

Objednatel / Investor:






Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město
Organizační složka: Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 688/26, 611 43 Brno

Stavba:

Oprava mostních objektů na trati Myjava – Veselí nad Moravou

TÚ 2791 Myjava (ŽSR) (mimo) - Veselí nad Moravou (mimo)
DÚ 20 Velká nad Veličkou - Lipov

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Zodp. projektant stavby:	Ing. Juraj Figuli		<div>Zhotovitel PD:</div> <div></div> <div>F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o.</div> <div>Janáčkova 4642/5d</div> <div>79601 Prostějov</div>	
Zodp. projektant objektu:	Ing. Juraj Figuli			
Vypracoval:	Ing. Juraj Figuli			
Kontroloval:	Ing. Martin Major			
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Velká nad Veličkou			
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno				
<div>Objekt:</div> <div>SO 13 Oprava propustku v km 52,180 na trati Myjava – Veselí nad Moravou</div> <div>Podobjekt: 13.1 Železniční svršek</div> <div>Název přílohy:</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			Datum: září 2021	
			Stupeň: DSP	
			Číslo zakázky: 221003	
			Měřítko: -	
			Část PD: Číslo přílohy:	
			D.2.1	01

Oprava mostních objektů na trati Myjava – Veselí nad Moravou

Dokumentace pro stavební povolení

**SO 13 Oprava propustku v km 52,180 na trati Myjava – Veselí
nad Moravou**

13.1 Železniční svršek

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU	4
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	5
6	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU	5
6.1	Volba způsobu a rozsahu opravy koleje.....	5
6.2	Geometrické parametry koleje (GPK)	5
6.3	Železniční svršek	5
6.4	Železniční spodek.....	6
6.5	Vystrojení tratě	6
6.6	Odvodnění tělesa železničního spodku.....	6
6.7	Drážní stezky a dokončovací úpravy	6
7	POSTUP VÝSTAVBY KOLEJE.....	6
7.1	Technologický postup opravy koleje.....	6
7.2	Omezení dopravy	7
7.3	Zařízení staveniště	7
7.4	Dotčené inženýrské sítě.....	7
8	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	7
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	7
8.2	Koordinace s jinými stavbami	8
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	8
10	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	8
11	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	9
12	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
13	ZÁVĚR	10

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Oprava mostních objektů na trati Myjava – Veselí nad Moravou
Stavební objekt	SO 13 Oprava propustku v km 52,180 na trati Myjava – Veselí nad Moravou
Podobjekt:	13.1 Železniční svršek
Druh stavby:	přestavba propustku
Evidenční km:	52,180
Katastrální území:	Velká nad Veličkou
Parcelní čísla pozemků:	2892/1
Obec:	Velká nad Veličkou
Okres:	Hodonín
Kraj:	Jihomoravský
Stavebník (investor stavby):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Správce propustku:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel projektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek:	2791 Myjava (ŽSR) (mimo) – Veselí nad Moravou (mimo)
Definiční úsek:	20 Velká nad Veličkou – Lipov
TUDU:	279120
Staničení mostního objektu:	evidenční km 52,180
Poloha na trati:	v širé trati mezi dopravními Velká nad Veličkou a Veselí nad Moravou
Kategorie dráhy:	dráha regionální
Provozovatel dráhy:	Správa železnic, státní organizace
Číslo tratě podle KJŘ:	343 Hodonín – Vrbovce
Číslo tratě podle prohláš. o dráze:	803 00 Velká nad Veličkou st. h. – Veselí nad Moravou
Číslo tratě podle SJŘ:	317B (Vrbovce) – Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou
Číslo TTP:	317B Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou
Dovolené zatížení tratě:	C4/80 maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí nový propustek vyhovuje na třídu D4 (22,5 t / 8,0 t/m)
Skupina přechodnosti:	3
Počet kolejí:	jednokolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ):	3. kategorie podle TNŽ 34 2620 automatické hradlo se dvěma traťovými oddíly (Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou, hradlo v n. z. Lipov)
Staniční zabezpeč. zař. (SZZ):	žst. Velká nad Veličkou: směr Veselí nad Moravou světelná návěstidla (skupinové odjezdové, vjezdové a předvěst), směr Vrbovce (ŽSR) mechanické vjezdové návěstidlo, ovládání pomocí kolejové desky s EMZ S žst. Veselí nad Moravou: elektronické stavědlo ESA 11 – DŘS, ovládání prostřednictvím JOP, dálková obsluha dispečerem CDP Přerov (nouzová obsluha pohotovostním výpravčím)

Trakce:	nezávislá
Taťová rychlost:	80 km/h
Prostorová průchodnost:	průjezdny průřez Z-GC
Překonávané překážky:	převedení srážkových vod pod tělesem dráhy (občasný vodní tok)
Stupeň projektové dokumentace:	dokumentace pro stavební povolení

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

Stávající propustek se nachází na širé trati Myjava – Veselí nad Moravou v km 52,180 a slouží k převedení srážkové vody pod tělesem dráhy z levostranného drážního příkopu a svahového příkopu na pravou stranu.

Stavba je umístěna v místě dosavadního propustku pouze na stávajícím pozemku dráhy (kat. úz. Velká nad Veličkou, p. č. 2892/1) ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, s. o.

Evidenční km	52,180
Poloha propustku	v širé trati mezi dopravními Velká nad Veličkou a Veselí nad Moravou

Převáděná železniční trať

Propustek převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať Myjava – Veselí nad Moravou přes občasný vodní tok, vlevo i vpravo jsou obhospodařovaná pole. Regionální dráha normálního rozchodu v úseku Myjava – Veselí nad Moravou byla vybudována v letech 1923–1927 (zprovozněna 8. prosince 1927) jako jedna z velkých železničních staveb československé první republiky. Cílem bylo zahustit řídkou železniční síť na moravsko-slovenském pomezí a zejména vytvořit další železniční spojení se Slovenskem. Český úsek od stanice Vrbovce je uveden v tabulce 343 spolu s navazujícím úsekem Rohatec – Veselí nad Moravou a peážním úsekem Hodonín – Rohatec.

Od prosince 2008 byla tato trať v úseku Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou zintegrována do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Od 1. března 2014 byla integrace prodloužena až do Myjavy.

Železniční svršek na trati:	kolejnice S 49, podkladnice S 4, svěrky ŽS 4, dřevěné pražce, šterkové lože
Uspořádání kolej. lože na obj.:	zapuštěné kolejové lože na objektu
Kolejnicové styky:	bezstyková kolej
Směrové poměry tratě:	v přímé
Sklonové poměry tratě:	klesá -13,11 ‰ (podle zaměření)

Překážka – vodní tok

Propustkem protéká srážková voda z drážního příkopu směrem z levé strany tratě na pravou v podélném sklonu cca 0,4 ‰ (podle původní dokumentace). Koryta příkopů na vtoku jsou nezpevněná trojúhelníkového a lichoběžníkového tvaru s hloubkou cca 0,40 až 0,90 m pod okolním terénem.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- Podklady pro zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na opravu propustku v km 52,180 trati Myjava (ŽSR) (mimo) – Veselí nad Moravou (mimo).* Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů. Leden 2021.
- Výkres Propust krytý, šikmý 50°, provozní km 52,179 71, dráha: N. Mesto n. V. – Veselí n. M. Ministerstvo železnic, ústřední stavební správa 29. května 1925.* Archivní dokumentace Správy železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů.
- Zaměření stávajícího propustku, železniční tratě a okolí.* HiGeo s. r. o., Brno. Květen 2021.
- Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu.* Červen 2021.

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU

Železniční svršek nad propustkem tvoří zapuštěné kolejové lože podle ČSN 73 6201, které je v dobrém stavu. Mimo propustek je kolejový svršek také v dobrém stavu. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné údržbě.

bě. Drážní stezka je jen vpravo a je přesypaná šterkem a porostlá nízkou vegetací. Svahy násypu drážního tělesa mají přibližně normový sklon 1:1,5.

Železniční svršek je z roku 1989. Kolejnice S 49 jsou svařeny do bezстыkové koleje odtavovacími stykovými svary. Upínací teplota je 25 °C. Nad osou propustku se nachází v obou kolejnicích po jednom elektrickém svaru. Pražce jsou dřevěné v dobrém stavu. Upevnění je typu K. Podkladnice žebrové S 4, vrtule R1 (S1). Polyetylenové podložky pod podkladnice 380/160/2. Svěrky ŽS4, svérkové šrouby RS1M24 s maticí M24, ocelové pružné kroužky Fe6 – dvojité pod hlavami vrtulí a pod maticemi svérkových šroubů. Pryžové podložky S49 183/126/6 pod patami kolejnic.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Podrobné zdůvodnění stavby je uvedeno v technické zprávě k objektu 13.2 Železniční propustek. Stavební objekt 13.1 Železniční svršek je pouze vyvolanou investicí kvůli opravě propustku. Z důvodu zajištění přístupu k přestavovanému propustku se musí částečně snést železniční svršek v nejnutnějším rozsahu. V závěru opravy propustku se svršek zase osadí do stejné polohy.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Nový stav svršku bude ve stejném složení jako původní svršek, jelikož konstrukce svršku byla provedena podle dříve platných předpisů a svršek se odstraňuje jen v malém rozsahu z důvodu přestavby propustku. Z koleje se vyjme část v délce 12,8 m odříznutím kolejnic a demontáží 21 pražců. Při vkládání části kolejového pole se stávající kolejnice vymění za užití ze zásob správy tratí a svaří do původní polohy v kolejovém poli. Jedná se tak jen o udržovací práce na svršku a nikoliv o přestavbu nebo rekonstrukci. Dokončená přestavba propustku nebude mít vliv na případnou pozdější rekonstrukci koleje na trati.

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Úprava GPK (tj. konstrukčního a geometrického uspořádání koleje) je navržena pouze v nezbytně nutném rozsahu po opětovné montáži části jednoho kolejového roštu a vyrovnaní menších deformací koleje, které byly zjištěny při zaměření. Délka řezání kolejnic je 12,8 m. Začátek řezání je v km 52, 173 300 a konec v km 52,186 100. Délka úpravy GPK je delší než je délka demontáže pražců. Před propustkem se výškově vyrovná mírný propad koleje – začátek úpravy je v km 52,140 000. Celková délka úpravy koleje je 46,10 m. Snesení pražců bude pouze nad stavební jámou zřízenou pro osazení nového propustku.

Následná úprava GPK se provede po 6 až 12 měsících od zahájení provozu (termín určí správce tratí).

Směrové poměry

Celý krátký stavební úsek je v přímé.

Sklonové poměry

V místě vyjímané a vkládané části koleje sklon nivelety klesá -13,11 ‰.

6.3 Železniční svršek

Použije se klasický železniční svršek odpovídající současnému stavu na trati: kolejnice tvaru S 49 na žebrových podkladnicích S4 a dřevěných betonových pražcích (upevnění K) uložených ve šterkovém loži. Železniční svršek se zhotoví podle požadavků zadavatele kombinací ze stávajícího materiálu a nově vyměňovaných částí. Šterkové lože bude nové pouze v místě, kde se rozebírají pražce. Železniční svršek je navržen podle předpisu SŽDC SR 103/3(S) Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej (2010).

Vyměňovaná část koleje má délku 12,8 m.

Rozdělení pražců v koleji

Pro železniční svršek soustavy S 49 s jedním kolejovým polem dl. 12,8 m se použijí stávající dřevěné pražce se stávajícími podkladnicemi S 4, avšak správce tratí může určit, že některé nevyhovující pražce se vymění za nové, které zajistí ze svých zásob včetně podkladnic. Stávající polyetylenové podložky a vrtule R1 (S1) s dvojitými pružnými kroužky Fe6. Rozdělení pražců v koleji „d“ se vzdáleností pražců 611 mm, tj.

- 21 × 611 mm

celkem 12 831 mm a 21 pražců v rozebírané části koleje.

Konstrukce koleje

- užití kolejnice tvaru S 49 základní délky 12,75 m (2 ks demontáž a montáž),

- stávající dřevěné pražce (21 ks demontáž a montáž nad propustkem, ojedinělá výměna pražců za nové),
- stávající polyetylenové podložky pod podkladnice 380/160/2,
- stávající žebrové podkladnice S 4 (u nových pražců ojedinělá výměna za nové),
- stávající vrtule R1,
- stávající dvojité ocelové pružné kroužky Fe6 ,
- nové svěrky ŽS4 (21 × 4 = 84 ks demontáž a montáž),
- nové svérkové šrouby RS1M24 a matice M24 (21 × 4 = 84 ks demontáž a montáž),
- nové dvojité ocelové pružné kroužky Fe6 (21 × 4 = 84 ks demontáž a montáž),
- nové pryžové podložky S49 183/126/6 (21 × 2 = 42 ks demontáž a montáž).

Kolejnicové styky

Pro obnovu koleje po opravě propustku se kolejnice délky 12,8 m svaří do bezстыkové koleje, stejně jako byla před opravou. Celkem 4 aluminotermické svary kolejnice S 49. Před obnovou bezстыkové koleje se musí uvolnit upevnění kolejnic k pražcům na vzdálenost 50 m od obou konců nahrazovaného kolejového pole. Upínací teplota je 23 °C. Práce na obnovení bezстыkové koleje se řídí předpisem SŽDC S3/2. Bezстыková kolej (2013).

Kolejové lože

Současný stav kolejového lože tvoří přírodní drcené kamenivo (štěrk), které je v dobrém stavu. Při prohlídce nebylo pozorováno zanesení jemnozrnnými zeminami nebo jiné znečištění. V úseku odstraňovaných pražců nad propustkem je navržena výměna kolejového lože za nový materiál splňující požadavky na pevnost, odolnost vůči mrazu, opotřebení a další – použije se drcené kamenivo z vyvřelých hornin. Na místě může dozor investora rozhodnout o použití stávajícího materiálu kolejového lože.

Úprava GPK

Po montáži koleje se provede pomocí automatické strojní podbíječky úprava geometrických parametrů koleje podle navržených hodnot. Následná úprava GPK se provede po 6 až 12 měsících od zahájení provozu (termín určí správce trati).

Vzhledem k malé délce vyměňované koleje 12,8 m se nepředpokládá osazování nových zajišťovacích značek.

6.4 Železniční spodek

Součástí objektu je pouze obnovený železniční svršek v délce 12,8 m. Zásahy do železničního spodku se omezí jen na úpravu a zhutnění odkryté pláně železničního spodku. Nová pláň železničního spodku se výškově napojí na stávající úroveň pláně. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je podle předpisu SŽ S4 50 MPa.

6.5 Vystrojení tratě

Při výměně krátkého úseku koleje nedojde k dotčení výstroje tratě.

6.6 Odvodnění tělesa železničního spodku

Železniční spodek je tvořen v místě opravované koleje zářezovým tělesem a do jeho odvodnění se nebude zasahovat.

6.7 Drážní stezky a dokončovací úpravy

V úseku obnovované koleje nad propustkem se obnoví pravá drážní stezka. Použije se hutněný drcený štěrk 8/16 tloušťky 0,10 m. Na začátku a na konci úpravy se nová stezka naváže na stávající svahy.

V místě okraje stezky u svahu násypu železničního tělesa se opraví části svahu doplněním ornice a zatravněním. Ohumusování se provede v tloušťce min. 0,15 m.

7 POSTUP VÝSTAVBY KOLEJE

7.1 Technologický postup opravy koleje

Oprava propustku s odstraněním a zpětným vložením koleje proběhne v jedné časové etapě s výlukou na železniční trati.

Popis postupu stavby:

- zřízení přístupové cesty;
- vybudování zařízení staveniště;
- vytyčení inženýrských sítí;

- demontáž kolejového svršku;
- přestavba propustku;
- montáž kolejového svršku;
- pokládka dlažby a drobné terénní úpravy;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce. Zahájení stavby se předpokládá ve 3. čtvrtletí 2022 a ukončení ve 4. čtvrtletí 2022.

Přístup na staveniště

Napojení staveniště na dopravní infrastrukturu bude ze silnice č. I/71 ve Velké nad Veličkou, dále po místních komunikacích (ul. Adamovská, Pod nádražím) a po polní cestě souběžné s tratí.

7.2 Omezení dopravy

Stavba musí být provedena za výluky železničního provozu na převáděné trati. Předpokládá se úplné zastavení provozu v délce 20 dní s náhradní dopravou.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na nedalekých sousedních pozemcích u stavebního objektu č. 12 po levé straně tratě. Pozemky jsou přístupné po polní cestě souběžné s dráhou. Pozemek je v majetku soukromých osob, se kterými zhotovitel dojedná nájemní podmínky. Předpokládá se plocha o rozměrech uvedených v příloze C – koordinační situaci stavby. Zhotovitel však může vybudovat zařízení staveniště na jiném pro něj vhodném místě nebo od výstavby zařízení staveniště upustit. Pokud bude plocha zařízení staveniště zpevněna štěrkopískem nebo jiným materiálem kromě panelů, je potřeba na stávající urovňaný terén položit oddělovací vrstvu např. z geotextilie.

Jako zdroj elektrické energie při provádění stavby se využije naftová nebo benzinová elektrocentrála.

7.4 Dotčené inženýrské sítě

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a podzemní kabelové trasy zabezpečující železniční provoz po pravé straně dráhy ve správě SSZT a ČD – Telematiky. Součástí společné kabelové trasy je sdělovací traťový metalický kabel 10x0,8 (ČD – Telematika), ovládací kabel TZZ EY 24P1,0 (SSZT) a dvě prázdné trubky HDPE 40 pro dálkové optické kabely (ČD – Telematika). Trasa vede v souběhu s tratí po pravé straně asi 2,5 m od osy koleje. V místě přechodu kabelů přes příkop u vyústění propustku jsou kabely uloženy v samonosné ocelové chráničce průměru 0,20 m. Kabely překáží výstavbě propustku, a proto se navrhuje jejich opatrné vyřezání z ocelové chráničky a po dokončení propustku jejich osazení do nové chráničky (betonového žlabu s víkem TK2) do stejné polohy nad nový propustek. Před a za propustkem se kabely odkryjí na délku, aby se s nimi dalo mírně hýbat do strany. Po celou dobu stavby musí být kabely zabezpečeny proti možnému poškození. Další podrobnosti jsou uvedeny ve vyjádřeních správců kabelů.

8 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Propustek je součástí stavby, která má tři stavební objekty, které se vždy dělí na dva podobjekty:

- SO 12 Oprava propustku v km 51,882 na trati Myjava (ŽSR) – Veselí nad Moravou
 - 12.1 Železniční svršek
 - 12.2 Železniční propustek
- SO 13 Oprava propustku v km 52,180 na trati Myjava (ŽSR) – Veselí nad Moravou
 - 13.1 Železniční svršek
 - 13.2 Železniční propustek
- SO 14 Oprava propustku v km 53,841 na trati Myjava (ŽSR) – Veselí nad Moravou
 - 14.1 Železniční svršek
 - 14.2 Železniční propustek

8.2 Koordinace s jinými stavbami

Stavba bude zhotovena ve stejném termínu společně s dalšími údržbovými příp. stavebními pracemi na trati Myjava (ŽSR) – Veselí nad Moravou s vyloučením provozu.

9 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy propustku byl stávající propustek s okolím zaměřen. Výsledky zaměření jsou uvedeny v části projektu Geodetická dokumentace.

Vytyčení koleje

Polohové vytyčení se provádí v souřadnicovém systému S-JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

V průběhu stavby se geodetické sledování nepožaduje. Po dokončení stavby bude provedeno zaměření nového stavu koleje a propustku.

Požadavky na uvedení do provozu a další sledování

Po dokončení stavby se provede technickobezpečnostní zkouška. Zhotovitel vypracuje dokumentaci skutečného provedení stavby a předá ji objednateli.

10 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ

- ČSN 73 6200. *Mosty – Terminologie a třídění*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, říjen 2011;
- ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Praha: Český normalizační institut, říjen 2008, ve znění změny Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, leden 2012.
- SŽDC S3. *Železniční svršek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008; ve znění Změny č. 1. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011; Změny č. 2. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014; Změny č. 3. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019 a Změny č. 4. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.
- SŽDC S3/2. *Bezstyková kolej*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽDC S3/5. *Svářečské práce na součástech železničního svršku*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽ S4. *Železniční spodek*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020
- SŽDC SR103/3(S). *Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2010.
- Směrnice SŽDC č. 67. *Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011.
- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (České dráhy, s. o.), 2000-2019.
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. *Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GŘ. *Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

- Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a překzum technických specifikací pro interoperabilitu.
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii.
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474.

11 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Po dobu stavby bude pomocí informačních tabulí zakázán vstup cizích osob na staveniště. Staveniště bude ohrazeno mobilním zábradlím příp. mobilním oplocením.

Při přípravných a dokončovacích stavebních pracích, kdy nebude zavedena výluka železničního provozu, nebudou pracovníci vstupovat do kolejí. Po obou stranách koleje bude umístěna výstražná páska ve výšce 1,2 m nad terénem na sloupcích v délce 30 m a bezpečnostní tabulky zakazující vstup do provozované koleje. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují. Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- SŽ Bp1. *Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací.* Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

- SŽ Bp3. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

Právní předpisy upravující požární ochranu:

- zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách;
- SŽDC Ob14. *Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011; ve znění Změny č. 1. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014.

12 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana proti úniku závadných látek do okolí

Při stavebních pracích může dojít k úniku motorové nafty a hydraulického oleje z dopravních a mechanizačních prostředků. Při úniku ropných látek musí být ihned přerušeny stavební práce a podniknuty kroky k zamezení rozšíření uniklých závadných látek do okolí a následně provedena jejich likvidace. Likvidaci zachycených ropných a dalších závadných látek je nutno zajistit u odborné autorizované firmy.

Nároky na likvidaci odpadů

Nakládání s odpady vzniklými při stavebních pracích se řídí zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Vytěžený přebytečný materiál a vybourané stavební hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku pro daný druh odpadu dle zvažení dodavatele. Předpokládá se vzdálenost do 20 km. Podrobnosti jsou uvedeny v části B. 8 projektové dokumentace.

Odtok povodňových vod

Území stavby se nenachází v oblasti ohrožené povodněmi.

13 ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit a viditelně označit všechny inženýrské sítě jejich majiteli příp. správci nebo uživateli – v okolí propustku by se mělo jednat pouze o vytyčení podzemní kabelové trasy zabezpečující železniční provoz (SSZT a ČD – Telematika). Práce v blízkosti vedení musí probíhat dle podmínek vyjádření majitelů nebo správců sítí.

Zhotovitel opravy před zahájením prací předloží technologické postupy pro jednotlivé speciální stavební činnosti.

Tato dokumentace slouží k realizaci výměny železničního svršku pro opravu propustku. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích opravy propustku a koleje bude na vyžádání vykonáván autorský dozor projektanta.

V Brně, září 2021

Martin Major