



OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2	OBECNĚ	3
3	PODKLADY	3
4	STÁVAJÍCÍ STAV	3
4.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	3
5	NAVRHOVANÝ STAV	4
5.1	PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ	5
5.2	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ	5
5.3	SKLONOVÉ ŘEŠENÍ	5
6	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	6
7	STÁVAJÍCÍ PODZEMNÍ SÍŤ	6
8	ZÁVĚR	6



1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Prostá rekonstrukce trati v úseku Olomouc – Blatec – projekt mostních objektů
Stavební objekt:	SO 02.2.1 – Železniční svršek
Místo stavby:	
traťový úsek	2201 Nezamyslice (mimo) – Olomouc hl.n.(mimo)
definiční úsek	4 Blatec – Olomouc hl.n.
staničení	km 94,393 870 – km 94,434 275
Katastrální území:	Kožušany [672106]
Vlastník objektu:	Česká republika Správa železnic s.o.
Správce objektu:	Správa železnic s.o. Oblastní ředitelství Ostrava
Obec:	Kožušany
MěÚ s rozšířenou působností:	Olomouc
Stavební úřad:	Dopravní a energetický stavební úřad
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234 Oblastní ředitelství Ostrava Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava
Zpracovatel dokumentace:	Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o. Haškova 1714/3 500 02 Hradec Králové IČ: 25962914, DIČ: CZ 25960914
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jan Fiala ČKAIT: 0601877 - autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské stavby - autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Odpovědný projektant:	Ing. Ivan Šír ČKAIT: 0600809



2 Obecně

Objekt SO 02.2.1 – Železniční svršek je součástí plánované opravy mostu. Stavba bude prováděna na stávající jednokolejné trati. Celá stavba leží v TU 2201 Nezamyslice (mimo) – Olomouc hl.n.(mimo), DU 14 Blatec – Olomouc hl.n.. Celá stavba je v zastavěném území (intravilánu) obce Kožušany. Stávající most slouží k převedení železniční trati přes silniční komunikaci.

Před objektem i za ním je trať vedena na násypu. Silniční komunikace je místní a slouží k dopravní obsluze lokality za tratí. Zajišťuje přístup k železniční zastávce Kožušany, JZD a chatové oblasti.

Stávající kolej v místě stavby bude demontována a odstraněno šterkové lože. Bude odstraněno zajištění přechodů (drážní stezky) do trati z pražcové rovnániny. Bude provedena úprava pláň železničního spodku. Kolejové lože bude navedeno nové a bude reprofilováno do tvaru odpovídajícího vzorovým listům. Bude postupováno dle požadavků ST.

Začátek a konec rekonstrukce žel. svršku je následující:

- začátek km 94,393 870 – km 94,434 275.

3 Podklady

- zaměření stávajícího stavu
- prohlídka pozemku a dané lokality
- nákresný přehled
- podmínky a nároky investora a správce trati

4 Stávající stav

4.1 Železniční svršek a spodek

Železniční svršek je v předmětném traťovém úseku, tj. od km 94,393 870 do km 94,434 275 tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB3/4 upevnění na rozponových podkladnicích TR5. Rozdělení pražců „d“. Kolej je z části v předmětném úseku bezстыková. Pražce (r. 1969) odpovídají zatížení a stáří, průběžně prováděna jejich výměna. Šterkové kolejové lože mírně znečištěné. V daném úseku se nachází most a to v km 94,406. Příkopy vlevo a vpravo nejsou, voda z násypu volně stéká na okolní terén.

Směrové poměry:

V předmětném úseku je trať v levostranném oblouku R 950 (dle NP).

Sklonové poměry:

Dle zaměření trati:

Staničení [km]

94,393 870 – 94,434 275

dl.=40,41 m

Popis

Začátek úseku-konec úseku - Klesá -3,4 ‰;

Traťová rychlost v předmětném úseku je 90 km/h.



5 Navrhovaný stav

Stavba objektu by měla probíhat souběhu se stavbou rekonstrukce svršku pro plánované zvýšení traťové rychlosti.

Z tohoto důvodu bude v místě stavby vrácen zpět původní stav z důvodu použití traťového úseku pro navážení materiálu pro rekonstrukci výše uvedené souběžné stavební akci. Při opravných pracích je plánovaná výměna železničního svršku za a doplnění štěrku, provedeno podbití do nové polohy a svaření do BK.

V traťovém úseku, tj. od km 94,393 870 do km 94,434 275, bude provedeno snesení kolejového roštu, odtěžení štěrkového lože a bude provedena směrová a výšková úprava PPK – vrácení do původní polohy. V předmětném úseku bude opět zřízena BK dle předpisu S3/2.

Po odtěžení stávajícího štěrkového lože a reprofilaci pláňě bude provedeno její přehutnění. Nutná únosnost pláňě musí být min. $E_{pl} = 40\text{MPa}$. Pokud nebude možno tohoto parametru dosáhnout, bude provedena sanace pláňě – a to výměnou neúnosné vrstvy novým materiálem – štěrkodrtí fr. 0-32, U_f max 15%.

Po opravě mostního objektu a jeho přechodových oblastí bude zřízena konstrukce železničního svršku s novým kolejovým ložem. Do koleje bude vložen původní kolejový rošt s rozdělením „d“. Směrové a výškové řešení geometrie trati bylo optimalizováno vzhledem ke stávajícím lokálním deformacím (mostní objekt) a tvaru tělesa dráhy.

Svahy štěrkového lože budou ve sklonu 1:1,25. Tloušťka štěrkového lože pod ložnou plochou pražců bude 350 mm.

Po vložení kolejového roštu bude nutné provést směrovou a výškovou úpravu GPK.

V předmětném úseku se nachází sdělovací vedení ve správě ČD Telematika a.s., vedení SSZT a SEE ve správě SŽ s.o., OŘ Ostrava. Všechna vedení se nacházejí mimo železniční těleso vlevo od koleje. Stavba se vedení nedotkne. Před zahájením prací je nutné podzemní vedení sítí vytyčit a učinit taková opatření, aby nebyla vedení poškozena pohybem pracovní mechanizace.

Do štěrkového lože u říms budou vloženy kabelové žlaby jako rezerva. Žlaby budou velikosti 130/130 mm a budou z recyklovaného plastu.

Úprava koleje:

- 94,394 – 94,434 výměna štěrkového lože
- 94,394 – 94,434 úprava banketu vp + vl
- 94,004 – 94,24 zřízení uzavřeného štěrkového lože

Všeobecné požadavky:

- zřízení a obnova BK dle předpisu S3/2
- doplnění a úprava štěrkového lože



5.1 Pražcové podloží

U mostního objektu jsou navrženy přechody ze zemního tělesa na mostní objekty zesílenou konstrukcí pražcového podloží podle konstrukčních požadavků předpisu SŽ S4, příl. 24 a vzorových listů (platných od 1.1.2021).

Únosnost zemní pláně mimo přechodovou oblast bude ověřena při realizaci stavby a dle zjištěných skutečností případně upravena.

Zesílená konstrukce pražcového podloží se provádí na celou délku přechodové oblasti, která je stanovena předpisem SŽ S 4, příloha 24. Přechodová oblast je navržena na délku 7,0m+5,0m.

Zesílená konstrukce pražcového podloží se provádí v tloušťce min. 0,50 m na celou délku přechodové oblasti. Dále bude provedena vrstva nesoudržné zeminy dle přílohy 24 SŽ4. V případě použití pažení bude oblast mezi opěrou a pažením vyplněna zásypem se stabilizací cementem.

Přechod z plné tloušťky zesílené konstrukce pražcového podloží na konstrukci pražcového podloží přilehlého traťového úseku se provádí výběhem na délku min. 5,00 m s ukončením ve sklonu 1:1.

Předepsané parametry na materiály do konstrukčních vrstev jsou obsaženy v předpisu SŽ S4.

5.2 Směrové řešení

Na začátku a na konci úseku dojde k plynulému navázání na stávající stav. Směrové řešení je navrženo v souladu s ČSN 73 6360-1.

94,393 870 začátek úseku – část stávajícího oblouku 40,41 m - 94,434 275 konec úseku

Převýšení v místě opravy bude vyrovnáno na $D=46\text{mm}$. Na začátku a konci úpravy pozvolně přejde do stávajícího, které je proměnné.

5.3 Sklonové řešení

Na začátku a na konci úseku dojde k plynulému navázání na stávající stav. Výškové řešení je navrženo v souladu s ČSN 73 6360-1. Podrobné řešení viz výkresová část dokumentace SO 02.2.2 Most v km 94,406.

Staničení [km]	Popis	výška niv. TK [m.n.m.]
94,393 870	Začátek úseku	223,961
94,393 870 – 94,434 275	Klesá 3,50 ‰; dl. = 40,41 m	
94,434 275	Konec úseku	223,820



6 Přípravné práce

Vytýčení bude provedeno v souřadném systému JTSK, výškově Balt po vyrovnání. Zajištění nového stavu bude provedeno dle předpisu SŽ S3 část třetí.

7 Stávající podzemní sítě

Před zahájením prací je nutné nechat všechny inženýrské sítě vytyčit přímo v terénu jejich správci. Zemní práce nad podzemními sítěmi budou prováděny ručně!

8 Závěr

V případě stavebního objektu SO 02.2.1 Železniční svršek se jedná o vyvolanou úpravu geometrické polohy koleje PPK. Technicky se jedná o rekonstrukci, kde dojde k vrácení původních pražců, kolejnic a ke zpětnému svaření koleje do „bezstykové koleje“. Veškeré práce jsou v tomto případě prováděny přímo z kolejí, a to bez zásahů do sousedních pozemků.

Vnější půdorysné i výškové ohraničení stavby, tj. odvozením i umístění stavby a její vlivy na okolí budou zachovány.

V řešeném případě se jedná o bezkonfliktní charakter záměru bez jakýchkoliv zásahů do přilehlých pozemků.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavební úpravy stávající stavby (tj. změna dokončené stavby - stavební úprava) a udržovací práce, tak tento stavební záměr nevyžaduje územní rozhodnutí či územní souhlas. V tomto případě pak v souladu s § 15 odst. 2 zákona č. 183 / 2006 Sb. ve znění změn a doplňků postačí vyjádření obecního stavebního úřadu o souladu navrhované stavby se záměry územního plánování.

Práce na objektu SO 02.2.1 Železniční svršek mohou být prováděny v rámci udržovacích prací dle § 103 odst. 1 písmeno c) Stavebního zákona, nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení stavebnímu úřadu.

V Hradci Králové 09/2024

Ing. Tomáš Reimont