

Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava		
Adresa:	Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava		

Zhotovitel díla:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o.	
Adresa:	Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov	
Kontakt:	T: +420 582 334 259 E: fprojekt@fprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o.	
Adresa:	Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov	
Kontakt:	T: +420 582 334 259 E: fprojekt@fprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Major	Specialista: Ing. Martin Major

Název stavby/akce:	Most v km 27,012	Označení investora: XXXXXXXXXX
		Zakázka: 224017
Název části:	Dokumentace objektů	Označení části: D
Název objektu/díleční části:	Železniční svršek	Objekt/Skupina objektů: SO 02.3.2
Název přílohy:	Technická zpráva	Díleční část: Typ: Číslo přílohy: D.1 1 001
Název díleční části přílohy:	–	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Martin Major	Měřítko: – Formáty: –
Kraj:	Katastrální území: Zlínský Horní Lideč [643351]	TUDU: 236306
		Stupeň dokumentace: PDPS
		Smluvní datum zpracování: 21.03.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Typ:	Příloha:	Revize:
X X X X X X X X X X	–	P D P S – D 1 X X	–	S O O 2 5 2 X X X	–	X X	– 1 – 0 0 1 – 0 0 0

**Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč
státní hranice**

SO 02.3 Most v km 27,012

SO 02.3.2 Železniční svršek

Projektová dokumentace pro provádění stavby

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU	5
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 v koleji č. 2.....	6
6.4	Vystrojení tratě	6
6.5	Železniční spodek.....	6
6.6	Odvodnění tělesa železničního spodku.....	7
6.7	Drážní stezky a dokončovací úpravy	7
7	TECHNOLOGIE PRACÍ.....	7
7.1	Výluky a omezení dopravy	8
7.2	Přístup na staveniště.....	8
7.3	Zařízení staveniště	8
7.4	Dotčené inženýrské sítě	8
8	SOUVISÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	8
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	8
8.2	Koordinace s jinými stavbami	9
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	9
10	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	9
11	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	10
12	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11
13	ZÁVĚR	11

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice
Objekt:	SO 02.3 Most v km 27,180
Podobjekt:	SO 02.3.2 Železniční svršek
Druh stavby:	práce údržby
Evidenční km:	27,012
Katastrální území:	Horní Lideč [643351]
Parcelní čísla pozemků:	2374
Obec:	Horní Lideč [542725];
Okres:	Vsetín
Kraj:	Zlínský
Stavebník (investor stavby):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava Pracoviště: Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc.
Správce mostu:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, Správa mostů a tunelů, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava
Zhotovitel projektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s. r. o., Janáčkova 4542/5d, 79601 Prostějov
Traťový úsek:	2363 Púchov (ŽSR) (část) – Horní Lideč (mimo)
Definiční úsek:	06 Horní Lideč státní hranice – Horní Lideč
TUDU:	2363 06
Staničení mostního objektu:	km 27,012
Poloha na trati:	v širé trati
Kategorie dráhy:	celostátní
Součást sítě TEN-T:	zařazená do systému TEN-T
Provozovatel dráhy:	Správa železnic, státní organizace
Řízení provozu:	OŘ Ostrava, PO Valašské Meziříčí
Označení tratě podle KJŘ:	280 (Olomouc –) Přerov – Hranice na Moravě – Střelná (– Púchov)
Označení tratě podle úředního povolení:	820 00 Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě
Označení tratě podle NJŘ:	308 Střelná z – Hranice na Moravě
Označení tratě podle TTP:	308 – (Lúky pod Makytou) – Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě
Dovolené zatížení tratě:	D4/90 maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí
Skupina příčné přechodnosti:	3
Počet kolejí:	dvoukolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ):	3. kategorie podle TNŽ 34 2620, tříznaký automatický blok obousměrný

Staniční zabezpeč. zař. (SZZ):	žst. Horní Lideč: 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, RZZ – AŽD 71
Vlakový zabezpečovač (ATP):	vlakový zabezpečovač LS
Automatizace řízení vozidel (ATO):	–
Trakční soustava:	stejnoseměrná 3kV
Provozní směr:	pravostranný
Předpis pro organizování drážní dopravy:	SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
Taťová rychlost:	70 km/hod
Kategorie trati dle ČSN EN 1991-2	trať 2. třídy, model zatížení 71, model zatížení SW/0, klasifikační součinitel $\alpha = 1,21$
Prostorová průchodnost:	průjezdny průřez Z-GC, na objektu VMP 2,5
Překonávané překážky:	místní komunikace

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Jedná se o most o jednom otvoru. Nosnou konstrukci tvoří deska s nosnou výztuží ze zabetonovaných nosníků z roku 1936. Most převádí železniční trať přes místní komunikaci. Most je situován v intravilánu obce Horní Lideč na trati Púchov (ŽSR) (část) – Horní Lideč (mimo).

Evidenční km	27,012
Poloha mostu	v širé trati

Převáděná železniční trať

Most převádí dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať se stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV přes místní komunikaci.

Překážky

Místní komunikace ve vlastnictví obce Horní Lideč, p. č. 2321/1.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Pro návrh technického řešení opravy mostu byly použity následující podklady:

- Cyklická obnova trati Horní Lideč – Horní Lideč SK, SO 02 Mostní objekty. Zadávací dokumentace. Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Ostrava, Správa mostů a tunelů, Ing. Kamil Špaček, srpen 2024.
- Zvláštní technické podmínky, Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice – PD mostní objekty – masív NK. Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Ostrava, 31. 8. 2024.
- Záznamy z porad k zpracování projektu.
- Archivní dokumentace mostu, březen 1936.
- Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – st. Hr. SR – SO 01-19-14 st. hr. SR – Horní Lideč, železniční most ev. km 27,012 – MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s., říjen 2013.
- Protokol o podrobné prohlídce, 2022.
- Průzkum stávajících inženýrských sítí, údaje o sítích jsou převzaty od jednotlivých správců a v některých případech jsou digitalizovány dle listinných podkladů. Stávající sítě jsou zobrazeny v koordinační situaci stavby a půdorysech.
- Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu 11/2024.
- Zaměření UŽM2363KM26-27 TÚ 2363 Horní Lideč – Střelná km 26 – 27, Geo Marchovsky, s.r.o., listopad 2024;
- Katastrální mapa ve formátu DXF. ČÚZK, listopad 2024.

- Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – st. Hr. SR – Vytyčovací výkres odvodnění km 25,200 – 27,300 a Příčné řezy P221 – P232. MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s., prosinec 2009.
- Zjednodušený projekt Oprava trati v úseku Horní Lideč st. hr. – Vsetín. Situace a vytyčení, podélný profil koleje č. 1 a 2. Správa železnic, s. o., Správa železniční geodézie.

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU

Trať 820 00 Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě je celostátní dvoukolejná dráha. Traťová rychlost v místě mostu je 70 km/h. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, s. o. Železniční svršek na mostě tvoří uzavřené kolejové lože podle ČSN 73 6201. Na levé straně tratě je zřízena drážní stezka. Na pravé straně není drážní stezka zřízena nebo je přesypaná štěrkem a porostlá nízkou vegetací. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné opravě nebo údržbě.

Kolej č. 1:

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91 S/1 (rozdělení – u) s bezpodkladnicovým pružným upevněním typu Vossloh. Poslední rekonstrukce probíhala v roce 2012.

Kolej č. 2:

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB 6 (rozdělení – e) s žebrovými podkladnicemi S 4pl upevněním K se svěrkami ŽS 4. Poslední oprava probíhala v roce 2019.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Podrobné zdůvodnění stavby je uvedeno v technické zprávě k objektu 02.3.1 Železniční most. Stavební objekt 02.3.2 Železniční svršek představuje investici vyvolanou potřebou údržby mostní konstrukce. Pro zajištění přístupu k mostu a provedení údržbových prací je nutné částečné snesení železničního svršku. Demontáž železničního svršku bude provedena v traťové koleji č. 2, zatímco na traťové koleji č. 1 zůstane železniční provoz zachován.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Kolejový svršek v traťové koleji č.2 se vyjme a zpětně vrátí pouze v rozsahu nutném k provedení údržbových prací na mostě. Projektová dokumentace zahrnuje pouze obnovu železničního svršku formou zpětné montáže, a to bez strojového podbíjení. Pro zpětnou montáž budou použity původní upevňovací součásti a původní pražce.

Souběžně s opravou mostu nebo následně po jejím dokončení bude probíhat realizace projektu **Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín**, který mimo jiné řeší i novou konstrukci koleje č. 2.

Traťová kolej č. 1 nebude údržbou mostu dotčena.

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Projekt SO 02.3 Most v km 27,012 nepočítá s úpravou geometrických parametrů koleje. V rámci opravy mostu dojde pouze ke zpětné montáži vyjmuté části koleje do původního stavu, budou zachovány původní geometrické parametry koleje.

Toto řešení zajišťuje představuje zajištění pojezdu mechanizace v rámci souběžně plánované akce která řeší úpravu geometrických parametrů obou kolejí kolejí v úseku Horní Lideč st. hr. – Vsetín.

Rozchod a rozšíření rozchodu koleje

Kolej normálního rozchodu bez rozšíření.

Vzájemná výšková poloha kolejnicových pásů

V současném stavu je převýšení kolejnicových pásů na mostě následující. Pro zpětnou montáž vyjmuté části se počítá se zachováním stávající výškové polohy kolejnicových pásů.

Kolej č. 2 – $p_1 = 111$ mm (podle dostupných podkladů)
 – $p_2 = 107$ mm (podle zaměření)

Směrové poměry

V současném stavu je kolej č. 2 na mostě ve směrovém oblouku. Pro zpětnou montáž vyjmuté části se počítá se zachováním stávajícího směrového vedení.

Kolej č. 2 – pravý směrový oblouk $R = 379$ m

Sklonové poměry

Současné sklonové poměry tratě v oblasti mostu jsou uvedeny níže. Pro zpětnou montáž vyjmuté části se počítá se zachováním stávajících sklonových poměrů.

Kolej č.2 – niveleta klesá -13,03 ‰ v úseku km 26,585 – 27,190

6.3 Železniční svršek v koleji č. 2

Použije se železniční svršek odpovídající současnému stavu trati. Dotčená část koleje má délku vždy 27,61 m. V úseku odstraňování pražců se nahradí původní štěrkové lože novým materiálem.

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB 6 (rozdělení – e) s žebrovými podkladnicemi S 4pl upevněním K se svěrkami ŽS 4.

Spojovací a upevňovací součásti železničního svršku

- Podkladnice žebrové S 4pl
- Svěrky ŽS 4
- Šrouby svěrkové a matice RS 1 M24 a M24
- Vrtule R 1
- Spojky S
- Šrouby spojkové a matice M24x140 a M24
- Pryžové podložky pod patu kolejnice 183x126x6
- Polyetylénové podložky pod podkladnice 380x160x2
- Dvojitě pružné kroužky Fe 6 pod matici svěrkového a spojkového šroubu a pod hlavu vrtule

Kolejnicové styky

Pro obnovu koleje po opravě mostu se kolejnice délky 27,61 m provizorně spojí spojkami, aby bylo umožněno projetí kolejové mechanizace pro realizaci projektu *Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín*.

Pražcové kotvy

Na mostě se nacházejí pražcové kotvy. Ve sneseném úseku budou pražcové kotvy zpětně osazeny v rámci koordinované akce **Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín**.

Kolejové lože

Současný stav tvoří kolejové lože přírodní drcené kamenivo (štěrk). V úseku snesení pražců 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.

6.4 Vystrojení tratě

Stávající výstroj trati nebude opravou mostu dotčena.

6.5 Železniční spodek

V koleji č. 1 byla při rekonstrukci železničního svršku a spodku, realizované přibližně v roce 2010, zřízena konstrukční vrstva ze štěrkodrti frakce 0/32 o minimální tloušťce 150 mm.

V koleji č. 2 je uvažováno zřízení konstrukční vrstvy ze štěrkodrti frakce 0/32 v úseku snesení kolejového roštu o délce 27,61 m, tedy 10 m před mostem a 10 m za mostem.

Obnovená pláň železničního spodku bude výškově napojena na stávající úroveň. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je podle předpisu SŽ S4 50 MPa.

6.6 Odvodnění tělesa železničního spodku

Místě obnovení koleje č.2 dojde úseku dlouhém 27,61 m ke sjednocení podkladní vrstvy ze štěrkodrti v obou traťových kolejích, která zajišťuje odvodnění pláně tělesa železničního spodku.

6.7 Drážní stezky a dokončovací úpravy

V úseku obnovované koleje před mostem a za mostem se obnoví drážní stezky. 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 TECHNOLOGIE PRACÍ

Stavba bude provedena ve 2 etapách s výlukou na trati.

Opravné práce lze shrnout do těchto bodů:

- Vytyčení inženýrských sítí;
- Vybudování zařízení staveniště;
- Odstranění stávajícího stožáru TV (ozn. 33), vč. základové konstrukce (v rámci koordinované akce: Oprava trati v úseku Horní Lideč st.hr. - Vsetín (TUDU: 2363, 2362, km 18,7 - 38,4);
- Oprava stávající sesednuté spáry mezi římsovou zídou a římsovým nosníkem;
- Sanace stávajících pohledových ploch, vč. ploch pod mostem;
- Sanace vyústění stávajícího drenážního potrubí - pod mostem;
- Odláždění stávající drenáže na svazích drážního tělesa;
- Osazení nové výplně zábradlí proti odletujícímu štěrku;
- Nátěr sanovaných pohledových ploch;
- Zřízení záporového pažení pro II. etapu výstavby (noční výluka 5h na obou kolejích);
- Demontáž kolejového svršku v koleji č. 2;
- Výkopové práce;
- Odstranění stávající ŽB římsy, vč. ocelového zábradlí;
- Odstranění stávajícího stožáru TV (ozn. 44), vč. základové konstrukce (v rámci koordinované akce: Oprava trati v úseku Horní Lideč st.hr. - Vsetín (TUDU: 2363, 2362, km 18,7 - 38,4);
- Odstranění stávající hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Sanace stávajícího povrchu vodorovné nosné konstrukce;
- Nové drenážní potrubí v koleji č. 2, vč. betonové podkladní konstrukce, vyústění a odláždění (pravá strana);
- Nová ŽB římsa, vč. přechodových římsových zídek (+ bednění/odbednění);
- Provedení nové hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Hydroizolace lícových ploch nových konstrukcí (Np + 2xNa);
- Sanace zbylých stávajících pohledových ploch (Opěra O1, O2 - pravá strana, K02 z boku = sjednocení povrchu po odbědnění nové monolitické ŽB římsy);
- Zpětný (hutněný) zásyp;
- Osazení nového ocelového zábradlí;
- Nátěr sanovaných pohledových ploch;
- Zřízení nové konstrukční vrstvy ze štěrkodrti;
- Zpětná montáž kolejového svršku v koleji č. 2;

- Odstranění pažení pro II. etapu (noční výluka 5h na obou kolejích);
- Přespárování/ předláždění dlažby na pravé straně mostu - svahové kužely (kol. č. 2)
- Terénní úpravy, ohumusování a zatravnění nových svahů zemního tělesa (kol. č. 2);
- Odstranění zařízení staveniště, rekultivace ploch zařízení staveniště.

7.1 Výluky a omezení dopravy

Oprava mostu bude probíhat ve dvou etapách, kdy při každé etapě dojde k vyloučení dopravy na jedné z kolejí. Předpokládaná doba výstavby je 50 dnů. Výluka v koleji č. 1 je plánovaná v termínu 1. – 20. 8. 2025. Výluka v koleji č. 2 je plánovaná v termínu 21. 8. – 19. 10. 2025. Pro zřízení a odstranění záporového pažení se předpokládá noční výluka v obou kolejích v délce 4x 5 hodin.

7.2 Přístup na staveniště

Napojení staveniště na dopravní infrastrukturu bude z účelové komunikace vedené po pozemku p.č. 2315/2, p. č. 2362/2 a p.č. 2321/1. Přístup ke stavbě je možný také po trati z železniční stanice Horní Lideč, ale pouze po vyloučené koleji.

Napojení staveniště na technickou infrastrukturu není potřebné.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na pozemcích 2374 a 2350/1 (dráha), nebo na pozemku 2488 (ostatní plocha, obec Horní Lideč) na levé straně trati. Pozemky jsou v majetku Správy železnic, s.o. a Obce Horní Lideč. Předpokládá se plocha o rozměrech 50 - 100 m². Zařízení staveniště zakresleno v příloze C.3. Koordinační situaci stavby. Zhotovitel však může vybudovat zařízení staveniště na jiném pro něj vhodném místě nebo od výstavby zařízení staveniště upustit. Je však třeba ponechat plochu pro přístup k mostu. Pokud budou plocha zařízení staveniště a přístupové cesty zpevněny šterkopískem nebo jiným materiálem kromě panelů, je potřeba na stávající urovnaný 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 2 podzemních kabelových tras zabezpečujících železniční provoz vedoucích v souběhu s tratí. Po pravé straně dráhy vede kabelová trasa ve správě SSZT, SŽ s.o. ve vzdálenosti asi 2,5 m od osy koleje č.2 a kabelová trasa ve správě SEE, SŽ s.o. - VN 6kV ve stejné vzdálenosti.

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a 2 podzemních kabelových tras zabezpečujících železniční provoz vedoucích v souběhu s tratí. Po pravé straně dráhy vedou 2 kabelové trasy ve správě SSZT, SŽ s.o. ve vzdálenosti cca 2,5 m od osy koleje č.2.

Část inženýrských sítí je uložena v ocelovém kabelovém žlabu kotveném pomocí konzol ke stávajícímu zábradlí. Část sítí je uložena volně (bez ochrany, žlabem, apod.) a připevněna na konzoly kabelového žlabu.

Před objektem mostu přechází protlakem z levé strany na pravou kabelizace ve správě SSZT, SŽ s.o., umístěná v HDPE chrániče. V HDPE chrániče umístěny optické kabely (vlákno č. 13 a 14).

Kabely budou na začátku výluky vytýčeny příslušným správcem a umístěny do vychýlené polohy do provizorních plastových chrániček. Před realizací dokončovací prací se kabely vyjmou z provizorních chrániček a uloží se do definitivní polohy v nových ocelových kabelových žlabech (celkem 2 ks) na konstrukci nového ocelového zábradlí.

Případné vyvěšení, ochrana a následné zpětné uložení bude provedeno odpovídajícím způsobem dle ČSN 73 6005.

Na optické kabelizaci bude před manipulací a po uložení do definitivní polohy provedeno měření útlumu.

8 SOUVISÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

SO 02.3 Most v km 27,12

SO 02.3.1 Železniční most

SO 02.3.2 Železniční svršek

8.2 Koordinace s jinými stavbami

Koordinace stavby se souběžně připravovanými záměry odborných správ (ST, SEE, SSZT), které budou součástí stavby „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice“, investor Správa železnic, státní organizace, OŘ Ostrava.

- a) Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze

Fáze: Příprava projektové dokumentace a realizace

Investor: Správa železnic, státní organizace, SSV

- b) GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

Fáze: Příprava projektové dokumentace a realizace

Investor: Správa železnic, státní organizace, SSZ

- c) Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín

Úsek: km 18,7 – 38,4

TUDU: 2363, 2362

9 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy mostu byl stávající most 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 mostu.

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; změny č. 4. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021 a Opravy č. 1. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.
- SŽ S3/1. Práce na železničním svršku. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.
- SŽDC S3/2. Bezstyková koleje. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽDC S3/5. Svářečské práce na součástech železničního svršku. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021; ve znění opravy č. 1. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2022.
- 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.
- SŽ SM011. Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2022.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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 přezkum 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. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách 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; ve znění změny č. 1. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.

Právní předpisy upravující požární ochranu

- Zákon 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 živič v tavných nádobách.
- Vyhláška č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva.
- SŽ R14. Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

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. 185/2001 Sb., o odpadech. Vytěžený přebytečný materiál a vybourané stavební hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku pro daný druh odpadu dle zvážení dodavatele.

Odtok povodňových vod

Stavba se nachází v povodňovém území. Během výstavby bude do výkopu osazena trubka pro převedení případných přívalových dešťů. Pro stavbu bude zpracován povodňový a havarijný plán.

Havarijný plán

Pro případ havárie na stavbě bude vypracován havarijný plán.

13 ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit a viditelně označit všechny inženýrské sítě jejich majiteli příp. správci nebo uživateli. Ostatní nedaleká podzemní vedení, kterých se stavba nedotkne, jakož i viditelná nadzemní vedení není potřeba vytyčovat. 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 pro opravu mostu. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích opravy mostu a koleje bude na vyžádání prováděn autorský dozor projektanta.

V Prostějově, leden 2025

Lukáš Kovář