

Orientační schéma:





Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	1.12.2022	Zpracování připomínek orgánů SŽ - definitivní verze dokumentace	Ing. Martin Plšek
000	15.04.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Martin Plšek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín		
			
Zhotovitel stavby:	DIPONT s.r.o.		
Adresa:	Klíšská 1432/18 400 01 Ústí nad Labem		
Kontakt:	T: +420 475 201 724 E: dipont@dipont.cz		
			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Petr Novák	Ing. Martin Plšek	Ing. Martin Plšek	Ing. Norbert Pelc

Název stavby/akce:		Rekonstrukce mostu v km 47,811 na trati Strakonice - Volary		Označení (S-kód):	
				S632000181	
Název části:		Inženýrské objekty		Označení zhotovitele:	
				D20208	
Název objektu:		Ochrana vedení sítí Správy železnic		Označení části: D.2.1.5	
				Označení objektu/komplexu: SO 11-30-01	
Název přílohy:		Technická zpráva		Číslo přílohy: 1. 001	
Název dílčí části přílohy:				Paré:	
Kraj:		Katastrální území:	TUDU:		
Jihočeský		Račí [644625], Kubova Huť [644609]	0381,16		
Stupeň dokumentace:		Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP		12/2022			
S-kód: S 6 3 2 0 0 0 1 8 1 - D U S P - D 2 1 4 X - S O 1 1 3 0 0 1 - X X - 1 - 0 0 1 - 0 0 1					
Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podobjekt: Příloha: Revize:					

1	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba	2
1.2	Objednatel	2
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	2
2	Základní údaje o stavbě	3
3	Účel a rozsah stavby, podklady	3
3.1	Rozsah navrhovaných opatření.....	3
3.2	Seznam vstupních podkladů	3
3.3	Seznam všech stavebních objektů	4
4	Inženýrské sítě v místě stavby	4
5	Ochrana inženýrských sítí Správy železnic, s.o.	4
5.1	Ochrana vedení ve správě CTD – traťový kabel	4
5.2	Provádění zemních prací	5
5.3	Závěrečná měření.....	5
5.4	Geodetické zaměření tras.....	6
6	Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.....	6

1 Identifikační údaje

1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Rekonstrukce mostu v km 47,811 na trati Strakonice-Volary
<i>Katastrální území</i>	Račí [644625], Kubova Huť [644609]
<i>Obec</i>	Horní Vltavice [550205], Kubova Huť [563978]
<i>Kraj</i>	Jihočeský kraj

1.2 Objednatel

<i>Název</i>	Správa železnic, státní organizace
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
<i>Zastoupená</i>	Ing. Petrem Hofhanzlem, ředitelem Stavební správy západ Ke Štvanici 656/3, 186 00

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

<i>Název</i>	DIPONT s.r.o.
<i>IČ</i>	28693094
<i>Sídlo:</i>	Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Martin Plšek autorizovaný inženýr v oboru „mosty a inženýrské konstrukce“ č. autorizace: 0400623
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. Martin Plšek Vedoucí projektant mosty a inženýrské konstrukce T: 777 085 097, E: plsek@dipont.cz
<i>Zpracovatel objektu:</i>	Ing. Norbert Pelc T: 771 140 870, E: pelc@dipont.cz

2 Základní údaje o stavbě

<i>Kategorie dráhy</i>	regionální
<i>Trať dle Prohlášení o dráze</i>	223 00 Strakonice - Volary
<i>Kategorie železniční trati</i>	trať 3. třídy
<i>hlediska mostů</i>	
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 0381 Strakonice-Volary
<i>Definiční úsek</i>	DÚ 16 Lipka – Kubova Huť
<i>Katastrální území</i>	Račí [644625], Kubova Huť [644609]
<i>Obec</i>	Horní Vltavice [550205], Kubova Huť [563978]
<i>Situování stavby v terénu</i>	stavba se nachází v extravilánu za obcí Kubova Huť

3 Účel a rozsah stavby, podklady

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávajícího mostu v km 47,811 na regionální trati Strakonice - Volary.

Stavba se nachází v extravilánu poblíž obce Kubova Huť a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze. Most v km 47,811 převádí trať přes silnici I/4. Na mostě je vedena 1 kolej. Trať není elektrifikována.

Stávající most je tvořen ocelovou trámovou plnostěnnou konstrukcí na kamenné spodní stavbě s pravidelným řádkováním. Rozpětí mostu je 10,62 m, světlost otvoru 9,96 m. Trať na mostě je vedena v levostranném směrovém oblouku o poloměru 188 m. Most byl vybudován v roce 1893. Stavebně-technický stav objektu je hodnocen dle předpisu SŽDC S5 stupněm K3/S2.

Všechny ocelové prvky nosné konstrukce jsou oslabeny korozí. Vlivem nízké podjezdové výšky došlo k nárazu vozidla do spodní pásnice vpravo, na které jsou usmýknuté nýty. Mostnice jsou ve špatném stavu.

Na základě stavebně technického průzkumu bylo přistoupeno k náhradě objektu za nový. Navržena je rámová konstrukce se zabetonovanými nosníky (rám ZBN) o šikmosti 75° s rovnoběžnými křídly.

Rekonstrukce mostu zajistí přechodnost traťové třídy zatížení C3/60 km/h.

Pro stavbu se předpokládá výluka trati v délce 75 dní nepřetržitě, tomu je nutné přizpůsobit plánování všech prací, aby nedošlo k překročení stanovené lhůty.

3.1 Rozsah navrhovaných opatření

V rámci SO 11-30-01 jsou navržena opatření k ochraně sítí Správy železnic, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vyvěšeny a zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů

3.2 Seznam vstupních podkladů

Projektová dokumentace je zpracovávána dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem, se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracování.

Dále jsou uvedeny další podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Geodetická dokumentace pro projekt stavby, 11/2020, SŽG Praha, regionální pracoviště České Budějovice
- Pasport tratě v dotčených úsecích
- Archivní dokumentace
- Protokol o podrobné prohlídce mostního objektu, 2019, SŽ, s.o.
- Projekt prostorové polohy koleje na vybraných tratích regionálního pracoviště České Budějovice – TÚ 0481 Strakonice – Volary – DIPRO s.r.o. – 11/2014
- Místní šetření a vizuální prohlídka míst staveb a fotodokumentace zhotovitele projektu
- Digitální snímek katastrální mapy, 11/2020, ČUZK
- Výpis údajů z katastru nemovitostí
- Vyjádření správců sítí
- Inženýrskogeologický průzkum, 01/2021, 4G consite s.r.o. (dokladová příloha)
- ZTP stavby „Rekonstrukce mostu v km 47,811 na trati Strakonice - Volary“
- Pracovní porady se zástupci objednatele
- Fotodokumentace
- Úprava silnice I/4 v místě křížení s žel. tratí Strakonice – Volary v km 47,811 - technická studie (ŘSD) – DIPONT s.r.o – 07/2021

3.3 Seznam všech stavebních objektů

SO 11-10-01 Železniční svršek a spodek

SO 11-20-01 Most v km 47,811

SO 11-30-01 Ochrana vedení sítí Správy železnic

4 Inženýrské sítě v místě stavby

Most se nachází v extravilánu v lese. V lokalitě jsou vedeny pouze sítě dráhy:

- sdělovací vedení u paty kolejnice - Správa železnic, s.o. – CTD
- podzemní vedení –metalický kabel CETIN, a.s.

Sdělovací vedení je vedeno volně při vnější patě levé kolejnice.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení sdělovacího vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

V případě náhodného odkrytí jakéhokoli vedení budou kabely zabezpečeny proti poškození a jejich správci budou neprodleně informováni.

5 Ochrana inženýrských sítí Správy železnic, s.o.

5.1 Ochrana vedení ve správě CTD – traťový kabel

V místě mostu se nachází traťový kabel TCEPKPFLE 5XN0,8. Trasa kabelu je vedena u paty levé kolejnice vně.

Vedení bude před stavbou přerušeno za účelem prodloužení délky kabelu. Prodloužení se bude realizovat vložením kabelu dostatečné délky, tak aby bylo možné kabel po dobu rekonstrukce mostu vyvěsit na provizorní kabelový most. Po provedení prodloužení kabelu bude kabel opětovně zprovozněn. Kabel bude prodloužen vložkou stejného typu.

Vedení bude provizorně převedeno přes komunikaci provizorním kabelovým můstkem.

Pro způsob provizorního převedení kabelů zpracuje zhotovitel stavby TP, které bude odsouhlaseno správcem vedení před započítím prací. Délka kabelu bude stanovena v rámci TP na základě umístění kabelového přemostění silnice.

Při provizorním vyvěšení nesmí dojít k přerušení ani poškození vedení. Vedení bude během stavby zabezpečeno proti poškození a krádeži.

Po dokončení podbíjení koleje bude kabel opětovně vrácen v řešeném úseku k patě kolejnice. V rámci mostu bude kabel vložen do kabelového žlabu. Délka kabelového žlabu je předpokládána na celou délku římsy mostního objektu vpravo tedy cca 35 m.

Kabelový žlab bude disponovat rezervou pro budoucí uložení dalších sítí. Požadavkem správce vedení je uložení multikomorového žlabu 3x2 otvorů.

Přebývající délka kabelu, která byla vložena bude stočena a uložena v kolejovém loži.

Po ukončení stavby před jejím předáním do provozu musí být podzemní sdělovací vedení stavbou změřeno (změření kontinuity a izolačního odporu pro metalický kabel).

5.2 Provádění zemních prací

Uložení kabelů bude provedeno dle TNŽ 34 2609. **Veškeré výkopové práce v trase vedení je třeba provádět výhradně ručně** (lopata, krumpáč) a musí být prováděny v souladu s platnými normami, především ČSN 73 6005, ČSN 73 3050, ČSN 75 2130 a při dodržení všech dalších příslušných bezpečnostních předpisů a norem.

Všechna odkrytá zařízení je nutné zabezpečit proti poškození, opatřit výstražnými tabulkami a výkopy ohradit proti úrazu, všechny otevřené výkopy musí být ohrazeny alespoň reflexní stuhou po celou dobu trvání prací (poznámka: výskyt osob se ztíženou schopností pohybu a orientace se nepředpokládá, bude se jednat o řádně ohraničené a vyznačené staveniště).

Při všech zemních pracích je třeba dbát, aby mechanizační prostředky nepoškozovaly veřejnou zeleň ani soukromý majetek.

Upozornění:

- dojde-li v průběhu zemních prací k narušení jakéhokoliv podzemního zařízení, je povinností dodavatele toto poškození okamžitě ohlásit příslušnému správci zařízení a dle jeho pokynů na vlastní náklady zařízení opravit.
- veškerá případně nalezená a odkrytá stávající jiná zařízení musí být chráněná proti poškození či odcizení. Před záhozem rýh v místě všech křižovatek a souběhů se stávajícími sítěmi je v takovém případě třeba přizvat správce těchto sítí ke kontrole.

5.3 Závěrečná měření

Součástí montážních prací bude následné znovuvvedení všech zařízení do provozu včetně provedení všech nutných měření a zkoušek zařízení.

Po skončení montáže se kabelových vedení provede úplné měření stejnosměrné i střídavé – závěrečná měření dle aktuálně platných předpisů. Všechny hodnoty musí odpovídat stanoveným

limitním hodnotám. Pokud se při tomto měření zjistí závady, tyto se zaměří a odstraní ještě před předáním stavby. Všechny naměřené hodnoty budou zaznamenány do měřicích protokolů, které slouží jako příloha k přejímce díla.

5.4 Geodetické zaměření tras

Pro výkresy skutečného provedení stavby a pro odsouhlasení a převzetí prací musí zhotovitel zaměřit výškově i směrově skutečné provedení lomových bodů trasy kabelů. Zhotovitel zajistí vypracování dokumentace skutečného provedení, kterou předá správcům a investorovi při převzetí díla k užívání. Současně musí zhotovitel zajistit opravu knihy plánů v dokumentaci správců.

Všechny tyto práce budou nedílnou součástí dodávky a náklady na pořízení všech potřebných dat je třeba zahrnout do ceny stavby. Bez jejich předání nebude vydán souhlas k závěrečné kolaudaci celé stavby!

6 Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci – předpisy SŽ Bp1, SŽ Bp2, SŽ Bp3 a SŽ Zam1. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na:

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

V Ústí nad Labem, prosinec 2022

Ing. Norbert Pelc
DIPONT s.r.o.