

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

			STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com		Investor: 		
Odpov. projektant stavby Ing. David Růža 		Odpov. projektant PS, SO, části Ing. David Růža 		Kontroloval Ing. Miroslav Novák 		Vypracoval Ing. Zdeněk Zeman 	
Stavba Objekt 7 Projekt stavby na opravu propustku v km 16,893 TÚ č. 1181 Rumburk - Sebnitz (DBAG)				Místo stavby: TÚ 1181			
				Zakázka 45/2019			
				Datum 13.12.2019			
				Formát			
				Měřítko			
Objekt Technická zpráva				Část Příloha 1			

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Příprava a zpracování projektů staveb pro SMT na rok 2020

Objekt 7 – Projekt stavby na opravu propustku v km 16,893
TÚ č. 1181 Rumburk – Sebnitz (DBAG)

Projekt

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	3
1.1.	Údaje o stavbě.....	3
2.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ.....	4
2.1.	Výchozí podklady.....	4
2.2.	Související normy a předpisy.....	4
2.3.	Odchyly od platných norem a předpisů	5
3.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU	5
3.1.	Základní údaje propustku – stávající stav	5
	(údaje o stávajícím stavu vycházejí z evidence správce, všechny části propustku jsou zasypány materiálem železničního svršku a spodku)	5
3.2.	Základní údaje propustku – nový stav.....	5
4.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ	6
4.1.	Popis stavby.....	6
4.2.	Rozsah navrhovaných opatření a zdůvodnění technického řešení.....	6
5.	PROSTOR VÝSTAVBY	6
5.1.	Územní podmínky	6
5.2.	Inženýrské sítě.....	7
6.	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU.....	7
6.1.	Popis stavebního stavu objektu	7
6.2.	Požadavky na doplnění průzkumů	7
7.	POPIS NOVÉHO STAVU.....	7
7.1.	Technický popis navrhovaného řešení.....	7
7.2.	Bourání a demontáže	7
7.3.	Zemní práce.....	8
7.4.	Základy	8
7.5.	Nosná konstrukce.....	8
7.6.	Izolace a odvodnění.....	8
7.7.	Dlažby a obklady.....	8
7.8.	Úpravy železničního svršku	9
7.9.	Prostorová průchodnost a obrys kolejového lože	9
7.10.	Řešení ochrany proti účinkům bludných proudů.....	9
7.11.	Řešení mostního objektu z hlediska péče o životní prostředí.....	9
8.	POSTUP PROVÁDĚNÍ OBJEKTU	9
8.1.	Popis provádění stavebního objektu.....	9
8.2.	Výluky a omezení provozu	10
9.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ.....	10
9.1.	Návrhové zatížení a údaje o zatížitelnosti.....	10
9.2.	Hydrotechnické posouzení.....	10
10.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....	10
11.	SEZNAM PŘÍLOH.....	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Příprava a zpracování projektů staveb pro SMT na rok 2020
Stavební objekt:	Objekt 7 – Projekt stavby na opravu propustku v km 16,893 TÚ č. 1181 Rumburk – Sebnitz (DBAG)
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Charakter stavby:	Oprava
Kraj:	Ústecký
Obec:	Velký Šenov
Katastrální území:	Velký Šenov [562912]
Trať dle Prohlášení o dráze:	Trať č. 468 Rumburk – Dolní Poustevna
Traťový úsek:	1181 Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část) (přes Šluknov)
Definiční úsek:	06
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385 400 03 Ústí nad Labem IČ:25429949

2. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1. Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- Geodetické zaměření stavby, SŽG
- Geodetické doměření okolí, PROGI (11/2019)
- Prohlídka objektu projektantem, listopad 2019
- Katastrální snímek a výpis z LV
- Archivní dokumentace správce
- Vyjádření k existenci sítí jednotlivých správců
- Hydrologická data od ČHMÚ, pobočka Ústí n. L., ze dne 14. 10. 2019 zn. ZN/CHMI/541/2053/2019

2.2. Související normy a předpisy

- ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce
- ČSN 73 0081 Ochrana stavebních konstrukcí proti korozi. Všeobecné ustanovení
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- ČSN EN 206 + A1 Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb
- ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostů dopravou
- ČSN EN 1992-1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1997-1 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 1: Obecná pravidla
- ČSN EN 10027-2 Systémy označování ocelí - Část 2: Systém číselného označování
- ČSN EN 10080 Ocel pro výztuž do betonu – Svařitelná betonářská ocel – Všeobecně
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC S 3 Železniční svršek
- SŽDC S 3/2 Bezstyková kolej
- SŽDC S 4 Železniční spodek
- SŽDC S 5 Správa mostních objektů
- SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (aktuální znění)
- Mostní vzorový list MVL 649 Železobetonové trubní propustky
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 – Ž10
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. – Stavební a technický řád drah

2.3. Odchytky od platných norem a předpisů

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

3.1. Základní údaje propustku – stávající stav

(údaje o stávajícím stavu vycházejí z evidence správce, všechny části propustku jsou zasypány materiálem železničního svršku a spodku)

<i>Druh nosné konstrukce:</i>	kamenná desková
<i>Popis spodní stavby včetně křídel:</i>	opěry z kamenného zdiva
<i>Počet mostních otvorů:</i>	1
<i>Délka přemostění:</i>	0,80 m
<i>Délka propustku:</i>	4,00 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce:</i>	0,88 m
<i>Stavební výška:</i>	1,2 m
<i>Způsob uložení koleje:</i>	šterkové lože
<i>Volná výška propustku:</i>	0,60 m
<i>Světlost kolmá:</i>	0,80 m
<i>Úhel křížení s přemost. překážkou:</i>	90°
<i>Šířka propustku:</i>	500 m
<i>Šikmost propustku:</i>	90°
<i>Rok výstavby nosné konstrukce:</i>	1886
<i>Stavební stav objektu:</i>	Dle SŽDC S5 stupeň 3
<i>Počet kolejí na propustku:</i>	1
<i>Směrové a výškové vedení koleje:</i>	pravý oblouk – R = 295 m Niveleta klesá – 11,65 ‰
<i>Traťová rychlost:</i>	50 km/h
<i>Prostorové uspořádání:</i>	Bez omezení - VSMP

3.2. Základní údaje propustku – nový stav

<i>Druh nosné konstrukce:</i>	Ocelová flexibilní trubní - DN 600
<i>Popis spodní stavby včetně křídel:</i>	----
<i>Počet mostních otvorů:</i>	1
<i>Délka přemostění:</i>	0,60 m
<i>Délka propustku:</i>	3,00 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce:</i>	0,60 m
<i>Stavební výška:</i>	1,20 m

<i>Způsob uložení koleje:</i>	šterkové lože
<i>Volná výška propustku:</i>	0,60 m
<i>Světlost kolmá:</i>	0,60 m
<i>Úhel křížení s přemost. překážkou:</i>	90°
<i>Šířka propustku:</i>	5,78 m
<i>Šikmost propustku:</i>	90°
<i>Počet kolejí na propustku:</i>	1
<i>Směrové a výškové vedení koleje:</i>	Pravý oblouk – R = 295 m Niveleta klesá – 11,65 ‰
<i>Traťová rychlost:</i>	50 km/h
<i>Prostorové uspořádání:</i>	Bez omezení - VSMP

4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY PROPUSTKU A JEHO UMÍSTĚNÍ

4.1. Popis stavby

Stávající propustek se nachází na neelektrifikované jednokolejně železniční trati v TÚ č. 1181 Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část) (přes Šluknov), DÚ č. 06 v prostoru katastrálního území Velký Šenov v širé trati v nezastavěném území. Propustkem protéká občasná vodoteč. Jedná se o občasný tok přitékající z drážního příkopu.

4.2. Rozsah navrhovaných opatření a zdůvodnění technického řešení

Vzhledem k technickému stavu stávajícího propustku (viz dále) bude stávající propustek vybourán v otevřené stavební jámě a nahrazen propustkem novým trubním za použití ocelových flexibilních trub DN 600. Nový propustek bude proveden jako kolmý, v ose původního propustku. Toto uspořádání je zvoleno z důvodu založení nového propustku na konsolidované základy původního propustku. Nový propustek bude mít šířku 5,78 m, světlost 0,60 m, výšku přesypávky včetně kolejového lože 1,20 m, šikmost 90°.

Nová nosná konstrukce bude z ocelových flexibilních trub DN 600. Na vtoku i výtoku bude ukončení pomocí železobetonových čel. Nosná trubní konstrukce bude umístěna na podkladní šterkopískovou vrstvu. Prostor vtoku i výtoku bude odlážděn kamennou dlažbu do betonu (na výtoku je tato úprava minimalizována s ohledem na hranice pozemku SŽDC, s.o.)

5. PROSTOR VÝSTAVBY

5.1. Územní podmínky

Poloha je na parc.č. 2884/4 (vlastník Česká republika, právo hospodaření s majetkem státu: SŽDC, s.o. – způsob využití: dráha, druh pozemku: ostatní plocha). Propustek neleží v chráněném území ani v žádném jiném ochranném pásmu. Vzhledem ke skutečnosti, že propustek leží v těsné blízkosti přejezdu, je přístupný po účelové nezpevněné komunikaci.

Vlevo v sousedství drážního pozemku je pozemek parc.č. 1821/4 (vlastník: Biopotraviny. s.r.o., Brtnická 595, Velký Šenov). Vpravo sousedí pozemek parc.č. 1819/5 (vlastník: KD Waste, s.r.o., Havlíčkova 114, Beroun).

5.2. Inženýrské sítě

Vpravo, cca 4,80 m od osy koleje, vede v souběhu kabelová trasa OŘ Ústí n.L. – SSZT a ČD - Telematika a.s. Před započítáním prací je nutné kabelovou trasu nechat vytýčit u daných správců. Sítě se ochrání během realizace proti poškození. Vzhledem k tomu, že prostor nad kabelovými trasami bude v blízkosti propustku opatřen dlažbou do betonu, budou tyto nově uloženy do dvou chrániček v délce 7,00 m.

6. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

6.1. Popis stavebního stavu objektu

Stávající propustek je v současné době zcela zasypan (jakákoliv jeho část) a proto je při popisu stávajícího stavu vycházeno z archivních materiálů a evidenčních údajů správce. Nosná konstrukce původního propustku je tvořena kamennými deskami a kamennými opěrami.

6.2. Požadavky na doplnění průzkumů

Bez požadavku na doplnění průzkumů.

7. POPIS NOVÉHO STAVU

7.1. Technický popis navrhovaného řešení

Vzhledem k technickému stavu stávajícího propustku bude stávající propustek vybourán (bez části základů) v otevřené stavební jámě a nahrazen novým trubním DN 600 při použití ocelových flexibilních trub. Osa nového propustku bude v ose stávajícího. Budou provedeny výkopové práce. Výkopy budou provedeny tak, aby bylo možné osadit nové trouby propustku dle platné technologie provádění. Na propustku bude polootevřené kolejové lože.

Použijí se ocelové flexibilní trouby vnitřního průměru 600 mm, které budou osazeny na lože ze štěrkopísku. Na vtoku i výtoku budou vybudována nová železobetonové čela. Na vtoku i výtoku je navržena kamenná dlažba do betonového lože – na výtoku (vlevo trati) je tato minimalizována vzhledem k hranici pozemku SŽDC, s.o.

7.2. Bourání a demontáže

Stávající čela propustku a opěry se vybourají do úrovně umožňující uložení trubek nové nosné konstrukce a provede se odstranění nosné konstrukce z kamenných desek. Budou ponechány pouze základy pod opěrami. Vyzískaný materiál z bourání se odveze na skládku.

7.3. Zemní práce

Odstraní se traviny na přilehlých svazích. Provedou se potřebné výkopy pro zhotovení základů železobetonových čel na výtoku a vtoku. Vykopaná zemina se vytřídí a vhodná se použije na dosypání zemního tělesa, ostatní a přebytečná se umístí na skládku. Výkopy budou nepažené se sklonem svahů 1:1. Provizorní převedení vody je navrženo pomocí přečerpávání vody ponorným čerpadlem.

Zemní práce u tohoto propustku budou prováděny v rozsahu základové desky pod troubami a na nově budované vtokové a výtokové straně. Zásypy jsou navrženy ze zhuštěné velmi vhodné zeminy, hutněné po vrstvách max. tl. 300 mm (doporučeno 150 mm) na ID = 0,90 při maximálním sednutí vrstvy $s = 0,4$ mm při rázové zkoušce dle ČSN 73 6192. Obsypy jsou navrženy ze zhuštěné vhodné zeminy, hutněné po vrstvách max. tl. 300 mm na ID = 0,85.

Kabelová trasa OŘ Ústí n.L. – SSZT a ČD Telematika a.s. (vpravo) se před započítáním prací vytýčí u daných správců a během realizace ochrání proti poškození.

7.4. Základy

Vzhledem k návrhu nového propustku z ocelové flexibilní trubky (uložené do vrstvy ze štěrkopísku) jsou základy pouze pod novými železobetonovými čely z betonu C 25/30 – XF1 (CZ, F.2) – CI 1,0 – Dmax22 – S2.

7.5. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce bude tvořena flexibilní ocelovou konstrukcí z vlnitého plechu tl. 2 mm o světlosti 600 mm s vlnou 68 x 13 mm. Celková délka trouby bude 5,58 m a trouba bude v jednom neděleném kusu. Trouba bude uložena na štěrkopískový podsyp v podélném spádu 2,0 %. Trouba bude opatřena žárovým zinkováním tl. 42 μ m a oboustranně nalaminovanou HDPE folií tl. 250 μ m (izolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti již ve výrobě).

7.6. Izolace a odvodnění

Ochrana nových betonových konstrukcí propustku proti zemní vlhkosti bude zajištěna ve styku se zemí asfaltovými nátěry proti zemní vlhkosti (1 x asfaltový penetrační nátěr + 2 x asfaltový nátěr SA12).

7.7. Dlažby a obklady

V prostoru vtoku i výtoku bude kamenná dlažba tl. min. 150 mm (doporučujeme 200 mm) do betonového lože z betonu C 25/30 – XF3 (CZ, F.2) - CI 0,20 - Dmax 22 – S2 min. tl. 100 mm vyztuženého KARI sítí (průměr 6 mm – oka 150 x 150 mm). Spáry kamenné dlažby (max. 30 mm, lokálně max. 45 mm) se vyplní cementovou maltou do hl. 70 mm. Na ukončení kamenných dlažeb budou provedeny betonové prahy.

Kámen pro opevnění musí být trvanlivý, odolný proti obrusu a mrazu, minimální pevnosti v tlaku 50 MPa, max. nasákavosti 1,5 % objemové hmotnosti a součinitelem odolnosti mrazu 0,75 (při 25 rozmrazovacích cyklech). Vhodné jsou vyvřelé horniny, zejména žuly. Naopak nevhodné jsou horniny, které snadno měknou či vylouhování ztrácejí soudržnost. Při volbě materiálu a

provádění opevnění je nutno respektovat požadavky dané TKP kap. 5 a vzorovým listem železničního spodku Ž6 - Železniční těleso ve styku s vodními díly a toky.

Provedení dlažby musí být dostatečně odolné proti účinkům proudící vody, rozhodující návrhovou veličinou je tzv. nevymílací rychlost, tj. rychlost, při níž se ještě neporušuje stabilita opevnění dna či svahu.

Mezi odlážděním a konstrukcemi spodní stavby a v oddělení odláždění v otvoru bude dilatace z extrudovaného polystyrénu tl. 20 mm. U horního povrchu bude do hloubky min. 30 mm zatmelena trvale pružným tmelem.

7.8. Úpravy železničního svršku

Stávající parametry železničního svršku (kolejový rošt SB6 + T, stykovaná kolej, pravý oblouk R = 295 m, klesání – 11,65‰) budou zachovány.

Při realizaci dojde k rozebrání koleje (vyřízení kolejnic) a odtěžení štěrkového lože v délce cca 6,0 m pro zhotovení nových částí propustku. Po opětovném uložení se kolejnice svaří. V délce 9,0 m bude doplněno štěrkové lože do požadovaného tvaru a plynule přejde i se stezkami do stávajícího stavu.

Drážní stezky (vpravo i vlevo) v rozsahu délky upraveného kolejového lože budou ze štěrkodrti frakce 4/16 (SŽDC S3, díl X, čl. 16) ve vrstvě tl. 50 mm.

7.9. Prostorová průchodnost a obrys kolejového lože

Řešení přestavby propustku splní VMP 2,5 podle ČSN 73 6201 – čl. 4.2.11 (poloha v širé trati při rychlosti do 120 km/h). Objekt nebude mít zábradlí, tak se VMP 2,5 prakticky neuplatní.

7.10. Řešení ochrany proti účinkům bludných proudů

Železniční trať není elektrifikována a z tohoto důvodu není požadována ochrana konstrukce z hlediska bludných proudů.

7.11. Řešení mostního objektu z hlediska péče o životní prostředí

Během realizace se nesmí znečistit povrchová a podzemní voda ani půda. Při použití techniky s výskytem ropných látek se budou používat ekologické rohože se sorbentem ropných látek.

Odpady z bouracích prací vzniknou z vybouraného kamenného zdiva. Spojovací malta a nevyužitelný kámen z bourání se odvezou na skládku. Vybouraný vhodný kámen (tvrdý lícový) se využije pro zřízení nové dlažby.

Vytěžená vhodná zemina se použije ke zpětným zásypům, přebytečná a pro zásypy nevhodná se odveze na skládku.

8. POSTUP PROVÁDĚNÍ OBJEKTU

8.1. Popis provádění stavebního objektu

Přístup na staveniště je možný po nezpevněné pozemní komunikaci až k propustku. Jelikož je přes propustek vedena pouze jedna kolej, je možné celou konstrukci zhotovit naráz. Nejdříve se demontuje kolejový svršek s odstraněním kolejového lože a provede se otevřený výkop pro

demolici stávající konstrukce a zhotovení základů čel. Následně se na podkladní vrstvy osadí ocelová flexibilní nosné konstrukce. Na vtoku a výtoku budou do bednění realizovaná nová železobetonová čela. Provede se zhutněný zásyp zemního tělesa s úpravou svahů. Nakonec se doplní železniční svršek.

8.2. Výluky a omezení provozu

Pro realizaci přestavby objektu se musí vyloučit kolej na propustku. Výluka v délce 14 dní umožní provedení nosné konstrukce a čel.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

9.1. Návrhové zatížení a údaje o zatížitelnosti

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

Zatížitelnost nosné konstrukce bude $Z_{LM71} = 3,62$.

9.2. Hydrotechnické posouzení

Povodí vodoteče má plochu $0,01 \text{ km}^2$, návrhový průtok (NP) $Q_{100} = 0,131 \text{ m}^3/\text{s}$. Kapacitní průtok propustku z ocelové flexibilní trubky DN 600 o sklonu $2,0 \text{ ‰}$ je $Q_D = 0,48 \text{ m}^3/\text{s}$. Návrh propustku vyhovuje. Není uvažováno s kontrolním návrhovým průtokem, protože odtok od propustku je volný bez omezení a vzhledem k umístění mimo zástavbu nehrozí zaplavení žádných objektů. Hydrotechnický výpočet je v samostatné příloze č. 11 tohoto projektu.

10. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

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

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

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

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení

bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

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

Zhotovitel stavby při realizaci dodrží předpisy pro práci v průjezdním průřezu provozované trati, v ochranných pásmech podzemních sítí, pro manipulaci s břemeny a pro bourací práce. Pro práce prováděné strojními mechanismy budou dodrženy předpisy pro práci s těmito mechanismy.

Přehled dalších a zmíněných bezpečnostních předpisů:

NV č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí

NV č. 21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky

NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

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

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

(předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP. Platí pro všechny zaměstnance SŽDC/ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s SŽDC/ČD vykonávají pro SŽDC/ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány)

Směrnice SŽDC č. 50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty.

11. SEZNAM PŘÍLOH

1. Technická zpráva
2. Situace
3. Stávající stav - půdorys
4. Stávající stav - řezy
5. Nový stav - půdorys
6. Nový stav - řezy
7. Nový stav - pohledy
8. Výkres tvaru
9. Výkres výztuže
10. Statický výpočet
11. Hydrotechnický výpočet
12. Vytyčovací výkres
13. Výkaz výměr
14. Doklady
15. Geodetická dokumentace (I.), pouze digitální verze

Vypracoval: Ing. Zdeněk Zeman

V Ústí nad Labem: prosinec 2019