

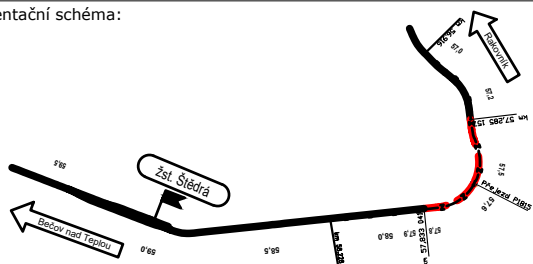


EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P00	05/2022	ČISTOPIS	Ing. Emil Špaček
P02	03/2022	Zpracování připomínek do dokumentace	Ing. Emil Špaček
P01	01/2022	První dílčí odevzdání	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
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.			
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): Ing. Emil Špaček	Specialista: Ing. Petr Velek	Odpovědný projektant: Ing. Emil Špaček	Zpracovatel: Ing. Jan Krejsa	

Název stavby/akce:	Výstavba PZS P1815 v km 57,572 trati Rakovník - Bečov n. T.			Označení (S-kód): S 632000128
				Označení zhotovitele: 120117
Název části:	Mosty, propustky a zdi			Označení části: D.2.1.4.2
Název objektu:	Propustek v ev. km 57,588			Označení objektu/komplexu: SO 11-21-01
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1. 001 Paré:
Název dílčí části přílohy:				
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Karlovarský	Borek u Štědré [736481], Štědrá [763217]	0521 F1		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	05/2022	-	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 1 2 8	-	D U S P	-	D 2 1 4 2	-	S O 1 1 2 1 0 1
- X X - 1 - 0 0 1 - P 0 0						

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

**Výstavba PZS P1815 v km 57,572
trati Rakovník – Bečov n. Teplou**

SO 11-21-01 Propustek v ev. km 57,588

Technická zpráva

Obsah:

1.	Identifikační údaje.....	3
1.1	Identifikační údaje stavby	3
1.2	Identifikační údaje nového objektu.....	3
2.	Seznam podkladů	4
3.	Současný stav	5
4.	Navržené řešení	6
4.1	Rozsah navrhovaných opatření	6
4.2	Základní údaje.....	6
4.3	Konstrukce propustku	6
4.4	Kolmá čela	7
4.5	Úložná deska	7
4.6	Vybavení propustku	7
4.7	Úpravy kolem propustku.....	7
4.8	Izolace objektu	7
4.9	Ochrana proti bludným proudům.....	7
4.10	Přechod nosné konstrukce.....	8
4.11	Požadavky na materiály	8
5.	Návaznost na ostatní objekty, související stavby	9
5.1	Územní podmínky.....	9
5.2	Stávající sítě	9
5.3	Související PS a SO	9
5.4	Ochranná pásma.....	9
6.	Provádění objektu – stavební postupy.....	11
7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení	11
7.1	Návrhové zatížení a statické výpočty	11
7.1	hydrotechnické posouzení.....	11
8.	Vliv na životní prostředí.....	12
9.	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	12
10.	Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů	12
11.	Závěr.....	12
	Příloha 1 – hydrotechnická data	14



1. Identifikační údaje

1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Výstavba PZS P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n. T.
Stavební objekt	SO 11-21-02 Propustek v ev. km 57,567 - demolice
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení, hodnocení ekonomické efektivity, BOZP v přípravě a výkon autorského dozoru
Datum zpracování:	05/2022
Místo stavby:	Karlovarský kraj, okres Karlovy Vary katastrální území – Borek u Štědré [736481], Štědrá [736217]
Traťový úsek TU:	0521 Blatno u Jesenice (mimo) – Bečov nad Teplou (mimo)
Definiční úsek DU:	10, F1, 12 Žlutice – Štědrá – Toužim
Zadavatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234
Zpracovatel dokumentace:	SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, Praha 4 IČO: 45274517, DIČ CZ 45274517
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0008279
Projektant:	Ing. Jan Krejsa

1.2 Identifikační údaje nového objektu

Staničení:	evidenční km 57,588 přesný km - kol. č.1 – 57,588 000
Název propustku:	Propustek v ev. km 57,588
Správce objektu:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ
Situování propustku v terénu:	extravilán
Popis konstrukce:	novostavba – prefabrikovaný propustek z patkových trub DN1000 s kolmými čely
Účel objektu, překonávané překážky:	převedení silničního rigolu pod trať



Úhel křížení:	kol. č. 1 – 90°
Volná výška:	min. 0,8 m
Počet otvorů:	1
Rozpětí:	0,97 m
Světlost otvoru:	0,8 m
Délka propustku:	7,14 m
Délka přemostění:	0,8 m
Délka NK:	1,14 m
Šířka propustku:	6,26m
Šířka NK:	6,1 m
Volná šířka propustku:	- m
Šířka mezi zábradlím:	- m
Stavební výška:	0,863 m
Šikmost propustku:	90°
Širá trať / staniční obvod:	širá trať
Počet kolejí na propustku:	1
Železniční svršek na propustku nový:	kolejnice 60E2, pražec B91S, bezpodkladnicové upevnění
Směrové poměry nové:	kol. č. 1 – oblouk R = 199 m; d = 59 mm
Sklonové poměry nové:	kol. č. 1 – stoupá 16,573 ‰
Rychlost na mostním objektu:	50 km/h (nová)
Kategorie trati dle ČSN EN 1991-2:	3. třída
Zatížitelnost	1,1 Z _{LM71}
Přechodnost	B2 (18 t / 6,4 t)
Trakce:	-
Prostorové uspořádání:	VMP 2,5 + rozšíření v oblouku + rezerva 125 mm

2. Seznam podkladů

Zpracování návrhu 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 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- SŽDC S3 Železniční svršek
- 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

Ostatní dokumentace a podklady

- evidenční list přejezdu
- místní šetření a rekognoskace terénu za účasti správců
- fotodokumentace
- pokyny investora v průběhu zpracování projektové dokumentace
- stávající inženýrské sítě drážních správců
- stávající inženýrské sítě nedrážních správců

Geodetické a mapové podklady

geodetické zaměření stávajícího stavu, geodetický průzkum pro žel. spodek
katastrální mapa digitalizovaná
ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

3. Současný stav

V současném stavu je v místě budoucího propustku širší trať (dojde k posunu stávajícího propustku a cca 15m). Propustek slouží jako náhrada stávajících propustků u přejezdu P1815 v ev. km 57,567 trati Rakovník – Bečov n. Teplou východně od obce Štědrá. Stávající propustky přemostňují jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč (odvodnění žel. spodku a komunikace). Demolice stávajících propustků je v samostatných stavebních objektech SO 11-21-02 a SO 11-21-03. V místě budoucího propustku je kolej v oblouku $R=199$ m s převýšením $D=101$ mm, v podélném sklonu 16,00 ‰.



4. Navržené řešení

4.1 Rozsah navrhovaných opatření

Účel stavby

Účelem stavby je změna způsobu zabezpečení přejezdu, rekonstrukce přejezdu v km 57,572. Přejezd P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n.T je úrovnovým křížením uvedené regionální trati se silnicí 207/II. - silnice II. třídy. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejový žlábek je ze dvou kolejnic na zdvojené podkladnici. Z vnější strany kolejnic navazuje živičná vozovka. Délka přejezdu je 6,84 m a šířka 12 m. Úhel křížení s komunikací 207/II je 90°. Stávající konstrukce nesplňuje požadavek na rozebíratelnost.

Celková koncepce řešení

Předmětem řešení SO 11-21-01 je výstavba nového trubního propustku u přejezdu P1815 pro převedení silničního rigolu pod trať.

4.2 Základní údaje

Návrhové zatížení

Dle ČSN EN 1991-2, ed.2, Část 2 je traťový úsek řazen do 3. třídy tratí. Pro návrh nových konstrukcí se uplatní model zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem $\alpha=1,11$. Dále objekt vyhovuje z hlediska přechodnosti pro traťové třídy B2 (18 t / 6,6 t) pro rychlost 50km/h.

Prostorové uspořádání na propustku

Propustek se nachází v extravilánu v širé trati. Trať je v oblouku, traťová rychlost 50 km/hod. Na základě tohoto se na propustku uplatní volný mostní průřez VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 s příslušnými rozšířeními a rezervou. Navrženo je uzavřené kolejové lože.

Rozměry kolejového lože

Prostorové uspořádání kolejového lože respektuje jeho nutný obrys dle ČSN 73 6201. Minimální výška nutného obrysu kolejového lože od úložných ploch pražce činí 510 mm s rezervou 40 mm. Tloušťka šterkového lože pod ložnou plochou pražce je minimálně 300 mm s rezervou 30 mm. Šířka obrysu nutného kolejového lože je 2200 mm s rezervou 60 mm.

Prostorové uspořádání pod propustkem

Propustek přemostňuje silniční rigol.

4.3 Konstrukce propustku

V novém stavu je konstrukce propustku tvořena prefabrikovaným ŽB patkovými troubami DN800 (1x vtokový dílec, 4x středový dílec, 1x výtokový dílec). Propustek je na vtoku i výtoku ukončen kolmými čely, je v jednotném sklonu 0,5% a uložen na úložnou ŽB desku tloušťky 200 mm. Před a za propustkem je zřízeno odláždění toku do podkladního betonu. Konstrukce propustku a čel bude z rubové části opatřena izolačním nátěrem 1xALP + 2xALN. Konstrukce propustku bude zasypána vhodnou zhutněnou zeminou. Propustek a jeho součásti musí odpovídat MVL 649.



4.4 Kolmá čela

Čela se skládají ze 3 základních částí – základů, dříků a říms. Základy a dříky čel jsou na vtoku i výtoku totožná. Liší se pouze výškou říms. Všechny části čel ve styku se zemínou budou opatřeny izolačním nátěrem 1xALP + 2xALN.

Základy jsou z betonu C30/37 a uloženy na podkladním betonu tloušťky 100mm. Základy jsou šířky 7,14m, tloušťky 1m a výšky 0,7m. Horní povrch základů je vyspárován v 5% sklonu směrem od dříku. Pracovní spára mezi základy a dříkem je šikmá ve sklonu 0,5% dle uložení prefabrikátů.

Dříky jsou z betonu C30/37. Dříky jsou šířky 7,14m, tloušťky 0,6m a výšky 1,41m. Dříky jsou vyztuženy kari sítěmi Ø 10mm s oky 100x100mm při obou površích (přesah sítí musí být min. 3 oka). Kari sítě jsou z betonářské výztuže B500B. Pracovní spára mezi základy a dříkem je šikmá ve sklonu 0,5% dle uložení prefabrikátů. Pracovní spára mezi dříkem a římsou je vodorovná.

Římsy jsou z betonu C30/37. Římsy jsou délky 7,14m, tloušťky 0,44 m a výšky 0,4 m (na vtoku) a 0,55 m (na výtoku). Dříky jsou vyztuženy betonářskou výztuží B500B. Pracovní spára mezi dříkem a římsou je vodorovná. Římsy jsou kotveny betonářskou výztuží dodatečně vlepovanou do vývrtu.

Detailní tvarové rozkreslení je uvedeno ve výkrese tvarů.

4.5 Úložná deska

Úložná deska je z betonu C30/37 a nachází se mezi kolmými čely a navazuje na pracovní spáru mezi dříky a základy čel. Deska je jednotné tloušťky 200mm, šířky 1,1m a délky 4,9m. Deska je vyztužena kari sítěmi Ø 10mm s oky 100x100mm ve středu desky (přesah sítí musí být min. 3 oka). Kari sítě jsou z betonářské výztuže B500B.

4.6 Vybavení propustku

Není navrženo žádné speciální vybavení, jako zábradlí apod.

4.7 Úpravy kolem propustku

Na vtoku a výtoku bude provedeno odláždění toku do betonu. Na výtoku bude provedena vsakovací jímka vysypané drenážním materiálem, do které bude zaústěno odvodnění komunikace a trati. Dle hydrotechnických dat, bude propustkem protékat minimum vody.

4.8 Izolace objektu

Konstrukce bude z rubové části opatřena asfaltový nátěry 1xALP + 2xALN.

4.9 Ochrana proti bludným proudům

Vzhledem k typu konstrukce není ochrana proti bludným proudům řešena.



4.10 Přechod nosné konstrukce

Na propustku je uzavřené kolejové lože, které navazuje na uzavřené kolejové lože vedlejšího přejezdu. Přechod uzavřeného na otevřené kolejové lože je řešen v rámci tělesa železničního svršku a spodku. Propustek bude zasypán ŠD hutněnou po vrstvách max. 300mm.

4.11 Požadavky na materiály

Betonářská výztuž

Ve všech částech konstrukce bude použita betonářská žebírková výztuž z vysokotažné oceli se za-ručenou svařitelností dle ČSN EN 10080, tzn. B500B dle ČSN EN 10027-1 a 2.

Betony

Pro jednotlivé konstrukční části propustku byly stanoveny stupně vlivu prostředí a minimální třídy betonu dle ČSN EN 206+A2 a kapitol 17 a 18 TKP staveb státních drah.

Navržené betony pro jednotlivé části:

Patkové prefabrikáty

dle zvyklostí zhotovitele

Úložná deska, základy

C30/37 - XC2, XA1, XF1 - cl 0,2 - dmax 22mm - S3 - průsak max. 35mm

dříky čel

C30/37 - XC4, XF2, XD1, XA1 - cl 0,2 - dmax 8mm - S3 - průsak max. 20mm

řimsy

C30/37 - XC4, XF2, XD1 - cl 0,2 - dmax 16mm - S3 - průsak max. 20mm

podkladní beton

C12/15 - X0 - cl 0,2 - dmax 22mm

Zásypy

zásyp propustku

ŠD 0/32, hutnění po vrstvách max 300mm na $i_d = 0,95$; $s = 0,4$ mm dle mvl 102 a předpisu S4

drenážní výplň

ŠD 16/32

izolace:

nátěr proti zemní vlhkosti

asfaltový nátěr alp + 2 x aln dle tkp 21

povrchy:

odláždění

lomový kámen tl. 200mm do podkladního betonu tl. 100mm dle ČSN 72 1860



5. Návaznost na ostatní objekty, související stavby

5.1 Územní podmínky

Objekt je situován v extravilánu. Okolí je rovinaté a nový propustek bude převádět železniční trať přes silniční rigol..

Přístup k propustku je možný po násypovém tělese železničního spodku.

5.2 Stávající sítě

V prostoru mostu a jeho bezprostřední blízkosti jsou vedeny následující sítě:

- ČD telematika

Přeložky, úpravy a případná ochrany sítí jsou řešené v samostatných SO.

5.3 Související PS a SO

PS 11-01-31 Zabezpečení přejezdu

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce

SO 11-21-02 Propustek v ev. km 57,567 - demolice

SO 11-21-03 Propustek v ev. km 57,576 - demolice

SO 12-86-01 Přípojka NN pro napájení RD

5.4 Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy:

Ochranné pásmo dráhy je prosto po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od obvodu dráhy (hranic pozemků dráhy).

Pozemní komunikace:

zákon č.13/1997 Sb.

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- b) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Vodovody a kanalizace:

zákon č.274/2001 Sb.

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách potrubí, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou v následujících vzdálenostech od vnějšího okraje potrubí:

- a) vodovodní potrubí



do průměru 500 mm včetně	1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)
nad průměr 500 mm	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)
b) kanalizace	
do DN 500 včetně přípojek	1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)
stoky nad DN 500	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)

Silové kabely

zákon č.458/2000 Sb.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

b) u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně	
vodiče bez izolace	7,00 m
vodiče se základní izolací	2,00 m
závěsná kabelová vedení	1,00 m

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu

Plynárenská zařízení

zákon č.458/2000 Sb.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

NTL a STL	1,00 m na obě strany od půdorysu
ostatní plynovody	4,00 m

Sdělovací kabely

zákon č.127/2005 Sb.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Vodní tok

Ochranné pásmo vodního toku tvoří území v šířce 6 m od břehové čáry.



6. Provádění objektu – stavební postupy

Před začátkem prací na objektu je nutné zajistit zaměření, vytyčení, přeložení a případná ochrana veškerých stávajících inženýrských sítí. Práce proběhnou za úplné výluky drážní dopravy. Výstavba propustku bude provedena v souladu se ZOV. Práce budou prováděny v koordinaci s výstavbou žel. přejezdu P1815 (SO 11-13-01).

Postup prací.

- vyloučení stávající koleje
- snesení části koleje č.1 - součástí SO železničního svršku
- snesení stávajícího šterku a tělesa po výšku nové pláně - součástí SO železničního svršku a spodku
- provedení výkopů
- betonáž základů, položení vsakovací jímky
- částečný zásyp, betonáž úložné desky
- položení prefabrikátů
- betonáž čel
- provedení izolačního nátěru
- zásyp propustku
- odláždění vtoku a výtoku
- dokončovací práce

7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

7.1 Návrhové zatížení a statické výpočty

Zatížení nových konstrukcí železniční dopravou je určeno pro kategorie tratí 3. třídy podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů dle ČSN EN 1991-2 ed.2. Model zatížení je uvažován LM71 s národním klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha=1,11$ (dle ČSN EN 1991-2 ed.2, Část 2) Dynamický součinitel je použit dle ČSN EN 1991-2 ed.2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu nových i stávajících konstrukcí je stanovení zatížitelnosti ZLM71 vztažené k zatěžovacímu schématu LM71 podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC).

7.1 hydrotechnické posouzení

Dle hydrotechnických dat není nutné posouzení průtoku.



8. Vliv na životní prostředí

Vlivy realizace stavebního objektu na životní prostředí jsou řešeny v samostatné části projektové dokumentace B.3. Vliv stavby na životní prostředí, kde je řešeno i nakládání s odpady. Předpokládaný odpad za řešený SO je odkop zemního tělesa komunikace a živice vybouraná z komunikace. Odpad SO je navrženo odvézt a uložit do skládek.

9. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím 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 (Správu železnic s.o., správce 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.

10. Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů

Návrh stavebního objektu je zpracován v souladu s předpisy SŽDC, vzorovými listy a ČSN. Pro zpracování projektové dokumentace stavebního objektu není nutno žádat o výjimky z platných norem a předpisů.

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.“

V Praze 25. května 2022

Ing. Jan Krejsa

tel: +420 725 430 434

e-mail: jan.krejsa@sagasta.cz



Příloha 1 – hydrotechnická data

Vodní tok	fiktivní tok
Číslo hydrologického pořadí	1-11-02-0220-0-00
Profil	k.ú. Borek u Štědré
Souřadnice v S JTSK	x = -834129 m y = -1033497 m
Plocha povodí $A^a)$	0,04 km ²

Poznámka: Plocha povodí je menší než 0.1 km², dle ČSN 75 1400 nelze poskytnout pro požadovaný profil standardní hydrologické údaje.

Doba platnosti poskytnutých hydrologických údajů od data jejich vydání je 5 let. Platnost hydrologických údajů lze prodloužit jejich ověřením. Na základě nových poznatků může dojít k jejich změnám.

Podmínky užívání dat se řídí Všeobecnými smluvními podmínkami ČHMÚ.

a) Plocha povodí A [km²] je určena z digitální vrstvy rozvodnic v měřítku 1:10 000 a podkladových map ZABAGED®.

