

STAVBA:

**Oprava propustků v km 34,056 a 35,045
trati Kácov - Světlá nad Sázavou**

OBJEDNATEL:



**Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Oblastní ředitelství Brno**

Kounicova 26
611 43 Brno

 dipont DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D18029	Datum: 06/2019
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK	KARLA HROTKOVÁ, DiS.	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	10xA4
STAVBA: Oprava propustků v km 34,056 a 35,045 trati Kácov - Světlá nad Sázavou			Část: B.1	Paré:
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha:	

1	Zhodnocení staveniště.....	2
2	Průzkumy a podklady.....	2
2.1	Průzkumy	2
2.2	Geologické a hydrogeologické poměry.....	2
2.3	Geodetická data a mapové podklady	3
3	Ochranná pásma	3
4	Koncepce stavby.....	3
4.1	SO 201 Propustek v km 34,056.....	4
4.2	SO 202 Propustek v km 35,045.....	4
4.3	Zásady technického řešení.....	4
4.4	Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	5
4.5	Podmiňující předpoklady	5
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	5
6	Příprava pro výstavbu	6
6.1	Odpady.....	6
7	Umístění stavby.....	7
8	Výjimky z předpisů a norem	7
9	Vliv stavby na životní prostředí.....	7
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	7
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	7
10	Odolnost a zabezpečení stavby	8
10.1	Požární ochrana	8
10.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	8
10.3	Ostatní vlivy	9
11	Organizace výstavby	9
12	Dopravní opatření.....	9
13	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	9

1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Kácov – Světlá nad Sázavou, TÚ 1733 Kácov (mimo) – Světlá nad Sázavou (mimo), DÚ 14 Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou.

Stavba je členěna na dva stavební objekty: **SO 201 Propustek v km 34,056**

SO 202 Propustek v km 35,045

Daný úsek trati kopíruje tok řeky Sázavy. Oba propustky leží v širé neelektrizované trati a převádějí železniční trať přes občasnou vodoteč – povrchové vody z přilehlých příkopů a polí. Oba stávající objekty se nachází na pozemku p.č. 653 v k.ú. Ostrov u Ledce nad Sázavou.

Stavba se nachází v extravilánu obce Ledec nad Sázavou a Ostrov, v širé trati Kácov – Světlá nad Sázavou v km 34,056 resp. 35,045 této trati. Místo stavby se nachází v zářezu svahu, který běží dolů k řece Sázava. Nad svahem se nacházejí polní pozemky. Během posledních let dochází k zaplavování trati z důvodu změny obhospodařování těchto polních pozemků. Sklon propustků je zleva doprava (k řece), převádějí trať přes občasný vodní tok.

Objekty jsou přístupné po kolejích od přejezdu (P5875) v Ledči nad Sázavou, který je od prvního objektu (SO 201) vzdálený cca 1,2 km. Dále je možný přístup od přejezdu P5879, ke kterému je však nutné si zajistit projednání přístupové cesty z obce Ostrov s vlastníky dotčených pozemků. Případný jiný přístup si projedná zhotovitel stavby s majiteli dotčených pozemků.

2 Průzkumy a podklady

Projekt stavby je zpracován dle zadávací dokumentace (Oprava propustků v km 34,056 a 35,045 tratě Kácov – Světlá nad Sázavou, vypracování projektu - 08/2018) se zpracováním požadavků a podmínek určených objednavatelem při projednání stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

2.1 Průzkumy

V rámci zpracovávání projektové dokumentace nebyl na objektech vzhledem k charakteru stavby proveden inženýrsko-geologický průzkum. U těchto objektů byly zjištěny hydrologické údaje pro dotčená území – viz vyjádření ČHMÚ. Dotazem u jednotlivých správců inženýrských sítí byl zjištěn výskyt sítí v místě stavby.

2.2 Geologické a hydrogeologické poměry

Úsek dané trati kopíruje trasu řeky Sázavy. Propustek v km 34,056 se nachází v širé trati, v blízkosti obce Ledec nad Sázavou, v tělese náspu vysokém cca 1,9 m. Propustek v km 35,045 se nachází v blízkosti obce Ostrov u Ledce nad Sázavou, v tělese vysokém cca 2,1 m. V obou případech se předpokládá, že samotné těleso i podloží jsou zcela konsolidovány a nepředpokládá se zastížení nepříznivých geologických poměrů při opravě propustků. Charakter stavby zaručuje jen minimální zasažení a nepříznivé zatížení tělesa železničního náspu a základových zemin.

2.3 Geodetická data a mapové podklady

Zaměření zájmové oblasti provedla firma Ing. Jiří Mlejnecký, Ústí nad Labem. Podrobné zaměření bylo provedeno tachymetricky. Byly zaměřeny prvky polohopisu. Souřadnicový systém: S-JTSK. Výškový systém: Bpv.

Polohové a výškové napojení bylo provedeno na body železničního bodového pole č. 647, 3192, 3200. Viz příslušné přílohy části I. Geodetická dokumentace.

Mapové podklady:

- geodetické zaměření 12/2018, firma Ing. Jiří Mlejnecký
- digitální snímek katastrální mapy 12/2018, firma Ing. Jiří Mlejnecký

3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy - železniční tratě Kácov – Světlá nad Sázavou. Ochranné pásmo dráhy je vzdáleno 60 m od osy koleje po obou stranách.

Přímo v místě stavby jednotlivých propustků by se dle vyjádření správců neměla vyskytovat žádná inženýrská zařízení. U propustku v km 34,056 vlevo cca 12,0 m od osy se nachází kabel ve správě SŽDC-SSZT, metalický kabel společnosti CETIN, a.s. a DK SŽDC, s.o. TÚDC ve správě ČD Telematika, a.s. U propustku v km 35,045 vlevo cca 12,0 m od osy se nachází metalický kabel DK SŽDC s.o. TÚDC ve správě ČD Telematika, a.s., kabel ve správě SŽDC-SSZT a metalický kabel společnosti CETIN, a.s.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavebních prací vytyčeny. Stavební a výkopové práce v blízkosti kabelových vedení musejí probíhat tak, aby nedošlo k ujmě na cizím majetku.

Stavba se nenachází v žádném chráněném území, nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území. Stavba nevyžaduje vyhlášení dalšího ochranného pásma.

4 Koncepce stavby

Jedná se o opravu dvou stávajících železničních trubních propustků, jejichž nosnou konstrukci tvoří ocelová roura DN 400 resp. DN 300. Součástí stavby nejsou žádné konstrukce, které by vyžadovaly speciální architektonické nebo výtvarné řešení.

Oba propustky se nacházejí v širé trati u Ledče nad Sázavou a Ostrov, kde železniční trať kopíruje trasu řeky Sázavy.

Stávající kolej je bezstykováná. Trať není elektrizovaná. Na propustcích od doby výstavby nebyly provedeny žádné zásahy nad rámec běžné údržby stavu.

V rámci opravy železničních propustků budou stávající trubní ocelové propustky odstraněny včetně kamenných čel a jímky. Budou vybudovány nové trubní z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1000 resp. 800. V rámci stavebních prací bude provedeno odstranění vegetace v přilehlé blízkosti propustků.

Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území.

Nejsou požadovány speciální podmínky pro opravu stávajícího propustku. Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 3-4 týdnů. Stavba vyžaduje vyloučení železničního provozu, požadavek na výluky je 10 dní.

Stavba obsahuje dva stavební objekty:

- SO 201 Propustek v km 34,056
- SO 202 Propustek v km 35,045

4.1 SO 201 Propustek v km 34,056

Stávající trubní propustek z ocelové trouby DN 300 byl vystaven v roce 1903. Propustek převádí v širé trati jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč, která sbírá povrchové vody z přilehlých příkopů a polí. Trať na propustku klesá 0,6 ‰ a je v přímé. Dnes je propustek zcela zanesen naplaveninami a je hodnocen jako nenalezen.

Pro zajištění provozuschopnosti propustku bylo přistoupeno k opravě. Návrh řešení opravy je navržen dle zadávací dokumentace. Oprava bude realizována nahrazením stávajícího ocelového propustku novým ze železobetonových prefabrikovaných trub o větší kapacitě. Pro zajištění provozuschopnosti propustku bylo přistoupeno k opravě.

4.2 SO 202 Propustek v km 35,045

Stávající trubní propustek z ocelové trouby DN 400 byl vystaven v roce 1903. Propustek převádí v širé trati jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč, která sbírá povrchové vody z přilehlých příkopů a polí. Trať na propustku klesá 4,7 ‰ a je v levostranném oblouku. Ocelová nosná konstrukce je pouze povrchově zrezlá a je hodnocena dle předpisu SŽDC S5 klasifikačním stupněm 1. Avšak z důvodu častého zaplavování tratě z přilehlých polí propustek dnes kapacitně nevyhovuje.

Pro zajištění provozuschopnosti propustku bylo přistoupeno k opravě. Návrh řešení opravy je navržen dle zadávací dokumentace. Oprava bude realizována nahrazením stávajícího ocelového propustku novým ze železobetonových prefabrikovaných trub o větší kapacitě

4.3 Zásady technického řešení

K vzhledem častému zanášení traťového úseku železniční tratě z přilehlých svahů budou stávající ocelové trubní propustky přestavěny na betonové trubní o větší kapacitě. Jedinou technicky i ekonomicky vhodnou variantou jeho opravy je nahrazení původní konstrukce novým trubním propustkem.

Těleso dráhy se přitom upraví pouze v bezprostředním okolí propustků do předepsaného tvaru. Příkopy však nebudou vzhledem k návaznostem na stávající stav upravovány. Zanášení tratě je způsobena jednak malou kapacitou propustků, která bude výrazně zvětšena touto opravou. Zároveň je však zanášení tratě způsobeno špatným stavem příkopů. Po provedení opravy selepší stav v okolí propustků, které jsou navrženy na převedení průtoku dle údajů ČHMÚ, ale vzhledem ke špatnému stavu příkopů není zaručeno, že k přelévání tratě nedojde jinde v tomto úseku z důvodu, že vzhledem k zanešeným příkopům voda nedoteče do propustku, ale přeje se přes trať. Proto by bylo vhodné řešit lokalitu komplexně a uvést železniční spodek do normového stavu. Dále je vhodné v tomto úseku zvýšit údržbovou činnost a propustky udržovat bez nánosů.

Traťové poměry (směrové a sklonové) se přitom uvedou do stavu dle pasportu trati (u propustku km 34,056 klesá 0,82 ‰, u propustku v km 35,045 klesá 4,35 ‰).

Bezстыková kolej se v určeném rozsahu odřízne, demontuje a následně se obnoví svařením opět do původního stavu dle pokynů správce – ST Jihlava.

Nový propustek SO 201 bude z prefabrikovaných železobetonových dílců DN 1000 mm, na výtoku bude ukončen šikmým dílcem a na vtoku bude zřízena železobetonová jímka. Nový propustek SO 202 bude z prefabrikovaných železobetonových dílců DN 800 mm, na výtoku bude ukončen šikmým dílcem a na vtoku bude zřízena železobetonová jímka.

Založení obou propustků bude provedeno dle mostního vzorového listu SŽDC MVL 649 – na vyztužené betonové desce, šikmé konce se opatří zpevněným základem a stabilizačním prahem. Kolem trouby na výtoku bude provedena dlažba z lomového kamene do betonu. Na vtoku bude provedena železobetonová jímka, která bude opatřena uzamykatelným, pochozím roštem z kompozitu. Terén na styku s jímkou bude vydlážděn lomovým kamenem do betonu. Tvar dlažby se plynule napojí na přilehlý terén a příkopy.

Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území. Veškeré plochy zasažené zemními pracemi se opatří vrstvou humusu a zatravní se. Stávající vegetační porost se v nezbytném rozsahu odstraní.

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude objekt plnit stejnou funkci jako před opravou.

4.4 Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu a není potřeba ji posuzovat dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

4.5 Podmiňující předpoklady

Nebyly vzneseny žádné zvláštní podmínky pro provádění stavby.

Žádné další speciální technologie pro stavbu nejsou předpokládány.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba je navržena v souladu s požadavky všech dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí, jednotlivá vyjádření jsou v dokladové části projektové dokumentace.

Řešení opravy propustků v km 34,056 a 35,045 je navrženo v souladu se zadávací dokumentací projektu opravy propustků. Koncepce řešení byla projednána a odsouhlasena objednatelem dokumentace.

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

6 Příprava pro výstavbu

Objekty jsou přístupné po kolejích od přejezdu (P5875) v Ledči nad Sázavou, který je od prvního objektu (SO 201) vzdálený cca 1,2 km. Dále je možný přístup od přejezdu P5879, ke kterému je však nutné si zajistit projednání přístupové cesty z obce Ostrov s vlastníky dotčených pozemků. Případný jiný přístup si projedná zhotovitel stavby s majiteli dotčených pozemků.

Vzhledem k charakteru stavebních prací bude nutné vyloučení železničního provozu. Hlavní stavební práce budou probíhat během výluky, přípravné práce před výlukou a dokončovací práce po výluce. Požadavek na výluku je 10 dní.

6.1 Odpady

Dle zákona č. 106/2005Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb., a ostatních prováděcích předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu opravy dodavatel stavby. Dle §3 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka (původce vzniku odpadu) v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku, je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění.

Původce odpadu je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídít a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je dle zákona č. 106/2005Sb., o odpadech, §16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného správního úřadu (dle zákona č. 320/2002Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001Sb, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady budou v průběhu stavby přímo nakládány a odváženy. Krátkodobé skladování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžít a uložit do nepropustné nádoby příp.

kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Všechny nebezpečné odpady je třeba skladovat a likvidovat v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005 Sb. a vyhlášky č. 294/2005 Sb. Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

7 Umístění stavby

Stavba je součástí stávající liniové stavby, jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze dle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách. Stavba je umístěna na pozemku dráhy a nachází se na následujících pozemcích:

SO 201 Propustek v km 34,056

- k. ú. Ostrov u Ledče nad Sázavou, p. p. č. 653, ČR – SŽDC, s.o.

SO 202 Propustek v km 35,045

- k. ú. Ostrov u Ledče nad Sázavou, p. p. č. 653, ČR – SŽDC, s.o.
- k. ú. Ostrov u Ledče nad Sázavou, p. p. č. 456/2, Obec Ostrov

8 Výjimky z předpisů a norem

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

9 Vliv stavby na životní prostředí

9.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

9.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními TKP staveb státních drah, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

10 Odolnost a zabezpečení stavby

10.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Dokumentaci stavby posoudil Hasičský záchranný sbor kraje Vysočina v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

10.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

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 koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započatím 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 (novelizace 180/2014 Sb.), vyhlášky 101/95 Sb., přepisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

10.3 Ostatní vlivy

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku.

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

11 Organizace výstavby

Práce na opravě železničních propustků v km 34,056 a 35,045 budou probíhat tak, aby stavba nevyžadovala delší výluku koleje než plánovaných 10 dní.

Během této doby bude snesena kolej, odtěženo štěrkové lože a železniční násyp. Poté bude vybourán stávající trubní ocelový propustek včetně kamenných čel a kamenné jímky.

Na vybetonované základové lože budou uloženy prefabrikované trouby DN 1000 resp. DN 800. Na vtoku bude vybetonována železobetonová jímka. Všechny rubové konstrukce budou opatřeny voděodolným nátěrem a po jeho aplikaci budou provedeny zhutněné zásypy, které musí být prováděny symetricky. Nakonec bude zřízeno nové štěrkové lože, zpětné uložení kabelových vedení a obnovena bezстыková kolej.

Po výluce budou provedeny veškeré dlažby v rozsahu dle výkresové části, včetně dokončovacích prací a úprav terénu.

Je třeba klást důraz na kvalitu provedených prací. Beton po odbednění nesmí vykazovat žádné poruchy, které by bylo potřeba sanovat.

12 Dopravní opatření

Pro výstavbu je nutná nepřetržitá výluka, předpokládaná délka výluky je 10 dnů. Po dobu přípravných prací před výlukou a dokončovacích prací po výluce bude podle potřeby omezena rychlost v místě stavby. Pro nezbytnou dopravu po koleji mimo výluku se bude využívat vlakových pauz.

13 Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby nedochází k trvalým záborům pozemků ze ZPF a PUPFL.

V Ústí nad Labem, červen 2019

Karla Hrotková, DiS.

DIPONT s.r.o., Ústí nad Labem