text{ MPa}$$

POSOUDZENÍ POŽADOVANÝCH MODULŮ PŘEVÁRNOSTI

$$E_{e2P} \geq E_{\min, PL}$$

$$70 \geq 70 \rightarrow \text{VYHOVUJE}$$

POSOUDZENÍ NAVRŽENÉ KONSTRUKCE PŘED NEPŘÍZNIVÝMI ÚČINKY MRAZU

$$\text{1. VRSTVA} \quad \lambda_2 = 1,75 \text{ W} \cdot \text{m}^{-1} \cdot \text{K}^{-1}$$

- 54, PŘÍLOHA 7, TAB. 2

$$h_1 = \frac{h_{\text{SD}}}{\lambda_{\text{SD}}} \cdot \lambda_2 = \frac{0,3}{2} \cdot 1,75 = 0,26 \text{ m}$$

$$\text{2. VRSTVA} \quad \lambda_2 = 2 \text{ W} \cdot \text{m}^{-1} \cdot \text{K}^{-1}$$

$$h_2 = \frac{h_{\text{SD}}}{\lambda_{\text{SD}}} \cdot \lambda_2 = \frac{0,3}{2} \cdot 2 = 0,3 \text{ m}$$

$$h_{PR} \leq h_{KL} + \sum_{i=1}^n h_{ni} + h_{Z, \text{DOV}}$$

$$0,045 \cdot \sqrt{I_{\text{mn}}} \leq (0,35 + 0,2) + 0,26 + 0,3 + 0,2$$

$$1,006 \leq 1,31 \text{ m} \rightarrow \text{VYHOVUJE}$$

- 54, PŘÍLOHA 7, TAB. 3 NEBO 4

8 ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE

Vzhledem k rozsahu stavby nebude kolej po stavbě zajištěna. Vytyčení stavby a navedení ASP bude provedeno z železničního bodového pole.

9 VÝSTROJ TRATI

Výstroj trati nebude upravována.

10 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vliv objektů na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace B.3 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.

11 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé 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 týkajícími 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 (Správa železnic, 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 Správy Železnic a provozované ŽDC.

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (Správa železnic) musí být v souladu s předpisem Správy železnic 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.

Správa železnic, s. o. stanovuje ve svém předpisu SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, že 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 Správy železnic a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti Správy železnic rozhodne na základě žádosti dle podmínek uvedených v SŽ Ob1 díl II - Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt. 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 SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. 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, nástupišť, 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
- SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- předpis SŽ Bp 1, Bp2, Bp 3.

12 VÝJIMKY Z NOREM, PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ

Návrh železničního svršku je zpracován v souladu s předpisy Správy železnic, vzorovými listy, ČSN.