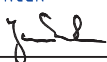
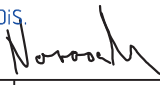
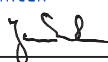
 <b>Hradec Králové spol. s r.o.</b>  NA DŮCHODĚ 1674 500 02 HRADEC KRÁLOVÉ TEL.: 495510987 E-MAIL: INFO@SGJW.CZ WWW.SGJW.CZ
REVIZE:	NÁZEV ZMĚNY:	DATUM:	PODPIS:	
OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL		
Ing. Vladimír Jeníček 	Jiří Novosad DiS. 	Ing. Vladimír Jeníček 		
KRAJ: Královéhradecký	OBEC: Jičíněves – část obce Bartoušov		ÚČEL	DUR
STAVBA:  <b>"ZŘÍZENÍ VÝHYBNY BARTOUŠOV"</b> SO 104 Nástupiště			Č. ZAKÁZKY	07 220917
			DATUM	PARÉ
			04/2018	
			FORMÁT	
			A4	
			MĚŘÍTKO	
PŘÍLOHA: Technická zpráva			ČÁST	PŘÍL.
			E.1.2	1

**OBSAH:**

1. Identifikační údaje stavby .....	2
2. Členění části SO/PS .....	3
3. Popis stávajícího stavu .....	3
4. Popis navrženého řešení .....	3
5. Projektové kapacity SO/PS .....	8
6. Průzkumy, podklady, inženýrské sítě .....	9
7. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....	10
8. Technické kvalitativní podmínky .....	10
9. Životní prostředí .....	10
9.1 Odpadové hospodářství .....	11
9.2 Ochrana přírody .....	12
10. Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana .....	12
11. Bezpečnostní předpisy .....	13

## 1. Identifikační údaje stavby

Název stavby: **„Zřízení výhybny Bartoušov“**  
Název SO/ PS: **SO 104 Nástupiště**  
Místo stavby: Železniční Trať: Nymburk město – Jičín  
Traťový úsek: žst.. Kopidlno – žst. Jičín  
Kraj: Královéhradecký  
Stupeň dokumentace: **DUR (dokumentace pro územní řízení)**  
Charakter stavby: Novostavba/ Rekonstrukce

### Objednatel

Název a sídlo: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1  
Zápis v OR: MS v Praze, oddíl A, vložka 48384  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ 70 99 42 34  
zastoupený: Stavební správa východ  
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

### Zhotovitel projektu

Název a sídlo: **SGJW Hradec Králové spol. s r.o.**  
Na Důchodě 1674  
500 02, Hradec Králové 2  
Zápis v OR: KS v Hradci Králové, oddíl C, vložka 4383  
IČ: 49 28 50 92  
DIČ: CZ 49 28 50 92  
zastoupený: Ing. Jaroslavem Šimůnkem  
  
odpovědný zástupce pověřený jednat ve věcech:  
smluvních: Ing. Šimůnek Jaroslav  
technických: Jiří Novosad DiS, tel. , 724 969 041, 495 510 987  
Ing. Vladimír Jeníček, tel. 602 488 762

### Zhotovitel SO/PS

Název a sídlo: **SGJW Hradec Králové spol. s r.o.**  
Na Důchodě 1674, 500 02, Hradec Králové 2  
  
odpovědný zástupce pověřený jednat ve věcech:  
technických: Jiří Novosad DiS, tel. , 724 969 041, 495 510 987

## 2. Členění části SO/PS

Členění výkresové části stavebního objektu:

### E\_Stavební část

#### E.1.2 SO 104 Nástupiště

Přílohy:

1. Technická zpráva SO104
2. Situace stavby SO 104
- 3.1 Příčný řez N1 km 31,358
- 3.2 Příčný řez N2 km 31,369
4. Výkaz výměr SO104

## 3. Popis stávajícího stavu

Hláska, nákladiště Bartoušov leží v km 31,409 jednokolejné regionální dráhy Nymburk město - Jičín, mezi stanicemi žst. Kopidlno - žst. Jičín.

Hláska, nákladiště je současně zastávkou

Ve stávající hlásce, nákladišti zn. Bartoušov se v současnosti nachází u koleje č. 1 sypané nástupiště dle geodetického zaměření délky cca 94m.

## 4. Popis navrženého řešení

V rámci SO 104 bude provedeno kompletní odstranění stávajícího nástupiště u koleje č.1.. Nové nástupiště je navrženo jako vnější jednostranné u koleje č.1a vpravo ve směru staničení. Poloha nástupiště byla určena na základě požadavků celkového uspořádání dopravní v závislosti na základě požadavků provozně dopravní technologie viz. část B.2. Délka nástupní hrany je požadována dle vyjádření dopravců a dle závěrů pracovních porad 60 m. Začátek nástupiště je dle nového staničení v km 31,339 186, konec nástupiště v km 31,399 186. Nástupní hrana je umístěna v přímé, vzdálenost od osy přilehlé koleje je 1,67 m v celé délce. Výška nástupní hrany je z požadavku normy ČSN 73 4959 navržena 550mm nad spojnici TK. Nástupiště je navrženo v šířce 2,5m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 % směrem od koleje. Podélný sklon odpovídá podélnému sklonu přilehlé koleje 0,00 ‰ vodorovná. Přístup na nástupiště je řešen bezbariérově za pomoci rampy/přístupové plochy sklonu 8% + 2,9%, která se napojuje na zpevněnou plochu viz. SO 107 s přístřeškem na kola. Z této plochy je pak provedeno napojení přímo na místní komunikaci vedoucí do obce Žitětín. Zadní hrana nástupiště tvořená zemním svahem bude ošetřena proti erozi textilií, mulčovací kůrou a vhodnou bezúdržbovou nízko rostoucí okrasnou výsadbou podrobně viz SO 115.

**Konstrukce nástupiště a rampy:**

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou tvaru L výšky 1,30 m (s pochozí nástupní hranou š. 130mm), uloženou do vyrovnávací vrstvy z cementové malty, podkladního betonu B20 tl. 150 mm který bude uložen na zlepšené zemině zřízené v rámci SO103 Železniční spodek – požadavek na únosnost podkladu je min. 20 Mpa. Těleso nástupiště je tvořeno nenamrzavým ztuhnutým materiálem (vyzískaný materiál z SO 101, SO 102 a SO 104). Ohraničení nástupiště (nenástupní hrany nástupiště) je řešeno jednak železobetonovými opěrnými zdíkami, jednak chodníkovým obrubníkem 100x250 mm, usazeným do podkladního betonu B20. Ukončení nástupiště je na obou koncích provedeno rohovým dílem „L“ a tvárnici „L“ výšky 1,30 m, atypické délky 1,43m na začátku nástupiště a 1,5m na konci nástupiště.

Delší boční strana rampy/přístupové plochy (rovnoběžná s osou koleje) je tvořena - spodní hrana dl. 2,0m z betonových palisád š. 120mm/ délky 180 mm/ výšky 400mm následně jsou vloženy 4ks prefabrikátů tvaru L délky 2,0m s podélnou šikmou hranou ve sklonu 8%, horní výstupní hrana je pak tvořena vodorovným prefabrikátem tvaru L délky 2,0m. Kratší strana horní hrany rampy (kolmo na osu koleje) je tvořena rohovým prefabrikátem H/L 130 pravý a následně prefabrikátem H130/2 délky 1,0m. Podkladní a výplňové vrstvy jsou totožné jako u nástupiště.

**Zřízení nástupní hrany = 60m**

**Zřízení bočních hran nástupiště =  $2 \cdot 2,5\text{m} = 5,0\text{m}$**

Nástupiště prefabrikáty:

Nástupištní hrana H130 - **29ks**,

Rohový díl H/L 130 pravý - **1ks**

Rohový díl H/L 130 levý - **1ks**

Nástupištní blok L 130 atypická délka 1430mm - **2ks**

**Zřízení rampy = 13,070m** (L 11,070m + palisáda 2,0m)

**Zřízení bočních hran rampy = 2,0m**

Rampa prefabrikáty:

Rohový díl H/L 130 pravý - **1ks**

Nástupištní hrana H130/2 - **1ks**

Nástupištní blok L 130 - **1ks**

Nástupištní blok pravý 130/114 - **1ks**

Nástupištní blok pravý 114/98 - **1ks**

Nástupištní blok pravý 98/82 - **1ks**

Nástupištní blok pravý 82/66 - **1ks**

**Betonová palisáda** š. 120mm/ délky 180 mm/ výšky 400mm - **11ks**

**Celkem zřízení obrubníků** 100x250 mm -  $14,5\text{m} + 27,5\text{m} = \mathbf{42\text{m}}$

**Celkem podkladní beton B20** = nástupiště ( $60\text{m} \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,15\text{m} + 2 \cdot (1,5 \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,15\text{m})$ ) + obrubníky ( $42\text{m} \cdot \text{pr. plocha } 0,05\text{m}^2$ ) + palisády ( $2,0\text{m} \cdot \text{pr. plocha } 0,05\text{m}^2$ ) + rampa ( $12,0\text{m} \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,15\text{m}$ ) =  $10,4\text{m}^3 + 2,1\text{m}^3 + 0,1\text{m}^3 + 2,0\text{m}^3 = \mathbf{14,6\text{m}^3}$

**Celkem pískový podsyp** = nástupiště ( $60\text{m} \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,05\text{m} + 2 \cdot (1,5 \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,05\text{m})$ ) + rampa ( $12,0\text{m} \cdot 1,1\text{m} \cdot 0,05\text{m}$ ) =  $3,5\text{m}^3 + 0,7\text{m}^3 = \mathbf{4,2\text{m}^3}$

**Celkem odtěžení zeminy:** nástupiště ( $60\text{m} \cdot \text{pr. plocha } 1,0\text{m}^2$ ) + rampa ( $12,0\text{m} \cdot \text{š. } 2,1\text{m} \cdot \text{hl. } 0,7\text{m}$ ) =  $60\text{m}^3 + 17,7\text{m}^3 = \mathbf{77,7\text{m}^3}$

**Likvidace odpadu** – Výkopová zemina 170504 =  $77,7\text{m}^3 \cdot \text{koef. } 2,0 = \mathbf{155,4\text{t}}$  odvoz skládka

**Celkem zásyp propustným materiálem** - nástupiště ( $60\text{m} \cdot \text{pr. plocha } 2,5\text{m}^2$ ) + rampa ( $\text{š. } 1,8\text{m} \cdot \text{pr. plocha } 2,5\text{m}^2$ ) =  $150\text{m}^3 + 4,5\text{m}^3 = \mathbf{154,5\text{m}^3}$  (hutněno po vrstvách).

### **Opěrné zídky:**

Železobetonová opěrná zeď je navržena tl. 300 mm délky 10,0m. Spodní stavba opěrných zdí je tvořena základem z vyztuženého betonu třídy C30/37 XC4 XF2 XD1, výztuž Kari sítí, popř. 10 505 (R), minimální krytí výztuže 40 mm, jmenovité krytí 50 mm. Horní povrch je navržen tak, že plynule navazuje na povrch nástupiště ze zámkové dlažby a přístupového chodníku. Správná poloha výztuže je zaručena distančními vložkami a sponami. Kari síť průměru 8 mm jsou stykovány přesahem min. 350 mm. Povrch zdí ve styku se zeminou je opatřen hydroizolačním nátěrem ALP + 2x SA12. Min. hloubka základu pod terén je 1,0 m.

**Celkem odtěžení zeminy:** výkop rýhy – š. 0,3m, hl. 1,0m \* 10,0m = **3,0m<sup>3</sup>**

**Likvidace odpadu** – Výkopová zemina 170504 =  $3,0\text{m}^3 \cdot \text{koef. } 2,0 = \mathbf{6\text{t}}$  odvoz skládka

**Celkem základové pasy podzemní část - C30/37 XC4 XF2 XD1** = – š. 0,3m, hl. 1,0m \* 10,0m = **3,0m<sup>3</sup>**

**Celkem základové pasy nadzemní část - C30/37 XC4 XF2 XD1** = š. 0,3m, hl. 0,75m \* 10,0m = **2,3m<sup>3</sup>**

**Výztuž kari sít'** = pr. 8x100/100 = **7ks**

**Ocel 10 505 ®** = **60 Kg** (distanční vložky + spony)

**Zřízení bednění** -  $2 \cdot (10,0\text{m} \cdot 0,8\text{m} + 0,3\text{m} \cdot 0,8\text{m}) = \mathbf{16,5\text{m}^2}$

**Odstranění bednění** = **16,5m<sup>2</sup>**

**Zábradlí:**

Nástupiště a přístupová rampa je opatřena ocelovým trubkovým zábradlím výšky 1,10 m nad pochozí plochou. Konstrukce zábradlí na nástupišti je umístěna ve vzdálenosti min. 2,50 m od osy koleje, aby nezasahovala do průjezdného průřezu. Horní madlo zábradlí je umístěno ve výšce 1100 mm a je tvořeno trubkami Ø60x3 mm, dolní vodící tyč z trubek Ø42,4x3 mm je ve výšce 250 mm. Výplň je tvořena trubkami Ø22x2 mm a je navržena tak, že maximální mezery mezi výplní, případně navazující konstrukcí, je 120 mm. Konstrukce zábradlí je provedena z oceli třídy ČSN 11 373. Spoje jednotlivých prvků zábradlí jsou provedeny průběžnými koutovými svary tloušťky 3 mm. Veškeré ostré hrany jsou zabroušeny pod poloměrem min. 2 mm. Volné konce trubek jsou opatřeny ocelovým víčkem. Ocelové prvky jsou upraveny žárovým zinkováním tl. 120 µm a opatřeny základním (tl. 80 µm) a povrchovým nátěrem (tl. 80 µm) odstínu modré, RAL 5013. Jednotlivé díly zábradlí k sobě nejsou navzájem kotveny, tvoří samostatný dilatační úsek s mezerami 20 mm mezi jednotlivými poli. Kotvení zábradlí je provedeno pomocí patní desky a chemických kotev M12x200 mm do opěrných zdí, případně samostatným betonovým základem do předem připravených trubek.

**Celkem zřízení zábradlí:** 1,8m + 10,05m + 14,5m + 27,0m + 1,8m + 10,2m + 13,0m + 1,9m + 4,2m + 3,2m + 1,7m = **cca 90m \* 23kg/m = 2070kg** (včetně zábradlí kolem přístřešku na kola)

**Trubka KGEM DN 125 dl. 0,5m - 80ks**

**Beton B20 - 80 x 0,01m<sup>3</sup> = 0,8m<sup>3</sup>**

**Chemické kotvy = 64ks**

**Pochozí plochy:**

Pochozí plocha je tvořena betonovou dlažbou tl. 60 mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 30 mm. Podkladní vrstvu tvoří šterkodrt' ŠD tl. 200 mm. Pochozí plochy musí být provedeny v souladu s pokynem 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“, kde jsou přesně definovány požadavky na typ dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu.

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 400 mm. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 150 mm opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). Signální pásy šířky 800 mm pro navedení cestujících k přístřeškům na nástupišti nebo k východům jsou navrženy ze zámkové dlažby s půlkulatými výstupky

v barvě nástupiště. Vodící linie varovného pásu je tvořena dlaždicemi 0,40x0,40 m s podélnými drážkami.

Poznámka:

Varovný pás a signální pásy na nástupišti jsou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště (Poznámka: v rámci staveb často dochází při pokládce dlažby na nástupišti k volbě probarveného signálního a varovného pásu, nebo k pokládce dlažby „na vazbu“ v bezprostřední blízkosti vodící linie s funkcí varovného pásu - patrně ve snaze zlepšit parametry stavby. V tomto případě je nutné si uvědomit, že jakákoliv změna od daných pravidel naopak komplikuje čitelnost bezpečnostních prvků určených pro nevidomé a slabozraké.). Materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných TSI PRM 2015.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného TSI PRM 2015, musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm (optimálně 400 mm). Doporučujeme užít v celé ploše nástupiště stejný druh a formát dlažby jako v okolí hmatových prvků.

Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřipustné!);
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spar mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks - tj. minimální vzdálenost spar může být 200 mm.
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!).
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.
- *Poznámka: výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.*
- Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle TSI PRM 2015. Součinitel smykového tření musí mít hodnotu minimálně  $\mu=0,6$ . Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.
- Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištech, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 250 mm (optimálně 400 mm). Ostatní plocha nástupiště však může být dodlážděna libovolnou



zámkovou dlažbou, dlaždicemi nebo deskami - bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu).

**Celkem zřízení bet. dlažby = 165m<sup>2</sup>**

Z toho :

**Slepecká dlažba s výstupky = 2\*0,8m<sup>2</sup> = 1,6m<sup>2</sup>**

**Betonová dlažba varovného pásu sloučeného s vodící linií = dl. 59m \* š.0,4m = 23,6m<sup>2</sup>**

**Celkem kladecí vrstva tl 30mm = 165m<sup>2</sup> \* 0,03 = 5,0m<sup>3</sup>**

**Celkem ŠD tl 200mm = 165m<sup>2</sup> \* 0,2m = 33m<sup>3</sup>**

#### **Odvodnění:**

Dle požadavku SŽDC s.o., GR – O13 bude v pochozí ploše před čekárenským přístřeškem zřízen odvodňovací žlábek, který bude zachytávat srážkovou vodu z plochy nástupiště tekoucí směrem do čekárenského přístřešku. Žlábek je navržen DN 100 z polymer-betonu s roštem, zatížitelnost min. B125 kN, s vy-spádovaným dnem 0,5% osazeného a obetonovaného betonovým ložem z betonu B20. Vyústění je provedeno ze žlábkové šachty za pomoci kanalizačního potrubí KGEM DN 110 do odvodňovací tvárnice pod zadním svahem nástupiště, s následným svedením dešťové vody do drážního příkopu.

**Celkem žlábek – polymer-beton + rošt (vyspávané dno 0,5% )= 6,5m** (včetně výtokové šachty)

**Celkem potrubí KGEM DN 110 = 3,0m**

**Beton B20 – celkem 1m<sup>3</sup>** – (žlábek 7,5m \* 0,06m<sup>2</sup> = 0,45m<sup>3</sup>) + (obetonování výtokového potrubí 3\*0,18m<sup>2</sup>) = 0,55m<sup>3</sup>

## **5. Projektové kapacity SO/PS**

### **SO 104 Nástupiště**

Zřízení nástupní hrany	<b>60m</b>
Zřízení bet. dlažby	<b>165m<sup>2</sup></b>

## 6. Průzkumy, podklady, inženýrské sítě

### Průzkumy:

- prohlídka na místě stavby s doplněním potřebných údajů, fotodokumentace
- zápisy z jednání a porad
- geotechnický průzkum, zpracovaný firmou Global - Geo, s.r.o.
- rozbor kontaminace štěrkového lože, zpracovaný firmou Empla AG spol. s r.o.

### Geodetické podklady:

- kopie katastrální mapy
- výpis z katastru nemovitostí
- geodetické zaměření, zpracované firmou GON Hradec Králové, a.s.; viz část I. *Geodetická dokumentace*

### Inženýrské sítě:

- vyjádření o existenci sítí vydaná jednotlivými správci (viz část H. *Doklady*), zakreslená orientačně v příloze C *Situace stavby*

*Seznam správců inženýrských sítí, kde dojde v traťovém úseku Kopidlno – Jičín ke střetu:*

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SSZT – Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SEE – Správa elektrotechniky a energetiky
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SMT – Správa mostů a tunelů
- České dráhy, akciová společnost, RSM – Regionální správa majetku
- ČD Telematika, akciová společnost
- ČEZ ICT Services, akciová společnost
- ČEZ Distribuce, akciová společnost
- GasNet, společnost s ručením omezeným
- Česká telekomunikační infrastruktura, akciová společnost
- Vodohospodářská a obchodní společnost, akciová společnost
- Technické služby města Jičína
- České Radiokomunikace, akciová společnost

Před zahájením zemních prací je nezbytně nutné ochránit veškeré trasy inženýrských sítí před případným poškozením, proto je třeba před započítím prací tyto **trasy přesně vytyčit**. Výkopové práce v blízkosti těchto tras musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

Při obnažení kabelů a jiných zařízení během stavby je nutno ihned zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem, před záhozem obnovit původní uložení a přizvat ke kontrole zástupce správce kabelů.

Práce musí být prováděny a přizpůsobeny tak aby nedošlo k poškození stávajících inženýrských sítí.

V případě zásahu do ochranného pásma - je třeba se řídit danými podmínkami jednotlivých správců inženýrských sítí přiložených v části H. Doklady.

Při souběhu a křížení je nutné dodržovat min. vzdálenosti dle ČSN 736005.

## **7. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

Stavební objekt SO 104 je nutné při výstavbě úzce zkoordinovat s - SO 101 Železniční svršek 103 Železniční spodek, SO 107 Přístupové komunikace, zp. plochy, SO 108 Přístřešky, SO 109 Orientační systém, SO 114 Venkovní osvětlení.

## **8. Technické kvalitativní podmínky**

Dojde-li během stavby k živelné pohromě, zejména průtrži mračen či dlouhotrvajícím deštům, jejichž následkem by mohlo dojít k výraznému snížení kvality stavby, je prvořadým hlediskem výsledná kvalita. Ostatní problematiku je nutné požadavku kvality podřídít. V takových případech je proto nutné projednání a odsouhlasení dalšího postupu prací mezi zhotovitelem a objednatelem.

## **9. Životní prostředí**

Všechny materiály zabudované do zemního tělesa musí splňovat ustanovení zákona 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Při těžbě i ukládání zemin musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41 – svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Stroje a vozidla musí být v řádném technickém stavu, aby nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanovy zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů (Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, Zákon České národní rady č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, Zákon České národní rady č. 439/1992 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

## 9.1 Odpadové hospodářství

Při provádění stavebního objektu SO101 vznikne určité množství odpadů.

Všechny vzniklé odpady budou důsledně roztríděny a přednostně předány oprávněným organizacím k využití. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Předpokládané množství vyzískaných odpadů:

Číslo odpadu	Kategorie	Název položky	Jednotky	Množství	Koef.	Množství (t)
17 02 04	N	Dřevěné prážce	ks		0,08	
17 01 01	O	Beton z demolic	m <sup>3</sup>		2,5	
17 05 04	O	Čistá výkopová zemina	m <sup>3</sup>	<b>80,7</b>	2,0	<b>161,4</b>
17 02 03	O	Polyetylenové podložky	ks		0,000 08	
17 02 03	O	Pryžové podložky	ks		0,000 182	
17 01 07	O	Smíšené zdivo	m <sup>3</sup>		1,8	
17 04 05	O	Železo ocel	t		1	
17 05 08	O	Štěrka z komunikace a kolejiště	m <sup>3</sup>		1,8	
17 02 04	O	Asfaltový beton bez dehtu	m <sup>3</sup>		1,5	
17 02 04	O	Pryžová přejezdová konstrukce	t		1,0	
17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť – škvára	m <sup>3</sup>		1,0	
17 05 07*	N	Štěrka z kolejiště obsah. nebezpečné látky	m <sup>3</sup>		1,8	

Orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství je stavbě místně příslušný referát životního prostředí městského úřadu. Tato oblast se řídí Zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Ve smyslu tohoto zákona je nutný souhlas orgánů státní správy pro nakládání s odpadem, tj. pro manipulaci, skladování, úpravu, přepravu a zřízení zařízení k zneškodňování odpadů.

## 9.2 Ochrana přírody

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízení stavenišť nebo případně při vlastních stavebních pracích. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy záchytné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody.

Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.

## 10. Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana

Je nutné dodržovat veškeré platné předpisy pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou MD č. 173/1995 Sb. Zdvihací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou MD č. 100/1995 Sb.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup.

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.

## 11. Bezpečnostní předpisy

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Proto je nutno dbát především na:

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

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované i vyloučené koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu SŽDC Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost svých zaměstnanců pohybujících se v ochranném pásmu dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.