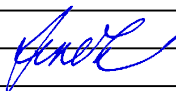


D.2 STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 SO 01 SPOJKA KOLEJÍ č.1 a č.2

ZODP. PROJ.:	ING.JAN JEŽEK			ING. JAN JEŽEK	
NAVRHL:	ING.JAN JEŽEK			Bajkalská 672/14	
KRESLIL:	ING.JAN JEŽEK			100 00 Praha 10	
KONTROLA:	ING.JAN JEŽEK				
KRAJ: Středočeský			AO ČKAIT:	0004685	
OBJEDNATEL: T-PORT, spol. s r.o., Jankovcova 6, 170 04 Praha 7			IČ:	6310 5675	
Dokončení překladiště KD Kolín dokončení modernizace vlečkových kolejí			DIČ:	CZ530906153	
			DATUM:	03/2020	
			ZAKÁZKA:	528/2019	
			STUPEŇ:	PDPS	
TECHNICKÁ ZPRÁVA			FORMÁT:	8A4	
			MĚŘÍTKO:	PŘÍL.Č.: 1	
		ČÁST DOK.: D.2.1			

D.2.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

a)	Popis a základní údaje o současném stavu včetně identifikačních údajů stavebního objektu	2
b)	Seznam vstupních podkladů	2
c)	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů	3
d)	Popis navrženého řešení, technických parametrů a jejich zdůvodnění ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání	5
e)	Statická posouzení, jsou-li u některých konstrukcí technickými normami a předpisy vyžadována	5
f)	Kapacitní, hydrotechnické a jiné výpočty potřebné pro zdůvodnění navrhovaného řešení.....	5
g)	Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, souhlas s navrženým řešením, pokud je technickými normami a předpisy požadován	6
h)	Popis výjimek z předpisů, uvedení odchylných řešení od předchozího stupně dokumentace	6
i)	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod. a uvedení jejich závaznosti pro realizaci, popř. při zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby.....	6
j)	Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovních porad včetně uvedení odkazu na dokladovou část ..	6
k)	Shrnutí rozhodujících stanovisek majících vliv na technické řešení včetně uvedení odkazu na dokladovou část obsahující všechna nezbytná projednání	7
l)	Průkaz o zpracování výsledků průzkumů	7
m)	Návaznost na ostatní objekty - průkaz koordinace, popis rozhraní jednotlivých objektů, návaznost na jiné - související, cizí, výhledové investice	7
n)	Na poddolovaných územích průkaz a řešením stavu únosnosti.....	7
o)	Požadavky na geotechnický monitoring.....	7
p)	Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů	7

a) Popis a základní údaje o současném stavu včetně identifikačních údajů stavebního objektu

Název stavby: Dokončení překladiště KD Kolín - dokončení modernizace vlečkových kolejí

Název SO: SO 01 Spojka kolejí č. 1 a č. 2

Místo stavby: vlečka Přístav Kolín ve vlastnictví:

České přístavy, a.s., IČ: 452 74 592

Jankovcova 6,170 04 Praha 7

SO 01 se nachází v obci Kolín [533165] v k.ú. Kolín [668150] na pozemcích v majetku vlastníka vlečky p.č. 1619/13 a st. 3504

Stavebník/objednatel: T-PORT, spol. s r.o.

Jankovcova 6,170 04 Praha 7, IČ: 6541 3865

Projektant SO: Ing. Jan Ježek, IČ: 6310 5675

Bajkalská 672/14, 100 00 Praha 10 - Vršovice

ČKAIT 0004685 pro obor dopravní stavby

Popis současného stavu

Vlečka je zaústěna do celostátní dráhy v železniční stanici Kolín, do koleje číslo 116a, výhybkou číslo 105, v km 297,870. Celková stavební délka vlečky je 1 295,00 metrů. Do vlečky je zaústěna vlečka „Korona Kolín“ v km 0,172, do koleje číslo 1, výhybkou číslo U1.

Vlečka byla rekonstruována ve stavbách Vlečka - přístav Kolín, Rekonstrukce kolejí č. 1 a 2a a Doplnění překladiště KD Kolín.

Do vlečky je zaústěna spojovací kolej od žst. Kolín odbočným směrem výhybky P1 jízdou po hrotu. Na tuto výhybku styk na styk navazuje P2, za kterou pokračují ve směru staničení vlečky (narůstajícího po proudu Labe) dvě kusé koleje - podél přístavní zdi kolej č. 1 a dále od břehu kolej č. 2. Zatímco kolej č. 1 byla rekonstruována v celé stavební délce, kolej č. 2 byla rekonstruována pouze v úseku manipulační plochy. Část koleje č. 2 v délce cca 92,8 m byla ponechána v původním (technicky hraničním) stavu. V celé uvedené délce koleje č. 2 je provedena přejezdová úprava z betonových panelů, které jsou místy rozpadlé a prorůstají náletovou zelení zejména na styku zádlahy koleje a zdi rampy podél provozního objektu na parcele st. 3504.

b) Seznam vstupních podkladů

- [1] DPS Vlečka - přístav Kolín, Rekonstrukce kolejí č. 1 a 2a, Ing. Jan Ježek, 12/2017
- [2] Souhlas DÚ Praha s provedením ohlášeného stavebního záměru na stavbě dráhy Vlečka – přístav Kolín, Rekonstrukce kolejí č. 1 a 2a č.j. DUCR-63344/17/Vv ze dne 3.11.2017
- [3] PDPS Doplnění překladiště KD Kolín, SO 110 Manipulační a obslužná plocha, Transconsult s.r.o., 11/2018
- [4] Vnitřní předpisy o provozování dráhy a odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení na železniční dráze – vlečce „Vlečka – přístav Kolín“ (účinnost od 1.7.2016)
- [5] Geodetické zaměření prostoru stavby poskytnuté stavebníkem
- [6] Prohlídka místa stavby, fotodokumentace
- [7] DUR + DSP Dokončení překladiště KD Kolín, Rampa pro překládku kontejnerů a manipulační plochy, SO 111.4 Manipulační plocha u haly“, SO 220 Úpravy jeřábové dráhy (Transconsult s.r.o., 05/2019)
- [8] Závazné stanovisko orgánu územního plánování, které vydal MÚ Kolín, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování čj. MUKOLIN/ORR 52430/19-ska ze dne 18. 07. 2019

- [9] Vyjádření KÚSK čj. 066682/2019/KUSK ze dne 6. 6. 2019 - stavební záměr není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí
- [10] Vyjádření MÚ Kolín, Odboru životního prostředí a zemědělství čj. MUKOLIN/OZPZ 53263/19-Tv ze dne 3. 6. 2019 za účelem vydání společného povolení stavby
- [11] Závazné stanovisko MÚ Kolín, Odboru životního prostředí a zemědělství čj. MUKOLIN /OZPZ 54238/19-Ze ze dne 3. 6. 2019, kterým se sděluje souhlas a stanoví podmínky podle zákona o odpadech
- [12] Rozhodnutí MÚ Kolín, Odboru životního prostředí a zemědělství čj. MUKOLIN/OZPZ 56381/19-GI ze dne 19. 06. 2019, kterým se vydává souhlas vodoprávního úřadu dle §17 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách
- [13] Rozhodnutí Drážního úřadu čj. DUCR-38352/19/Ka ze dne 22. 7. 2019, kterým se vydává stavební povolení
- [14] DZS Dokončení překladiště KD Kolín - dokončení modernizace vlečkových kolejí, Ing. Jan Ježek, 10/2019
- [15] Rozhodnutí Drážního úřadu čj DUCR-65882/19/Ka ze dne 26. 11. 2019, kterým se povoluje změna stavby před jejím dokončením
- [16] Geodetické zaměření DSPS Stavby „Dokončení překladiště KD Kolín - dokončení modernizace vlečkových kolejí“; ARITMET s.r.o., Praha, 12/2019
- [17] DSPS Dokončení překladiště KD Kolín - dokončení modernizace vlečkových kolejí, Ing. Jan Ježek, 12/2019
- [18] PP SPS Praha - Rozšíření překladiště Kolín, SO 340 Rozvod pitné vody, SUDOP Hradec Králové, 8/1989

c) Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

Předmětem stavebního objektu SO 01 je rekonstrukce koleje č. 2 od kolejnicového styku v km 0,821 249 (staničení bylo vztaženo ke koleji č.1) na konci stávající manipulační plochy a její zapojení do nově vložené výhybky v k. č. 1 v km 0,932 204.

Stavba kolejové spojky (SO 01) je změnou dokončené stavby, která zjednoduší dopravní technologii při obsluze vlečky. Trakčnímu prostředku se umožní odstoupit z čela posunujícího dílu po odstavení zátěže na koleji č. 1 po koleji č. 2. Přejezdová úprava v koleji č. 2 a mezi kolejemi č. 2 a č. 1 umožní, aby objekt na st. 3504 mohl být objížděn silničními motorovými vozidly.

Kolej č. 2 je navržena jako stykovaná kolej z užitého kolejnicového materiálu S 49 (E 49). Začátek stavební úpravy je dán polohou kolejnicového styku v km 0,812 249. Konstrukce koleje se předpokládá z betonových pražců s rozdělením c, plochými podkladnicemi S 4pl a tuhými svěrkami ŽS 4. Směrové oblouky v koleji jsou s $D = 0$ mm. Kolej č. 2 je zaústěna do odbočného směru výhybky č. 3 jízdou po hrotu. Minimální tloušťka kolejového lože je 250mm pod ložnou plochou pražců.

Výhybka č. 3 je tvaru Obl.-j49-1:11-300(850/221,58)Ppd. Bod ZV3 je v km 0,932204. Výhybka je transformována přímou větví do oblouku v koleji č. 1 s $R = 850$ m.

Užitná délka kolejí č. 1 i č. 2 mezi námezníky výhybek č. P2 a č. 3 bude 236 m. Při obsazení výhybky č. 3 (tj. při znemožnění objíždění trakčního prostředku) poskytují obě koleje užitnou délku (za námezníkem výhybky č. P2 až po zarážedlo ZAR 3 na konci kusé koleje č. 1) 315 m.

Směrové řešení koleje č. 2

V bodě ZO v km 0,823073 začíná směrový oblouk s $R = 400$ m délky 22,398m, následuje mezipřímá délky 4,938m a další oblouk s $R = 250$ m délky 22,177m. Za KO tohoto oblouku je přímá délky 26,026m až do bodu KVo výhybky č.3.

Výškové řešení koleje č. 2

Výškové řešení sleduje výškový průběh koleje č. 1 tj. vodorovná ve výšce 196,000 m n.m. Výška obou kolejí definuje polohu přejezdové úpravy mezi kolejemi č. 1 a č. 2 a v koleji č.2.

Přejezdová úprava a konstrukce pražcového podloží

Kolej č. 1 byla rekonstruována ve stavbě [1]. Konstrukce pražcového podloží v koleji č. 2

v úseku od km 0,821 249 až do úrovně SV nároží provozní budovy (na délku 18,0 m), je navržena shodně s realizovanou stavbou [2]. Jedná se o úsek, který je umístěn v prostoru bývalé již zbourané rampy (již realizovaný SO 00). Shodná konstrukce se navrhuje proto, aby celá část koleje č. 2, která může být obsluhována nakladači Kalmar, měla konzistentní kvalitu a aby byla zajištěna návaznost na realizovanou úpravou v k č. 1 [1].

Skladba pražcového podloží (= skladba přejezdové úpravy v koleji č. 2) je následující:

ACO 11S	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
postřik spojovací PS;EK	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
ACP 22S	100 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 612
postřik infiltrační PI;EK	1,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
kamenivo zpevněné cementem SC C8/10	250 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1
kolejové lože tř. C fr. 31,5-63	200 mm	
podkladní vrstva ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
dvouosá geomříž PP G		
podkladní vrstva ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
kamenivo zpevněné cementem SC C5/6	200–350 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1
Celkem	1 300 mm	

Před pokládkou svrchní vrstvy SC C8/10 se do povrchu vrstvy ŠD_A zavibruje štěrk fr. 4-8.

Podrobnosti viz výkres D.2.1.4 Charakteristické příčné řezy.

Skladba pražcového podloží v úseku od SV nároží provozní budovy až do KVo3 je:

ACO 11S	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
postřik spojovací PS;EK	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
ACP 22S	100 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 612
postřik infiltrační PI;EK	1,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
kamenivo zpevněné cementem SC C8/10	250 mm	ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1
podkladní vrstva ŠD _A	200 mm	ČSN 73 6126-1
podkladní vrstva ŠD _B	200 mm	ČSN 73 6126-1
(případně výzisk z kolejového lože)		
dvouosá geomříž PP G		
<u>sanace podloží hrubým kamenivem VHK fr. 32-125300 mm s vibračním zaválcováním do podloží</u>		
Celkem	1 100 mm	

Konstrukce žlábků pro okolek kolejových vozidel je převzata ze stavby [3] a vychází z osvědčeného úspěšně provozovaného řešení vlastníka vlečky. Detail konstrukce žlábků je vyobrazen v příloze D.2.1.4 Charakteristické příčné řezy. Tato úprava žlábků je již realizována v celé délce manipulační a obslužné plochy v k. č. 2.

Úprava vodovodní přípojky

Mezi kolejemi č. 1 a 2 se přibližně v úseku od km 0,842 do km 0,921 nachází trasa vodovodního potrubí [18]. Konkrétně se jedná o úsek potrubí mezi vodoměrnou šachtou (JZ nároží provozního objektu) a šachtou Š1 u přístavní zdi. Potrubí je součástí rozvodu pro napouštění plavidel. Konstrukčně se jedná o potrubí rPE 63 x 8,9. Přípojka byla projektována s tím, že bude potrubí v zimním období vypouštěno, protože přípojky pro napouštění plavidel nebylo možné 100% ochránit proti zamrzání.

Potrubí bylo uloženo v zapažených rýhách se svislými stěnami. Výška dna potrubí ve vodoměrné šachtě (staničení potrubí 0,010 50) je 194,33 m n.m., výška dna potrubí v jeho 1. lomu na SZ nároží provozní budovy (km 0,028 00) je 194,30 m n.m., výška dna potrubí v jeho 2. lomu (v místě zaústění do ocelové chráničky 159 x 4,5 dl. 4,0 m pod kolejí č.1 (km 0,117 70) je 194,11 m n.m. V celém tomto úseku je jednotný spád potrubí 2,03 ‰. Vodovodní šachta Š1 se nachází v km 0,122 80. Z toho vyplývá celková délka potrubí 112,3 m.

V tomto úseku bude potrubí obnaženo (trubka je uložena na pískovém loži tloušťky 0,15m a povrch trubky je obsypán vrstvou štěrkopísku v tloušťce 0,30 m nad povrchem potrubí. Průměrná výška dna rýhy je tudíž $(194,33 + 194,11)/2 - 0,15 = 194,07$ m n.m. Mezi kolejemi bude tato rýha hloubena z úrovně parapláňe 194,90 m n.m., v úseku od vodoměrné šachty až po SZ roh provozního objektu od úrovně terénu (délka úseku 10,9 m + pažení zátažné).

Z důvodu možného zvýšeného účinku proudění v období záplav se uvažuje se zřízením nového lože pod potrubí z písku i nového obsypu potrubí. Nové potrubí bude potrubí dvouvrstvé PE100 s 10% signalizační vrstvou SDR 11 63 x 5,8 z trub délky 12m svařovaných elektrotvarovkami SDR11/ PN16 D 63 x 5,8 mm.

Podchod k.č.1 k šachtě Š1 bude realizován s využitím stávající chráničky. Nově se zřizuje chránička pod spojkou kolejí č.1 a č.2 od km 0,864 do km 0,920 5 (SZ nároží provozní budovy = 1. lom potrubí) tj. na délku 56,5 m a napříč pod komunikací v délce 6,5 m (od 1. lomu potrubí směrem k vodoměrné šachtě).

Odstranění neužívaného lanového posunu

Torzo lanového posunu bude odstraněno. Kovové prvky budou odmontovány, případně děleny z důvodu snazší manipulace a odevzdány do šrotu. Betonové části budou vybourány min. do úrovně pláně tělesa železničního spodku. Do prostoru bývalého základu lanového posunu pod mostem bude posunuto zářezadlo ZAR 3 tak, aby délka úseku koleje č. 1 mezi body ZV3 a ZAR 3 byl maximalizována. Toto opatření zvýší bezpečnost při manipulaci trakčního prostředku.

d) Popis navrženého řešení, technických parametrů a jejich zdůvodnění ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Technické parametry byly stanoveny s ohledem na konstrukce stejného určení zřízené ve stavbách [1] a [3] tak, aby bylo technické řešení konstantní po celé délce rekonstruovaných kolejí. Rekonstrukce kolejí a jejich přejezdové úpravy není při stavbě, ani při jejich provozování zdrojem ohrožení životního prostředí.

Podrobnější popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana je předmětem kapitoly B. 6 Souhrnné části.

e) Statická posouzení, jsou-li u některých konstrukcích technickými normami a předpisy vyžadována

Konstrukce pražcového podloží a skladba vozovek byly převzaty z projektů sousedních staveb [1] a [3] a z nutných úprav, kterými byly tyto konstrukce adaptovány do místních podmínek stavby při jejich postupné realizaci a při projednávání úprav v rámci kontrolních dnů.

V zásadě tyto konstrukce splňují požadavky TP 170 Zásady navrhování vozovek pozemních komunikací a předpisy SŽDC S 4 Železniční spodek a SŽDC Ž 1 až Ž11 Vzorové listy železničního spodku.

Navrhované konstrukce byly rovněž ověřeny v obdobných povozech vlastníka vlečky, tj. na kontejnerových překladištích již provozovaných.

Pro posouzení těchto konstrukcí nejsou technickými normami a předpisy vyžadována statická posouzení.

f) Kapacitní, hydrotechnické a jiné výpočty potřebné pro zdůvodnění navrhovaného řešení

V úseku od ZÚ SO 01 km 0,821 249 až po SV roh provozní budovy je navrženo odvodnění pláně v souladu s projekty [1] a [3]. Od úrovně základu jeřábové dráhy je parapláň navržena v hloubce - 1,3 m pod budoucí niveletou koleje a na ní je vrstva SC C5/6 proměnné tloušťky 200-350 mm. Tato konstrukce byla zvolena ve stavbě [3] z důvodu zajištění ochrany vodorovných kotev spínajících základ jeřábové dráhy s blokem přístavní zdi (existence kotev byla odhalena až při jejich odkrytí ve stavbě). Povrch vrstvy byl upraven ve sklonu 1,5% směrem do podélné vsakovací rýhy mezi kolejí č. 1 a přístavní zdí.

V úseku od SV rohu provozní budovy až do konce rekonstrukce k. č. 2 je materiál zemní pláň sanován velmi hrubým kamenivem fr. 32-125 v tloušťce 300 mm s vibračním zaválcováním do podloží. Zároveň projekt předpokládá, že tato vrstva s předpokládanou mezerovitostí 30% bude sloužit i jako drenážní zasakovací vrstva pro případný odvod srážkové vody, která do podloží pronikne ze žlábků přejezdové úpravy koleje č. 2 kamenivem kolejového lože, podkladními a konstrukčními vrstvami. Část srážkové vody z povrchu vozovky mezi kolejemi č. 2 a č. 1 proteče otevřeným kolejovým ložem koleje č. 1 do podélné vsakovací rýhy zřízené vpravo koleje č. 1 ve stavbě [1].

Vrstvy konstrukce pražcového podloží jsou od podzemní stěny (základu) provozního objektu Českých přístavů, a.s. odděleny fólií Noppex, která je vytažena 100 mm nad úroveň přilehlé vozovky. Podél celé délky provozního objektu je na šířku 1,4 m zřízen na ohrubné vrstvě vozovky sklon 0,5% ve směru od objektu.

Hydrotechnický výpočet se nedokladuje, neboť retenční objem daný mezerovitostí kameniva všech vrstev v konstrukcích kolejí i vozovek vysoce překračuje objemy úhrnů srážek pro všechny intenzity návrhových dešťů podle ČSN 75 9010.

g) Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, souhlas s navrženým řešením, pokud je technickými normami a předpisy požadován

Navrhované řešení neobsahuje žádná neschválená nebo nezavedená řešení. Řešení odpovídá požadavkům dotčených zákonných předpisů, technických norem, předpisů a vzorových listů.

h) Popis výjimek z předpisů, uvedení odchylných řešení od předchozího stupně dokumentace

Výjimky z předpisů nejsou vyžadovány. Předchozí stupeň dokumentace nebyl vypracován.

i) Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod. a uvedení jejich závaznosti pro realizaci, popř. při zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby

vyhláška MD ČR č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

ČSN 73 6320 Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽDC S4 Železniční spodek

SR 103/3 (S) Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej.

SŽDC Ž 11.323 Konstrukce kolejnicového žlábků vytvořená válcovaným profilem tvaru L nebo svařencem téhož tvaru

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

j) Shrnutí rozhodujících závěrů z pracovních porad včetně uvedení odkazu na dokladovou část

Pro vypracování projektu nebyly organizovány žádné pracovní rady, neboť se jedná o velmi malý rozsah prací s využitím běžných konstrukcí a materiálů zaužívaných parametrů.

k) Shrnutí rozhodujících stanovisek majících vliv na technické řešení včetně uvedení odkazu na dokladovou část obsahující všechna nezbytná projednání

Konstrukce pražcového podloží a skladba vozovek byly převzaty z projektů sousedních staveb [1] a [3] a z nutných úprav, kterými byly tyto konstrukce adaptovány do místních podmínek stavby při jejich postupné realizaci a při projednávání úprav v rámci kontrolních dnů obou staveb.

Navrhované konstrukce byly prověřeny v obdobných pvozech vlastníka vlečky, tj. na kontejnerových překladištích v jiných již provozovaných lokalitách.

l) Průkaz o zpracování výsledků průzkumů

Pro SO 01 nebyl realizován žádný průzkum. Při návrhu byly využity poznatky získané při rekonstrukci kolejí a ploch ve stavbách [1] a [3].

m) Návaznost na ostatní objekty - průkaz koordinace, popis rozhraní jednotlivých objektů, návaznost na jiné - související, cizí, výhledové investice

Začátek SO 01 je dán polohou kolejnicového styku v km 0,812 249 tj. v místě dokončené stavby [3]. Před realizací SO 01 již byl dokončen a zkolaudován (12/2019) SO 00 Odstranění východní části rampy u provozního objektu a SO 02 Úprava povrchu po demolici rampy.

Tím je fyzicky dáno rozhraní mezi již realizovanými SO a SO 01.

n) Na poddolovaných územích průkaz a řešením stavu únosnosti

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

o) Požadavky na geotechnický monitoring

SO 01 nevyžaduje geotechnický monitoring.

p) Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů

Provádění kontrol vlečkové koleje a její geometrické polohy je dáno vyhláškou č. 177/ 1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

V Praze 03/2020

Vypracoval: Ing. Jan Ježek