

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	30.4.2021	První dílčí odevzdání	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Brno	
Adresa:	Kounicova 26, 611 43 Brno	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.			
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.			
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. Emil Špaček	Ing. Daniel Boudyš	Ing. Vojtěch Zejval	Ing. Vojtěch Zejval	

Název stavby/akce:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou - Jihlava - I.etapa				Označení (S-kód):
					PA639200040
					Označení zhotovitele:
					120090
Název části:	Stavební část				Označení části: D.2.1.1
Název objektu:	Železniční svršek a spodek v km 188,050 - 190,850				Označení objektu/komplexu:
					SO 01-10-01.02 SO 01-11-01.02
Název přílohy:	Technická zpráva				Číslo přílohy: 1.101
Název dílčí části přílohy:	km 188,050 - do km 190,850				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Vysočina	Předboř nad Jihlavou, Petrovice u Jihlavy	120126; 1201Z1; 120152			
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DSP	04/2021				

S-kód: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43

Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podobjekt: Příloha: Revize:

[Prostor pro další informace]

**Oprava trati v úseku Luka nad
Jihlavou – Jihlava**

SK 00-00-12

Technická zpráva

Obsah:

1.	Identifikační údaje.....	3
2.	Základní technické údaje o stavbě	4
3.	Seznam výchozích podkladů.....	5
4.	Související PS, SO a rozdělení sdružených objektů.....	8
5.	Současný stav	9
6.	Navržené řešení	10
6.1.	Geometrická poloha koleje	10
6.2.	Železniční svršek	11
6.3.	Železniční spodek	12
7.	Staničení.....	13
8.	Vytyčení	13
9.	Vliv na životní prostředí.....	14
10.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	14
11.	Závěr.....	15



1. Identifikační údaje

Název stavby:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava
Stavební objekt	SK 00-00-12 železniční svršek a spodek
	SO 01-10-01.02; SO 01-11-01.02 Železniční svršek a spodek v km 188,050 – 190,850
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby tj. dokumentace pro stavební povolení včetně projektové dokumentace pro provádění stavby
Datum zpracování:	04/2021
Místo stavby:	TÚ Luka nad Jihlavou - Jihlava
Kraj:	Vysočina
Okres:	Jihlava
Obce s rozšířenou působností:	Jihlava
Katastrální území:	Luka nad Jihlavou, Předboř nad Jihlavou
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, rekonstrukce
Zadavatel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Milan Tůma
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
Projektanti:	Ing. Daniel Boudyš, Ing. Vojtěch Zejval



2. Základní technické údaje o stavbě

TÚ Luka nad Jihlavou - Jihlava je součástí trati č. 241(dle KJŘ) resp. č. 322C (dle TTP) Brno hlavní nádraží – Jihlava. Hlavním smyslem stavby (neinvestiční akce opravného charakteru) je oprava traťového úseku (železniční svršek) včetně navržení nového systému odvodnění po celé délce řešeného úseku. Mimo navržené úpravy svršku a spodku jsou navrženy i úpravy na úrovních kříženích a na mostních objektech na základě provedeného místního šetření.

Stavba přinese zkrácení jízdných dob díky navýšení traťové rychlosti a dojde ke zvýšení komfortu cestujících.

Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumenty 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 v definovaných místech dle ZTP.

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. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“.



3. Seznam výchozích podkladů

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- požadavky zadavatele uvedené ve smlouvě o dílo
- zadávací dokumentace (OTP, 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
- SŽDC S4 Železniční spodek
- SŽDC M21 Předpis pro staničení železničních tratí
- 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 GŘ SŽDC č. 28/2005 — Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky
- směrnice GŘ SŽDC č. 16/2013 - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí, z 9. 9. 2013
- směrnice GŘ 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

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

Související a koordinační stavby

- Oprava výhybek č. 1,2,3,4,5,6,7 a 8 v žst. Jihlava, ZPD, DMC Havlíčkův Brod s.r.o.; 05/2020
- Odstranění závady v km 187,870 Luka nad Jihlavou, Zjednodušený projekt, SŽG Olomouc, 11/2017

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, SO a rozdělení sdružených objektů

D. 1.1 Zabezpečovací zařízení

PS 11-30-01 Ochrana zabezpečovacích zařízení SSZT

D. 1.2 Sdělovací zařízení

PS 11-30-02 Ochrana sdělovacích zařízení ČD Telematika

D. 2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 00-14-01.02 Výstroj trati

D. 2.1.3 Přejezdy a přechody

SO 01-13-01 Žel. přejezd P3670 v ev. km 188,445

D. 2.1.4 Mosty a propustky

SO 01-20-01 Žel. most v km 188,944

SO 01-21-02 Žel. propustek v km 188,999

SO 01-21-03 Žel. propustek v km 189,198

SO 01-21-04 Žel. propustek v km 189,381

Dle ZTP je stavba (svršek a spodek) rozdělena na 6 stavebních objektů, kdy každý SO lze realizovat samostatně dle potřeb ST OŘ Brno. Dle manuálu pro strukturu dokumentace byl úsek rozdělen na tyto samostatné stavební objekty, které jsou následně sdruženy ve skupinu:

SO 01-10-01.01; SO 01-11-01.01	Železniční svršek a spodek v km 187,563 – 188,050
SO 01-10-01.02; SO 01-11-01.02	Železniční svršek a spodek v km 188,050 – 190,850
SO 01-10-01.03; SO 01-11-01.03	Železniční svršek a spodek v km 190,850 – 192,860
SO 01-10-01.04; SO 01-11-01.04	Železniční svršek a spodek v km 192,860 – 195,000
SO 01-10-01.05; SO 01-11-01.05	Železniční svršek a spodek v km 195,000 – 198,301
SO 01-10-01.06; SO 01-11-01.06	Železniční svršek a spodek vlečka kamenolom Kosov



5. Současný stav

TÚ navazuje v přímé na úsek vedoucí od ŽST Luka nad Jihlavou v km cca 188,050. Končí v km cca 190,850 opět v přímé.

Železniční svršek v celkovém rozsahu stavby se skládá z úseků bezстыkové koleje na dřevěných pražcích SB5 (převážná většina) a krátkých úseků pražcích dřevěných a SB8. Kolejnice jsou tvaru S49 s různými vadami kolejnic, které jsou způsobeny namáháním kolejnic na únavu. Upevnění kolejnic k pražci je typu K tj. tuhé, podkladnicové upevnění. Kolejové lože o mocnosti cca 0,30 až 0,40 m je na daném úseku více či méně znečištěné od 30% do 50%.

Nejmenší poloměr oblouku je 276 m, sklonově trať převážně stoupá hodnotou cca do 8‰. Trasování v členitém terénu v blízkosti řeky Jihlavy zahrnuje násypy, odřezy i zářezy. Na TÚ se nacházejí úrovnňové křížení, které je řešeno samostatným SO.

V souladu s Obecnými technickými podmínkami kameniva pro kolejové lože (č. j. 59 110/2001 – O13) a s předpisem S3 je navržena recyklace vytěženého lože. Výjimkou je lože, nacházející se pod pohyblivými částmi demontovaných výhybek, které je uvažováno za kontaminovaný materiál a bude odvezeno na skládku nebezpečných odpadů. V tomto SK se nachází 1 ks výhybek.

SO 01-10-01.02; SO 01-11-01.02 Železniční svršek a spodek v km 188,050 – 190,850

Odtěžené štěrkové lože bude recyklováno, předpokládáme následovné výzisky:

50 % recyklovaný štěrk fr. 31,5/63 pro zpětné využití do kolejového lože

50 % odpad.

Vyzískaný materiál fr. 31,5/63 se použije jako spodní vrstva kameniva do štěrkového lože.

Na traťovém úseku dojde k demontáži celého kolejiště.

Demontáž koleje [m]							
Kolej č.	kolej R65	kolej S49	kolej T	kolej A	pražce dřevěné	pražce betonové	pražce ocelové
1	0	2800	11	0	0	4667	0
Celkem:		2800	11			4667	



6. Navržené řešení

6.1. Geometrická poloha koleje

Směrové řešení

Návrh směrového řešení vychází z údajů o poloměrech a délkách přechodnic uvedených v nákresech přehledů. Tyto hodnoty byly optimalizovány pro skutečný stav dle zaměření a pokynů investora s cílem dosáhnout co nejmenších příčných posunů koleje oproti stávajícímu stavu při současném dodržení požadavků na geometrii osy koleje dle ČSN 73 6360-1. V místech pevných překážek, jako jsou mosty bez průběžného kolejového lože a výhybky, byly dodržovány příčné posuny do 20 mm. Mimo tyto překážky byly dodržovány příčné posuny do 100 mm.

Navržené směrové řešení navazuje v km 188,050 000 na směrové řešení navržené v rámci SO 01-10/11-01.01 v rámci TÚ ŽST Luka nad Jihlavou (ZV č. 7) až po km 188,050 000. Na konci navazuje v km 190, 850 000 v přímé na SO 01-10/11-01.03.

Směrové řešení v koleji č. 1 umožní rychlost 75 až 80 km/h pro V_{100} a 80 km/h pro V_{130} .

Podrobný průběh směrového řešení je patrný z výkresů situací a podélných profilů jednotlivých stavebních objektů.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení vychází z dat zaměření osy koleje. Na začátku a na konci úseku je výškové řešení navázáno z koordinační stavby viz. popis výše. Výškové řešení bylo navrženo tak, aby byly dosaženy co nejmenší zdvihy vůči stávajícímu stavu. Zdvihy na úseku jsou -20 až 100 mm a v místě výhybek, přejezdů a mostů bez průběžného kolejového lože -10 až 20 mm. Na celém úseku byla snaha eliminovat záporné zdvihy, aby byla dodržena požadovaná min. tloušťka kolejového lože tj. 0,350 mm.

Niveleta koleje je uvedena ve výškovém systému B.p.v. a udává výšku temene hlavy kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. Běžným poloměrem zakružovacího oblouku je $R_v = 5000$ m. Ve stísněných místech, kdy vzniká potřeba na zkrácení tečny je použit zakružovací poloměr $R_v = 3000$ m. Na začátku úseku navazuje řešení výškou 444,349 m a sklonem -0,296 ‰. Na konci úseku je řešení navázáno výškou 455,785 m a sklonem 4,215 ‰. Podrobný průběh výškového řešení je patrný z výkresů situací a podélných profilů jednotlivých kolejí.



6.2. Železniční svršek

Konstrukce železničního svršku navržená touto projektovou dokumentací zajišťuje bezpečnou jízdu vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu a nejvyšší dovolené rychlosti. Konstrukce všech kolejí je navržena jako bezстыková kolej.

Na TÚ je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích s rozdělením „u“ (600 mm) a hmotností min. 300 kg. V místě přejezdů a přechodů, kde dojde k výměně kolejnic, budou mít upevňovací antikorozi úpravu.

Kolejové lože

Od km 188,050 000 do km 190,850 000 bude provedena výměna železničního svršku. V tomto úseku bude zřízeno otevřené kolejové lože. Kolejové lože bude zřízeno z nezvětralého drceného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod ložnou plochou pražce. V místě, kde je navrženo zapuštěné kolejové lože budou zřízeny ve vzdálenosti 1,70 – 3,00 m od osy koleje drážní stezky ze šterkodrti frakce 4/16 mm. Minimální šířka stezky je 0,40 m.

Bezстыková kolej

V celém rekonstruovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej. Zřízení odpovídá novelizovaný předpis S3/2.

Při zřizování bezстыkové koleje je třeba dodržet předepsanou upínací teplotu (rozděleno pro typy kolejí a typy kolejového lože). Dovolená upínací teplota bezстыkové koleje je od +17°C do +23°C. Technologie svařování kolejnic bude korespondovat s čl. 7 předpisu S3, díl IV. Svařování bude prováděno podle platného předpisu S3/5. Technologie svařování kolejnic v závislosti na směrovém řešení bude prováděna dle předpisu S3/2 čl. 112. Svary se kontrolují a přejímají podle ustanovení v závislosti předpisu S3/2, kapitola V Přejímka prací, a dle předpisu S3/5. Bezстыková kolej bude zřízena z dlouhých kolejnicových pásů minimální délky 75 m. Vzhledem k rychlosti 70 km/h bude dle TKP8 zahrnuto do projektu i broušení kolejnic a výhybek v hlavní koleji.

Stávající koleje a výhybka budou demontovány, odvezeny na montážní základnu, následně rozebrány a zlikvidovány, pokud nestanoví správce jinak.



6.3. Železniční spodek

Zařazení stavby

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území součástí jednotky Českomoravské subprovincie, která je součástí geomorfologické oblasti Česká vysočina. Z pohledu regionální geologie je zkoumaná oblast součástí Českomoravské vrchoviny. Bližší specifikace je uvedena v geotechnickém průzkumu pražcového podloží, který je součástí této technické zprávy.

Z vodohospodářského hlediska spadá zájmové území pod povodí Dyje.

Zemní pláň

Zemní pláň bude zřízena ve sklonu 5 %. Změna sklonu plání bude provedena na délku 6 m zborcenou plochou viz Ž1.12. Tím bude zajištěno odvodnění zemní pláně včetně šterkového lože. Z důvodu zajištění plynulého odvodnění vzhledem k okolnímu terénu je dle situace navržena buď střechovitá či jednostranně skloněná zemní pláň.

Plán tělesa železničního spodku

V celém úseku je navržena skloněná pláň tělesa železničního spodku se sklonem 5 %.

Návrh konstrukce pražcového podloží a ZKPP

Není uvažováno v tomto SO.

Odvodnění

SO 01-10-01.02; SO 01-11-01.02 Železniční svršek a spodek v km 188,050 – 190,850

Od začátku SO do km 188,145 je těleso odvodněno vlevo do stávajícího příkopu, na který navazuje nově navržený, reprofilovaný nezpevněný příkop délky 85 m pokračující do km 188,230. Mezi km 188,230 a 188,424 je vlevo navržen žlab J délky 115 m vyústěný do předcházejícího nezpevněného příkopu.

Od km 188,439 do km 188,830 je těleso odvodněno doprava do nezpevněného příkopu délky 385 m vyústěného do vodoteče v km 188,439. Na levé straně je pro vodu ze svahu zářezu navržena reprofilace stávajícího nezpevněného příkopu délky 146 m, u které se uvažuje se zasaťkováním.

V km 188,850 – 188,918 je na levé straně navržen příkop délky 68 m vyústěný na svah v km 188,918. Samotné železniční těleso je odvodněno odřezem na svah doprava.

Od km 189,002 do km 188,198 je na levé straně navržen žlab J délky 196 m vyústěný v km 189,002 do propustku. Železniční těleso je odvodněno odřezem na svah na pravé straně.

Od km 189,202 do km 189,305 je na levé straně navržen žlab J délky 102 m a na něho navazující nezpevněný příkop do km 189,383 délky 75 m. Vyústění je provedeno do propustku v km 189,202.

Od km 189,387 do km 189,505 je na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 120 m. Na něho navazuje žlab J délky 176 m pokračující do km 189,680. Dále navazuje nezpevněný příkop délky 51 m končící v km 189,730. Vyústění je provedeno do propustku v km 189,387.

Od km 189,800 do km 190,020 je na levé straně navržen žlab J délky 216 m. Na něj navazuje nezpevněný příkop délky 90 m pokračující do km 190,110, kde je vyústěn na terén.



Od km 190,550 do km 190,626 je na levé straně navržen nezpevněný příkop délky 75 m. Na něj navazuje žlab J délky 224 m pokračující do km 190,851. Tento žlab je navržen pro zachytávání vody ze svahu, samotné železniční těleso je odvodněno odřezem na pravou stranu.

7. Staničení

Staničení úseku navázáno na začátek výhybky v km 188,050 000. Od tohoto místa je nové staničení přes traťovou kolej č. 1 až do km 190,850 000.

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. Ve výkresové části dokumentace jsou uvedeny vytyčovací body železničního svršku.

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. Součástí výstroje trati jsou zajišťovací značky pro zajištění geometrické polohy koleje (rozmístění po 45-50 m dle směrového vedení). Použity budou zajišťovací značky konzolové na vlastních stojinách a značky hřebové umístěné na nástupištích. Součástí výstroje je i umístění referenčního bodu. Přesné rozmístění zajišťovacích značek bude provedeno v rámci realizace stavby po dohodě s příslušným zástupcem SŽG. Bližší specifikace je v SO 00-14-01.

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

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 pražce, kolejnice a drobné kolejivo.

10. 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 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 (SŽDC, 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. Daniel Boudyš

E-mail: Daniel.Boudys@sagasta.cz

