

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Identifikační údaje stavby

Stavba:	„Rekonstrukce PZS v km 13,559 (P7321) na trati Kroměříž - Zborovice“
Objekt:	SO 04 Propustek v km 13,549
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město
Projekt stavby:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov IČO: 28307453

1) Základní údaje o propustku

Trat'	Zborovice - Kroměříž
Kategorie dráhy	regionální dráha
TÚ	Zborovice - Kroměříž
TÚDÚ:	212206 Zdounky - Zborovice (km 12,418 – 16,591)
Zatížení:	Trouby vyhovují statickým účinkům vyvozeným od modelu zatížení 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ a od modelu zatížení SW/2 dle ČSN EN 1991 2 v závislosti na výšce přesypávky (včetně účinků přesypávky dle ČSN EN 1997-1).
Číslo trati	304B dle prohlášení o dráze (dle TTP č. 304B)
Třída trati:	4. třída (dle národní přílohy ČSN EN 1991 – 2)
Základní charakter. trati	Regionální trať č. 305 Kroměříž - Zborovice
Staničení	evidenční km 13,549
Počet kolejí	1 (neelektrizovaná)
Trat'ová rychlost	60 km/h
Trat'ová třída	Zborovice km 12,376 : B2; km 12,376 - Kroměříž: C2
na jednotlivých úsecích	
Překonávaná překážka	trubní propustek
Katastrální území	k.ú. Zdounky [792683], k.ú. Nětčice [703893]
Parcela	k.ú. Zdounky [792683] - 1015/1, 1148/1, 1148/11, 1148/12, 1148/13 k.ú. Nětčice [703893] - 568, 400/5
Kraj:	Zlínský

2) Zdůvodnění stavby

Řešený propustek je součástí stávajícího železničního spodku. Jeho stavebně technický stav nevyhovující, v nosné, kamenné desce jsou přítomny trhliny, a pro zajištění bezpečnosti železničního provozu je nutná jeho přestavba. Propustek převádí jednokolejnou neelektrifikovanou trať. Stavba řeší náhradu stávajícího propustku novým trubním propustkem z ŽB patkových trub s kruhovým otvorem DN 800 mm. Nový propustek bude vymístěn z prostoru stávajícího žel. přejezdu.

3) Technický popis dosavadního stavu objektu

Jedná se o trubní propustek, jehož stáří není známo. Konstrukce propustku je řešena z kruhovým betonových trub o Ø 600 mm. Čela propustku jsou řešena jako kolmá, ŽB, s římsou.

Původní projektová dokumentace stávajícího propustku nebyla dochována a na místě stavby nebyly provedeny sondážní práce ve vztahu ke stáv. k-ci propustku. Dle zkušeností s podobnými objekty na dotyčné trati lze předpokládat, že vlastní trouba propustku je po stranách polohově zajištěna svislou zesilující betonovou monolitickou k-cí (viz VČ - stávající stav.) Základy jsou řešeny taktéž jako betonové monolitické.

Vpravo trati se nachází nátok a vlevo výtok propustku. Svahy zemního tělesa v místě nátoku i výtoku jsou neudržované, zarostlé travním porostem.

Po levé straně trati, tedy vlevo, na straně výtoku, je umístěno stávající PZS.

4) Podklady pro zpracování projektové dokumentace

- a) Vlastní místní šetření a průzkum projektanta, provedené dne 28.11.2019.
- b) Zaměření zájmového prostoru, provedené firmou Geometra, s.r.o., zeměměřická kancelář, Kyjov, Ing. Svatopluk Stokláška.
- c) ZTP ze dne 1.4.2019.
- d) Hydrotechnický výpočet (Příloha č.1 této TZ)

Dotčené předpisy a normy, použitá literatura:

- ČSN 73 6200 Mostní názvosloví
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování pro mosty (vč. A2 Příloha pro mosty)
- ČSN EN 1992 – 2 Navrhování betonových konstrukcí- Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí, část 2: Zatížení mostů dopravou
- TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S4 Železniční spodek
- SŽDC S5 Správa mostních objektů
- SŽDC (ČD) SR 5 (s) Určování zatížitelnosti železničních mostů
- MVL 649 Trubní železniční propustky
- TKP staveb státních drah – Vyhl. č. 146/2008 o Rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Trubní propustky pozemních komunikací – Typový podklad z roku 1992, Dopravoprojekt Brno

5) Prostor výstavby – územní podmínky

Propustek je situován v katastrálním území Zdounky a Nětčice. Propustek převádí jednokolejnou neelektrifikovanou trať v přímé. Trať je vedena mezi pozemky s ornou půdou. V místě stáv. propustku se nachází stáv. žel. přejezd představující křížení železniční tratě 304B (číslování dle TTP - tabulky traťových poměrů), Zborovice – Kroměříž, dle prohlášení o dráze: Zborovice - Kroměříž a komunikace II. tř. č. 428 v železničním km 13,559.

Propustek převádí srážkové vody z přilehlých polních ploch a přilehlé stáv. asfaltové komunikace.

Po levé straně trati, tedy vlevo, na straně výtoku, je umístěno stávající PZS.

Svahy zemního tělesa v místě nátoku i výtoku jsou neudržované, zarostlé travním porostem. V místě nátoku se nachází stáv. kamenná k-ce nízké opěrné zídky. Vedle ní, směrem od propustku, je umístěn stáv. výtok propustku, který převádí srážkovou vodu z protější strany komunikace. Čelo tohoto propustku je tvořeno taktéž kamennou zídou, která je doplněna o ŽB římsu. Vyústění propustku je provedeno z betonové trouby Ø 600 mm.

6) Geologické a geotechnické podmínky

Geotechnický průzkum byl zpracován a je součástí odd B - souhrnná část - přílohy: Příloha B Geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží.

Na základě tohoto průzkumu byla navržena i sanace tělesa žel. spodku (viz SO 02 Železniční

spodek).

7) Železniční svršek a železniční spodek

Nová konstrukce žel. svršku a žel. spodku je řešena v samostatných stavebních objektech této PD:

b) Stavební část:

Inženýrské objekty

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

8) Technický popis nového stavu objektu

Dojde k vybourání celé konstrukce stávajícího propustku, včetně jeho kompletní základové konstrukce.

Nová konstrukce propustku bude osazena dále od k-ce žel. přejezdu, cca o 1,725 m ve směru na Kroměříž. Osa nové k-ce propustku bude tedy v km 13,544 800. Nové TK v místě propustku bude osazeno výše než TK stávající. Polohové řešení koleje bude ponecháno stávající. Žel. svršek a spodek jsou řešeny samostatnými SO (viz b.č. 7 této TZ).

Výška dna potrubí na vtoku, tedy na pravé straně bude na kótě 226,440. Výška na straně výtoku bude na kótě 226,280. Sklon dna nového propustku bude ve spádu 2,0%.

Stavba nového propustku se provede v otevřené jámě. Nový trubní železniční propustek je navržen z patkových ŽB prefabrikovaných trub kruhového průřezu, DN 800, uložených na betonovém základu. Dodavatel stavby musí v plném rozsahu respektovat *Obecné podmínky Českých drah, a.s. pro železobetonové trouby propustku*, jejichž účinnost je od 1.7.2002.

Betonový základ, tak i zesílený základ šikmého čela, bude proveden jako monolitická základová deska z betonu C25/30 XF1, XA1, vyztužená ve 2 vrstvách svařovanou sítí 8/150 x 8/150. Pod monolitickou základovou deskou, jakožto i pod základem šikmého výtokového čela a kolmého nátokového čela propustku (viz níže), bude proveden podkladní beton o tl. 150 mm z betonu C12/15 X0.

Vlastní konstrukce propustku bude tedy provedena z ŽB prefabrikovaných patkových trub výše zmíněných rozměrů. Čela trub jsou opatřena drážkou (hrdlem) a dřikem (perem). Dokonalé utěsnění spoje jednotlivých trub zajišťuje integrované pryžové těsnění zabudované v drážce po obvodu hrdla, zajišťující vodotěsnost všech spojů mezi troubami. Ve stěnách trub jsou osazeny úchyty zajišťující manipulaci, vč. pokládky. Pro nový propustek se použije 6 ks kolmých trub a 1 trouba šikmá výtoková. Celkem tedy 7 ks prefabrikovaných ŽB trub (viz výkresová část SO 04 E.1.4).

Výtokové čelo konstrukce propustku se provede z šikmé ŽB pref. trouby, jejíž základ bude zesílen pomocí nadbetonování z betonu C25/30 XF1, XA1 a betonářské výztuže z oceli B 500 B (10505 R). Výkres tvaru a výztuže, vč. výpisu výztuže je součástí VČ (výkr.č. 7).

Vtokové kolmé čelo propustku se provede jako monolitická ŽB konstrukce z betonu C30/37 XC4, XF3, která bude založena na základové konstrukci z betonu C25/30 XF1, XA1. Na čele propustku bude vybetonována ŽB římsa z betonu C30/37 XC4, XF3. Výztuž ŽB konstrukce bude provedena z oceli B 500 B (10505 R). Výkres tvaru a výztuže nátokového čela, vč. výpisu výztuže je součástí VČ (výkr.č. 9).

Na obou stranách propustku bude vtok i výtok opatřen odlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C16/20 X0. Provedení kamenné dlažby dle vzor. listu žel. spodku Ž 6.11. Odláždění bude ukončeno stabilizačními prahy a opevněním (olemováním) z betonu C16/20 X0.

Na výtoku bude vybudována ŽB monolitická k-ce tzv. „Výtokové vany.“ Tato k-ce je řešena samostatným statickým výpočtem a samostatnými výkresy, které jsou nedílnou součástí tohoto odd. PD (SO 04 E.1.4 Propustek v km 13,549 - Statické posouzení).

Konstrukce má vlastní monolitickou základovou desku a navazuje na okolní terén a na odláždění. K-ce je tvarově řešena tak, aby na ni bylo možno zpětně osadit původní PZS, stejně jako PZS nové (viz VČ PD). PZS bude napojeno zespoda, v k-ci ŽB monol. vany bude osazena chránička (DN 63 mm) pro protažení kabeláže (PS 02) - viz Statické posouzení k-ce vany.

Pod vlastní k-cí ŽB monol. výtok vany bude zbudován podkladní beton, tl. 150 mm, C12/15 X0 + KARI 150/150 x 8/8.

Od místa výtoku bude stávající příkop (rigól) dále reprofilován. Rozsah sanace je uveden na výkr.č. 8 - Vytyčovací výkres.

V místě nátoky, vedle bet. čela stáv. propustku pod silniční komunikací se nachází stáv. kamenná opěrná zídka. Stáv. zídka brání provedení výkopových prací pro stavbu nového kolmého nátokového čela propustku, proto bude v rámci stavebních prací odstraněna i se základovou k-cí.

V místě úpravy (reprofilace) a zásahu do stávajících svahů bude provedeno nové setí travním semenem.

9) Osazování ŽB patkových trub

Osazování ŽB patkových trub se bude provádět pomocí vhodné dvoucestné mechanizace.

Pro snadný zásun jednotlivých trub do sebe se hrdla namažou mazlavým mýdlem.

Manipulace je prováděna pomocí manipulačních a vázacích prostředků. Bude použito zařízení s dostatečnou nosností a jemným zdvihem.

Při sestavování k-e propustku z jednotlivých prefabrikátů je třeba dodržet Technologický předpis výrobce, kde je stanoven přesný postup pro zajištění dopravy, skladování, manipulace, pokládky a sestavování jednotlivých prvků!

10) Návrhové zatížení

Pro k-ci propustku mohou být použity pouze trouby schválené SŽDC s.o.

V rámci zpracování TPD výrobce staticky posoudí dle ČSN EN 1990, ČSN EN 1992-2 a ČSN EN 1997-1 svůj vybraný sortiment prefabrikovaných trub a stanoví jejich limitní podmínky pro použití v železničním tělese. Trouby musí vyhovovat:

- statickým účinkům vyvozeným od modelu zatížení 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ a od modelu zatížení SW/2 dle ČSN EN 1991-2 v závislosti na výšce přesypávky (včetně účinků přesypávky dle ČSN EN 1997-1).
- stanovené maximální výšce přesypávky vyvolující zemní tlaky dle ČSN EN 1997-1 s přihlédnutím k účinkům proměnného zatížení dle ČSN EN 1991-2.

Minimální zatížitelnost trub bude dle SR 5 (S) pro jednokolejnou trať 1,42.

11) Únosnost trub

Nosná konstrukce je tvořena ŽB patkovými troubami o světlosti DN 800 mm, skladebné délky 1,0 m. Bude tedy použita konstrukce z prefabrikovaných dílců, navržená a schválená pro zatížení do železničního provozu dle EN 1991-2 Zatížení mostů dopravou. Konstrukce musí vyhovět pro zatížení železniční dopravou na účinky zatěžovacího vlaku LM 71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,21$ s roznášecí vrstvou nad příčlím rámu min. 300 mm.

Použité prefabrikáty musí být schváleny pro použití v rámci staveb Správy železnic, s.o. na základě TPD 2/2014, kdy na základě výše zmíněného bude výrobcem doloženo kompletní statické posouzení.

12) Hydrotechnické posouzení propustku

Návrh konstrukce nového trubního železničního propustku byl proveden na základě Hydrotechnického výpočtu, který je součástí této TZ, Příloha č.1.

13) Vodotěsné izolace

Patkové ŽB trouby budou opatřeny nátěry proti zemní vlhkosti (ALP + 2ALN). Stejným způsobem se opatří i části základové konstrukce, které budou ve styku se zeminou (násypem).

14) Budování zásypů

V místě výkopů bude konstrukce zasypána přednostně nově nakupovanou zeminou (šterkodrt' 0 - 63), dle předpisu SŽDC S4 a přílohy č.14 výše zmíněného předpisu.

Veškeré parametry zemin budou při dosypání silničního tělesa respektovány za dohledu zástupce objednatele.

Zásypy budou hutněny po vrstvách tloušťky maximálně 300 mm (min. 150 mm), s indexem hutnění $I_d = 0,95$, $E_{def} = 60$ MPa, $s = \max. 0,4$, fr. 0-63 mm.

Vhodnost výkopové zeminy pro zásyp posoudí geolog stavby. Pokud zemina z výkopů vyhoví pro provedení zásypů, použije se v kombinaci s nově nakupovanou zeminou v poměru 1:1.

Pro dosypání, či úpravu svahů se přednostně použije výkopová zemina. Dle typu zeminy bude provedeno hutnění na 100% PS, $I_d = 0,9$, maximálně v tloušťkách 300 mm.

Zhotovitel dopravuje příslušný TP pro zásypy, násypy a zřízení přechodových oblastí. TP bude schválen zástupci investora, budoucího správce a projektantem.

15) Vyznačení data stavby propustku

Provede se vlysem šablony otisk letopočtu realizace stavby do betonového bločku (dle MVL 649). Výška písma 200 mm.

Umístění v místě nátoku bude provedeno na římse čela propustku - viz pohled C - C', výkr.č. 5.

V místě výtoku bude letopočet umístěn na horní ploše k-ce tzv. Výtokové vany (viz výkr.č. 4 – Půdorys – Nový stav).

16) Geodetické značky

Do říms budou dodatečně po betonáži osazeny geodetické značky (celkem 2 ks). Značky budou osazeny v příčné ose propustku. V místě výtoku 100 mm od vnější hrany horního čela výtokové/ trouby. V místě nátoku ve vzdál. 100 mm od vnitřní hrany (směr ke koleji) římsy kolmého čela propustku.

Značky budou tvořeny ocelovými trny profilu 20 mm s půlkulatou hlavou.

K hlavní prohlídce bude předáno geodetické zaměření značek (souřadnice značky, nadmořská výška, vzdálenost od osy komunikace – kolejí).

17) Výluky

Stavební práce na SO01 až 04 si vyžádají **omezení železniční a silniční dopravy**:

- ☐ 10 denní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ☐ 11 dnů nepřetržitého uzavření komunikace II./428 v místě přejezdu

Přípravné práce před vyloučením silniční a železniční dopravy:

- Přemontáž nových kolejových polí
- Vytýčení inženýrských sítí
- Zřízení objízdné trasy

18) Vytýčení propustku

Vytýčení propustku bude provedeno podle souřadnic bodů dle vytyčovacího výkresu (výkr.č. 8). Další body mohou být vytýčeny na základě kót, uvedených ve výkresové dokumentaci.

Veškeré souřadnice jsou uvedeny v globálním systému S-JTSK, výšky v systému Bpv.

Přesnost vytýčení dle ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní ustanovení
ČSN 73 0420-2 Přesnost vytyčování – Část 2: Vytyčovací odchylky

Projektant upozorňuje, že poloha stávajících kolejí ve všech výkresech je zakreslena dle geodetického zaměření a nemusí zcela odpovídat stavu v době realizace stavebního objektu. Vytýčení objektu proto nesmí být bez dalšího ověření vztaženo ke stávající poloze kolejí.

19) Inženýrské sítě

Inženýrské sítě jsou zakresleny v odd. C. Situace stavby: C.3 Koordinační situace stavby.

Veškeré sítě jsou zakresleny pouze informativně a jejich přesnou polohu je třeba vytyčit v dostatečném předstihu před započítím stavebních prací. Vyjádření příslušných správců k existenci výše zmíněných sítí, společně s podmínkami vytyčení, jsou součástí dokladové části H této Projektové dokumentace (dále jen PD).

Další informace o provádění prací v blízkosti inženýrských sítí je uvedeno v B. Souhrnná technická zpráva, bod B.2.5, odst. 6 - 9.

20) Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č. 591/2006 Sb. a SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, účinný od 1.10.2013. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam. Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy SŽDC.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230 V resp. 400 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně). Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Stavební činností v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi jsou zpracovány v samostatné části PD - B. Souhrnná část - přílohy: Příloha B Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

21) Vliv stavby a jejího provádění na životní prostředí, zábory ploch

a) Zábory ploch

ZPF - Trvalé ani dočasné zábory ZPF nejsou vyžadovány.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)- Stavba není v přímém kontaktu s lesními pozemky, ani neleží v ochranném pásmu lesa.

b) Vlivy na prvky ochrany přírody

Viz samostatná část PD - B. Souhrnná část - přílohy: Příloha B.6 Vliv stavby na životní prostředí

c) Odpadové hospodářství

V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Realizační firma nebo osoby angažované v realizaci stavby budou užívat mobilní WC. S veškerými odpady, které vzniknou při výstavbě a provozu objektu, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 154/2010 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb. a č. 383/2001 Sb. Obaly stavebních materiálů budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou dopravní prostředky při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti.

Se vzniklým odpadem je zhotovitel povinen naložit dle příslušných zákonů a vyhlášek. Vznik ekologicky závadného odpadu se nepředpokládá.

Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.

Demontovaný materiál bude uložen na skládku v určených prostorech investora, po provedení kategorizaci investorem materiál, který nebude určen k dalšímu využití, bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

22) Provádění objektu

a) Technologické předpoklady

Provádění stavby je navrženo v otevřené stavební jámě při vyloučeném železničním provozu. Uvažovaná traťová výluka v délce 7 dnů. Kolej v místě stavby bude snesena (viz SO 01). Srážková voda bude po dobu výstavby zadržena pomocí přehrazení příkopu na straně vtoku (vpravo). Voda prosáklá do stavební jámy a případná přívalová voda v přehrazeném příkopu bude odčerpávána přenosnou pohotovostní čerpací soustavou.

Všechny zhotovovací práce musí být provedeny podle požadavků dokumentace, TKP, ZTKP a ve shodě s dokumentací zhotovitele a technologickými předpisy schválenými objednatelem nebo osobou pověřenou výkonem stavebního dozoru!

Technologický předpis (TP) se zpracovává na činnosti dle pravidel stanovených v TKP 1 Staveb státních drah.

TP schvaluje vždy technický dozor stavebníka (ve složitějších případech po předchozím kladném projednání s projektantem objektu, případně subjekty uvedenými ve smlouvě o dílo). Příslušný odborný orgán GR si může vymínit (zpravidla v dokumentaci stavby) posouzení TP před vlastním schválením technickým dozorem stavebníka. Podkladem pro TP je schválená dokumentace (objektu) – viz směrnice GR SZDC č. 11/2006.

Jestliže pro provedení určitých prací, zhotovení některých konstrukcí nebo montáží stavebních dílců a technologického zařízení nejsou v dokumentaci ani v TKP nebo ZTKP stanoveny podrobné technické požadavky a postupy prací, je zhotovitel povinen na požádání osoby pověřené výkonem stavebního dozoru příslušné podklady zpracovat a předložit je k odsouhlasení. Tyto podklady musí obsahovat podmínky pro kvalitu dodávek materiálů, jeho skladování, přípravu, provedení, ošetření a případné kontrolní zkoušky a další potřebné údaje zajišťující, že práce provedené podle těchto podkladů budou mít základní kvalitativní parametry požadované dokumentací nebo určené osobou pověřenou výkonem stavebního dozoru. Podklady schválené osobou pověřenou výkonem stavebního dozoru mají účinnost TKP.

b) Předpokládaný sled stavebních prací

Stavební práce na SO01 až 04 si vyžadají **omezení železniční a silniční dopravy:**

- 7 denní nepřetržitou výluku traťové koleje včetně výluky PZS

- 7 dní nepřetržitého uzavření komunikace II./428 v místě přejezdu

Přípravné práce před vyloučením silniční a železniční dopravy

- Předmontáž nových kolejových polí
- Vytýčení inženýrských sítí
- Zřízení objízdné trasy

Stěžeční práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzavěry

- postavení dopravního značení objízdné trasy
- odstranění přejezdové konstrukce, odfrézování živичného krytu do navržených vzdáleností, odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku
- odstranění železničního spodku
- **vybudování propustku v km 13,544 800:**
 - **Výkop stavební jámy a bourání stávajících konstrukcí**
 - **Sanace základové spáry hutněním**
 - **Betonáž základů**
 - **Osazení prefabrikátů**
 - **Betonáž kolmého nátokového čela**
 - **Obetonování čelní trouby – zesílený základ šikmého čela (výtok)**
 - **Obsypy trub**
- vybudování odvodnění v oblasti přejezdu
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku
- zřízení kolejového svršku vč. koleje
- výměna kolejnic za 49E1 na stávajících pražcích
- podbití koleje GPK
- svaření bezстыkové koleje
- vybudování přejezdové konstrukce v ev. km 13,559
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živичného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- rekonstrukce vodorovného dopravního značení
- zrušení dopravního značení objíždky

Práce po ukončení výluky traťové koleje /obnovení provozu na místní komunikaci

- Demontáž kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora
- Konečné úpravy (terénní úpravy – **betonování římsy kolmého nátokového čela, svahování, vyčištění koryta na vtoku a výtoku propustku - Kamenné dlažby u čel propustku, sanace čela stáv. propustku pod silniční komunikací**)
- Geodetické práce (zaměření skutečného provedení stavby)

Jak vyplývá z výše uvedeného, objekt propustku (SO 04) je nutné koordinovat s ostatními stavebními objekty, které řeší tato PD:

- a) Technologická část:

Zabezpečovací zařízení

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

PS 02 PZS v km 13,559 (P7321)

- b) Stavební část:

Inženýrské objekty

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

SO 03 Přejezdová konstrukce

SO 04 Propustek v km 13,549

Trakční a energetická zařízení

SO 05 Elektrická přípojka

V Prostějově, dne 30.3.2020

p. Prázdňý Zdeněk