

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY		Ing. MICHAL MIKESKA		<i>Mikeska</i>		<div>ZPRACOVATEL:</div> <div><div>Dopravní projektování spol. s r. o.</div></div> <div>28. ŘÍJNA 3388/111, 702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA</div>	
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS		ING. JAN KARČMÁŘ		<i>Karčmář</i>			
NAVRHL, VYPRACOVAL		Ing. MICHAL MIKESKA		<i>Mikeska</i>			
KRESLIL, PSAL		Ing. MICHAL MIKESKA		<i>Mikeska</i>			
KONTROLOVAL		ING. JAN KARČMÁŘ		<i>Karčmář</i>			
KRAJ	ZLÍNSKÝ	OBEC	BRUMOV-BYLNICE			STUPEŇ	DSP
INVESTOR: Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1						DATUM	12/2019
<div>AKCE:</div> <div>OPRAVA PROPUSTKU V KM 158,605 NA TRATI BRNO - VLÁRSKÝ PRŮSMYK</div>						MĚŘÍTKO	-
						FORMÁT	10x A4
						ZAK. ČÍSLO	19086
						ČÁST DOKUMENTACE B.1	
NÁZEV PŘÍLOHY B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA						ČÍSLO PŘÍLOHY	

## Oprava propustku v km 158,605 na trati Brno – Vlárský průmysk

- DSP -

### B.1 Souhrnná technická zpráva

#### B.1.1 Zhodnocení staveniště

Zhodnocení staveniště – prostor stavby pro opravu propustku a železničního svršku se nachází na pozemku ve vlastnictví ČR, s právem hospodařit s majetkem státu SŽDC (p. č. 1266/1).

Pro potřeby stavby bude přístup techniky k objektu realizovatelný po drážním tělese od přejezdu P8015 v evid. km 158,373, kde bude také zřízeno zařízení staveniště. Příjezdová komunikace k předmětnému přejezdu je v majetku SŽDC a je napojena na silnici 1. třídy I/57. Příjezd k objektu (po drážním tělese) a zařízení staveniště bude na pozemku investora p. č. 1266/1 – SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00

#### B.1.2 Průzkumy a podklady

##### **a) údaje o provedených průzkumech, měřeních a závěrech**

Nebyl proveden ani zadavatelem požadován. Vycházelo se z obdobných projektů realizovaných na úseku této trati.

##### **b) vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území**

Geologicky náleží daná oblast k Západním Karpatům, které jsou součástí středoevropských alpíd. Území patří do západního úseku flyšového pásma Karpat, zastoupeného skupinou magurskou. Všechny paleogenní a neogenní horniny jsou překryty málo mocnými usazeninami kvartérními (svahové hlíny, sutě, fluvialní sedimenty apod.).

Propustek převádí bezejmenný tok (IDVT 10197446), přítok Vlárý, ve správě Povodí Moravy, s.p.

V oblasti nebyly identifikovány:

- záplavové území
- útvary podzemních vod
- území chráněný pro akumulaci vod

##### **c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové**

V rámci provádění dokumentace bylo provedeno vlastní zaměření. Pro zaměření bylo využito stávající bodové pole železničního polygonu.

Souřadnicový systém je JTSK, výškový systém B.p.v. a přesnost vytyčení je dle ČSN 73 0422. Vytyčení bude v souladu s ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411).

### B.1.3 Ochranná pásma

#### **a) údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích**

Vzhledem k tomu, že se jedná o výstavbu na drážním tělese, nebudou stavbou vytvořena nová ochranná pásma.

Stavba v celém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) je navrhována v ochranném pásmu dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb. o drahách a dle vyhl. č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah.

Ochranné pásmo je stanoveno v šířce 60 m (pro  $v \leq 160$  km/h) od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Dle zápisů v katastru nemovitostí je hranice drážního pozemku vyznačena v situacích.

Stavbou dochází také k dotčení ochranných pásem kabelových tras. Před započítáním výkopových prací musí být provedeno vytyčení stávajících inženýrských sítí v místě stavby (ČD-Telematika, SŽDC SSZT).

#### **b) stanovení nových ochranných pásem**

Nejsou stanovena nová ochranná pásma.

#### **c) údaje o chráněných územích a spec. báňských podmínkách pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování**

V blízkosti propustku se nenachází:

- ložiska s ušlechtilými surovinami.
- poddolované území

#### **d) údaje o zeleni**

V rámci výstavby nebude docházet ke kácení vzrostlých dřevin, budou pouze odstraněny náletové rostliny a keře o průměru kmene do 10cm a plochy do 90m<sup>2</sup> (na základě parametrů není potřeba povolení ke kácení dle vyhlášky č. 189/2013 sb. vyhláška o ochraně dřevin a povolování jejich kácení)

**e) údaje o záborech zemědělského a lesního fondu**

Nedochází k zasažení lesního porostu nebo záboru zemědělské půdy (vyjma případných náletových keřů).

**B.1.4 Koncepce stavby****a) účel stavby**

Účelem stavby je vzhledem ke špatnému technickému stavu konstrukce propustku (hodnocení stupněm „3“ dle předpisu SŽDC S5) celková přestavba propustku.

Stávající konstrukce propustku je téměř celá zanesená, nefunkční a ve špatném technickém stavu. Propustek je na hranici své životnosti (rok výstavby 1926). Dochází k boulení opěr, čelní zdi mají narušené zdivo, spárování zdiva se rozpadá, kameny v opěrách jsou částečně uvolněny, místy vypadány, dochází k četným průsakům vody přes kamenné zdivo desky a opěr, příkop na výtok z propustku je zanesen a nefunkční.

**b) přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

Obecné technické podmínky kladené na výstavbu budou splněny. Navrhovaná opatření uvedou propustek do stavu, požadovaného Zadávacími podmínkami pro vypracování projektové dokumentace výše uvedené stavby a požadovaného „Zásadami modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ (Směrnice generálního ředitele č. 16/2005) – zejména z hlediska zatížitelnosti, prostorového uspořádání a celkového stavebního stavu objektu. Zajištění prostorového uspořádání dle ČSN 73 6201. Dále byly zohledněny požadavky směrnice pro „Zásady rekonstrukce regionálních drah“.

Dosavadní hmotný majetek bude použit pro případnou recyklaci. Nákladově se uvažuje s materiálem převážně novým. Za účelem snížení nákladů stavby a snížení tvorby odpadů je navržena možná recyklace vytěžených kamenů a oprava užitým materiálem.

Technické řešení stavby kromě závazných dokumentů je navrženo dle Technicko kvalitativních podmínek drážních staveb.

- **PD respektuje vyhlášku MMR č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu**

**c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do území**

S ohledem na povahu stavby není architektonické hledisko předmětem stavby.

**d) stručný popis navrženého technické řešení**SO 01 Oprava propustku v km 158,605

Vzhledem k těmto skutečnostem:

- stávající konstrukce propustku je téměř celá zanesená, nefunkční a ve špatném technickém stavu
- propustek je na hranici své životnosti (rok výstavby 1926)
- objekt je hodnocen stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5
- dochází k boulení opěr
- čelní zdi mají narušené zdivo, resp.beton
- spárování zdiva se rozpadá
- kameny v opěrách jsou částečně uvolněny, místy vypadány dt
- dochází k četným průsakům vody přes kamenné zdivo desky a opěr
- příkopy na vtoku a výtoku z propustku jsou zaneseny

**navrhuje se kompletní přestavba mostního objektu, která zahrne:**

- vybourání stávajícího kamenného deskového propustku, kamenných opěr, části základů, rozšiřující betonové trouby včetně základů a bet. čela
- výstavbu nového ŽB trubního propustku o profilu DN 1000 mm z prefabrikovaných patkových trub
- zakončení propustku na vtoku a výtoku krajní šikmou prefabrikovanou troubou
- odláždění svahů a dna na vtoku a výtoku z propustku
- úprava drážních příkopů na vtoku propustku
- reprofilace stávajícího příkopu na výtoku pro zajištění odtoku vody od propustku
- položení nových kabelových žlabů pro vedení kabelových tras

Nová nosná konstrukce bude tvořena ŽB patkovými troubami o vnitřním průměru 1000mm, tloušťka stěny 190mm (celkem 12ks). Na vtoku a výtoku bude nosná konstrukce zakončena krajním šikmým prefabrikátem. Celková délka zatrubnění je 13,2 m. Spodní stavbu bude tvořit ŽB deska tloušťky 200mm z betonu C30/37 XC4, XF3, XA1 vyztužená kari sítí při horním i dolním povrchu, pod ŽB desku bude proveden podkladní beton C12/15-X0 tloušťky 100mm. Dno trub je navrženo ve spádu 2,60 %. Krajní prefabrikáty na vtoku a výtoku budou obetonovány rozšířeným ŽB základem (umístění a rozměry viz výkresová dokumentace). Trouby budou navrženy z betonu min. třídy C35/45-XC4, XD3, XF4, XA1, vyztuž B500B ve dvou vrstvách, krytí min. 45mm

SO 02 Oprava železničního svršku

V místě výkopu pro opravu stávajícího propustku bude stávající kolejový rošt vyjmut na jedné straně vyříznutím z BK a na druhé straně demontáží kolejnicového spoje, a to od staničení km 158,556 590 do km 158,573 590 v ose (celkem rozebrán v délce 17 m v ose, schéma snesení kolejového roštu je zobrazeno v příloze 02 situace). Dále bude odtěženo kolejové lože v místě opravy stávajícího propustku, a to min. 1 m od hran výkopu. Po dokončení opravy stávajícího propustku bude provedena montáž koleje v ose a vytěžené kolejové lože bude nahrazeno novým kolejovým ložem. Stávající propustek se nachází v bezстыkové koleji. V km 158,573 590 (dle přílohy 2 situace) se nachází montovaný spoj kolejnic. Kolej bude tedy na jedné straně rozřezána a na druhé rozpojena. Jelikož rekonstrukce bezстыkové koleje bude realizována ze stávajících kolejnic, které byly vyjmuty, je nutno při jejich znovuzřízení použít kolejnicové vložky a provést svaření při dovolené upínací teplotě dle předpisu SŽDC S 3/2. Upevnění kolejnic bude stejné jako stávají. Při rekonstrukci kolejového svršku bude tedy provedena kompletní výměna veškerých pryžových, polyethylenových podložek a

upevňovadel kolejnic (vrtulí, kroužků, vložek M, šroubů). Stávající pražce budou před zpětným vložením do koleje regenerovány (výměna vyhnílych dřevěných hmoždinek za plastové).

V místě rekonstrukce železničního svršku bude na pláň navezeno nové šterkové lože, které bude po vrstvách hutněné, na něm budou osazeny kolejnice s pražci. Dále bude provedeno zašterkování koleje a provizorní spojování kolejnic. Takto připravená kolej bude 1x podbitá ASP. Po podbití bude provedeno na jedné straně svaření kolejnic do BK a na druhé bude obnoven montovaný spoj. Po svaření a montovaném spoji kolejnic se provede definitivní úprava GPK pomocí ASP. Celkem bude tedy provedeno 2x podbití koleje. Úprava GPK se provede před a za vyjmutím kolejového pole, vč. koleje na místě opravy stávajícího propustku v úseku trati v km 158,524 319 – 158,767 341 o celkové délce cca 243,022 m. V rozsahu úpravy GPK se provede doplnění a reprofilace kolejového lože a drážních stezek novým materiálem. V dotčeném úseku trati bude před uvedením do provozu provedeno kontinuální měření GPK. Realizaci opravných prací nesmí být narušena stabilita zemního tělesa dráhy a nesmí být narušeno stávající odvodňovací zařízení dráhy.

#### **e) návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupném uvádění stavby do provozu a předpokládané lhůty výstavby**

Výstavba bude probíhat při plné traťové výluce koleje. Realizace objektu se předpokládá ve II.-III.Q. roku 2020. Dokončovací práce na propustku budou probíhat za plného provozu. Stavba bude po dokončení prověřena zkušebním provozem v délce 6 měsíců.

#### **f) požadavky stavby na zdroje**

Podmiňující předpoklady a požadavky napojení stavby na dosavadní technické vybavení území:

- stavba je v celém rozsahu samostatně proveditelná a není podmíněna žádnou související investicí
- stavba nezvyšuje nároky na stávající napojení a nevyžaduje napojení na nové na ing. síť
- stavba si nevyžaduje nárůst ve spotřebě vody nebo nároků na parkování
- při stavbě se předpokládají krátkodobá omezení dopravy na místní komunikaci, nejedná se však o uzavírky, ale omezení spočívá v tom, že se v prostoru komunikace bude pohybovat krátkodobě stavební technika.

#### **g) odvedení povrchových vod, napojení na stávající příkopy**

Po dobu výstavby bude voda přiváděna a odváděna stávajícími příkopy k a od stávajícího propustku. Po vybourání stávajícího propustku bude dočasně položena v místě výkopu trouba napojená na stávající příkopy.

Na výtoku bude provedena reprofilace stávajícího zaneseného příkopu pro zajištění odtoku vody od propustku. Na vtoku bude provedena úprava příkopů před a za propustkem cca 20 m – pročištění, posunutí a vyspádování ke vtoku do propustku. Odtokové poměry v oblasti se nezmění.

#### **h) napojení na dopravní systém**

Není předmětem – není v této dokumentaci řešeno.

#### **i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Nedojde ke kácení vrostlých dřevin pouze náletové vegetace do 90m2.

**j) bezpečnost práce**

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákoník práce – zákon č. 65/1965 Sb., (úplné znění zákon č. 126/1994 Sb.), ve znění zákona č. 118/1995 Sb., nálezu Ústavního soudu ČR 164/1995 Sb., zákona č. 287/1995 Sb. a zákona č. 138/1996 Sb.,
- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony, vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhl. č. 324/1990 Sb. a vyhl. č. 207/1991 Sb.,
- Technické kvalitaivní podmínky staveb Českých drah, Druhé – aktualizované vydání, 1998, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- ČD Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

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

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnic pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (VŘ DDC, č. j. 434/96-S6 DDC ze 28. 8. 1996).

**k) posouzení stavby z hlediska tech. požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Není předmětem dokumentace – neřeší se.

**l) podmiňující, vyvolané a jiné investice a předpoklady**

Nepředpokládají se.

**m) uvedení statických výpočtů prokazujících navržení na dané zatížení**

Daný traťový úsek je řazen dle ČSN EN 1991-2, změna Z4 a příslušné tabulky "Kategorie železničních tratí z hlediska mostů" do 4.třídy tratí. Nejvyšší traťová rychlost je v tomto úseku 70 km/h.

Trubní prefabrikáty budou navrženy dle podmínek SŽDC. Zatížitelnost nové nosné konstrukce propustku bude minimálně  $Z_{uic,min} = 1,10$ . Zatížitelnost bude stanovena výrobcem ŽB trubních prefabrikátů.

**B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek****a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Stavba se nachází na drážním pozemku. Nepočítá se s dočasnými zábory. Stavební práce na propustku uvedou objekt do stavu daného zadávacími podmínkami dokumentace.

#### **b) podmínky posuzování vlivu na životní prostředí**

Propustek se nachází v mezistaničním úseku na jednokolejné trati Brno – Vlárský průsmyk a převádí jednokolejnou železniční trať přes vodní tok. Propustek je situován v intravilánu obce Brumov-Bylnice, nedaleko řeky Vlára. Stavba se nachází v území CHKO Bílé Karpaty. Nenachází se v záplavové oblasti, propustek je mimo migrační zónu AOPK.

#### **c) dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů**

Kapacitní požadavky na stavbu se nemění.

### **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

#### **a) uvolnění staveniště**

Staveniště je v celé části ve vlastnictví investora, požadavky na uvolnění staveniště tak nejsou nutné.

Pro potřeby stavby bude přístup techniky k objektu realizovatelný po drážním tělese od přejezdu P8015 v evid. km 158,373, kde bude také zřízeno zařízení staveniště. Příjezdová komunikace k předmětnému přejezdu je v majetku SŽDC (p.č. 1266/1) a je napojena na silnici 1. třídy I/57 kterou spravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Příjezd k objektu (po drážním tělese) a zařízení staveniště bude na pozemku investora p. č. 1266/1 – SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00.

#### **b) využití stávajících objektů**

Po dobu výstavby se uvažuje s využíváním stávajícího prostoru pro převedení vody. Po dokončení opravy propustku bude sloužit ke stejnému účelu jako stávající objekt – odvádění srážkových vod.

#### **c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Stávající objekt propustku bude využíván po dobu výstavby a následně po dokončení opravy v nezměněné podobě.

#### **d) způsob provedení demolice a místa skládky**

Demolovaný materiál bude přednostně zhodnocen investorem a následně odvezen na veřejnou skládku.

#### **e) likvidace porostů**

U porostů se uvažuje pouze s nezbytně nutným vymýcením náletových dřevin, které se uchytili v drážním tělese a překáží provozu dráhy a výstavbě propustku (do 90m<sup>2</sup> plochy).



**f) likvidace škodlivých odpadů**

Za zneškodnění odpadů je odpovědný investor stavby, ten svou povinnost může přenést na dodavatele. Odpady kategorie N budou zneškodněny specializovanými firmami. Jejich specifikace je možná dle seznamu specializovaných firem, majících licenci, seznam oprávněných firem k nakládání s výše uvedenými odpady.

**g) zabezpečení ochranných pásem chráněných objektů a porostů po dobu výstavby**

Vzhledem k tomu, že se jedná o výstavbu na drážním tělese, nebudou stavbou vytvořena nová ochranná pásma.

**h) přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopr. tras, vodních toků**

- vedení SŽDC sděl. (ČD-Telematika):

- 1x trasa metalického kabelu – v novém stavu bude metalický kabel uložen v přesypávce propustku cca 3,8 m od osy koleje. Před výkopovými pracemi bude trasa vytýčena a ručně odkopána, vyvěšení kabelu bude provedeno na provizorní ocelovou konstrukci přes výkop, tvořenou profilem U. Následně budou provedeny výkopové práce, zhotovení propustku a zásypy. Při zpětném zásypu propustku bude kabelová trasa uložena do plastového popř. betonového žlabu (o vnitřních rozměrech 100x100mm). – vedení je v HDPE chrániče
- 1x trasa optického kabelu – v novém stavu bude optický kabel uložen v přesypávce propustku cca 3,8 m od osy koleje. Před výkopovými pracemi bude trasa vytýčena a ručně odkopána, vyvěšení kabelu bude provedeno na provizorní ocelovou konstrukci přes výkop, tvořenou profilem U. Následně budou provedeny výkopové práce, zhotovení propustku a zásypy. Při zpětném zásypu propustku bude kabelová trasa uložena do plastového popř. betonového žlabu (o vnitřních rozměrech 100x100mm). Vzhledem k tomu, že nový objekt bude v místě vedení kabelové trasy v téměř stejné výškové poloze, lze předpokládat jen mírné výškové posuny. Před započítáním výkopových prací a po jejich ukončení musí být tato kabelová trasa přeměřena (přenosové parametry). – vedení je v HDPE chrániče
- Upozorňujeme na optický kabel ve staveništi !!! Nutno dbát zvýšené opatrnosti!!!

- vedení SŽDC SSZT:

- v novém stavu bude kabel uložen v přesypávce propustku cca 3,8 m od osy koleje. Před výkopovými pracemi bude trasa vytýčena a ručně odkopána, vyvěšení kabelu bude provedeno na provizorní ocelovou konstrukci přes výkop, tvořenou profilem U. Následně budou provedeny výkopové práce, zhotovení propustku a zásypy. Při zpětném zásypu propustku bude kabelová trasa uložena do plastového popř. betonového žlabu (o vnitřních rozměrech 100x100mm).

Při práci na dočasném vyvěšení a realizaci ochrany kabelů je nutno respektovat Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech v majetku Správy železniční dopravní cesty s.o. (ve správě Technické ústředny dopravní cesty) – schváleno SŽDC–TÚDC č.j.:4856/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT ze dne: 10.6.2016

Práce na dotčených kabelových trasách (metalický kabel ČD Telematika a kabel SSZT) budou probíhat v návaznosti na hlavní zemní práce předmětného SO minimálně ve třech fázích:

- a) *Práce bez přerušení provozu:*  
Přípravné, tj. vytýčení, (součinnost s OŘ a správcem kabelu).
- b) *Práce s přerušením provozu na TK:*

Provizorní ochrana vyvěšením na provizorních kotvených podpěrách (ruční výkop, obnažení kabelu, případná montáž kabelové vložky, spojování, zavěšení kabelu, stejnosměrné měření).

c) **Práce bez přerušení provozu na TK:**

Uložení kabelu zpět do stávající trasy (do žlabů a do volného uložení), případné uložení spojek, stočení a uložení přebývajících délek kabelu do rezervy, geodetické zaměření, definitivní úprava povrchu, kontrolní stejnosměrné měření.

Uložení kabelu na objektu bude realizována do žlabů, pokládka mimo objekt bude ve volném uložení do pískového lože.

Uložení traťového kabelu do definitivní polohy musí probíhat v rámci etapy zasypávání propustku (tj. položení žlabů s následným snesením kabelu, uložení spojek a kabelové rezervy). Poloměr ohybu kabelu a kabelové rezervy nesmí být menší než 20-ti násobek průměru nad kabelem.

Bez souhlasu správce sítě a OŘ není možné zahájit zemní práce na stavebním objektu a práce na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení.

**Požadavek na vytyčení inženýrských sítí**

V situaci stavby jsou zakresleny kabelové trasy, jejich poloha je však pouze informativní a není v průběhu prací aktualizována.

Při provádění výkopových prací pro kabelové trasy je třeba dbát na to, aby nebyla poškozena jiná podzemní zařízení. Před započítím výkopových prací musí být provedeno vytyčení stávajících inženýrských sítí v místě stavby (zajišťuje SŽDC, ČD Telematika). Bez tohoto vytyčení nesmí stavební organizace zahájit výkopové práce.

Projektant vycházel při zákresu stávajících sítí z informací dodaných správcem jednotlivých sítí, které většinou postrádají dostatečnou přesnost, proto mají jejich zákresy v polohopisných situacích pouze informativní charakter.

Předpisy a kvalitativní podmínky staveb SŽDC a ČD:

T1	Telefonní provoz
P1	Pravidla technického provozu železnic
T 81	Označování okruhů
TKP 28	Sdělovací zařízení
TKP 12	Chráničky a kolektory

**Způsoby uložení a mechanické ochrany kabelu**

V konečném stavu kabel ukládaný do země musí být uložen s minimálním krytím dle ČSN 334050.

Kabel kladený volně do výkopu bude uložen do pískového lože a chráněn folií.

Veškeré výkopové práce v kabelové trase stávajících kabelů a v jejich ochranném pásmu budou prováděny pouze ručně. Po skončení prací bude povrch upraven do původního stavu.

**i) omezující nebo bezpečnostní opatření při výstavbě staveniště a v průběhu výstavby**

Pro potřeby stavby bude přístup techniky k objektu realizovatelný po drážním tělese od přejezdu P8015 v evid. km 158,373, kde bude také zřízeno zařízení staveniště. Příjezdová komunikace k předmětnému přejezdu je v majetku SŽDC (p.č. 1266/1) a je napojena na silnici 1. třídy I/57 kterou spravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Při místním šetření v roce 2019 byly v blízkosti uvažovaných výkopů vpravo trati uloženy klády, které by mohly ohrozit bezpečnost stavby. Před stavbou je proto nutné projednat jejich dočasné přemístění v termínu výstavby. Stejně tak je nutné s předstihem provést kontrolu navržené plochy pro zařízení staveniště na parcele. č. 1266/1.

**j) výluky dopravy a jiná dopravní omezení**

Výstavba bude probíhat při plné traťové výluce koleje. Realizace objektu se předpokládá ve II.-III.Q. roku 2020. Dokončovací práce na propustku budou probíhat za plného provozu. Při přístupu na staveniště po komunikacích a po kolejích bude zhotovitelem zajištěn bezpečný pohyb techniky na stavbu.

Organizace dopravy je popsána v části F. Organizace výstavby

**k) omezení v dodávce energií**

Omezení dodávky energií pro obec se nepředpokládá, nebudou přerušeny dodávky pro drážní zařízení.

### **B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)**

Při výstavbě propustku nedojde k dočasným záborům.

### **B.1.8 Výjimky z předpisů a norem**

Pro stavbu nebyly použity žádné úlevy z norem a předpisů.

V Ostravě 12/2019

Zpracoval: **Ing. Michal Mikeska**  
**Dopravní projektování, spol. s r.o.**  
28. října 3388/111  
702 00 Moravská Ostrava  
Tel. 595 155 036  
e-mail: [mikeska@dopravniprojektovani.cz](mailto:mikeska@dopravniprojektovani.cz)