

Oprava propustku
v km 142,573 trati Brno – Vlárský průmysk
TECHNICKÁ ZPRÁVA

Identifikační údaje stavby

Stavba: Oprava propustku v km 142,573 trati Kojetín – Valašské Meziříčí

Vlastníci, jiní oprávnění:

- a) Vlastnické právo: Česká republika
- b) Právo hospodařit s majetkem státu:
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, Nové Město
110 00 Praha 1

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc,
Nerudova 1,
772 58 Olomouc

Projekt stavby: INGREMO, s.r.o.
Janáčkova 4642/5d,
796 01 Prostějov
IČO: 28307453

1) Základní údaje o propustku

Trat': Brno – Černovice zhl. Tábořská – Vlárský průmysk, st. hr.
Kategorie dráhy: 3. a 4. třída tratí konvenčního železničního systému – kategorie
z hlediska železničních mostů
TÚ: 2302
DÚ: 42
Definiční úsek: Bojkovice - Slavičín
Staničení: evidenční km 142,573
Počet kolejí: 1
Traťová rychlost: 60 km/h
Zatížení: LM71 pro součinitel zatížení $\alpha=1,1$.
Překonávaná překážka: trubní propustek přes občasný vodní tok
Katastrální území: Hrádek na Vlárské dráze [750077]
Parcela: 2583/2 – ostatní plocha, způsob využití - dráha
Obec: Slavičín [585751]
Kraj: Zlínský

2) Zdůvodnění stavby

Řešený propustek je součástí stávajícího železničního spodku. Jeho stavebně technický stav je z důvodu statických poškození nevyhovující, v nosné části, kamenné desce, jsou přítomny trhliny, a pro zajištění bezpečnosti železničního provozu je nutná jeho přestavba.

3) Technický popis dosavadního stavu objektu

Jedná se o trubní propustek, jehož stáří není známo. Konstrukce propustku je tvarově řešena jako rámová desková s čtvercovým průřezem 1,0 x 1,0 m. Celá konstrukce je řešena jako kamenná.

Vpravo trati se nachází v tok a vlevo výtok propustku. Svahy zemního tělesa v místě vtoku i výtoku jsou neudržované.

4) Podklady pro zpracování projektové dokumentace

- a) Vlastní místní šetření a průzkum projektanta, provedené dne 18.3.2016.
- b) Zaměření zájmového prostoru, provedené firmou Geometra, s.r.o., zeměměřická kancelář, Kyjov, Ing. Roman Matula.
- c) Zadávací dokumentace stavby „Oprava propustku v km 46,584 trati Kojetín – Valašské Meziříčí“, SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Olomouc.
- d) Archivní dokumentace stávajícího technického řešení objektu.
- e) Hydrotechnický výpočet, provedený firmou Aqua Ecology Projection, s.r.o., Olomouc, Ing. Jiří Lindner.

Dotčené předpisy a normy, použitá literatura:

- ČSN 73 6201/95 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6200 Mostní názvosloví
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování pro mosty (vč. A2 Příloha pro mosty)
- ČSN EN 1992 – 2 Navrhování betonových konstrukcí- Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí, část 2: Zatížení mostů dopravou
- TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S4 Železniční spodek
- SŽDC S5 Správa mostních objektů
- SŽDC (ČD) SR 5 (s) Určování zatížitelnosti železničních mostů
- MVL 649 Trubní železniční propustky
- TKP staveb státních drah – Vyhl. č. 146/2008 o Rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Trubní propustky pozemních komunikací – Typový podklad z roku 1992, Dopravoprojekt Brno

5) Prostor výstavby – územní podmínky

Propustek je situován v katastrálním území Hrádek na Vlárské dráze u obce Slavičín. Stávající propustek převádí občasný vodní tok a nachází se mezi pastvinami v širé trati. Propustek převádí jednokolejnou neelektrifikovanou trať. V místě propustku je vedena žel. trať ve vysokém násypovém tělese v oblouku o poloměru $R = 300$ m a s převýšením $p = 108$ mm. Území kolem paty násypového tělesa je mírně svažité. Vpravo trati se nachází v tok a vlevo výtok propustku. Území kolem trati je mírně svažité, parcely sousedící s drážním pozemkem jsou vedeny povětšinou jako orná půda.

6) Geologické a geotechnické podmínky

Pro vypracování projektové dokumentace nebyl proveden speciální geologický průzkum. Dle původní dokumentace je předpokládáno, že násypové těleso je tvořeno zeminou kategorie F4 – Jíl písčité, tuhý.

Předpokládá se, že práce nebudou probíhat pod hladinou podzemní vody, mohou se objevit lokální přítoky vody z nadloží.

Podle ČSN 73 7501 Navrhování konstrukcí ražených podzemních objektů lze štolovaný úsek zařadit do 2. geotechnické kategorie tj. objekt s málo náročnou konstrukcí ve složitých geologických podmínkách.

Dle § 17 vyhl. ČBÚ 55/96 Sb. bude na stavbě vedena inženýrskogeologická dokumentace.

Geologický profil železničního násypu bude ověřen již na vrtaném jádru mikropilot.

Návrh technologie ražby a dimenzace jednotlivých konstrukčních prvků – výztužných rámu, pažin a mikropilot vychází z předpokládaného geologického profilu železničního násypu.

V případě ověření výrazně odlišného geologického profilu, než uvažovaného budou navržena vhodná opatření pro zajištění bezpečné realizace díla, případně bude proveden nový statický přepočet.

7) Železniční svršek

V současné době je přes propustek převeden žel. svršek tvaru S49 na betonových pražcích SB 8 B. Při opravě propustku nebude do souvrství železničního svršku zasahováno!

8) Technický popis nového stavu objektu

Dle zadávacího podkladu bude zhotoven trubní propustek z patkových trub betonových, dle MVL 649 SŽDC. Dle vypracovaného hydrotechnického posouzení budou použity železobetonové trubní propustky. Na základě hydrotechnického výpočtu byl stanoven profil trouby DN1000.

Oprava stávajícího propustku bude, dle požadavku investora realizovaná bezvýkopovou technologií - technologickou štolou světlého profilu cca 3,80 m², plocha výlomu cca 7,0 m³, raženou hornickým způsobem v ose stávajícího propustku.

Počva štolý bude založena na stávající ponechané základové konstrukce propustku – kamenné desce (bloku). Roubení raženého profilu bude zajištěno výztužnými rámy důlní výztuže LB3, profil důlní výztuže váhové kategorie TH29.

Výztužné rámy TH29 budou stavěny na příčné roznášecí prahy profilu UPE240, které budou osazeny na počvu tvořenou stávající kamennou základovou deskou propustku. Výlom a předpolí štolý bude po celém obvodu stropní části a boků zajišťováno hnaným pažením UNION, za důkladného zakládání volných prostor mezi výlomem a pažinami.

Na příčné roznášecí prahy bude navařena podélná manipulační důlní kolej 93/18, která bude sloužit jednak pro dopravu rubaniny od čelby – v první fázi a ve druhé fázi, při stavbě propustku. bude využita pro zatahování trub DN 1000.

S ohledem na neověřený geologický profil zemního tělesa železničního násypu, relativně malé výšce nadnásypu nad stropem raženého díla – do cca 3,50 m a zachování provozu na trati během stavebních prací, bude zajištění ražby – nadloží v předpolí díla provedeno mikropilotovým deštníkem průběžným, z převrtávaných mikropilot protiběžných.

OBECNÝ TECHNICKÝ POPIS REALIZACE PROPUSTKU:

- Po vyražení štolý bude na počvě štolý (po odtěžení materiálu mezi prahy a důlními kolejnicemi) provedena v rovině spádu potrubí (4,90%) základová deska z betonu C30/37 (90d) – XC4, XF3 (CZ, F.2) – Cl 0,40 – Dmax32 - S3 dle CSN EN 206-1/Z3.
- Důlní kolejnice budou betonem základové desky zality s převýšením nad počvu min. 15 mm tak, aby mohly dále sloužit k zatahování trub DN 1000.
- Na základový pas bude postupně po důlních kolejnicích zatahována železobetonová trouba DN 1000, délky 1m. V krajních částech, pod prefabrikáty se šikmými čely a pod polovinou následujícího prefabrikátu, bude provedený rozšířený základ z betonu C30/37 (90d) – XC4, XF3 (CZ, F.2) – Cl 0,40 - Dmax32 - S3 dle CSN EN 206-1/Z3.
- Po zkompletování celého trubního úseku budou čela pod úroveň kamenného obložení zahrazena oboustrannou zděnou hrází a profil štolý bude zalit popílkocementem s pevností $R_{dt} \geq 7 \text{ MPa.}$, příp. začerpaný betonem.
- Samotnou nosnou konstrukci propustku tvoří železobetonové patkové trouby DN1000 v délkách po 1,0m. Jednotlivé trouby jsou spojovány opatřeny perem a drážkou se zabudovaným integrovaným gumovým těsněním. Ukončení je tvořeno prefabrikáty se šikmými čely.
- Dno trub je navrženo ve spádu 4,90%. Délka propustku je 21,200m (tj. 18ks prefabrikovaných trub + 2ks prefabrikovaných trub se šikmými čely). Délka propustku je navržena s ohledem na stávající tvar drážních příkopů a tvar svahových kuželů mostu.
- Bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu stávajících svahových kuželů mostu v rozsahu původního odláždění.
- Bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu příkopu na vtoku v rozsahu původního odláždění. Bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu příkopu na výtoku po napojení na příkop žel. propustku.
- Dále je navrženo počištění stávajících příkopů v délce cca 15m od vtokového a výtokového

čela. Maximálně na hranici drážního pozemku.

Realizace štol vychází z klasické hornické technologie ražení v plném profitu, se zajišťováním předpolí ražby hnaným pažením pažinami Union, po celém obvodu nadpočevní části díla, za důkladného zakládání volných prostor mezi výlomem a pažinami. Zabezpečení postupu ražby bude ošetřeno mikropilotovým deštníkem, viz. níže.

Ražená štola bude realizovaná dovrchně, ve sklonu 4,90%, se začátkem ražby na výtokové straně objektu. Ražba bude probíhat pod provozovanou železniční tratí, v zemním tělese železničního násypu, **traťová rychlost bude v tomto úseku, po dobu ražby, snížena na max. 30 km/h!** (Podrobnosti uvedeny v části SO 04, výkr.č. 1 TZ, b. 5.3; 6 a 9.2). Pro zabezpečení postupu ražby, v nesoudržných zeminách železničního násypu pod provozovanou kolejí a omezení deformací násypového tělesa, bude ražba probíhat pod ochranou předem zhotoveného mikropilotového deštníku z převrtávaných pilot protiběžných, zhotovených v jednom pracovním postupu na celou délku raženého úseku štol.

V případě poklesu terénu nad štolou o max 30mm je nutné neprodleně provést vyrovnaní nivelety kolejí (podbití). Viz bod 9.2, část SO 04, výkr.č. 1 – Technická zpráva.

Další podrobnosti realizace „ražby“ je popsána v části SO 04 E.1.1!

Na obou stranách propustku bude vtok i výtok opatřen odlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C16/20 X0. Provedení kamenné dlažby dle vzor. listu žel. spodku Ž 6.11. Odláždění bude ukončeno stabilizačními a opevněním (olemováním) z betonu C16/20 XO. Po dokončení stavby budou upravované svahy kolem objektu nového propustku, mimo prostor dlažby, ohumusovány o tl. 150 mm a osety protierozní směsí s jílkem mnohokvětým.

9) Osazování ŽB patkových trub

Jednotlivé trouby jsou pro spojování opatřeny perem a drážkou se zabudovaným integrovaným gumovým těsněním. Ukončení je tvořeno prefabrikáty se šikmými čely.

Pro snadný zásun jednotlivých trub do sebe se hrdla namažou mazlavým mýdlem.

Železobetonové trouby budou na základový pas postupně zatahovány po důlních kolejnicích.

10) Návrhové zatížení

Návrhové zatížení pro daný úsek je schéma LM – 71 s klasifikačním součinitelem $\alpha=1,1$ dle ČSN EN 1991-2/2005, protože je trať z hlediska mostů zařazena do 3.třídy – Ostatní tratě normálního rozchodu dle PMR 18/1986.

11) Únosnost trub

Nosná konstrukce je tvořena ŽB patkovými troubami o světlosti DN 1000 mm, skladebné délky 1,0 m. Bude tedy použita konstrukce z prefabrikovaných dílců, navržená a schválená pro zatížení do železničního provozu dle EN 1991-2 Zatížení mostů dopravou. Konstrukce musí vyhovět pro zatížení železniční dopravou na účinky zatěžovacího vlaku LM71 s klasifikačním součinitelem 1,10 s roznášecí vrstvou nad příčlí rámu min. 300 mm. .

Použité prefabrikáty musí být schváleny pro použití v rámci staveb SŽDC, s.o. na základě TPD 2/2014, kdy na základě výše zmíněného bude výrobcem doloženo kompletní statické posouzení.

12) Hydrotechnické posouzení propustku

Návrh konstrukce nového trubního železničního propustku byl proveden na základě Hydrotechnického výpočtu, který je součástí této PD, SO 01 E.1.4, výkr. č.8. – Hydrotechnický výpočet.

13) Vodotěsné izolace

Patkové ŽB trouby budou opatřeny nátěry proti zemní vlhkosti (ALP + 2ALN). Stejným způsobem se opatří i části základové konstrukce, které budou ve styku se zeminou (násypem).

14) Budování zásypů

Neřeší se. Osazení nových ŽB patkových trub bude provedeno pomocí tzv. „průrazu“, kdy do konstrukce tělesa železničního svršku a násypu pod ním nebude během stavebních prací zasahováno.

15) Vyznačení data stavby propustku

V souladu s čl. 123.15.1 ČSN 73 6201 se do čelních ploch obou odlážděných svahových čel provede vlysem šablony otisk letopočtu realizace stavby. Výška písma 200 mm. Umístění v odláždění v blízkosti šikmé nátokové (výtokové) trouby.

16) Geodetické značky

Do říms budou dodatečně po betonáži osazeny geodetické značky (celkem 2 ks). Značky budou osazeny v příčné ose propustku, 100 mm od vnější hrany horního čela výtokové/nátokové trouby.

Značky budou tvořeny ocelovými trny profilu 20 mm s půlkulatou hlavou.

K hlavní prohlídce bude předáno geodetické zaměření značek (souřadnice značky, nadmořská výška, vzdálenost od osy komunikace – kolejí).

17) Výluky

Během stavebních prací nebude zavedena traťová výluka. Mimo hlavní stavební práce (tedy mimo činnost prováděnou ve výluce) bude na přilehlé trati snížena traťová rychlost na 30 km/hod.

18) Vytýčení propustku

Vytýčení propustku bude provedeno podle souřadnic bodů dle vytyčovacího výkresu (část I této PD). Další body mohou být vytýčeny na základě kót, uvedených ve výkresové dokumentaci.

Veškeré souřadnice jsou uvedeny v globálním systému S-JTSK, výšky v systému Bpv.

Přesnost vytýčení dle ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní ustanovení
ČSN 73 0420-2 Přesnost vytyčování – Část 2: Vytyčovací odchylky

Projektant upozorňuje, že poloha stávajících kolejí ve všech výkresech je zakreslena dle geodetického zaměření a nemusí zcela odpovídat stavu v době realizace stavebního objektu. Vytýčení objektu proto nesmí být bez dalšího ověření vztaženo ke stávající poloze kolejí.

19) Inženýrské sítě

Veškeré sítě jsou zakresleny pouze informativně a jejich přesnou polohu je třeba vytyčit v dostatečném předstihu před započítím stavebních prací. Vyjádření příslušných správců k existenci výše zmíněných sítí, společně s podmínkami vytyčení, jsou součástí dokladové části H této Projektové dokumentace (dále jen PD).

Realizací stavby jsou dotčena tyto ochranná pásma:

- ochranné pásmo úložných metalických kabelových tras ČD-Telematika, a.s.
- ochranné pásmo kabelových podzemních vedení ve správě SŽDC, s.o. – SSZT.

20) Bezpečnost práce

Vzhledem k tomu, že nepředpokládáme dobu trvání prací a činností delší než 30 pracovních dnů, a nebude při nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než je-den pracovní den a celkový objem prací při realizaci díla nepřesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, nevzniká zadavateli ohlašovací povinnost oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce § 15 zákona č. 309/2006 Sb.

Oblastní inspektorát práce pro Jihomoravský kraj a Zlínský kraj se sídlem v Brně, Milady Horákové 3, 658 60 Brno, brno@suip.cz, tel.: 950 179 900, 950 179 901.

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.

-Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových,

betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby. Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci na železnici (Bp1 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v platném znění), vydané SŽDC a platné od 1.10.2013.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy. Stavební činnost - jak vyplývá z navržených stavebních postupů - bude probíhat částečně i při zachování drážního provozu, výluky jsou popsány v části dokumentace F. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).

Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC, s.o.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci svého vyjádření ke zpracovávané dokumentaci, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován 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 - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

21) Vliv stavby a jejího provádění na životní prostředí, zábory ploch

a) Zábory ploch

ZPF - Trvalé ani dočasné zábory ZPF nejsou vyžadovány.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)- Stavba není v přímém kontaktu s lesními pozemky ani neleží v ochranném pásmu lesa.

b) Vlivy na prvky ochrany přírody

Předmětný úsek trati se nachází, dle zák. 114/1992 Sb, v CHKO Bílé Karpaty.

c) Odpadové hospodářství

Dle **zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.**, ve znění pozdějších předpisů, je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit, a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 k tomuto zákonu.

Ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a

doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad:

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Materiály, které budou v místě stavby demontovány nebo odtěženy jsou považovány za neznečištěné, stavba se nachází v širé trati. V průběhu provádění prací je nutno v případě zjištění mimořádné kontaminace (havárie v minulosti) u činit patřičná opatření (odběr vzorků, podle výsledku rozboru určit způsob likvidace a sanace postižené lokality).

Soupis výzisků a odpadů dle vyhl. č. 93/2016 Sb. – Katalog odpadů:

Název položky- druh výzisku, odpadu	Kód	Kat.	Jednotka	Množství celkem	Způsob nakládání
Kámen kamenná konstrukce propustku	17 05 04	O	T	72,5	recyklace
Čistá vykop. zemina	1 700 504	O	T	91,11	terénní úpravy, recyklace
Čistá vykop. zemina	1 700 504	O	T	11,99	terénní úpravy

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších než popsaných nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

22) Provádění objektu

a) Technologické předpoklady

Všechny zhotovovací práce musí být provedeny podle požadavků dokumentace, TKP, ZTKP a ve shodě s dokumentací zhotovitele a technologickými předpisy schválenými objednatelem nebo osobou pověřenou výkonem stavebního dozoru!

Technologický předpis (TP) se zpracovává na činnosti dle pravidel stanovených v TKP 1 Staveb státních drah.

TP schvaluje vždy technický dozor stavebníka (ve složitějších případech po předchozím kladném projednání s projektantem objektu, případně subjekty uvedenými ve smlouvě o dílo). Příslušný odborný orgán GŘ si může vymínit (zpravidla v dokumentaci stavby) posouzení TP před vlastním schválením technickým dozorem stavebníka. Podkladem pro TP je schválená dokumentace (objektu) – viz směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006.

Jestliže pro provedení určitých prací, zhotovení některých konstrukcí nebo montáží stavebních dílců a technologického zařízení nejsou v dokumentaci ani v TKP nebo ZTKP stanoveny podrobné technické požadavky a postupy prací, je zhotovitel povinen na požádání osoby pověřené výkonem stavebního dozoru příslušné podklady zpracovat a předložit je k odsouhlasení. Tyto podklady musí obsahovat podmínky pro kvalitu dodávek materiálů, jeho skladování, přípravu, provedení, ošetření a případné kontrolní zkoušky a další potřebné údaje zajišťující, že práce provedené podle těchto podkladů budou mít základní kvalitativní parametry požadované dokumentací nebo určené osobou pověřenou

výkonem stavebního dozoru. Podklady schválené osobou pověřenou výkonem stavebního dozoru mají účinnost TKP.

b) Zařízení staveniště, přístup na staveniště

Na místě stavby budou osazeny 3 ocelové uzamykatelné kontejnery, z nichž jeden bude sloužit jako kancelář stavbyvedoucího, další jako denní místnost pro příslušné zaměstnance a poslední jako sklad drobného stavebního materiálu a náradí. V blízkosti výše zmíněných ocel. kontejnerů budou osazeny kontejnery pro třídění stavebního odpadu a 2 mobilní suchá WC. V blízkosti místa nátoků a výtoků propustku budou umístěny zpevněné plochy pro překládku a krátkodobé uskladnění stavebního materiálu.

Přístup na staveniště bude umožněn po kolejích přes pozemky ve vlastnictví ČR, jež spadají pod správu SŽDC s.o. (parc.č. 2583/2; k.ú. Hrádek na Vlárské dráze).

Vybourané betonová základová konstrukce a kamenné zdivo se recykluje. Vykopávky zemin budou využity při zpětných zásypech a v rámci terénních úprav při dokončovacích pracích na čelech objektů a úpravách navazujících odvodňovacích příkopů, přebytek výkopku bude uložen na skládku.

Stavbou nevzniknou nebezpečné odpady.

Ochranná pásma dotčených inženýrských sítí budou zajištěna vytyčením.

Napojení staveniště na zdroje vody a ostatní inženýrské sítě není uvažováno a je předpokládáno použití mobilních zdrojů zhotovitele. Výroba betonových směsí na staveništi není předpokládána

c) Napojení na zdroje energií potřebných pro stavbu

Napojení staveniště na zdroje vody a ostatní inženýrské sítě není uvažováno a je předpokládáno použití mobilních zdrojů zhotovitele. Výroba betonových směsí na staveništi není předpokládána.

d) Zřízení telefonní stanice na staveništi

Během stavebních prací zajistí dodavatel stavby komunikaci pomocí mobilních telefonů.

e) Předpokládaný sled stavebních prací

- Příprava terénu, vybavení staveniště
- Zajištění kabelových tras
- Zřízení mikropilot
- Hnané pažení – stat. zajištění
- Vydolování stávajícího propustku
- Betonáž základů počvy vč. důlní koleje
- Osazení prefabrikátů
- Obetonování čelních trub – zesílený základ šikmých čel (nátok/výtok)
- Utěsnění štol popílko - cementovou směsí
- Technicko- bezpečnostní prohlídky
- Terénní úpravy, svahování, vyčištění koryta na vtoku a výtoků propustku
- Kamenné dlažby u čel propustku
- Demontáž vybavení staveniště
- Sanace dotčených (dražních, popř. soukromých) pozemků dotčených stavbou

Požadavky na koordinaci s jinými stavebními objekty nejsou.

V Prostějově, dne 18.6.2016

Tomáš Černý