

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:	Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč - Horní Lideč státní hranice	Označení investora:	XXXXXXXXXX
Objekt:	SO 02.4 Propustek v km 26,820	Zakázka:	224017
Název části:	Dokumentace objektů	Označení části:	D
Název objektu/dílčí části:	Železniční propustek	Objekt/Skupina objektů:	SO 02.4.1
Název přílohy:	Technická zpráva	Dílčí část:	D.1
Název dílčí části přílohy:	-	Typ:	1
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Major	Zdeněk Prázdny	Formáty:	-
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	-
Zlínský	Horní Lideč [643351]	236306	-
		Smluvní datum zpracování:	21.03.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Typ:	Příloha:	Revize:
X X X X X X X X X X	- P D P S	- D I X X	- S O O 2 4 I X X X	- X X	- I	- X X X	- 0 0 0

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

SO 02.4 Propustek v km 26,820

SO 02.4.1 Železniční propustek

Dokumentace pro provádění stavby

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU PROPUSTKU	5
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	6
6	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU PROPUSTKU	6
6.1	Nosná konstrukce propustku	7
6.2	Spodní stavba a založení propustku	7
6.3	Římsy	8
6.4	Ochrana proti bludným proudům	8
6.5	Vodotěsné izolace	8
6.6	Vybavení propustku	8
6.7	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí	9
6.8	Kabelové žlaby	9
6.9	Úpravy u propustku	9
7	POSTUP VÝSTAVBY PROPUSTKU	10
7.1	Technologický postup výstavby propustku	10
7.2	Omezení dopravy	10
7.3	Zařízení staveniště	10
7.4	Dotčené inženýrské sítě	11
8	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	11
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	11
8.2	Koordinace s jinými stavbami	11
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	11
10	VÝPOČTY	13
10.1	Statické výpočty	13
10.2	Hydraulické řešení	13
11	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	13
12	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	14
13	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
14	ZÁVĚR	15

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice
Objekt:	SO 02.4 Propustek v km 26,820
Podobjekt:	SO 02.4.1 Železniční propustek
Druh stavby:	práce údržby
Evidenční km:	26,820
Katastrální území:	Horní Lideč [643351]
Parcelní čísla pozemků:	2374
Obec:	Horní Lideč
Okres:	Vsetín
Kraj:	Zlínský
Stavebník (investor stavby):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Organizační jednotka : Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava
Správce propustku:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava
Zhotovitel projektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s. r. o., Janáčkova 4542/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek:	TÚ 2363 Púchov (ŽSR) (část) – Horní Lideč (mimo)
Definiční úsek:	DÚ 06 Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč
TUDU:	236306
Staničení mostního objektu:	evidenční km 26,820
Poloha na trati:	v širé trati mezi dopravními Horní Lideč - Horní Lideč státní hranice
Kategorie dráhy:	dráha 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 povol.:	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, tříznakový 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
Traťová rychlost:	70 km/hod
Prostorová průchodnost:	průjezdový průřez Z-GC, na objektu VMP 2,5

Překonávané překážky: převedení srážkových vod pod tělesem dráhy (občasný vodní tok)

Stupeň projektové dokumentace: dokumentace pro stavební povolení/ provádění stavby

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

Stávající propustek se nachází na širé trati mezi dopravními Horní Lideč a Horní Lideč státní hranice v ev. km 26,820 a slouží k převedení srážkové vody (občasný vodní tok) pod tělesem dráhy z pravostranného drážního příkopu na levou stranu.

Jedná se o propustek pod dvoukolejnou tratí.

Stávající objekt propustku je umístěn na stávajícím pozemku dráhy (k.ú. Horní Lideč [643351]; ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, s. o.

Evidenční km 26,820

Poloha propustku v širé trati mezi dopravními Horní Lideč - Horní Lideč státní hranice

Převáděná železniční trať

Propustek převádí dvoukolejnou, elektrifikovanou, celostátní trať přes občasný vodní tok:

TÚ 2363 Púchov (ŽSR) - Horní Lideč,

DÚ 06 Horní Lideč st.hr. - Horní Lideč

a) Kolej č.1:

Železniční svršek na trati: kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B 91S/1 s pružnými svěrkami Skl 14 – upevnění W 14 (bezpodkladnicové upevnění Vossloh), štěrkové lože

Uspořádání kolej. lože na obj.: uzavřené kolejové lože na objektu s přesypávkou podle ČSN 73 6201

Kolejnicové styky: bezstyková kolej

Směrové poměry tratě: směrový oblouk (levý), R = 303,429 m

Sklonové poměry tratě: klesá - 12,94 ‰ (podle zaměření)

b) Kolej č.2:

Železniční svršek na trati: - kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB6 s žebrovými podkladnicemi S 4pl – svěrky ŽS 4 – upevnění K, štěrkové lože

Uspořádání kolej. lože na obj.: uzavřené kolejové lože na objektu s přesypávkou podle ČSN 73 6201

Kolejnicové styky: bezstyková kolej

Směrové poměry tratě: směrový oblouk (pravý), R = 300 m

Sklonové poměry tratě: klesá -17,84 ‰ (podle zaměření)

Překážka – vodní tok

Propustkem protéká srážková voda (občasný vodní tok) z drážního příkopu směrem z pravé strany tratě na levou.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- Smlouva o dílo (č.j. 37910/2024-SŽ-OŘ OVA-NPI), Příloha, č.1 - Specifikace díla. Září 2024.
- Archivní dokumentace stavby. Archivní dokumentace Správy železnic, státní organizace, OŘ Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava.
- Zaměření stávajícího propustku, železniční tratě a okolí. Geo Marchovsky, s.r.o., Olomouc. Listopad 2024.
- Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu. Říjen 2024.

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU PROPUSTKU

Propustek z roku 1936. Další opravy a přestavby v letech 2008, 2009 a 2012. Propustek převádí železniční trať přes pěší cestu. Propustek současně převádí i srážkovou vodu (inundační území), a to z pravé strany trati na stranu levou. Úhel křížení železniční trati a propustku je 57°.

Nosná konstrukce ocelobetonová deska. Tuhá výztuž ocelové válcované nosníky I 280 v osové vzdálenosti po cca 490 mm. Podhled nosné konstrukce omítnut cementovou omítkou. Většina ploch (levá strana a plocha podpěr a podhled nosné konstrukce pod propustkem) opatřena sanačními maltami a sjednocujícím nátěrem (rok 2012). Na obou stranách ŽB monolitické římsy. Římsa na levé straně v dobrém stavu z roku 2012 (vč. ŽB přechodových zídek s římsou, ocelového zábradlí a ocelového kabelového žlabu). Římsa na pravé straně původní, ve špatném stavu (vysunuta ze své polohy, nestabilní).

Spodní stavba masivní betonové tížné opěry, ukončení propustku rovnoběžnými křídly, která jsou monolitickou součástí opěr propustku. V roce 2008 byly k opěrám přibetonovány pomocné pilíře, kotvené do zdiva opěr, které zachycují příčné vysouvání stávajících římsových nosníků (především pravého).

V rámci oprav v roce 2012 bylo za opěrami v koleji č.1 zřízeno odvodnění pomocí drenážních trubek DN 150 - podrobnosti viz výkresová část PD. Za rubem opěr bylo zřízena přechodová oblast ZKPP v délce 2 x 5,0 m (před a za mostem) ze štěrkodrti 0/32 tl. 500 mm.

Na obou římsách je osazeno stávající ocelové zábradlí. Na pravé straně původní, na levé straně zábradlí z roku 2012 - na zábradlí osazen ocelový kabelový žlab.

Nátok i výtok odlážděn kamennou dlažbou. Na nátok je část odláždění provedeno z betonové dlažby.

Charakteristika propustku podle ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění

Podle druhu převáděné komunikace	drážní propustek
podle druhu převáděné dráhy	železniční propustek
podle povahy svršku	s kolejovým ložem
Podle překračované překážky	propustek přes občasný vodní tok
Podle počtu mostních otvorů nebo polí	propustek o jednom otvoru
Podle počtu úrovní mostovek nad sebou	propustek se zapuštěnou mostovkou
Podle výškové polohy mostovky	–
Podle přesypávky	propustek s přesypávkou
Podle měnitelnosti základní polohy hlavní nosné konstrukce	nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	trvalý propustek
Podle průběhu trasy na mostě	propustek ve směrovém oblouku
Podle úhlu křížení	šikmý
Podle volné výšky na mostě	s omezenou volnou výškou
Podle uspořádání příčného řezu	–
Podle materiálu	betonový/ kamenný propustek
Podle ohybové tuhosti nosné konstrukce	propustek s ohybově tuhou nosnou konstrukcí
Podle statické funkce hlavní NK	deskový propustek
Délka propustku	4,62 m
Šířka propustku	10,35 m
Výška propustku	3,615 m (kol.č. 1), 3,025 m (kol.č. 2)
Délka přemostění	2,49 m
Šikmost propustku	51 °
Délka nosné konstrukce	1,92 m
Šířka nosné konstrukce	10,58 m
Rozpětí nosné konstrukce	2,9 m

Tloušťka stěny	1,35 m
Výška kolejového lože a přesypávky	0,535 m (kol.č. 1), 0,485 m (kol.č. 2)
Volná výška pod mostem	2,145 m (kol.č. 1), 1,79 m (kol.č. 2)
Rok dokončení propustku	1937; stavební úpravy 2008 a 2009
Rok poslední opravy propustku	2012

Stavební stav: propustek je hodnocen, dle předpisu SŽ S5, stupněm 2.

Kolej na objektu je popsána v odst. 2.

Popis závad a poruch propustku

Stav konstrukce

- Čelo s římsami na levé straně (výtok) v dobrém stavu (sanační práce v roce 2012).
- Viditelné části konstrukce pod propustkem (pěší cesta) v dobrém stavu (sanační práce v roce 2012). Pod kolejí č. 2 místy menší průsaky vody.
- Čelo s římsami na pravé straně (nátok) ve špatném stavu. Římsový nosník je odtržen od nosné konstrukce, vyvrácen z původní polohy. Zdivo čela zvětřalé. Přechody trati neřešené, štěrk se sype na svahové kužely.
- Hydroizolace nosné deskové konstrukce pod kolejí č. 2 je za hranicí životnosti. Chybí příčné odvodnění.

Stav železničního svršku

- Upevnění koleje: v celé délce propustku je v dobrém stavu bez viditelných závad.
- Kolejové lože v dobrém stavu, bez viditelných závad.

Stav vybavení

Zábradlí

- **Vlevo:** V dobrém stavu.
- **Vpravo:** Ve špatném stavu.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Svahy na pravé straně (nátok) před i za objektem porůstají nízkou vegetací.

Přechody do tratě

- Na levé straně bez závad. Na pravé straně neřešeny.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

V rámci péče o stavebně-technický stav propustku naplánoval jeho správce stavební počín spočívající v opravě stávající hydroizolace propustku, zřízení nového římsového nosníku na pravé straně (nátok) s novým ocelovým zábradlím a sanačních pracích na vybraných pohledových plochách.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU PROPUSTKU

Na nosné konstrukci pod kol.č. 2 bude provedena nová vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Příčné odvodnění bude napojeno do odvodnění provedeného na konstrukci pod kol.č. 1. Bude provedena oprava vodotěsné izolace na nosné konstrukci pod kol.č. 1.

Bude provedeno rozšíření deskového propustku novým římsovým nosníkem v kol.č. 2. identicky jako na konstrukci v kol.č. 1. Přechody z objektu do trati budou provedeny pomocí přechodových zídek.

Na novém římsovém nosníku a nových přechodových zídkách bude osazeno nové ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720.

Bude provedena sanace a reprofilace stávajících betonových ploch sanačními maltami s vrchním sjednocujícím nátěrem. Sanační práce budou provedeny na pravé straně konstrukce v rozsahu pohledových ploch opěrných křídel a nosné konstrukce, vč. podpůrných sloupů (rok 2012). Stejným způsobem proběhne sanace na pohledových plochách pod propustkem (pohledové plochy opěr a podhled nosné konstrukce).

Plochy pod propustkem, na stávajícím terénu, budou upraveny kamenným odlážděním do betonového lože. Stávající minimální podchodná výška 2,0 m musí být zachována. Nové odláždění bude navazovat na stávající odláždění (nátok/výtok). Stávající (dochované odláždění) na straně výtoku bude přespárováno. Stávající příkopy na straně výtoku budou pročištěny a upraveny (vč. odláždění) tak, aby byl zachován odtok vody z propustku do stávajícího nebezpečného odvodňovacího příkopu na pozemku parc.č. 2316/1 (obec Horní Lideč), který je sveden (o cca 80,0 m dále) do řeky Senice.

Stávající vyústění příčné drenáže na svazích (levá strana) bude odlážděno.

Před propustkem (pravá strana) se nachází stávající, již nepoužívaný základ původního stožáru TV, který bude v rámci stavebních prací odstraněn.

Sanace:

Hlavní zásady sanace stávající konstrukce propustku:

Odstranění veškerého nesoudržného či narušeného betonu ze všech povrchů dostupných při opravě. Týká se to všech betonových povrchů na styku se vzduchem. Rozsah odkrytí zasypaných částí konstrukce je uveden ve VČ PD. Sanační práce začnou vizuální a pokleповou lokalizací dutých a degradovaných míst s odtrženou lícni omítkou a jejich vyznačením. V těchto místech se provede ručním bouráním odstranění nesoudržných vrstev a částic až ke zdravé struktuře betonu.

Otryskání povrchu vysokotlakým vodním paprskem. Vzniklý povrch musí být stejnoměrně pevný, bez kaveren, které by zadržovaly vzduch, očištěný od částic a prachu, s povrchovou pevností dle TKP. Technologie tryskání, přiměřený a dostatečný tlak pro dosažení požadované kvality očištění budou zhotovitelem prokázány pro každou zjištěnou kvalitu betonu zkouškami na referenční ploše za přítomnosti zástupce investora. Je zakázáno působit na konstrukci větším tlakem, než který bude schválen na referenční ploše a je nutný právě k dosažení uvedené povrchové pevnosti. Hodnoty schváleného tlaku budou zaznamenány do stavebního deníku. Kvalita ošetřeného betonového podkladu se prověří kontrolními zkouškami odtrhové pevnosti.

Reprofilace povrchů sanačními systémy a ochranné nátěry. Reprofilace povrchů správkovými hmotami má za úkol obnovit původní tvar v místech jeho porušení, vyplnit dutiny a šterková hnízda vzniklá nedokonalostí betonáže, opravit a srovnat vylomené pohledově exponované hrany a doplnit průřezy tam, kde byl odstraněn degradovaný beton. Základní rozsah sanací je dán výkazem výměr této dokumentace a je stanoven odhadem. Skutečný stav bude zjištěn a zaznamenáván po mechanickém očištění konstrukce a doplňkovém průzkumu a bude rozhodující pro konečný rozsah sanačních prací. Před započítáním sanačních prací budou po otryskání provedeny zkoušky povrchových vrstev betonu v tahu (min. 1,5 MPa). Na sanovaných místech budou provedeny odtrhové zkoušky přilnavosti sanačních malt a nátěrů k podkladu. Přehled sanačních prací na propustku je uveden na výkrese nového stavu. Konkrétní materiály (výrobky) splňující podmínky projektu opravy a předpisy pro sanace konstrukcí vybere zhotovitel opravy. Je nutné použít ucelený sanační systém (nejlépe jednoho výrobce), aby se zamezilo nekompatibilitě jednotlivých částí sanačních hmot aplikovaných na sebe. Sanace je možno provádět až po odsouhlasení rozsahu a konkrétního typu aplikované opravy stavebním dozorem objednatele. Aplikace sanačních hmot se řídí technologickými předpisy výrobce hmot.

Sanační malty:

Použijí se sanační a finální malty třídy R2 (popř. u lokální hlubší sanace min. R3) dle ČSN EN 1504 – 3 (Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí – Definice, požadavky, kontrola kvality a hodnocení shody) na cementové bázi.

Zhotovitel zpracuje Technologický předpis postupu sanačních prací, který bude schválen zástupcem investora (dle TKP 23).

6.1 Nosná konstrukce propustku

Stávající vodotěsná izolace pod kolejí č.2 ve skladbě lepenka + ochranná omítko tl. cca 30 mm bude odstraněna. Stejně tak bude odstraněna stávající vodotěsná izolace pod kolejí č.1 (rok 2012), která vykazuje známky poškození a průsaků - viz VČ, výkr.č. 03 - Řezy starý stav.

Po odstranění výše uvedených vrstev izolačního souvrství, bude horní povrch stávající ocelobetonové nosné desky oklepán a obroušen na hutný a neporušený beton. Takto připravený podklad bude opatřen impregnačním nátěrem a sanační stěrkou - vysoko-pevnostní malta pro mostovky.

Podélná spára vodorovné nosné konstrukce (ocelobetonová deska) bude vybroušena opatřena těsnícím profilem s trvale pružným tmelem, spára bude vyplněna polystyrenem.

6.2 Spodní stavba a založení propustku

Stávající nosná konstrukce a konstrukce spodní stavby zůstanou zachovány. Pro provedení nového římsového nosníku na pravé straně (nátok, kolej č. 2) bude provedeno odbourání stávající pravé římsy a horní části stávajících podpěrných pilířů (rok 2008). Na zhlaví těchto pilířů bude provedena sanace sestávající z ošetření zhlaví sanační maltou (pevnost min 40 MPa) a úložných ploch sanační reprofilační maltou tl. cca 10 mm.

Sanační práce na pohledových plochách spodní stavby budou provedeny na pravé straně konstrukce v rozsahu pohledových ploch opěrných křídel a nosné konstrukce, vč. podpěrných sloupů (rok 2012). Stejným způsobem proběhne sanace na pohledových plochách pod propustkem (pohledové plochy opěr a podhled nosné konstrukce).

Výše uvedené plochy budou otryskány tlakovou vodou, poškozená místa ve stávajících omítkách budou odsekána na hutný neporušený beton a sanována sanačními maltami. Bude použita sanační reprofilační malta (10 - 20 mm) a tenkovrstvá stěrka (do 5 mm). Takto ošetřený povrch bude opatřen sjednocujícím nátěrem.

Za rubem opěr (v místě koleje č.2) bude zřízeno nové příčné odvodnění pomocí drenážní trubky DN 150 (perforovaná ze 2/3), která bude uložena ve spádu 4,0 % v profilovaném loži z betonu, C20/25 - X0. Spád drenáže bude směrem na pravou stranu.

6.3 Římasy

Stávající římsový nosník na pravé straně (nátok, kolej č. 2) bude odbourán.

Nový římsový nosník na pravé straně bude proveden z ŽB C30/37-XF3, ocel B500B (10500 R). Nový římsový nosník bude uložen na nových betonových blocích na koncích rovnoběžných křídel. Římsový nosník bude vetknut do těchto betonových bloků a zároveň uložen na stávajících pilířích, které jsou konstrukčně spojeny se stávajícími opěrami (rok 2008).

Podélná spára mezi novým římsovým nosníkem a povrchem stávající vodorovné nosné konstrukce (ocelobetonová deska) bude opatřena těsnícím profilem s trvale pružným tmelem, spára bude vyplněna polystyrenem.

6.4 Ochrana proti bludným proudům

Korozní průzkum nebyl pro stavbu proveden.

S ohledem na typ řešené konstrukce (římsový nosník), která netvoří hlavní nosnou konstrukci propustku a její případné narušení korozními vlivy nemá dopad na statickou funkci objektu, je navržena ochrana proti bludným proudům jako pasivní, bez zřízení vývodů pro měřicí body.

Navržené řešení předpokládá důsledné dodržování tloušťek betonových krycích vrstev výztuže, maximální omezení možnosti vzniku trhlin v betonu vhodnou volbou kameniva a nižším vodním součinitelem betonových směsí, používáním portlandských cementů, minimalizováním obsahů chloridových iontů v záměsové vodě a v přísadách zlepšujících zpracovatelnost směsí, použitím min. 300 kg cementu na 1 m³ hotového betonu.

Výztužný koš nového římsového nosníku bude ve 2 úrovních vodivě propojen bodovými svary do jediného vodivého celku.

6.5 Vodotěsné izolace

Stávající vodotěsná izolace pod kolejí č.2 ve skladbě lepenka + ochranná omítka tl. cca 30 mm bude odstraněna. Stejně tak bude odstraněna stávající vodotěsná izolace pod kolejí č.1 (rok 2012), která vykazuje známky poškození a průsaků - viz VČ.

Na sanovaný povrch stávajících nosných konstrukcí (viz 6.1 a 6.2 této TZ) bude proveden nový systém vodotěsných izolací (dále jen SVI).

Nový SVI na nosné konstrukci bude proveden jako plnoplošně natavená pásová izolace s tuhou ochrannou vrstvou. Ochranná vrstva bude tvořena ochrannou geotextilií s plošnou hmotností min. 1200 g/m² a vrstvou betonu o tl. 50 mm, beton C30/37-XF3 + KARI síť 6/6 x 100/100 (B500B).

SVI na nosné konstrukci bude přetažena na ruby úložných prahů. Úložné prahy budou opatřeny plnoplošně natavenými izolačními pásy s měkkou ochrannou vrstvou na bázi geotextilie s plošnou hmotností min. 1200 g/m². Izolace prahů bude přetažena k drenážním trubkám za ruby opěr.

Rubové plochy nových konstrukcí římsového nosníku budou izolovány obdobně jako rub opěr, tedy plnoplošně natavovanými izolačními pásy s měkkou ochrannou vrstvou geotextilií o plošné hmotnosti 1200 g/m².

Ukončení hydroizolace pod římsou nového římsového nosníku (pravá strana) - ve šterkovém loži - bude provedeno elastickým tmelem, podélným páskem z nerezové oceli šířky 50 mm. Podélný pásek bude kotven pomocí pozinkovaných vrutů do hmoždinek (á 300 mm).

Lícové a boční plochy nových konstrukcí, které budou zasypany zeminou a nebudou vystaveny tlaku stékající vody, budou opatřeny izolačním nátěrem ve skladbě 1×Np + 2×Na s měkkou ochrannou geotextilií o plošné hmotnosti 1200 g/m².

Veškeré izolace budou provedeny v souladu s dokumenty SŽ s.o. - OTP - Systémy vodotěsných izolací na železničních mostních objektech (1.7.2022) a TKP 22 Izolace proti vodě a taktéž TNŽ 73 6280.

Pro vlastní provedení je povinností zhotovitele izolačních prací vypracovat detailně technologický předpis pro provádění hydroizolačního systému, který je nutno předložit k odsouhlasení zástupci investora.

6.6 Vybavení propustku

Zábradlí

Stávající zábradlí na pravé římsě propustku bude spolu s římsovým nosníkem odstraněno.

Na novém římsovém nosníku bude osazeno nové zábradlí - podrobnosti viz VČ PD. Nové zábradlí osazeno dle požadavků MVL 720 - Zábradlí pro železniční mosty, kap. č.3. Zábradlí bude provedeno z oceli S235.

Zábradlí se nachází v „POTV“ (prostor ohrožení trakčním vedením) a musí být ukolejněno. Nové ocelové zábradlí na nové římsě bude ukolejněno pomocí ukolejňovacích propojek. Tyto propojky budou v krajních sloupcích každého dilatačního celku zábradlí - montážní díry Ø 13 mm, umístěné cca 200 mm nad patní desku sloupku zábradlí

Tabule s letopočtem

V novém (pravém) římsovém nosníku - vlysem šablony do betonového bločku se provede otisk letopočtu realizace stavby (dle MVL 649). Výška písma 200 mm.

6.7 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Nové zábradlí na pravé římsě bude opatřeno novým systémem PKO:

- Třída provedení k-ce „EXC2“ dle ČSN EN 1090-2, materiál S235 JR.

- Povrchová úprava (**zinkování ponorem + ONS 92**):

SKLADBA: stupeň přípravy „Be“ - moření v kyselině

ŽÁROVÝ POVLAK NANÁŠENÝ PONOREM „Zn“ + ZDRSNĚNÍ POVRCHU (SWEEPING)

1 x ZÁKLADNÍ NÁTĚR NA EPOXIDOVÉ BÁZI (EP) min. tl. 80 µm

1 x PODKLADOVÝ NÁTĚR NA EPOXIDOVÉ BÁZI (EP) min. tl. 60 µm

1 x VRCHNÍ NÁTĚR POLYURETANOVÝ (PUR) min. tl. 60 µm

CELKOVÁ TL. NÁTĚROVÉHO SYSTÉMU 200 µm

(bez započtení zinkování ponorem a sweepingu)

- Odstín vrchního nátěru DB 602.

- Požadovaný stupeň korozní agresivity: C4 - vysoká.

- Pro výrobu zábradlí bude zpracován „VTD“.

- Kotevní šrouby budou vč. matek nerezové A4-70, krytky budou z „PE“.

- Montážní práce zábradlí a krycích plechů budou provedeny tak, aby nedošlo k žádnému poškození „PKO“ jednotlivých prvků zábradlí.

Zhotovitel zpracuje Technologický předpis postupu prací PKO, který bude schválen zástupcem investora (dle dle SŽ S5/4).

6.8 Kabelové žlaby

Na levé straně se nachází stávající ocelový kabelový žlab - zavěšen na stávajícím ocelovém zábradlí. V kabelovém žlabu jsou umístěny stávající inženýrské sítě zajišťující provoz železniční trati. Stávající kabelový žlab bude, vč. podpůrné konstrukce z L profilů, snesen.

Za levou římsou budou ve šterkovém loži nově osazeny 2 prefabrikované betonové žlaby TK1, do kterých budou výše uvedené inženýrské sítě přeloženy.

6.9 Úpravy u propustku

Na obou stranách propustku bude vtok i výtok opatřen odlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 150 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 C25/30 XF3. Rozsah odláždění a sklonové poměry viz výkresová část.

Plochy pod propustkem, na stávajícím terénu, budou taktéž upraveny kamenným odlážděním do betonového lože.

Nové odláždění bude navazovat na stávající odláždění (levá/ pravá strana). Stávající (dochované odláždění) bude přespárováno. Stávající příkopy na straně výtoku budou pročištěny a upraveny (vč. odláždění) tak, aby byl zachován odtok vody z propustku do stávajícího nepevněného odvodňovacího příkopu na pozemku parc.č. 2316/1 (obec Horní Lideč), který je sveden (o cca 80,0 m dále) do řeky Senice.

Stávající vyústění příčné drenáže na svazích (levá strana) bude odlážděno. Nové vyústění drenáže (pravá strana) bude odlážděno.

Před propustkem (pravá strana) se nachází stávající, již nepoužívaný základ původního stožáru TV, který bude v rámci stavebních prací odstraněn.

7 POSTUP VÝSTAVBY PROPUSTKU

7.1 Technologický postup výstavby propustku

Stavba bude provedena v jedné etapě s výlukou na trati.

Opravné práce lze shrnout do těchto bodů:

- Vytyčení inženýrských sítí;
- Vybudování zařízení staveniště;
- Rekultivace ploch zařízení staveniště;
- Zřízení záporového pažení (noční výluka 5h na obou kolejích) pro I. etapu;
- Demontáž kolejového svršku v koleji č. 1;
- Výkopové práce;
- Odstranění stávající hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Snesení stávajícího ocelového kabelového žlabu (na zábradlí);
- Provedení nové hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Zpětný (hutněný) zásyp;
- Obnova konstrukční vrstvy ze štěrkodrti;
- Osazení nových prefa betonových žlabů (TK1) v kolejovém loži;
- Zpětná montáž kolejového svršku v koleji č. 1;
- Odstranění záporového pažení pro I. Etapu (noční výluka 5h na obou kolejích);
- 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. 268), vč. základové konstrukce + stávající betonová zídka *(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;
- Nový římsový nosník, vč. přechodových římsových zídek;
- Sanace stávajících pohledových ploch;
- Provedení nové hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Hydroizolace lícových ploch nových konstrukcí (Np + 2xNa);
- 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);
- Odláždění svahů v okolí nátoky a výtoku (spárování);
- Terénní úpravy, ohumusování a zatravnění nových svahů zemního tělesa;
- Odstranění zařízení staveniště, rekultivace ploch zařízení staveniště.

Přístup na staveniště

Přístup umožněn po kolejích, a to ze stanice Horní Lideč, nebo na straně nátoky z místní štěrkové komunikace parc.č. 2315/2 (mezi obcemi Horní Lideč a Pulčín), která probíhá podél koleje č.2.

7.2 Omezení dopravy

Oprava propustku 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 4× 5 hodin.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na pozemcích 2374 (dráha), nebo 2315/2 (ostatní komunikace) na pravé straně trati. Pozemky jsou v majetku Správy železnic, s.o. a Obce Horní Lideč. Předpokládá se plocha o rozměrech 50 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 propustku. Pokud budou plocha zařízení staveniště a přístupové cesty zpevněny štěrkopískem 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 tří 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 6,0 m od osy koleje č.2 a kabelová trasa ve správě SEE, SŽ s.o. - VN 6kV ve vzdálenosti asi 4,0 m od osy koleje č. 2.

Před objektem propustku přechází protlakem z pravé strany na levou kabelizace ve správě SSZT, SŽ s.o. - optická a závěsná kabelizace v HDPE chrániče.

Kabely na levé straně - umístěné ve stávajícím ocelovém kabelovém žlabu (umístěném na zábradlí mostu) budou umístěny do nových betonových prefabrikovaných žlabů TK 1 (2ks), které budou uloženy za římsou ve štěrkovém loži železničního svršku.

Kabely na pravé straně (SSZT, SEE) budou na začátku výluky vytýčeny příslušným správcem a umístěny do vyčleněné polohy do provizorních plastových chráničků. Před realizací dokončovacích prací (odlážďení nátoku) se kabely vyjmou z provizorních chráničků a uloží se do definitivní polohy v nových dělených chráničcích

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

8 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Jedná se o jednoduchou stavbu jednoho stavebního objektu, který se dělí na 2 podobjekty:

- SO 02.4 Propustek v km 26,820:
SO 02.4.1 Železniční propustek,
SO 02.4.2 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.

Koordinace stavby s akcemi:

a) Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze – ve fázi přípravy projektové dokumentace a realizace (investor Správa železnic, státní organizace, SSV).

b) GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná – ve fázi přípravy projektové dokumentace a realizace (investor Správa železnic, státní organizace, SSZ).

c) Oprava trati v úseku Horní Lideč st.hr. - Vsetín (TUDU: 2363, 2362, km 18,7 - 38,4).

9 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy propustku byl stávající propustek s okolím zaměřen.

Vytyčení propustku

Podrobné body jsou uvedeny v souřadnicovém systému S-JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Přesnost vytyčení (obecně)

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny podle ČSN 73 0420-2.

- a) vzájemné vzdálenosti d ve dvou směrech:
 - výkop základů ± 50 mm
 - bednění ± 8 mm
- b) rovnoběžnosti: ± 15 mgon
- c) sevřeného úhlu: ± 30 mgon
- d) přímosti:
 - výkop základů ± 25 mm
 - bednění ± 8 mm
- e) vytyčení výškové úrovně základů: ± 5 mm
- f) vytyčení vodorovné roviny:
 - výkop základů ± 25 mm
 - betonáž základů ± 5 mm
 - betonáž konstrukcí ± 3 mm
- g) vytyčení konstrukčních výšek h při vytyčování: ± 4 mm
- h) vytyčení svislice: ± 4 mm

Přesnost provádění

ČSN 73 0202. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Základní ustanovení*. Praha: Český normalizační institut, březen 1995.

ČSN 73 0205. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování geometrické přesnosti*. Praha: Český normalizační institut, březen 1995.

ČSN 73 0210-1. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Podmínky provádění. Část 1: Přesnost osazení*. Praha: Federální úřad pro normalizaci a měření, prosinec 1992.

ČSN 73 0212-1. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 1: Základní ustanovení*. Praha: Český normalizační institut, říjen 1996.

ČSN 73 0212-4. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 4: Liniové stavební objekty*. Praha: Český normalizační institut, červen 1994.

ČSN 73 0212-5. *Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 5: Kontrola přesnosti stavebních dílců*. Praha: Český normalizační institut, leden 1994.

ČSN EN 13670 (73 2400). *Provádění betonových konstrukcí*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2010; ve znění opravy Opr. 1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červenec 2011.

ČSN 73 2480. *Provádění a kontrola montovaných betonových konstrukcí*. Praha: Český normalizační institut, březen 1994; ve znění změny Z1. Praha: Český normalizační institut, prosinec 2003.

Při výstavbě propustku je nutno dodržet následující požadované tolerance:

- a) Základy
 - směrově ± 50 mm
 - výškově ± 20 mm
- b) Nosná konstrukce
 - směrově ± 15 mm
 - výškově ± 10 mm
 - rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m 6 mm
- c) Římsy
 - směrově ± 15 mm
 - výškově ± 10 mm
 - rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m 6 mm
- d) Zábradlí
 - směrově ± 15 mm
 - výškově ± 10 mm

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

V průběhu stavby se geodetické sledování nepožaduje. Po dokončení stavby bude provedeno zaměření nového

objektu.

Požadavky na uvedení propustku do provozu a další sledování propustku

Po dokončení stavby se provede hlavní prohlídka propustku jako součást technickobezpečnostní zkoušky. Zátěžová zkouška propustku se nepožaduje. Další sledování stavu propustku bude podle předpisu SŽ S5 Správa mostních objektů.

Požadavky na uvedení mostu do provozu a další sledování mostu

Neřeší se.

10 VÝPOČTY

10.1 Statické výpočty

Neřeší se.

10.2 Hydraulické řešení

Neřeší se.

11 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.
- ČSN 75 1400. *Hydrologické údaje povrchových vod*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2014.
- SŽDC S5. *Správa mostních objektů*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2012.
- SŽDC (ČD) SR5/7 (S). *Služební rukověť. Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů*. Praha: České dráhy, s. o., 1997.
- MVL 649. *Železobetonové trubní propustky*. Mostní vzorový list. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, OTH, 2012.
- *Obecné technické podmínky pro železobetonové trouby propustků*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2012.
- Směrnice SŽDC č. 67. *Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011.
- TP 124. *Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2008.
- TP 204. *Hydrotechnické posouzení mostních objektů na vodních tocích*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009.
- TP 232. *Propustky a mosty malých rozpětí*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2012.
- *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 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. 321/2012, (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.

12 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 kolejiště. 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 zaslání 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. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva.
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách;
- SŽ R14. *Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

13 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jedná se o práce údržby. Vliv stávajícího objektu propustku na životní prostředí zůstane nezměněn.

14 ZÁVĚR

Tato dokumentace slouží k realizaci údržbových a sanačních prací na objektu propustku. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby.

V Prostějově, leden 2025

Zdeněk Prázdny