



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



SO 14-42

D.2.1.4.6

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Sdružení: „SEU + SP+PROJS_Kyjice-Chomutov_DSP“



Zpracovatel části:



PROJEKT servis spol. s r.o.
U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00
Tel.: +420 281 090 860
E-mail: firma@projekt-servis.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. STANISLAV JAROŠ

Garant profese:

-

Středisko:

MOSTNÍ A POZEMNÍ STAVBY PRAHA

Vedoucí střediska:

ING. MICHAELA KOPÁLOVÁ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MARTIN KOUDELKA

Vypracoval:

ING. MARIE JANČÍČKOVÁ

Kontroloval:

ING. MICHAELA KOPÁLOVÁ

Název akce:

REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV

Číslo smlouvy:

19-010.640

Projektový stupeň:

DSP

Část: Zárubní zeď

Zárubní zeď v km 62,399 - 62,440
SO 14-42

Datum:

09 / 2019

Číslo části:

D.2.1.4.6.2

Název přílohy:

Technická zpráva

Měřítko:

Počet formátů:

-

-

Číslo přílohy:

1

Obsah:

1	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje stavby	3
1.2	Identifikační údaje objednatele (stavebníka)	4
1.3	Identifikační údaje zpracovatele dokumentace	4
2	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	5
2.1	Stručný popis stavby	5
2.2	Přístup na staveniště	6
2.3	Situování stavby a stavebního objektu	6
2.4	Údaje o koleji podél zárubní zdi	7
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	7
4	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	7
5	STÁVAJÍCÍ STAV	8
6	NAVRHOVANÝ STAV	8
6.1	Celková koncepce řešení	8
6.2	Návrhové zatížení železniční dopravou	9
6.3	Prostorové uspořádání konstrukce	9
6.4	Výkopy	9
6.5	Zásypy	9
6.6	Ochrana proti zemní vlhkosti	9
6.7	Zábradlí	9
6.8	Zásady ochrany proti bludným proudům	9
6.9	Zábory	9
6.10	Odvodnění	10
7	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	11
8	PROVIZORNÍ STAVY	11
9	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE	12
10	SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ	13
10.1	Materiály	13
11	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	13
12	POLOHOVÝ SYSTÉM	14
13	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	14

1 ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje stavby

Zakázkové číslo:	19-010.640
ISPROFIN:	542 352 0019
ISPROFOND:	327 321 4901
Název akce:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov
Objekt:	SO 14-42 Zárubní zeď v km 62,399 – 62,440
Charakter objektu:	Sanace stávající zárubní zdi
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Nové Sedlo nad Bílinou [70 6728] Kyjice [78 6551] Otvice [71 6961] Jirkov [66 0761] Chomutov I [65 2458]
Druh dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení
Trat':	Trat' 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří (dle SJŘ) Trat' 133 Odbočka Dolní Rybník – Jirkov (dle SJŘ) Trat' 504A Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov (dle TTP)
Trat'ový úsek:	0602 žst. Most - žst. Chomutov, západní zhlaví 0633 Dolní Rybník – Jirkov
Definiční úsek:	C5 žst. Kyjice 06 Kyjice – Dolní Rybník D1 Odbočka Dolní Rybník 08 Dolní Rybník – Chomutov město E1 odb. Chomutov město 10 odb. Chomutov město – Chomutov os. n. F1 žst. Chomutov os.n. 02 Dolní Rybník – Jirkov B1 nz. Jirkov
Staničení – evidenční:	km 62,399 – 62,440
Staničení – přesné:	km 62,391 528 – 62,433 487 (staničení kolej č. 1)
Správce:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Popis zadání:	Rekonstrukce trati V daném úseku, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů

1.2 Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Investor a objednatel: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA I
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

Zastoupená Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Vlastimil Spiegl

1.3 Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Dodavatel dokumentace: Sdružení „SEU + SP + PROJS_Kyjice-Chomutov_DSP“

Členové sdružení: SUDOP EU a. s.
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov
IČ: 05 16 50 24
DIČ: CZ 05 16 50 24

SUDOP PRAHA a. s.
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov
IČ: 25 79 33 49
DIČ: CZ 25 79 33 49

PROJEKT servis s. r. o.
U Elektry 830/2b
198 21 Praha 9 - Hloubětín
IČ: 49 82 31 41
DIČ: CZ 49 82 31 41

Zpracovatelé dokumentace

Hlavní inženýr projektu	Ing. Stanislav Jaroš	SUDOP EU a. s.
Zástupce HIPa	Ing. Ivan Grisa	SUDOP EU a. s.

2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE

V rámci rekonstrukce trati Kyjice – Chomutov bude sanována stávající zárubní zeď vedle koleje č. 2., sloužící k zajištění zářezu v okolí lávky pro pěší v km 62,435. V rámci prací bude zároveň sanována jak opěra navazující na zárubní zeď, tak i protilehlá opěra téhož mostního objektu vedle koleje č. 1. U mostních opěr bude ubourána část základu z důvodu vytvoření prostoru pro uložení trativodu. Oproti přípravné dokumentaci nebude zárubní zídka ani mostní opěry podchyceny tryskovou injektáží, neboť došlo ke změně návrhu odvodnění železničního spodku. Z tohoto důvodu nebude ani ubouráván základ zárubní zdi.

Související stavební objekty

- SO 11-01 Železniční svršek, Kyjice - Chomutov
- SO 11-02 Železniční spodek, Kyjice – Chomutov
- SO 14-11 Lávka v km 62,435 úprava sítí proti doteku
- SO 31-03 Odbočka Dolní Rybník - Odbočka Chomutov město, úprava TV
- SO 31-04 Kyjice - odbočka Chomutov město, provizorní převěšení ZOK
- SO 36-20 Dolní Rybník - Chomutov, úprava rozvodu 6 kV

Související provozní soubory:

- PS 12-02 Odbočka Dolní Rybník - odbočka Chomutov město, TZZ
- PS 25-03 Kyjice - Chomutov, úpravy a ochrana kabelizace ČD-T – nadzemní vedení stávající kabelizace cca 1 m nad terénem podél levé opěry lávky v km 62,435 – nutná koordinace s novou kabelizací ve správě ČDT

2.1 Stručný popis stavby

2.1.1 Stávající stav

Konstrukce	Gravitační zeď
Druh zdi:	Zárubní zeď
Délka zdi:	Cca 41,2 m
Výška zdi nad terénem:	Cca 3,1 až 4,2 m
Materiál zdi:	Kámen
Rok výstavby	Neznámý

Objekt je řešen jako kamenná zárubní zeď působící jako gravitační. Hloubka založení se po délce zdi může lišit – základová spára je zakreslena z podkladů z průzkumu z roku 1985 a dle stavebně technického průzkumu z r. 2016 – min. výška základu se předpokládá 770 mm. Základy zárubní zdi jsou zhotoveny z rulového zdiva a předpokládá se, že jsou místy dobetonovány. V rámci výstavby bude však nutné tento předpoklad ověřit odhalením základu.

Mostní opěry jsou zhotoveny z lomového kamene, avšak a ohledem na stav rulového zdiva, došlo v minulosti k sanaci povrchu opěry. Hloubka založení je jednotná předpokládá se v hloubce cca 2,3 m pod úroveň terénu (341,5 m n. m.) dle dokumentace zpracované na základě průzkumu z roku 1985.

2.1.2 Zhodnocení stávajícího stavu

Dle místního šetření projektanta vypadává spárování a dochází k uvolnění lomových kamenů u zárubní zdi.

Z výsledků stavebně-technického průzkumu je zřejmé, že základová spára zárubní zdi není ve stávajícím stavu místy v nezámrazné hloubce, či je ve špatném stavu, případně byla při průzkumu navrtána spára mezi rulovými kameny. Toto zjištění je nutno na stavbě ověřit a případně provést dodatečná opatření. **Základy budou vždy obnaženy po etapách!**

Nosná konstrukce opěr nevykazuje žádné závady, místy dochází k obnažení výztuže (pravděpodobně se jedná o síť zastříkanou betonem při opravách) dále místy dochází k obnažení rulových kamenů. Po obnažení základů je nutno zhodnotit jejich stav pod úrovní terénu a případně provést jejich sanaci. **Základy budou vždy obnaženy po etapách!**

2.1.3 Navrhovaný stav

Z výše zmíněných důvodů dojde k sanaci všech vnějších povrchů zárubní zdi a obou mostních opěr. S ohledem na stavebně technický průzkum se předpokládá sanace základů zárubní zdi. Z důvodu vedení odvodnění železničního spodku dojde k ubourání části základu stávajících mostních opěr. Při bourání základů je nutno dbát zvýšené opatrnosti aby nedošlo k porušení větší části konstrukce, než je potřeba pro uložení trativodu a tím i k narušení statiky objektů.

V rámci sanace dojde k otryskání veškerých přístupných povrchů tlakovou vodou (paprsek 800 bar) a následně k jejich dočištění. Očištěné a vysušené spáry budou přespárovány – hloubka spárování je předpokládána 100 mm. Použitá malta musí mít takovou konzistenci, aby po vyspárování zdiva samovolně nevytékala ze spár. Spárovací malta je zahloubená přibližně 10 až 20 mm pod povrch líce zdiva, aby vynikla jeho původní textura. Předpokládá se lokální přezdění v rozsahu cca 5 % při uvolnění části zdiva při otryskání.

U sanace mostních opěr dojde též otryskání tlakovou vodou, avšak povrch opěr nebude spárován, ale bude provedena oprava omítnutí mostní opěry.

Při sanaci mostní levé mostní opěry je nutno koordinovat se souvisejícím provozním souborem.

2.2 **Přístup na staveniště**

Přístup na staveniště je umožněn po koleji od ulice Přemyslova.

2.3 **Situování stavby a stavebního objektu**

Zárubní se nachází v blízkosti železniční stanice Chomutov město pod stávající lávkou pro pěší a cyklisty.



2.4 Údaje o koleji podél zárubní zdi

2.4.1 Stávající stav

Kolej ve sledovaném úseku trati sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 1985, na betonových pražcích z roku 1981 s žebrovými podkladnicemi a tuhými svěrkami ŽS 4. Kolej je bezstyková.

Řešený úsek se nachází v přímé m pro kolej 1, návrhová rychlost je 80 km/h. V tomto úseku 1. kolej stoupá pod sklonem 9,54‰ ve směru staničení.

2.4.2 Navrhovaný stav

Kolej ve sledovaném úseku trati sestává z kolejnic tvaru kolejnic 60 E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. Kolej je navrhovaná jako bezstyková.

Řešený úsek se nachází v přímé m pro kolej 1 i 2, návrhová rychlost je 120 km/h. V tomto úseku 1. kolej i 2. kolej stoupá pod sklonem 9,57‰ ve směru staničení.

Kolej:	Směrový posun	Výškový posun
Kolej č. 1:	P = 4 mm	+ 2 mm
Kolej č. 2:	L = 20 mm	- 68 mm

Šířkové uspořádání je VMP 2,5, řešený úsek je v širé trati.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Dokumentace pro územní rozhodnutí
- Část dokumentace stavebně technického průzkumu z r. 1985
- Stavebně technický průzkum z r. 2016
- IGP průzkum
- Vstupní porada
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice.
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Ústecký kraj, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Průzkum inženýrských sítí z r. 2019

4 PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části E. Dokladová část.

5 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající stav

Konstrukce	Gravitační zeď
Druh zdi:	Zárubní zeď
Délka zdi:	Cca 41,2 m
Výška zdi nad terénem:	Cca 3,1 až 4,2 m
Materiál zdi:	Kámen
Rok výstavby	Neznámý

Objekt je řešen jako kamenná zárubní zeď působící jako gravitační. Hloubka založení se po délce zdi může lišit – základová spára je zakreslena z podkladů z průzkumu z roku 1985 a dle stavebně technického průzkumu z r. 2016 – min. výška základu se předpokládá 770 mm. Základy zárubní zdi jsou zhotoveny z rulového zdiva a předpokládá se, že jsou místy dobetonovány. V rámci výstavby bude však nutné tento předpoklad ověřit odhalením základu.

Mostní opěry jsou zhotoveny z lomového kamene, avšak a ohledem na stav rulového zdiva, došlo v minulosti k sanaci povrchu opěry. Hloubka založení je jednotná předpokládá se v hloubce cca 2,3 m pod úroveň terénu (341,5 m n. m.) dle dokumentace zpracované na základě průzkumu z roku 1985.

Zhodnocení stávajícího stavu

Dle místního šetření projektanta vypadává spárování a dochází k uvolnění lomových kamenů u zárubní zdi a také římsy je potřebné přespárovat v celé délce a předpokládá se lokální výměna kamenných bloků.

Z výsledků stavebně-technického průzkumu je zřejmé, že základová spára zárubní zdi není ve stávajícím stavu místy v nezámrazné hloubce, či je ve špatném stavu, případně byla při průzkumu navrtána spára mezi rulovými kameny.

Nosná konstrukce opěr nevykazuje žádné závady, místy dochází k obnažení výztuže (pravděpodobně se jedná o síť zastříkanou betonem při opravách) dále místy dochází k obnažení rulových kamenů. Po obnažení základů je nutno zhodnotit jejich stav pod úroveň terénu a případně provést jejich sanaci.

6 NAVRHOVANÝ STAV

6.1 Celková koncepce řešení

Z výše zmíněných důvodů dojde k sanaci všech vnějších povrchů zárubní zdi a obou mostních opěr. S ohledem na stavebně technický průzkum se předpokládá sanace základů zárubní zdi. Z důvodu vedení odvodnění železničního spodku dojde k ubourání části základu stávajících mostních opěr. Jedná se o předpoklad, kdeže z vykonaných průzkumů není jasné, či se předpokládaná část základu nachází v místě plánovaného vedení odvodnění. Při bourání základů je nutno dbát zvýšené opatrnosti aby nedošlo k porušení větší části konstrukce, než je potřeba pro uložení trativodu a tím i k narušení statiky objektů. Ubourání části základu po potřeby vědění odvodnění nebude mít vliv na statiku mostního objektu za podmínky dodržení rozsahu bourání dle dokumentace. Jedná se o lávku pro peších (předpoklad malého přenosu zatížení z mostní konstrukce do základové konstrukce) a mostní opěry předpokládáme jako masivní betonové konstrukce na základě místního šetření.

V rámci sanace dojde k otryskání veškerých přístupných povrchů konstrukce tlakovou vodou (paprsek 800 bar) a následně k jejich dočištění. Očištěné a vysušené spáry budou přespárovány – hloubka spárování je předpokládána 100 mm. Použitá malta musí mít takovou konzistenci, aby po

vyspárování zdiva samovolně nevytékala ze spár. Spárovací malta je zahloubená přibližně 10 až 20 mm pod povrch líce zdiva, aby vynikla jeho původní textura. Předpokládá se lokální přezdění v rozsahu cca 5 % při uvolnění části zdiva při otřískání.

Římsy je potřeba otřískat na veškerých přístupných površích tlakovou vodou (paprsek 800 bar) a následně provést dočištění. Předpokládá se s přespárováním na celé ploše a také s výměnou kamenných bloků na 30% objemu římsy.

Během sanace zdi a odkopání čisti základu je potřeba geodetické měření polohy zdi a v případě změny její polohy provést lokální tryskovou injektáž pod základovou spárou. Předpoklad 30% povrchu základové spáry, na kterou bude potřebné provést tryskovou injektáž do hloubky 2m pod základovou spárou, případně snížit délku části výkopu.

U sanace mostních opěr dojde též otryskání tlakovou vodou, avšak povrch opěr nebude spárován, ale bude provedena oprava omítnutí mostní opěry.

Při sanaci mostní levé mostní opěry je nutno koordinovat se souvisejícím provozním souborem.

6.2 Návrhové zatížení železniční dopravou

Řešený stavební objekt není zatížen železniční dopravou.

6.3 Prostorové uspořádání konstrukce

Šířkové uspořádání je VMP 2,5, řešený úsek je v širé trati. V místě stěny jsou splněny požadavky na základní VSMP (3,0 m) a v místě mostní opěry jsou splněny požadavky na zúžený VSMP (2,5 m).

6.4 Výkopy

Nutný odkop zeminy bude proveden v rámci železničního spodku (SO 11-02). **Z důvodu zamezení posunu konstrukce zdi je dovolená maximální délka odkopu 2m a práce musí být prováděné po částech, kterých délka nepřekročí předepsané hodnoty.** Po provedení výkopu je potřebné zřídit dočasné pažení, aby nedocházelo k sypaní zeminy spod základu do odkopu. Další část výkopu může být provedena až po zásypu a zhutnění předchozí části.

6.5 Zásypy

Zásypy budou prováděny v rámci železničního spodku (SO 11-02).

6.6 Ochrana proti zemní vlhkosti

Netýká se.

6.7 Zábradlí

Netýká se.

6.8 Zásady ochrany proti bludným proudům

Trať je elektrifikovaná, je nutno ochránit mostní objekty dle SR 5/7 (S) na stupeň ochranných opatření č. IV. Základní ochranná opatření pro daný stupeň vyplývají z tabulky č. 1 uvedené služební rukověti. tj.:

1. Primární ochrana
 - a. třída betonu a krytí výztuže dle ČSN EN 1992-2 resp. ČSN EN 1992-1-1 na základě agresivity prostředí.
 - b. skladba betonové směsi dle ČSN EN 206+A1.
2. Sekundární ochrana: Mimo ochranu konstrukce před srážkovou vodou není další ochrana navržena.

6.9 Zábory

Na objektu nedochází k trvalému ani dočasnému záboru.

6.10 Odvodnění

Odvodnění zeminy za rubem zárubní zdi bude zajištěno pomocí odvodňovacích vrtů v osově vzdálenosti 1,5 m. Vrty je nutno provádět minimálně 250 mm nad terénem. Vrty budou vyplněny PVC trubicí DN 90/3,5 mm (případně jiná, která splní požadavku na vnější průměr 100 mm, z důvodu osazení trouby do vrtů průměru DN100 mm).

7 POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně zpracovány v části projektové dokumentace E. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk koleje, omezování rychlosti a předpokládané časové vazby. Porobnosti viz příloha č. E.5.8 – Zásady organizace výstavby.

Stavební postupy v rámci tohoto stavebního objektu se předpokládají v následujícím pořadí:

- Snesení železničního svršku koleje č. 2 – SO 11-01, SO 11-02
- Odhalení základu (po etapách) SO 11-01 a SO 11-02, kontrola stavu základu SO 14-42, sanace SO 14-42
- Ubourání části základu pravé mostní opěry SO 14-42
- Realizace odvodnění železničního spodku SO 11-01, SO 11-02
- Provádění odvodňovacích vrtů SO 14-42
- Otryskání a čištění SO 14-42
- Přespárování, lokální přezdění SO 14-42
- Vložení železničního svršku – kolej č. 2 SO 11-01, SO 11-02
- Snesení železničního svršku koleje č. 1 SO 11-01, SO 11-02
- Odhalení základu (po etapách) SO 11-01 a SO 11-02, kontrola stavu základu SO 14-42
- Ubourání části základu levé mostní opěry, případná sanace SO 14-42
- Realizace odvodnění železničního spodku SO 11-01, SO 11-02
- Sanace levé mostní opěry
- Vložení železničního svršku – kolej č. 1 SO 11-01, SO 11-02

Výkopové práce mohou být prováděny v maximální délce záběru 2 m!

8 PROVIZORNÍ STAVY

Pro výstavbu je nutná výluka traťové koleje.

Staveniště bude zřízeno na pozemku u objektu zastávky Chomutov-město na pozemku číslo 1475/1. V místě objektů není vhodný zdroj elektřiny ani užitkové vody.

9 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č. 262/2006Sb, 601/2006Sb, nařízení vlády č. 178/2001Sb, 148/2006Sb, vyhláška 415/2003Sb, 601/2006Sb. Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č. 309/2006Sb a platnými právními předpisy uvedenými v §23 tohoto zákona, (nařízení vlády č. 362/2005Sb, č. 101/2005Sb, č. 378/2001Sb, č. 168/2002Sb, č. 375/2007Sb, č.178/2001Sb, č. 406/2004Sb). Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Dále je třeba dodržet všechny platné železniční bezpečnostní předpisy v platném znění vydané SŽDC:

- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- **SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci**
- **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného propustku se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí
- manipulaci s břemeny

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

10 SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ

10.1 Materiály

10.1.1 Specifikace betonu podle konstrukčních částí podle ČSN EN 206+A1

Konstrukce nebo její část	Typové označení betonu podle ČSN EN 206+A1
Povrch mostních opěr	C 30/37 - XC3, XF4, XA3 - D _{max} 16 – S5
Oprava základů	C 30/37 - XC3, XF4, XA3 - D _{max} 16 – S5

10.1.2 Specifikace výztuže

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Výztužná síť – povrch mostních opěr	B500 B

10.1.3 Specifikace spárovací hmoty

Malta pro spárování musí splňovat požadavky ČSN EN 998-2 Specifikace malt pro zdivo – malty pro zdění, pevnostní třída M15. Požaduje se max. smršťení malty 0,4 mm/m a mrazuvzdornost. Tato vlastnost bude ověřena na zkoušce in-situ dle přílohy 3 TKP SSD kap. 23

10.1.4 Specifikace kamenných prvků

Použitý kámen musí být trvanlivý, odolný proti obrusu a mrazu. Bude použit kámen o pevnost v tlaku min 50 MPa, maximální nasákavosti 1,5% objemové hmotnosti a součinitelem odolnosti proti mrazu 0,75 (při 25 zmrazovacích cyklech), vázaný v obou směrech, skládaný ručně, min. rozměr kamene 0,25 m. Vhodné druhy jsou vyvřelé horniny, zejména žuly. Nevhodné jsou horniny, které snadno měknou nebo vylouhováním ztrácejí soudržnost.

11 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odtěžená zemina bude použita na zásypy v místě stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č. 381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č. 382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č. 383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č. 384/01 Sb., o nakládání s PCB a č. 376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ad.).

Ve smyslu zákona č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

12 POLOHOVÝ SYSTÉM

Dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv - Balt po vyrovnání.

13 POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

- ČSN 73 0037 Zemní tlaky na stavební konstrukce
- ČSN 73 1001 Základní půda pod plošnými základy
- ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady pro navrhování
- ČSN EN 1992 -1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1992 -2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty navrhování a konstrukční zásady
- ČSN EN 206+A1 Beton – Část 1 – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN EN 1997-1 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, kapitola 17 – Beton pro konstrukce
- ČSN EN 998-2 Specifikace malt pro zdivo – malty pro zdění

V září 2019

Vypracovala: Ing. Marie Jančíčková