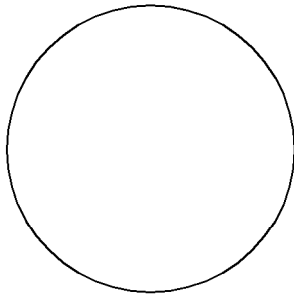


Razítko oprávněné osoby:



Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00 IČO: 709 94 234	 SPRÁVA ŽELEZNIC	
Zástupce investora:	OŘ HK, U Fotochemy 259, Hradec Králové 501 01		

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO	
Zhotovitel profese:	ProPMK s.r.o. Pasecká 396, 539 44 Proseč T: +420 723 468 588 IČO: 141 44 069 E: rousar@propmk.cz	 ProPMK Projektování pozemních a mostních konstrukcí	
Hlavní projektant (HIP):	Martin Lipenský, DiS.	Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v.	

Název stavby/akce:	"Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava - Hrádek nad Nisou"	Zakázka: 31/23/1037.208	
Místo stavby		Datum: 09/2024	
		Stupeň dokumentace: DSP+PDPS	
Název části:	Mosty, propustky, zdi	Označení části: D.2.1.4.5	
Název objektu:	Železniční propustek v evid. km 13,547	Označení objektu: SO 01-21-01	
Odpovědný projektant:	Ing. Martin Roušar	Formát: 1xA4	
Zpracovatel přílohy:	Ing. Martin Roušar	Měřítko: -	
Název přílohy:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo přílohy: 1	Č.paré:

Stavba: **PROSTÁ REKONSTRUKCE TRATI
V ÚSEKU CHRASTAVA – HRÁDEK
NAD NISOU**

Objekt: SO 01-21-01 Železniční propustek v ev. km 13,547

D.2.1.4.5.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provedení stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.1.	Označení stavby	4
1.2.	Stavebník, objednatel stavby	4
1.3.	Zpracovatel projektové dokumentace	4
1.4.	Poloha objektu	5
1.5.	Traťový úsek	5
1.6.	Drážní úsek	5
1.7.	Městský úřad	5
1.8.	Stavební úřad civilní	5
1.9.	Drážní úřad	5
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
2.1.	Křížení propustku s překážkou	6
2.2.	Staničení úprav trati	6
2.3.	Zatřídění dle ČSN 73 6200	6
2.4.	Základní dimenze propustku	6
2.5.	Zatížení a zatížitelnost propustku	6
3.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	7
4.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍ UMÍSTĚNÍ	7
4.1.	Situování propustku v terénu	7
4.2.	Účel objektu, přemostovaná překážka	7
4.3.	Počet kolejí, směrové a výškové uspořádání	8
4.4.	Zdůvodnění nutnosti stavby	8
4.5.	Popis a zdůvodnění vedení trati a inženýrských sítí	8
5.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	8
5.1.	Základní technický popis	8
5.2.	Všeobecné a přípravné práce	10
5.3.	Založení mostu	13
5.4.	Konstrukce propustku	15
5.5.	Železniční svršek	17
5.6.	Trasa koleje	17
6.	VÝSTAVBA PROPUSTKU	17
6.1.	Postup a technologie stavby propustku	17
6.2.	Kvalitativní body postupu výstavby	18
7.	NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ VE VZTAHU K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ	19
7.1.	Vliv na životní prostředí	19
7.2.	Vliv na přírodu a krajinu	23
7.3.	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	23
7.4.	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	23
7.5.	Záměry spadající do režimu zákona o integrované prevenci, základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení	24
7.6.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	24
7.7.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	24
7.8.	Související (dotčené) objekty stavby	24
7.9.	Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)	24

8.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	25
8.1.	Statické posouzení konstrukce propustku	25
8.2.	Statické posouzení zajištění výkopů	26
8.3.	Hydrotechnické posouzení propustku	26
8.4.	Hydrotechnické posouzení odvodnění lokality	26
9.	SOUHLAS ODBORNÝCH ÚTVARŮ ZADAVATELE	26
9.1.	Souhlas s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.....	26
9.2.	Souhlas s navrženým řešením	26
10.	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ, ODCHYLNÉ ŘEŠENÍ OD PŘEDCHOZÍHO STUPNĚ DOKUMENTACE	26
11.	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ APOD... ..	27
12.	SHRNUTÍ ROZHODUJÍCÍCH ZÁVĚRŮ Z PRACOVNÍCH PORAD	27
13.	SHRNUTÍ ROZHODUJÍCÍCH STANOVISEK MAJÍCÍ VLIV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ...28	
14.	PRŮKAZ O ZAPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ	28
15.	NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY STAVBY A KOORDINACE (VÝHLEDOVÉ INVESTICE A JINÉ ...)	28
15.1.	Související stavební objekty stavby	28
15.2.	Koordinace a návaznosti	29
16.	PRŮKAZ O ŘEŠENÍ STAVU ÚNOSNOSTI V PODDOLOVANÝCH ÚZEMÍCH.....29	
17.	POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING	29
18.	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH KONSTRUKCÍ, MĚŘENÍ SEDÁNÍ	30
18.1.	Moduly pružnosti betonu konstrukce	30
18.2.	Požadavky na mikrosítě	30
18.3.	Geodetické sledování během výstavby	30
18.4.	Sledování výškového přetvoření po dokončení stavby.....	30
19.	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	30
20.	PODKLADY PRO ZHOTOVENÍ STAVBY	31

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby	Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou
Objekt	SO 01-21-01 Železniční propustek v ev. km 13,547
Název propustku	Propustek v km 13,547
Kraj	Liberecký
Obec	Bílý Kostel nad Nisou
Katastrální území	Bílý Kostel nad Nisou (číslo kat. území 604623)
Druh stavby	změna dokončené stavby – stavební úpravy
Stupeň PD	PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

1.2.1. Zadavatel

Správa železnic, státní organizace
OŘ Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové

1.2.2. Nadřízený orgán

Správa železnic, státní organizace
110 00 Praha 1 – Nové Město
IČO: 709 94 242
DIČ: CZ 709 94 242

1.3. Zpracovatel projektové dokumentace

1.3.1. Generální projektant

Prodin a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice - Zelené Předměstí
IČO: 252 92 161
DIČ: CZ 252 92 161
tel.: +420 466 055 130
email.: info@prodin.cz

1.3.2. Hlavní projektant

Martin Lipenský, Dis.
tel.: +420 724 840 345
email.: martin.lipensky@prodin.cz
Autorizovaný technik v oboru TD01 – Dopravní stavby – kolejová doprava
(č. a. 0602274)

1.3.3. Projektant objektu SO 01-21-01

ProPMK s.r.o.
Pasecká 396
539 44 Proseč
IČO: 141 44 069

DIČ: CZ 141 44 069

Ing. Martin Roušar

tel.: +420 723 468 588

email.: rousar@propmk.cz

*Autorizovaný inženýr v oborech IS00 - Statika a dynamika
staveb a IM00 - Mosty a inženýrské konstrukce (č. a. 1006322)*

1.4. Poloha objektu

Propustek se nachází v žel. km 13,547 neelektrifikované železniční trati Chrastava – Hrádek nad Nisou, v úseku 11,300 – 19,605, v obci Bílý Kostel nad Nisou, nedaleko vlakové zastávky, v katastrálních územích Bílý Kostel nad Nisou.

1.5. Traťový úsek

0941 06 Chrastava – Hrádek nad Nisou

1.6. Drážní úsek

0941 Chrastava – Hrádek nad Nisou

1.7. Městský úřad

Městský úřad Chrastava

náměstí 1. máje 1

463 31 Chrastava

IČO: 002 62 871

DIČ: CZ 002 62 871

tel.: +420 482 363 811

email.: podatelna@chrastava.cz

1.8. Stavební úřad civilní

Městský úřad Chrastava

náměstí 1. máje 1

463 31 Chrastava

tel.: +420 482 363 811

email.: podatelna@chrastava.cz

1.9. Drážní úřad

Drážní úřad

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 - Vinohrady

tel.: +420 972 241 839; kl.108; kl. 109; kl. 111

email: podatelna@ducr.cz

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1. Křížení propustku s překážkou

2.1.1. Křížení s vodním tokem

Bod křížení v JTSK: $y = 697185.342 \quad x = 966800.921$

Staničení křížení na trati

Staničení trati km 13,547

Staničení překážky

Vodní tok

občasný vodní tok

Staničení vodního toku

Úhel křížení

$90,00^\circ = 100,00\text{grad}$

2.2. Staničení úprav trati

Staničení začátku úpravy

viz. samostatný SO

Staničení konce úpravy

viz. samostatný SO

2.3. Zatřídění dle ČSN 73 6200

S ohledem na charakter trubičního propustku není provedeno.

2.4. Základní dimenze propustku

Trouba:

patková

Dimenze, průměr:

800mm

Materiál:

ŽB prefabrikované

Počet otvorů:

1 otvor

Délka objektu (měřená v ose trouby):

8,00m

Šikmost objektu:

$90,00^\circ = 100,00\text{grad}$

Stavební výška:

0,89m

Čela propustku:

prefabrikovaná vtoková a výtoková
trouba s odlážděním

2.5. Zatížení a zatížitelnost propustku

Konstrukce propustku je navržena z typových trub, které jsou schváleným výrobkem pro použití na železničních drahách.

ŽB prefabrikované trouby dodané výrobcem budou splňovat požadavek na nosné konstrukce železničních propustků. Navržené konstrukce musí být v souladu s platnými normami a předpisy – zejména se jedná o ČSN 73 6201, SŽ S4 a S3, ČSN EN 1991-2, ČSN EN 1990, ČSN EN 206-1, ČSN EN 1992-2, MVL 649, apod...

Trouby budou navrženy na zatížení železničních mostů dopravou, konkrétně **modelem zatížení LM-71 s klasifikačním součinitelem 1,21 a dále modelem SW/2 dle ČSN EN 1991-2**. Aplikace zatížení musí být v souladu s pravidly uvedenými v ČSN EN 1990 a ČSN EN 1991-2.

Konstrukce propustku bude přechodná pro traťovou třídu C3 při rychlosti 100km/hod.

3. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

- Geodetické zaměření,
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci,
- Informace o pozemcích, katastrální mapa,
- Smlouva o dílo / objednávka na vyhotovení PD v daném stupni,
- Závěry z vyjádření dotčených orgánů a organizací k projektové dokumentaci,
- Záписы z projednávání akce, výrobních výborů, apod...,
- Inženýrsko – geologický průzkum (Global – Geo, s.r.o., 8/2024)
- Prohlídka projektanta (ProPMK s.r.o., 04/2024)
- Fotodokumentace, ad...

4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍ UMÍSTĚNÍ

4.1. Situování propustku v terénu

Propustek slouží k převedení vody z příkopů skrz kci železničního násypu. Jedná se o propustek na neelektrifikované železniční trati Chrastava – Hrádek nad Nisou, v obci Bílý Kostel nad Nisou, v katastrálním území Bílý Kostel nad Nisou. Propustek se nachází západně od vlakové zastávky Bílý Kostel nad Nisou, cca 200m od stanice (po směru staničení).

Výstavba propustku bude probíhat v místě stávajícího/původního propustku na pozemcích ve vlastnictví investora akce, nebo na pozemcích obce:

Akce:	Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou						
SO:	SO 01-21-01 Železniční propustek v evid. km 13,547						
Číslo parcely	Číslo záboru	Výměra m ²	Způsob využití / druh pozemku	BPEJ	Trvalý zábor	Dočasný zábor	Poznámka
K.ú.: Bílý Kostel nad Nisou [604623]							
LV - 180 - Česká republika							
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1							
2537/2		129252	dráha / ostatní plocha				
LV - 1 - Obec Bílý Kostel nad Nisou, č. p. 206, 46331 Bílý Kostel nad Nisou							
2270/4		559	jiná plocha / ostatní plocha				

4.2. Účel objektu, přemostovaná překážka

Propustek převádí pod tratí občasný vodní tok - příkop. Propustek je součástí odvodňovacího systému železniční trati v daném úseku.

Stávající propustek je tvořen dvojicí betonových trub DN 400 s vtokovou šachtou, tzn. horskou vpustí na vtoku a s vyústěním do navazujícího silničního příkopu (propustek je proveden s kolmým výtokovým čelem). Propustek je přesypaná konstrukce s proměnnou tl. Propustek na vtoku sbírá vodu z přilehlých pozemků a z drenáží a na výtoku ji vypouští do koryta odvádějícího vodu - příkopu.

Stávající objekt má světlost otvoru 2x 0,40m a délku 12,30m. Propustek svírá s osou koleje úhel cca 90°.

4.3. Počet kolejí, směrové a výškové uspořádání

Prostorové uspořádání stávající železniční trati bude zachována ve stávajících parametrech, při stavbě bude provedeno pouze její optimalizace, tzn. vyrovnaní/posunutí. Přes objekt je převáděna jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať. Jedná se tedy pouze o jednu kolej v širé trati (blíží se vlakové zastávce). Objekt se nachází na dané trati v levostranném oblouku. Trať v daném úseku klesá hodnotou -5,7‰.

Podrobně je železniční svršek řešen v samostatných stavebních objektech.

4.4. Zdůvodnění nutnosti stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních úprav, které odstraní havarijní a nevyhovující stav stávajícího propustku. Zde se tedy předpokládá odstranění stávajícího nevyhovujícího propustku a jeho náhradou za nový propustek provedený z ŽB prefabrikovaných trub DN800.

Nový propustek bude proveden ve stávající poloze ve staničení km 13,547 trati Chrastava – Hrádek nad Nisou. Nemění se způsob užívání, nedochází ke zvýšení traťové rychlosti, nejsou změněny směrové ani sklonové poměry trati v daném úseku (v rámci projektu dochází pouze k optimalizaci trati, tzn. jejímu vyrovnaní/posunutí).

4.5. Popis a zdůvodnění vedení trati a inženýrských sítí

Stávající směrové i výškové řešení trati je v opravovaném úseku zachováno (v rámci projektu dochází pouze k optimalizaci trati, tzn. jejímu vyrovnaní/posunutí). Podrobně je železniční svršek řešen v samostatném stavebním objektu.

Podél trati se nachází stávající inženýrské sítě. **Jedná se o podzemní sdělovací vedení SSZT a ČD - Telematika.** Vedení SSZT a ČD - Telematiky budou v rámci stavby přeloženy. **Přeložky sdělovacích vedení SSZT a ČD - Telematiky jsou samostatnými stavebními objekty a jsou podrobně řešeny v samostatných přílohách PD!**

5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

5.1. Základní technický popis

5.1.1. Popis stávající stavu

Konstrukce stávajícího propustku:

Stávající propustek slouží k převedení vody z příkopů skrz kci železničního násypu. Jedná se o propustek na neelektrifikované železniční trati Chrastava – Hrádek, v obci Bílý Kostel nad Nisou, v katastrálním území Bílý Kostel nad Nisou (č. kat. území 604623). Propustek se nachází cca 200m západně od stanice (po směru staničení) Bílý Kostel nad Nisou.

Propustek je tvořen dvojicí betonových trub DN 400 s vtokovou šachtou, tzn. horskou vpustí na vtoku a s vyústěním do navazujícího silničního příkopu (propustek je proveden s kolmým výtokovým čelem). Propustek je přesýpaná konstrukce s proměnnou tl. násypu.

Osa propustku je přímá a je kolmá na osu koleje. Niveleta koleje je zde v konstantním klesání.

Podél trati, tzn. nad konstrukcí propustku se nachází stávající inženýrské sítě. Jedná se o vedení ČD – Telematika a SSZT (podrobně viz všeobecné části projektové dokumentace a souhrnná technická zpráva).

V blízkosti stavby se nachází drobné keře a jiná zeleň, která nepodléhá povolení o kácení (jedná se o plochu do 40m²).

Stávající propustek je ve špatném stavebně technickém stavu, navíc kapacitně nevyhovující, apod... Proto je navržena jeho kompletní demolice a výstavba propustku nového.

Parametry stávajícího propustku:

Konstrukce:	trubní propustek
Dimenze, průměr:	2x 400mm
Materiál:	beton
Počet otvorů:	2 otvory
Délka objektu (měřená v ose propustku):	12,28m
Šikmost objektu:	90,00° = 100,00grad
Stavební výška:	1,36m
Čela propustku:	betonová jímka / bet. svislé čelo

Tvar kolejového lože:

Tvar kolejového lože byl v minulosti proveden dle SŽ S3. Provozem a ostatními vlivy se však tvar lože deformoval a již neodpovídá zcela tomuto předpisu.

Konstrukce kolejového roštu:

Tvar kolejnic:	R65
Provedení koleje:	bezстыková kolej
Upevnění kolejnic:	podkladnicové
Podkladnice:	žebrové
Kolejnicové podpory:	pražce betonové, typ SB6

Podrobně je železniční svršek řešen v samostatném stavebním objektu.

5.1.2. Popis navrhovaného stavu

Stávající konstrukce propustku bude kompletně odstraněna a nahrazena novou konstrukcí. Je navržen trubní propustek ze železobetonových prefabrikovaných patkových trub DN800 dl. 1,0 a 1,5m.

Tento stavební objekt tedy řeší kompletní demolici stávajícího propustku, tzn. příslušenství, vlastní konstrukce propustku, vtokového objektu a základů. V zájmovém území se nachází stávající inženýrské sítě, které bude nutné v rámci stavby přeložit (je řešeno samostatnými stavebními objekty).

Demolice stávajícího propustku je navržena v plném rozsahu včetně rozebrání kolejového roštu. V rámci demoličních prací bude dále provedeno rozebrání koryta vodního toku a převedení vody po dobu stavby.

Stávající propustek bude vybourán v následujícím sledu:

- Příprava staveniště, vytyčení inženýrských sítí (viz SO žel. svršku),
- Kácení dřevin v prostoru staveniště,
- Přeložení inženýrských sítí (viz SO žel. svršku),
- Demolice kolejového roštu (viz SO žel. svršku),
- Výkopové práce s případným zajištěním výkopů,
- Zajištění vodního toku jeho převedením přes staveniště (těsnící hrázky/zatrubnění, čerpací jímky, apod...),
- Kompletní demolice propustku,
- Rozebrání opevnění na vtoku a výtoku, demolice vtokového objektu.

Před prováděním bouracích prací bude zhotovitelem předložen „Podrobný technologický postup bouracích prací“, který bude odsouhlasen investorem nebo jeho zástupcem, TDI a projektantem.

Nová konstrukce propustku bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými patkovými troubami DN800 dl. 1,00m (a 1,50m v případě vtokového a výtokového prefabrikátu). Trouby budou ukládány na připravený základ. Trouby budou uloženy do podélného sklonu **1,0%** (kóta na vtoku **285.077 m n.m.**; kóta na výtoku **284.997 m n.m.**). Celková délka trouby propustku je **8,00m**. **Pro konstrukci propustku jsou navrženy typové trouby, které jsou schváleným výrobkem pro použití na železničních drahách ve vlastnictví České republiky** (se kterými má právo hospodařit Správa železniční, státní organizace).

Pod konstrukcí nového propustku je ve dně stavební jámy navržen podkladní beton tl. 0,15m z betonu **C 8/10 - XA1**. Podkladní beton bude proveden v celé ploše dna výkopu. Minimální únosnost podkladu pod podkladním betonem musí být min. 250kPa, modul přetvárnosti **min. 30MPa**.

Na podkladní beton bude vybetonován základ. Základ je navržen jako betonovaný do bednění z betonu **C 25/30 - XF1**. Základ má šířku 1,50m. Na výtoku a vtoku jsou základy zakončeny železobetonovými prahy šířky 400 mm a výšky 850mm. Na výtoku a vtoku je základ dále rozšířen ozubem stabilizujícím polohu výtokového prefabrikátu a je armovaný konstrukčně KARI sítěmi 8/100 – 8/100mm při spodním i horním povrchu.

Cela propustku jsou tvořena vtokovým a výtokovým prefabrikátem, které jsou součástí programu patkových trub. Prefabrikáty budou osazeny na vybetonovanou část základu a ozuby základu budou zajišťovat jejich prostorovou polohu.

Výtoková část propustku bude v délce 1,0m odlážděna kamennou dlažbou tl. 250mm do betonového lože tl. 150mm z betonu třídy **C25/30 - XF3**. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována betonem **C25/30 - XF3**. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající stav (na navazující silniční příkop). Na vtoku bude proveden nový příkop (v nezbytně nutné délce), který bude odlážděn kamennou dlažbou tl. 250mm do betonového lože tl. 150mm z betonu třídy **C25/30 - XF3**. Do tohoto nového příkopu budou zaústěny stávající levostranné drenáže žel. spodku. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována betonem **C25/30 - XF3**. Dlažba bude po obvodu lemována betonovými prahy šířky 300mm a výšky 600mm z betonu **C 25/30 - XF3**. V rámci stavby propustku bude provedeno pročištění navazujících příkopů.

Zásypy budou provedeny z materiálů vhodných pro budování násypů dle SŽ S4 – Železniční spodek a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci.

Konstrukce tělesa železničního spodku bude splňovat podmínku $E_{pl,min} = 50MPa$. Tvar tělesa je navržen ve shodě s „Vzorovými listy“ železničního spodku

Veškeré výkopy budou provedeny v rozsahu dle PD jako otevřené stavební jámy se sklonem svahů max. 1:1. **V daných podmínkách se nepředpokládá zajišťování svahů pažením. V případě nutnosti použití pažení, toto bude řešeno v režii zhotovitelské firmy.**

5.2. Všeobecné a přípravné práce

5.2.1. Práce před zahájením stavby

Vlastní staveniště je navrženo v prostoru stávajícího propustku na pozemcích parc. č. 2270/4 a 2537/2 v k. ú. Bílý Kostel nad Nisou [604623].

Před zahájením stavebních prací bude provedeno vytyčení dočasného záboru stavby. Vlastní dočasný zábor stavby reprezentuje zároveň i obvod staveniště.

Vyznačení uvedených ploch a prostorů je v samostatné příloze „Katastrální situační výkres“ a „Situace dotčených pozemků“ všeobecných částí projektové dokumentace.

Dočasná a trvalá skládka stavby bude řešena dodavatelem v jeho režii.

Připojení na zdroje bude realizováno z prostředků dodavatelské firmy.

Staveniště bude řešeno dle požadavků návrhu plánu BOZP stavby. Tyto práce budou zahrnuty do nabídky dodavatele.

Předané staveniště bude zabezpečeno a zajištěno proti vstupu nepovolaných osob. Provoz na trati bude během stavby vyloučen (stavba bude probíhat v nepřetržité výluce).

Stavební práce dané akce jsou rozděleny do dílčích stavebních etap. Toto rozdělení je realizováno s ohledem na technologické postupy výstavby jednotlivých částí stavby a nutnosti vyloučení dopravy na trati.

Zařízení staveniště i vlastní staveniště bude zabezpečeno z prostředků dodavatelské firmy.

Před zahájením stavebních prací na všech stavebních objektech bude nutné provést vytyčení stávajících inženýrských sítí v prostoru staveniště.

Během vlastní stavby bude nutné provést přeložku podzemního sdělovacího vedení SSZT a ČD - Telematiky. Vedení bude před stavbou vymístěno a následně po dokončení stavby bude vráceno zpět do nové polohy do kabelové chráničky v pravostranné části žel. násypu. **Podrobně jsou přeložky vedení SSZT a ČD - Telematiky řešeny v samostatných stavebních objektech.**

Plochy použité v průběhu výstavby budou po dokončení uvedeny do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo užívání. Zde se jedná o související pozemky ve vlastnictví dotčených vlastníků dle „Katastrální situační výkres“ a „Situace dotčených pozemků“ všeobecných částí projektové dokumentace.

5.2.2. Vyklizení staveniště

Uvolnění staveniště bude zahájeno jeho předáním. Staveniště bude vytyčeno v rámci přípravných prací na jednotlivých stavebních objektech.

Zde se jedná o nutnost realizace souvisejících prací a realizace navazujících stavebních objektů.

5.2.3. Kácení a ochrana stávajících dřevin

Objekt zahrnuje kácení drobného křoví a zeleně v prostoru vymezené stavby, jejíž plocha nepřesahuje 40m². Tyto práce jsou zahrnuty v objektu SO 01-21-01. Podrobně je kácení dřevin popsáno v příloze „Souhrnná technická zpráva“ všeobecné části projektové dokumentace.

5.2.4. Skrývka humózní vrstvy

V rámci stavebního objektu SO 01-21-01 se předpokládá se skrývkou zeminy ve vyznačených plochách (v prostoru okolo propustku). Zemina bude v plném rozsahu zpětně užita. Zemina sejmutá z daných pozemků bude uložena na dočasnou skládku dodavatele s jejím vyznačením pro zpětné použití na daných pozemcích a plochách. Zde bude postupováno dle „Souhrnné technické zprávy“ všeobecné části projektové dokumentace.

5.2.5. Bourací práce

Nejprve bude provedeno odstranění konstrukce kolejového roštu. Dále pak bude provedeno kompletní odstranění konstrukce šterkové vrstvy kolejového lože. **Podrobně je postup demolice železničního svršku řešen v samostatném stavebním objektu.**

Dle popisu budou provedeny následující související práce:

- Příprava staveniště, vytyčení inženýrských sítí (viz SO žel. svršku),
- Kácení dřevin v prostoru staveniště,
- Přeložení inženýrských sítí (viz SO žel. svršku),
- Demolice kolejového roštu (viz SO žel. svršku).

Demolice stávajícího propustku se uvažuje v jeho plném rozsahu tak, že konstrukce rámového propustku bude kompletně odstraněna.

Podrobný postup demoličních prací bude popsán v „Technologickém postupu prací“ dodavatele objektu!

Bourání se provede takovým způsobem, aby nedošlo k poškození stávajících inženýrských sítí (především vedení SSZT a ČD - Telematiky) a sousedních pozemků a nemovitostí. Zde se uvažuje provedení demolice propustku v plném rozsahu s vyloučením provozu na trati.

Bourací práce budou provedeny mechanicky v kombinaci mechanické demolice s řezáním a dělením jednotlivých konstrukcí.

Demoliční práce budou provedeny s převedením vody zatrubněním a zajištěním zajímkováním.

Bourací práce, stejně jako každé jiné hlučné práce je nutné provádět v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

S ohledem na poměrně rozsáhlé demoliční práce bude dodavatelem stavby zpracován podrobný technologický postup demolice se zohledněním ochrany a převedení vodního toku pod mostem. Tento postup bude před vlastním prováděním předložen investorovi nebo jeho zástupci, TDI a projektantovi!

V projektové dokumentaci je předběžně uvažován následující postup bouracích prací:

- Výkopové práce s případným zajištěním výkopů,
- Zajištění vodního toku jeho převedením přes staveniště (těsnící hrázky/zatrubnění, čerpací jímky, apod...),
- Kompletní demolice propustku,
- Rozebrání opevnění na vtoku a výtoku, demolice vtokového objektu.

Při všech pracích, které budou prováděny v rámci stavby, musí být dodrženy bezpečnostní vyhlášky a předpisy, zejména vyhláška o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č. 309 / 2006 Sb.

5.2.6. Zemní a výkopové práce

Zemní práce pro založení kce propustku jsou navrženy s ohledem na založení propustku. Předpokládá se rozebrání trati, demolice stávajícího propustku a provedení výkopových prací pro založení nového propustku.

Výkopové práce jsou navrženy v otevřeném stavebním výkopu s převedením vody v korytě vodního toku potrubím se zajištěním pomocí zemních hrázek na vtoku a výtoku. Zde je nutná spolupráce dodavatele objektu s projektantem a volba zajímkování stavebních výkopů pomocí zemních hrázek. S ohledem na stavbu v extravilánu se nepředpokládá s pažením stavební jámy.

Svahy výkopu spodní stavby jsou navrženy ve sklonu 1:1 s ohledem na vyskytované zeminy. **V případě borcení výkopových svahů či výskytu jiných zemín, než se kterými bylo na základě IG průzkumu uvažováno, bude nutné provést svahy např. ve sklonu 1:1,5 - 1:2, případně provést pažení stavební jámy (v případě nutnosti bude toto dořešeno zhotovitelem v rámci RDS dokumentace).**

Dno výkopů – základová spára pro nové konstrukce se uvažuje na kotě 284,405 – 284,488 m n. m. (na kotě 284,561 – 284,633 m n. m. bude provedena horní hrana podkladního betonu).

Výkopový materiál se uskladní v prostoru staveniště a v případě vhodnosti se použije pro zásyp stavebních jam a obsyp objektu.

Výkop spodní stavby bude zajištěn proti vniku povrchové vody.

Stavební jámy se uvažují jako otevřené se sklonem svahu na 1:1. Rozsah výkopu je navržen dle požadavku výstavby nové konstrukce spodní stavby propustku. Stavební jámu je možné provést i jiným vhodným způsobem, a to dle možností a podmínek

zhotovitele. Technické řešení a provedení bude možné provést až po odsouhlasení technickým dozorem a investorem či správcem objektu.

5.2.7. Čerpání vody a zajištění vodního toku

V projektu se předpokládá čerpání vody ve výkopech. Do vlastního prostoru výkopu se předpokládá vnik povrchové vody. V rozích výkopů budou provedeny čerpací jímky prům. 600mm a během provádění stavby bude voda čerpána z těchto jímek.

Koryto toku bude opatřeno zajímkováním a zatrubněním v době realizace propustku.

5.3. Založení mostu

Založení propustku je navrženo plošné na betonovém základu, pod kterým bude proveden podkladní beton.

5.3.1. Geologické podmínky

Protože se jedná o stavbu nového propustku ve stávajícím místě, nebyl inženýrsko – geologický průzkum v tomto místě přímo proveden, byl ale proveden v rámci stavby mostu (SO 01-20-03) dané akce cca 650m východním směrem.

Při návrhu založení se tedy vycházelo z údajů uvedených v tomto průzkumu, resp. z provedené sondy.

Parametry zemin v sondě JV-1 jsou následující (viz následující strana):

Global - Geo, s.r.o.

Akademika Heyrovského 1178, 500 03 Hradec Králové

Příloha č. 3

DOKUMENTACE JÁDROVÉHO VRTU JV-1

Název zakázky:		Oprava trati Chrastava - Hrádek nad Nisou, železniční most v km 12,888. Inženýrskogeologický průzkum.			
Lokalizace sondy:		Y = 696 642.69, X = 967 100.63, z = 283.49 m n. m.; viz situace v příloze č. 2			
Rozměry sondy:		vrt: 0,0 - 5,0 m ø 195 mm 5,0 - 8,0 m ø 156 mm pažení: 0,0 - 7,5 m ø 192 mm	Datum hloubení:	7. 8. 2024	
Hloubka sondy:		8,00 m	Dokumentoval:	R. Kodým	
Hloubka [m] od - do		Makroskopický popis		ČSN P 73 1005	ČSN EN ISO 14 688
0,00	0,60	Navážka hrubozrnného hlinitého písku s polymiktními šterky a s drtí cihel (úlomky do 10 cm), hnědá (zpevnění cesty)		S4 Y	grsisaMg
0,60	1,20	Spraš. hlína - jíl se střední plasticitou, tuhý-pevný, rezavohnědý		F6 CI	clSi
1,20	2,00	Spraš. hlína - jíl se střední plasticitou, tuhý, rezavohnědý, bělošedě smouhovaný		F6 CI	clSi
2,00	3,80	Spraš. hlína - jíl se střední plasticitou, tuhý-měkký, rezavohnědý, bělošedě smouhovaný		F6 CI	clSi
3,80	4,40	Spraš. hlína - jíl se střední plasticitou, tuhý, rezavohnědý		F6 CI	clSi
4,40	5,00	Jíl prachovitý, tuhý-pevný, tmavě šedý		F6 CI	clSi
5,00	7,10	Jíl prachovitý, pevný, s drobnými úlomky a střípky, tmavě šedý, s občasnými polozaoblenými šedobílými šterky vel. do 10 cm		F6 CI	clSi
7,10	8,00	Šterk písčitý-hrubozrnný písek s valouny do 2 cm, zvodnělý, šedý		G3 G-F	saGr

Fotodokumentace



Místo sondy



Vrtný výnos 0 - 5 m



Vrtný výnos 5 - 8 m

Hladina podzemní vody:	NV1 = 3,50 m (průsak), NV2 = 7,10 m (slabě napjatá); UV = 4,60 m p.t.
Laboratorní vzorky:	118 3B: 4,60 - 4,70 m; 121 V: 4,60 m

5.3.2. Podkladní beton

Pod konstrukcí základu je navržen podkladní beton tl 0,15m se šířkou 1,80m a délkou 7,20m. Podkladní beton je navržen z prostého betonu **C8/10 – XA1**.

Podkladní beton bude proveden v projektované poloze. Minimální únosnost podkladu pod podkladním betonem musí být **min. 250kPa**, modul přetvárnosti min. **30MPa**.

5.3.3. Základové konstrukce

Na podkladní beton bude vybetonován základ propustku. Základ je navržen jako betonovaný do bednění z betonu **C 25/30 – XF1**. Základ má šířku 1,50m. Na vtoku a výtoku je základ zakončen železobetonovým prahem šířky 400 mm a výšky 850mm. Na vtoku a výtoku je základ rozšířen ozubem stabilizujícím polohu vtokového a výtakového prefabrikátu. Základ bude armovaný konstrukčně **KARI sítěmi 8/100 – 8/100mm**.

Základ je navržen v souladu s MVL 649.

5.3.4. Izolace a ochrana povrchů

Povrch konstrukce základu bude opatřen izolačními nátěry proti stékající vodě a zemní vlhkosti v podobě **1xNp+2xNa**.

5.4. Konstrukce propustku

Nový propustek je navržen z železobetonových prefabrikovaných patkových trub uložených na betonovém základu.

5.4.1. Vlastní konstrukce propustku

Nová konstrukce propustku bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými patkovými troubami DN800 dl. 1,0m a 1,5m (předpoklad). Trouby budou ukládány na připravený základ. Trouby budou uloženy do podélného sklonu 1,0% (kóta na vtoku 284.887 m n.m.; kóta na výtoku 284.807 m n.m.). Celková délka trouby propustku je 8,00m. **Pro konstrukci propustku jsou navrženy typové trouby, které jsou schváleným výrobkem pro použití na železničních drahách ve vlastnictví České republiky, se kterými má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace** (tzn. výrobek je v souladu s dokumentem „Přípustnost použití výrobku na železničních drahách v ČR“).

Parametry nového propustku:

Konstrukce:	patková
Dimenze, průměr:	800mm
Materiál:	ŽB prefabrikované
Počet otvorů:	1 otvor
Délka objektu (měřená v ose propustku):	8,00m
Šikmost objektu:	90,00° = 100,00grad
Stavební výška:	0,89m
Čela propustku:	prefabrikovaná vtoková a výtaková trouba s odlážděním

5.4.2. Čela propustku

Čela propustku jsou tvořena vtokovým a výtakovým prefabrikátem, který je součástí programu patkových trub. Prefabrikáty budou osazeny na vybetonovanou část základu a ozuby základu budou zajišťovat jejich prostorovou polohu.

Výtoková část propustku bude v délce 1,0m odlážděna kamennou dlažbou tl. 250mm do betonového lože tl. 150mm z betonu třídy **C25/30 - XF3**. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována betonem **C25/30 - XF3**. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající stav (na navazující silniční příkop). Na vtoku bude proveden nový příkop (v nezbytně nutné délce), který bude odlážděn kamennou dlažbou tl. 250mm do betonového lože tl. 150mm z betonu třídy **C25/30 - XF3**. Do tohoto nového příkopu budou zaústěny stávající levostranné drenáže žel. spodku. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována betonem **C25/30 - XF3**. Dlažba bude po obvodu lemována betonovými prahy šířky 300mm a výšky 600mm z betonu **C 25/30 - XF3**. V rámci stavby propustku bude provedeno pročištění navazujících příkopů.

5.4.3. Zásypy propustku

Zásypy budou provedeny z materiálů vhodných pro budování násypů dle **SŽ S4 – Železniční spodek** a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci.

Pro zásypy bude užito materiálu, který je v souladu s **SŽ S4 – Železniční spodek** s níže uvedeným omezením:

- velikost zrna max. 63mm,
- materiál bude splňovat kritéria dle SŽ S4, příloha č.10 - „Klasifikace zemin a hornin podle vhodnosti použití do zemního tělesa“, tabulka 8 - „Vhodnost zemin do zemního tělesa“ a to jako „vhodné“ a případně „podmínečně vhodné“.

Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 300mm hutněných až na úroveň $I_d=0,90$ či 98% PS. Úprava zemní plně před a za propustem bude provedena hutněním. Tyto zásypy budou provedeny až po zemní plně. Kvalita provedení jednotlivých vrstev bude ověřována rázovými zatěžovacími zkouškami dle ČSN 73 6192 minimálně ve třech bodech vrstvy přechodové oblasti. Hodnota sednutí musí být $s_{max.} = 0,4\text{mm}$, dle ZTVE-StB 94 a 95.

Povrch násypu bude upraven vodorovně. Výsledný modul přetvárnosti zemní plně E_0 a plně železničního spodku z druhého zatěžovacího cyklu E_{pl} musí splňovat požadavky podle **SŽ S4 – Železniční spodek**, příloha 4 - „Požadavky na únosnost a míru zhutnění zemin v tělese železničního spodku“ a konstrukčních vrstev železničního spodku bude určena dle modulu přetvoření.

Nový tvar tělesa bude proveden v rozsahu začátku a konce výkopu. Od těchto hran budou provedeny úseky jako přechod s napojením na stávající stav ke hranám začátku až konce úpravy.

5.4.4. Úpravy vtoku a výtoku propustku, dlažba dna propustku

Vtoková a výtoková část propustku včetně dna propustku a navazujících svahu tělesa železničního násypu budou ve stanoveném rozsahu odlážděna kamennou dlažbou tl. 250mm do betonového lože tl. 100mm z betonu třídy min. **C25/30 - XF3**. Spád koryta toku je navržen **1,0%**.

Dle rozsahu předepsaného v PD budou dané plochy odlážděny kamennou dlažbou provedenou do betonového lože. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem **C25/30 - XF3**, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. Spád koryta na vtoku a výtoku bude napojen na stávající stav. Dlažba bude po obvodu lemována betonovými prahy šířky 300mm a výšky 600mm z betonu **C 25/30 - XF3**.

Do nového příkopu na vtoku budou zaústěny stávající levostranné drenáže žel. spodku.

Na vtoku a výtoku (v návaznosti na dlažby) bude provedeno v nezbytně nutné míře pročištění příkopů a navazujícího propustku dle zákresu ve výkresové části PD.

5.4.5. Konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku

Konstrukce tělesa železničního spodku bude doplněna jednou vrstvou provedenou ze štěrkodrti frakce 0/64mm s maximálním podílem jemnozrnných částic ($<0,063\text{mm}$)

menším než 5,0% z celkového objemu. Tloušťka vrstvy bude min. 0,25m. Povrch bude upraven do střešovitého sklonu 5,00%. Povrch této konstrukční vrstvy bude splňovat podmínku $E_{pl,min} = 70\text{MPa}$. Konstrukční vrstva ze štěrkodrti bude provedena na očištěné zemní pláni upravené do jednostranného sklonu 5,0% směrem k podélnému odvodňovacímu zařízení (příkopu). Tvar tělesa bude proveden ve shodě s „Vzorovými listy železničního spodku.“

5.4.6. Blátivá místa

Během prohlídky stávajícího objektu nebyla taková místa nalezena.

5.4.7. Izolace a ochrana povrchů

Povrch konstrukce trubního propustku bude opatřen nátěrem $Np+2xNa$.

5.5. **Železniční svršek**

Tvar kolejového lože bude zpětně proveden dle **SŽ S3**.

V důsledku stavební prací bude nutné rozebrání koleje. Kolej nad objektem bude snesena. Zpětná obnova železničního svršku bude provedena dle předpisu **SŽ S3**.

Podrobně je železniční svršek řešen v samostatném stavebním objektu.

5.6. **Trasa koleje**

Na novém objektu bude kolej obnovena ve stávající poloze (v rámci projektu dochází pouze k optimalizaci trati, tzn. jejímu vyrovnaní/posunutí). **Výškový i směrový průběh respektuje původní/současný stav.**

6. **VÝSTAVBA PROPUSTKU**

6.1. **Postup a technologie stavby propustku**

V tomto stupni projektové dokumentace je navržen obecný postup a technologie výstavby. Lze předpokládat, že zhotovitel stavby v rámci RDS navrhne jiný postup výstavby s ohledem na svoje vybavení a možnosti. Pro zhotovitele stavebního objektu jsou určeny následující výkony:

I. Fáze – za provozu:

- Vypracování RDS dokumentace a VTD dokumentace prefabrikovaných trub, TeP a TePř dodavatele, Plánu kontrolních a zkušebních zkoušek, ad...
- Zřízení zařízení staveniště,
- Kácení keřů a stromů,
- Vytyčení staveniště a objektu,
- Vytyčení stávajících inženýrských sítí v prostoru staveniště,
- Práce na ostatních/souvisejících stavebních objektech,
- Sejmutí ornice, příprava zemních prací.

II. Fáze – za výluky:

- Zahájení výluky,
- Snesení kolejového roštu (samostatný SO),
- Odstranění kolejového lože (samostatný SO),
- Zajištění či přeložení stávajících inženýrských sítí a jejich případné vymístění (samostatný SO),

- Výkopové práce,
- Demolice konstrukce propustku (demolice trub, vtokové jámy, ad...),
- Zajištění a převedení vodního toku (těsnící hrázky, potrubí, čerpání vody, apod...),
- Vybetonování podkladního betonu,
- Provedení betonového základu,
- Osazení vlastních trub propustku,
- Provedení izolačních nátěrů,
- Zřízení a doplnění zemního tělesa,
- Osazení inženýrských sítí do projektované trasy (samostatný SO),
- Zřízení nového kolejové lože (samostatný SO),
- Montáž kolejového roštu a zapojení do bezстыkové koleje (samostatný SO),
- Podbití a úprava GPK (samostatný SO),
- Hlavní prohlídka, zprovoznění a ukončení výluky.

III. Fáze – za provozu:

- Odláždění vtoku a výtoku včetně koryta a svahů žel. náspu, provedení zajišťujících bet. prahů,
- Vytvoření plynulého napojení na stávající konstrukce,
- Úprava a pročištění příkopů na vtoku a výtoku, napojení drenáží do nového příkopu,
- Uvedení okolních ploch do požadovaného stavu,
- Ohumusování a osetí dotčených ploch,
- Uvedení dotčených ploch do původního stavu,
- Úklid a likvidace staveniště včetně vyklizení,
- Ukončení prací a předání objektu do užívání,
- Dokumentace DSPS, evidenční list propustku, dokončení prohlídky propustku,
- Kolaudace objektu s předáním objektu objednateli.

Zhotovitel objektu nebude provádět následující úkony:

Práce na ostatních/souvisejících stavebních objektech (např. SO 01-10-01, SO 01-12-01, SO 01-13-01, SO 01-20-01, ad...).

6.2. Kvalitativní body postupu výstavby**Návrh kvalitativních bodů postupu výstavby:**

- kontrola snesení kolejového roštu a lože,
- kontrola provedených výkopů a vymístěných IS,
- kontrola zbourané kce propustku a zajištění převedení vody,
- kontrola vytyčení podkladního betonu,
- kontrola polohy podkladního betonu,
- kontrola vytyčení betonového základu,
- kontrola polohy betonového základu,
- kontrola vytyčení ŽB prefabrikovaných trub,
- kontrola polohy osazených ŽB prefabrikovaných trub,
- kontrola provedení izolace,
- kontrola provedené kce propustku před zásypy,
- kontrola provedení zásypů a pláň tělesa železničního spodku,
- kontrola provedení kolejového lože,
- kontrola osazení kolejového roštu a polohy GPK,
- kontrola provedených dlažeb,
- kontrola provedení terénních úprav v okolí stavby, uvedení dotčených ploch do původního stavu.

Výše uvedený „Návrh kvalitativních bodů postupu výstavby“ je pouze orientační! Před zahájením stavebních prací dodá dodavatel s ohledem na rozsah prací na tomto stavebním objektu plán zkušebních a kontrolních zkoušek. Jejich četnost a rozsah bude vycházet z TKP, platných ČSN a MVL, apod....

7. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ VE VZTAHU K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

7.1. Vliv na životní prostředí

Během výstavby dojde krátkodobě ke zhoršení životního prostředí, protože dojde ke zvýšení prašnosti a hluchosti z důvodu stavebních prací. Negativní vlivy, které lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření jsou klasifikovány jako méně významné. Upřesnění požadovaných opatření bude provedeno v následných stupních projektové dokumentace k jednotlivým hlavním částem projektu.

Krátkodobé vlivy během výstavby:

- Znečištění ovzduší,
- Nárůst hluku,
- Ovlivnění běžného provozu,
- Ve volném terénu hrozí znečištění půdy provozem stavebních strojů.

Všechny negativní vlivy výstavby lze snížit vhodným způsobem výstavby a opatřeními.

Navržené postupy pro omezení prašnosti během stavebních a demoličních prací (dle Metodického pokynu MŽP):

- Opatření na omezení prašnosti ze stavební a demoliční činnosti:
 - *Materiály, u nichž je vysoké riziko prášení, musí být uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech nebo musí být skladovány nejlépe v krytých prostorech. Důležité je jejich co nejrychlejší zpracování. Nepotřebné zbytky se musí co nejdříve odvézt ze staveniště.*
 - *Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.*
 - *Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).*
 - *Provádět čištění staveništních ploch a staveništních komunikací.*
 - *Zajistit aby, stavební suť vznikající při bouracích pracích byla ze stavby co nejdříve odvážena, pokud je to možné. Při postupném odvážení odpadu ze stavby odstranit (či umístit do kontejnerů) přednostně jemnou suť a suché materiály, až později hrubší části a vlhký materiál. Odvážený materiál by neměl být hutněn.*
 - *Provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.*
 - *Ad...*
- Opatření na stavebních strojích a doprovodné mechanizaci (pokud to bude možné):
 - *Např. používat nesilniční pojízdné stroje (bagry, rýpadla, nakladače, jeřáby, buldozery atd.) splňující alespoň emisní Etapu II (Stage II). Pokud nelze prokázat úroveň plnění emisní Etapy II, musí být prokázáno, že byl nesilniční pojízdný stroj vyroben po 31. 12. 2002.*

- *Nebo používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005.*
- *Ad...*

7.1.1. Vliv na ovzduší

Z dlouhodobého hlediska se vliv stavby jejím vyvolaným provozem neposuzuje s ohledem na skutečnost, že se jedná o stavební úpravy stávajícího nevyhovujícího propustků v původním místě. Stavba se nachází v místě stávající neelektrifikované jednokolejné trati a její účel je totožný.

7.1.2. Vliv na podzemní a povrchové vody

Stavba nemá vliv na podzemní vody.

Povrchové odvodnění železničního tělesa je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu cest do odvodňovacích zařízení trati (podélné drenáže), které budou v rámci stavby obnoveny. Toto odvodnění bude zaústěno do opravovaného propustku, resp. do nového příkopu na vtoku.

S ohledem na skutečnost, že propustek bude zachován, nedojde ke změně odtokových poměrů.

7.1.3. Produkce odpadů

Užíváním stavby se nepředpokládá vznik jiných odpadů, kromě odpadů vznikajících při standardním provozu tohoto druhu stavby.

Odpady budou vznikat pouze při realizaci stavby. Koncepce odpadového hospodářství stavby je a bude zpracována na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jejím cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady vznikajícími při předmětné stavbě a to jak v přímých souvislostech s hlavním stavenišťem, tak i při činnostech, které se stavbou souvisejí.

Druhy vznikajících odpadů, jejichž vznik souvisí jednak přímo s prováděnými stavebními činnostmi a jednak s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů, jsou uvedeny dle uvedených míst vzniku, a pokud bylo možné, jsou v příslušných komentářích uvedena i množství vznikajících odpadů.

Odpady vznikající na místě hlavního staveniště:

V průběhu výstavby lze v prostoru hlavního staveniště s vysokou pravděpodobností očekávat vznik následujících druhů odpadů dle vyhlášky 273/2021 Sb.:

Druh	Název
030104*	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, obsahující nebezpečné látky
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, neuvedené pod číslem 03 01 04
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11
080199	Odpady jinak blíže neurčené
120101	Piliny a třísky železných kovů
120102	Úlet železných kovů
120103	Piliny a třísky neželezných kovů
120104	Úlet neželezných kovů
120105	Plastové hobliny a třísky
120113	Odpady ze svařování

140602*	Jiná halogenová rozpouštědla a směsi rozpouštědel
140603*	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel
150101	Papírové a lepenkové obaly
150102	Plastové obaly
150103	Dřevěné obaly
150104	Kovové obaly
150105	Kompozitní obaly
150106	Směsné obaly
150110*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
170101	Beton
170102	Cihly
170103	Tašky a keramické výrobky
170106*	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06
170201	Dřevo
170202	Sklo
170203	Plasty
170204*	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603
170903*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 170901,170902,170903

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady na místě výstavby uvedených částí objektu lze charakterizovat takto:

- skřívky ornice a podorniční vrstvy,
- demolice stávajícího kolejového lože,
- výkopy, demoliční práce propustku,
- práce na zajištění stávajících inženýrských sítí.

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora:

Druh	Název
030104*	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, obsahující nebezpečné látky
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, neuvedené pod číslem 03 01 04
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11
120101	Piliny a třísky železných kovů
120102	Úlet železných kovů
120103	Piliny a třísky neželezných kovů
120104	Úlet neželezných kovů
120105	Plastové hobliny a třísky
120113	Odpady ze svařování
150101	Papírové a lepenkové obaly

150102	Plastové obaly
150103	Dřevěné obaly
150104	Kovové obaly
150105	Kompozitní obaly
150106	Směsné obaly
150110*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru stavebního dvora, mají charakter přípravných prací, servisních činností a administrativních činností a lze je shrnout do následujících bodů:

- příprava různých komponentů pro stavbu,
- nátěry konstrukcí,
- běžná údržba stavebních mechanismů,
- provoz zařízení stavby a hygienických zařízení pro pracovníky stavby,
- skladování materiálu pro stavbu.

Nakládání s odpady:

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech včetně posledních změn, ustanoveními vyhlášky č. 8/2021 Sb. a vyhláškou 273/2021 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, kde budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků,
- odpady lepidel a těsnících materiálů,
- odpady z obrábění kovů a plastů.

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (rekonstrukce a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelských způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech, v aktuálním znění. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které bude při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat nebylo možné v době zpracování koncepce odpadového hospodářství přesněji specifikovat.

Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání konstrukce propustku. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej zpětně využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní).

Druh odpadu a místo jeho uložení:

- veškerý materiál bude odvezen na skládku, kterou si určí investor.

Sejmutá humusní vrstva z míst, kde se vyskytuje, bude použita pro ohumusování svahů a pro úpravy terénu v okolí stavby. Tato sejmutá vrstva bude po dobu výstavby uskladněna na dočasné skládce stavby v režii dodavatele s tím, že bude oddělena od ostatního stavebního a souvisejícího materiálu.

Při stavbě vzniknou i odpady ze stavební činnosti a z demolice stávajících propustků a jiných konstrukcí.

Tyto druhy odpadů budou dle konkrétní situace recyklovány. Odpad na stavbě a staveništi v průběhu dané stavební akce bude kompletně likvidovat dodavatel stavby na **vlastní náklad**.

Recyklace odpadů je v hierarchii způsobu nakládání s odpady upřednostněna před odstraněním odpadů (§9a zákona o odpadech).

Vznik odpadů

Úkony, při nichž vznikají odpady, jsou uvedeny již v odstavcích výše.

Hlášení za odpady se zasílá prostřednictvím Integrovaného systému plnění ohlašovacích povinností (ISPOP) na příslušný úřad obce s rozšířenou působností.

Při provádění stavebních prací bude vedena průběžná evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle zákona o odpadech a příslušných vyhlášek.

Ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů a budou předloženy doklady o předání odpadu osobě oprávněné k převzetí odpadu.

Vliv na půdu:

Oprava propustků v místě stávajících propustků se dle katastrální mapy nenachází na pozemcích ZPF.

7.2. Vliv na přírodu a krajinu

7.2.1. Ochrana dřevin

V blízkosti stavby se nenachází žádné dřeviny, které by vyžadovali vybudovat ochranu.

Při stavbě budou pouze odstraněny náletové křoviny a dřeviny, které se nachází v prostoru stavby.

7.2.2. Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby se nenachází žádný památný strom.

7.2.3. Ochrana rostlin a živočichů

Před zahájením prací bude provedena obhlídka odborně způsobilou osobou a bude v případě potřeby zajištěn transfer přítomných volně žijících živočichů, případně bude zajištěna ochrana.

7.2.4. Ochrana přírody a krajiny při stavbě

S ohledem na charakter stavby – novostavba v místě původního propustku nemá vlastní stavba vliv na ekologické vazby v krajině.

7.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

7.4. Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Podmínky závazného stanoviska orgánů ochrany životního prostředí jsou do dokumentace zapracovány.

7.5. Záměry spadající do režimu zákona o integrované prevenci, základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Není řešeno.

7.6. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavba nevyžaduje vznik ochranných a bezpečnostních pásem, ani ochranu podle jiných právních předpisů.

7.7. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Provádění veškerých prací musí splňovat Technické a kvalitativní podmínky (TKP) staveb na dráze, Zvláštní technické a kvalitativní podmínky (ZTKP) stavby a příslušné technické normy a předpisy.

Pro výstavbu propustku se nepředpokládá použití žádné zvláštní technologie. Z toho tedy neplynou žádné specifické požadavky ani na přívody elektrické energie a ani na skladovací, montážní a pomocné plochy a konstrukce.

Při zbourání stávajících konstrukcí bude přítomen geotechnický dozor stavby a projektant. Dozor ověří, zda IG poměry odpovídají předpokladům projektové dokumentace. V případě zjištění odchylek od těchto předpokladů je nutné kontaktovat projektanta, který navrhne nutná opatření.

Přístup na staveniště a výluka provozu na trati bude řešen v rámci ZOV.

7.8. Související (dotčené) objekty stavby

Seznam stavebních objektů je přehledně zpracován v části „*Průvodní a souhrnná technická zpráva*“ a v koordinační situaci stavby.

7.9. Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu)

7.9.1. Přehled stávajících inženýrských sítí v blízkosti stavebního objektu

Před zahájením prací je nutné v prostoru staveniště vytýčit všechny stávající inženýrské sítě a provést koordinaci prací na ostatních sousedních stavebních objektech.

V zájmovém prostoru se dle vyjádření jednotlivých správců nachází **podzemní sdělovací vedení SSZT a ČD - Telematiky**. Vedení SSZT a ČD - Telematiky budou v rámci stavby přeloženy. **Přeložka sdělovacího vedení SSZT a ČD - Telematiky jsou podrobně řešeny v samostatných stavebních objektech.**

7.9.2. Další ochranná pásma zasažená stavebním objektem

Přehled základních možných ochranných pásem:

- Ochranné pásmo silnice
Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice III. třídy č. 2711.
- Ochranné pásmo železnice
Stavba se nachází na neelektrifikované jednokolejné trati.

- Ochranná pásma zajišťující bezpečnost leteckého provozu
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo dráhy tramvajové a trolejbusové
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo vodního zdroje
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo zvláště chráněných území
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo lesa
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo památných stromů
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo v okolí nemovitých kulturních památek, památkových rezervací, památkových zón
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo léčivých zdrojů a zdrojů nerostného bohatství
NEDOTČENO
- Ochranné pásmo hřbitova
NEDOTČENO

7.9.3. Omezení provozu na trati

Stavba propustku si vyžádá úplné vyloučení provozu na trati. **Toto je řešeno samostatným stavebním objektem, nebo v ZOV.**

8. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

8.1. Statické posouzení konstrukce propustku

Konstrukce propustku je navržena z typových ŽB prefabrikovaných patkových trub, které jsou schváleným výrobkem pro použití na železničních drahách.

Prefabrikované ŽB trouby dodané výrobcem budou splňovat požadavek na nosné konstrukce železničních propustků. Navržené konstrukce musí být v souladu s platnými normami a předpisy – zejména se jedná o ČSN 73 6201, SŽ S4 a S3, ČSN EN 1991-2, ČSN EN 1990, ČSN EN 206-1, ČSN EN 1992-2, MVL 649, apod...

Trouby budou navrženy na zatížení železničních mostů dopravou, konkrétně **modelem zatížení LM-71 s klasifikačním součinitelem 1,21 a dále modelem SW/2 dle ČSN EN 1991-2**. Aplikace zatížení musí být v souladu s pravidly uvedenými v ČSN EN 1990 a ČSN EN 1991-2.

Konstrukce propustku bude přechodná pro traťovou třídu C3 při rychlosti 100km/hod.

8.2. Statické posouzení zajištění výkopů

Výkopy jsou navrženy jako otevřené se svahy výkopů ve sklonu 1:1. **U pažení stavebních výkopů, pokud bude potřeba** (projekt s ohledem na skutečnosti známé projektantovi v době zpracování projektové dokumentace s pažením nepředpokládá), **bude zhotovitelem doložen statický návrh a posudek zajištění pažící konstrukce ze statického i stabilitního hlediska.**

8.3. Hydrotechnické posouzení propustku

Propustek byl v dokumentaci hydrotechnicky navržen a posouzen. Hydrotechnické posouzení je v samostatné příloze tohoto stavebního objektu.

8.4. Hydrotechnické posouzení odvodnění lokality

S ohledem na charakter stavby (stavba propustku ve stávajícím místě) a rozsah stavebních prací **nebylo** hydrotechnické posouzení odvodnění lokality **provedeno.**

S ohledem na skutečnost, že propustek bude zachován a jeho kapacita byla ověřena hydrotechnickým výpočtem, nedojde ke změně odtokových poměrů.

9. SOUHLAS ODBORNÝCH ÚTVARŮ ZADAVATELE

9.1. Souhlas s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Navržená konstrukce rámového propustku **neobsahuje** neschválené a nezavedené zařízení.

9.2. Souhlas s navrženým řešením

Koncept navrženého řešení opravy propustku byl dne 30.6.2024 projednán se zástupci investora akce. Zúčastněnými byl předložený koncept **odsouhlasen** a zároveň byly vzneseny připomínky. **Všechny připomínky zástupců investora akce byly do projektu zapracovány.**

Zápis o projednání je v samostatné příloze projektové dokumentace, kde jsou podrobně požadavky investora akce specifikovány a jsou zde uvedeny závěry z projednání.

10. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ, ODCHYLNÉ ŘEŠENÍ OD PŘEDCHOZÍHO STUPNĚ DOKUMENTACE

Oprava propustku je navržena dle planých norem a předpisů v době zpracování projektové dokumentace. **Žádné výjimky z předpisů projekt nevyžaduje.**

Projektová dokumentace nenavazuje na žádný předchozí stupeň dokumentace. Návrh řešení vychází z požadavků investora akce (ze zadání), stavebně technického stavu stávajícího propustku a skutečností zjištění při prohlídce stavby. **Odchylné řešení od předchozího stupně dokumentace tedy projekt neobsahuje.**

11. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ APOD...

- Soustava materiálových a návrhových norem ČSN, ČSN EN, vč. Změn v platných zněních,
- Soustava norem TNŽ v platných zněních,
- Mostní vzorové listy MVL SŽ,
- SŽ S3 Železniční svršek,
- SŽ S4 Železniční spodek,
- SŽ S5 Správa mostních objektů,
- SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí,
- SŽ SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů,
- Směrnice GR č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR,
- Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,
- TKP - Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání, 2000, vč. zm. 1/2001, 2/2002, 3/2002, 4/2004, 5/2007, 6/2008, 7 a 8
- č. 266/1994 Sb. Zákon Parlamentu ČR o drahách,
- č. 177/1995 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
- č. 22/1997 Sb. Zákon Parlamentu ČR o technických požadavcích na výrobky, v platném znění,
- č. 137/1998 Sb. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění,
- č. 163/2002 Sb. Nařízení Vlády ČR, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění,
- č. 398/2009 Sb. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb 11/2009 vč. příloh,
- TSI subsystém infrastruktura Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 (TSI 1299/2014/EU), 11/2014 TP,
- ad....

Projektová dokumentace a navržená oprava propustku je provedena dle výše uvedených planých norem a předpisů.

Technické specifikace, skutečnosti a informace uvedené v projektové dokumentaci, shodně tak výše uvedené normy, **musí být při stavbě zhotovitelem dodrženy!**

12. SHRNUÍ ROZHODUJÍCÍCH ZÁVĚRŮ Z PRACOVNÍCH PORAD

Koncept navrženého řešení opravy propustku byl dne 30.6.2024 projednán se zástupci investora akce. Zúčastněnými byl předložený koncept **odsouhlasen** a zároveň byly vzneseny připomínky. **Všechny připomínky zástupců investora akce byly do projektu zapracovány.**

Zápis o projednání je v samostatné příloze projektové dokumentace, kde jsou podrobně požadavky investora akce specifikovány a jsou zde uvedeny závěry z projednání.

13. SHRUTÍ ROZHODUJÍCÍCH STANOVISEK MAJÍCÍ VLIV NA TECNICKÉ ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace opravy propustku byla projednána s dotčenými orgány a investorem akce, jejíž závazná stanoviska, připomínky a podmínky ke stavbě jsou uvedeny v samostatné příloze projektové dokumentace.

Všechny připomínky a podmínky dotčených orgánů k technickému řešení opravy propustku jsou v dokumentaci zapracovány. Podrobnosti jsou uvedeny v příloze projektové dokumentace „*Souhrnná technická zpráva*“.

14. PRŮKAZ O ZAPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ

Před vypracování projektové dokumentace byly provedeny potřebné průzkumy a měření, jejíž seznam je uveden v kap. „3. Seznam vstupních podkladů“. Dále byly obesláni správci inženýrských sítí pro zjištění polohy jejich sítí v zájmovém území.

Informace uvedené v závěrech provedených průzkumů a měření včetně sdělení správců inženýrských sítí jsou v projektové dokumentaci zapracovány, viz příloha „*Souhrnná technická zpráva*“.

15. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY STAVBY A KOORDINACE (VÝHLEDOVÉ INVESTICE A JINÉ ...)

15.1. Související stavební objekty stavby

Seznam stavebních objektů je přehledně zpracován v části „*Průvodní a souhrnná technická zpráva*“ a v koordinační situaci stavby.

Se stavbou propustku budou souviset práce na ostatních stavebních objektech:

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01-10-01 Železniční svršek a spodek, km 11,300 – km 19,605

SO 01-10-01.1 Následná úprava koleje, km 11,300 – 19,605

SO 01-14-01 Výstroj trati, km 11,300 – km 19,605

D.2.1.2 Nástupiště

SO 01-12-01 ZAST Bílý Kostel nad Nisou, prostá rekonstrukce nástupiště

SO 01-12-02 ZAST Chotyně, prostá rekonstrukce nástupiště

D.2.1.3 Železniční přejezdy

SO 01-13-01 Železniční přejezd P2814, evid. km 13,122

SO 01-13-02 Železniční přejezd P2815, evid. km 15,178

D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 01-20-01 Železniční most v evid. km 11,905

SO 01-20-02 Železniční most v evid. km 12,684

SO 01-20-03 Železniční most v evid. km 12,888

SO 01-20-04 Železniční most v evid. km 17,234

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-86-01 ZAST Bílý Kostel nad Nisou, úprava osvětlení

SO 01-86-02 ZAST Chotyně, úprava osvětlení

15.2. Koordinace a návaznosti

15.2.1. Související investice

Oprava propustku a celého úseku trati bude provedena současně během jedné výluky na trati (podrobně viz. „*Průvodní a souhrnná technická zpráva*“).

V zájmovém prostoru se dle vyjádření jednotlivých správců nachází **podzemní sdělovací vedení SSZT a ČD - Telematiky**. Vedení SSZT a ČD - Telematiky budou v rámci stavby přeloženy. **Přeložka sdělovacího vedení SSZT a ČD - Telematiky jsou podrobně řešeny v samostatných stavebních objektech.**

Jiné související investice nejsou známy.

15.2.2. Cizí investice

Oprava propustku **nevyvolá žádné cizí investice.**

15.2.3. Výhledové investice

Oprava propustku **nevyvolá žádné výhledové investice.**

15.2.4. Další ochranná pásma zasažená stavebním objektem

V zájmovém prostoru se dle vyjádření jednotlivých správců nachází **podzemní sdělovací vedení SSZT a ČD - Telematiky**. Stavba bude probíhat v ochranném pásmu těchto sítí.

16. PRŮKAZ O ŘEŠENÍ STAVU ÚNOSNOSTI V PODDOLOVANÝCH ÚZEMÍCH

Propustek se nenachází v poddolovaném území. V projektu toto není řešeno.

17. POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING

Nový propustek je proveden na stávajícím místě v poloze původních základů, které budou odstraněny na úroveň základové spáry.

Pro odsouhlasení základové spáry zajistí zhotovitel geologickou dokumentaci skutečných základových poměrů a srovnání s dokumentací objektu. Posouzení základové spáry musí provést geotechnik zhotovitele za přítomnosti odborného zástupce objednatele. Při kontrole se ověří, zda zemina/hornina v základové spáře odpovídá požadavkům dokumentace na založení objektu.

Při odhalení základové spáry bude přizván projektant k její přejímce. Na základě zjištěných skutečností bude případně upraven návrh založení propustku, aby bylo dosaženo min. požadované únosnosti základové spáry.

18. POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH KONSTRUKCÍ, MĚŘENÍ SEDÁNÍ

18.1. Moduly pružnosti betonu konstrukce

Uvažuje se běžně dle TKP 18, ČSN EN 206 a dle ČSN EN 1992-1, 1992-2. Zvláštní požadavky zde nejsou kladeny.

18.2. Požadavky na mikrosítě

S ohledem na nenáročnost konstrukce se nepožaduje zřízení bodů mikrosítě. Pro vytyčovací práce, ověřovací a kontrolní měření ve smyslu TKP kapitola 1 dle kontrolního a zkušebního plánu bude zřízena pouze primární vytyčovací síť (v souladu s TKP 1).

18.3. Geodetické sledování během výstavby

Geodetické sledování během výstavby se nepožaduje. Požaduje se provádět pouze ověřovací a kontrolní měření ve smyslu TKP kapitola 1 dle kontrolního zkušebního plánu.

18.4. Sledování výškového přetvoření po dokončení stavby

Není požadováno.

19. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

S ohledem na charakter stavby se s bezbariérovým řešením neuvažuje.

20. PODKLADY PRO ZHOTOVENÍ STAVBY

Stavbu propustku je nutné provést v souladu s touto projektovou dokumentací PDPS zpřesněnou o dokumentaci RDS. **Tato projektová dokumentace v tomto stupni PDPS přímo neslouží jako podklad pro výstavbu objektu. K tomuto účelu bude vypracován následující stupeň dokumentace RDS a případně VTD dokumentace ocelových konstrukcí! Dokumentace RDS a VTD bude před vlastní stavbou odsouhlasena AD, TDI a zpracovatelem dokumentace DUSP.**

Případné změny oproti projektové dokumentaci je nutné konzultovat s projektantem. Požaduje se, aby zhotovitel před zahájením prací aktualizoval navrhovaný harmonogram stavebních prací, postup výstavby, a doložil statický výpočet použitého výrobku ŽB prefabrikované patkové trouby.

Zhotovitel musí v souladu s TKP 1 před zahájením prací vypracovat kontrolní zkušební plán (KZP) a předložit jej Objednateli/Správci stavby ke schválení. Všechny Výrobky, stavební materiály a směsi, které budou použity ke/na stavbě, předloží Zhotovitel Objednateli/Správci stavby ke schválení – vydání souhlasu s použitím a zároveň doloží doklady o posouzení shody ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel zajistí vypracování výrobní a montážní dokumentace jednotlivých výrobků, TeP a TePř dodavatele pro příslušné práce v případech, kde je to dle příslušných TKP požadováno. Tyto dokumenty předloží ke schválení dle příslušných kapitol TKP.

Při realizaci bude stavbu sledovat koordinátor BOZP, jmenovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb., který bude dohlížet na dodržování bezpečnosti při práci.

Při výstavbě je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č. 262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

Zvláště je nutno dbát bezpečnosti práce na zavěšených plošinách a lešeních.

Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení. Práce v blízkosti těchto inženýrských sítí musí probíhat dle podmínek vyjádřených správci a majitelů sítí a dle ČSN 73 6005.

 **ProPMK s.r.o.**

Pasecká 396, 539 44 Proseč
IČO: 14144069 DIČ: CZ14144069



V Proseči 09/2024

Ing. Martin Roušar
ProPMK s.r.o.
Pasecká 396
539 44 Proseč
tel.: +420 723 468 588
email.: rouсар@propmk.cz