

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 02.5 Propustek v km 27,180	Zakázka:	224017
Název části:	Dokumentace objektů	Označení části:	D
Název objektu/díleční části:	Železniční svršek	Objekt/Skupina objektů:	SO 02.5.2
Název přílohy:	Technická zpráva	Díleční část:	D.1
Název díleční části přílohy:	-	Typ:	1
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Major	Lukáš Kovář	Formáty:	-
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	-
Zlínský	Horní Lideč [643351]	236306	-
		Stupeň dokumentace:	PDPS
		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 X	-	P D P S -	D 1 X X	-	S O O 2 5 2 X X X	-	X X X
-	1	-	0 0 1	-	0 0 1	-	0 0 0

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

SO 02.5 Propustek v km 27,180

SO 02.5.2 Železniční svršek

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

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice
Objekt:	SO 02.5 Propustek v km 27,180
Podobjekt:	SO 02.5.2 Železniční svršek
Druh stavby:	přestavba propustku
Evidenční km:	27,180
Katastrální území:	Horní Lideč [643351]
Parcelní čísla pozemků:	2350/1 a 2350/9
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 propustku:	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 27,180
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
Prostorová průchodnost:	průjezdny průřez GCZ3
Překonávané překážky:	převedení srážkových vod pod tělesem dráhy (občasný vodní tok)

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

Jedná se o trubní propustek tvořený osmihrannými železobetonovými troubami DN 600 z roku 1935. Stávající propustek má kolmé čelo na straně vtoku a šikmé zakončení s obetonováním na straně výtoku. Propustek zajišťuje převedení srážkové vody pod tělesem dráhy z přilehlých drážních příkopů.

Propustek se nachází v intravilánu obce Horní Lideč na trati Púchov (ŽSR) (část) – Horní Lideč (mimo).

Evidenční km	27,180
Poloha propustku	v širé trati

Převáděná železniční trať

Propustek převádí dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať se stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV přes občasný vodní tok.

Překážky – vodní tok

Propustkem protéká srážková voda z pravostranného drážního příkopu do levostranného drážního příkopu, který ústí do horské vpusti vzdálené přibližně 100 m (proti směru staničení tratě) od výtoku propustku. Koryta příkopů na vtoku jsou nepevněná trojúhelníkového a lichoběžníkového tvaru.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Pro návrh technického řešení opravy propustku 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 propustku – Trubní propust v km staveb. 27,394 00 / provoz. 27,179 80 ze železového betonu, Plán podle provedení. Prosinec 1937.
- 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 propustku je 70 km/h. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, s. o.

Železniční svršek nad propustkem tvoří otevřené 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. V oblasti propustku přepadává štěrk z kolejového lože do příkopů – propustek nemá dostatečnou šířku. 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 B 91S/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 02.5.1 Železniční propustek. Stavební objekt 02.5.2 Železniční svršek je pouze vyvolanou investicí kvůli opravě propustku. Z důvodu zajištění přístupu k přestavovanému propustku se musí částečně snést železniční svršek. Železniční propustek bude snesený ve dvou etapách, pokaždé v jedné z kolejí z důvodu zajištění provozu železniční dopravy.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Kolejový svršek se vyjme a zpětně vrátí pouze nad objektem propustku. Svršek bude snesený ve dvou etapách tak, aby byl zachován provoz vždy minimálně na jedné z kolejí.

Projektová dokumentace opravy propustku 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 přestavbou propustku 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.

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Projekt SO 02.5 Propustek v km 27,180 nepočítá s úpravou geometrických parametrů koleje. V rámci opravy propustku 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 v oblasti propustku následující. Pro zpětnou montáž vyjmutých částí se počítá se zachováním stávající výškové polohy kolejnicových pásů.

Kolej č.1 – $p_1 = 91$ mm (podle dostupných podkladů)
 – $p_2 = 88$ mm (podle zaměření)

Kolej č. 2 – $p_1 = 111$ mm (podle dostupných podkladů)
 – $p_2 = 105$ mm (podle zaměření)

Směrové poměry

V současném stavu jsou obě traťové koleje nad propustkem ve směrovém oblouku. Pro zpětnou montáž vyjmutých částí se počítá se zachováním stávajícího směrového vedení.

Kolej č.1 – pravý směrový oblouk $R = 387 \text{ m}$

Kolej č. 2 – pravý směrový oblouk $R = 379 \text{ m}$

Sklonové poměry

Současné sklonové poměry tratě v místě propustku jsou uvedeny níže. Pro zpětnou montáž vyjmutých částí se počítá se zachováním stávajících sklonových poměrů.

Kolej č.1 – niveleta klesá $-10,39 \text{ ‰}$ v úseku km 27,145 – 27,724

Kolej č.2 – niveleta klesá $-13,03 \text{ ‰}$ v úseku km 26,585 – 27,190
– niveleta klesá $-9,29 \text{ ‰}$ v úseku km 27,190 – 27,721

6.3 Železniční svršek v koleji č. 1

Použije se železniční svršek odpovídající současnému stavu trati. Dotčená část koleje má délku vždy 20 m. V úseku odstraňování pražců se nahradí původní štěrkové lože novým materiálem.

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B 91S/1 (rozdělení – u) s bezpodkladnicovým pružným upevněním typu Vossloh.

Spojovací a upevňovací součásti železničního svršku

- Pružné svěrky Skl 14
- Vrtule R1
- Podložky pod hlavu vrtule Uls 7
- Podložky pod patu kolejnice WU 7 // Zw 900NT/150 (165x160x9)
- Úhlové vodící vložky Wfp 14 K 600
- Spojky U60I
- Šrouby spojkové a matice M24x165 a M24
- Dvojitě pružné kroužky Fe 6 pod matici spojkového šroubu

Kolejnicové styky

Pro obnovu koleje po opravě propustku se kolejnice délky 20,0 m provizorně spojí spojkami. Následné svaření pro obnovu bezstykové koleje je řešeno v projektu Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín.

Kolejové lože

Současný stav tvoří kolejové lože přírodní drčené kamenivo (štěrk). V úseku odstraňování pražců nad propustkem je navržena výměna kolejového lože za nový materiál splňující požadavky na pevnost, odolnost vůči mrazu, opotřebení a další – použije se drčené kamenivo z vyvřelých hornin.

6.4 Železniční svršek v koleji č. 2

Použije se železniční svršek odpovídající současnému stavu trati. Dotčená část koleje má délku vždy 20 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
- Polyetylenové podložky pod podkladnice 380x160x2
- Dvojitě pružné kroužky Fe 6 pod matici svérkového a spojkového šroubu a pod hlavu vrtule

Kolejnicové styky

Pro obnovu koleje po opravě propustku se kolejnice délky 20,0 m provizorně spojí spojkami, aby bylo umožněno projetí kolejové mechanizace pro realizaci projektu *Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín*.

Kolejové lože

Současný stav tvoří kolejové lože přírodní drcené kamenivo (štěrk). V úseku odstraňování pražců nad propustkem je navržena výměna kolejového lože za nový materiál splňující požadavky na pevnost, odolnost vůči mrazu, opotřebení a další – použije se drcené kamenivo z vyvřelých hornin.

6.5 Vystrojení tratě

Stávající výstroj trati nebude opravou propustku dotčena.

6.6 Železniční spodek

V koleji č. 1 se aktuálně nachází konstrukční vrstva ze štěrkodrti frakce 0/32 o minimální tloušťce 150 mm. Tato vrstva byla zřízena při rekonstrukci železničního svršku a spodku koleje č. 1 přibližně v roce 2010. V rozsahu demontáže kolejového svršku pro opravu propustku bude tato vrstva zpětně obnovena. Úsek obnovení této vrstvy je dlouhý 20 m, tj. 10 m před objektem propustku a 10 m za objektem propustku. Pro obnovení podkladní vrstvy bude použitý nový materiál – štěrkodrtí frakce 0/32.

V koleji č. 2 je uvažováno zřízení konstrukční vrstvy ze štěrkodrti frakce 0/32 v úseku snesení kolejového roštu dlouhém 20 m, tj. 10 m před propustkem a 10 m za propustkem.

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

6.7 Odvodnění tělesa železničního spodku

Železniční spodek je pod kolejí č. 1 tvořen násypovým tělesem s podkladní vrstvou ze štěrkodrti a násypovým tělesem bez jakékoliv další vrstvy pod kolejí č. 2.

Místě obnovovaných kolejí dojde úseku dlouhém 20 m ke sjednocení podkladní vrstvy ze štěrkodrti v obou traťových kolejích, která zajišťuje odvodnění pláň tělesa železničního spodku.

6.8 Drážní stezky a dokončovací úpravy

V úseku obnovované koleje nad propustkem 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

Aby byl zajištěn provoz železniční dopravy alespoň na jedné z kolejí, je oprava propustku rozdělena do dvou stavebních etap. Předpokládaná doba výstavby je 50 dnů.

Přípravné práce

- vytyčení inženýrských sítí;
- vybudování zařízení staveniště;
- Zřízení záporového pažení pro I. etapu výstavby;

Začátek výluky koleje č. 1 – zahájení I. etapy výstavby

- Demontáž kolejového svršku v koleji č. 1;
- Výkopové práce;
- Vybourání části původního propustku;
- Úprava podloží, zhotovení podkladního betonu, zřízení základové konstrukce;
- Montáž nového propustku;
- Hutněný zásyp;
- Obnova konstrukční vrstvy ze štěrkodrti;
- Zpětná montáž kolejového svršku v koleji č. 1;

Konec výluky koleje č. 1 – ukončení I. etapy výstavby

Práce mezi etapami výstavby

- Odstranění záporového pažení pro I. Etapu
- Zřízení záporového pažení pro II. etapu výstavby;

Začátek výluky koleje č. 2 – zahájení II. etapy výstavby

- Demontáž kolejového svršku v koleji č. 2;
- Výkopové práce;
- Vybourání části původního propustku a nepoužívané základové patky pro trakční stožár;
- Úprava podloží, zhotovení podkladního betonu, zřízení základové konstrukce;
- Montáž nového propustku;
- Hutněný zásyp;
- Zřízení konstrukční vrstvy ze štěrkodrti;
- Zpětná montáž kolejového svršku v koleji č. 2;

Konec výluky koleje č. 2 – ukončení II. etapy výstavby

Dokončovací práce

- pokládka dlažby, terénní úpravy, pročištění a reprofilace příkopů;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

7.1 Výluky a omezení dopravy

Oprava propustku bude probíhat ve dvou etapách, přičemž v každé etapě dojde k vyloučení provozu na jedné z kolejí. Na traťové koleji, kde zůstane železniční provoz zachován, bude minimálně v úseku dotčeném opravou propustku dočasně snížena traťová rychlost.

Výluky jsou plánovány v souladu s ročním plánem výluk a proběhnou v následujících termínech:

- Traťová kolej č. 1: 1. – 20. srpna 2025
- Traťová kolej č. 2: 21. srpna – 19. října 2025

Pro zřízení a odstranění záporového pažení se předpokládá noční výluka v obou kolejích v délce 4× 5 hodin. K omezení silniční dopravy kvůli opravě propustku nedojde.

7.2 Přístup na staveniště

Napojení staveniště na technickou a dopravní infrastrukturu bude řešeno z přilehlé účelové komunikace (polní cesta), případně po kolejích ze stanice Horní Lideč.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na drážním pozemku p. č. 2350/9 po pravé straně tratě. Pozemek je v majetku Českých drah, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1. 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 podzemních kabelových tras zabezpečujících železniční provoz vedoucích v souběhu s tratí. Přesnou polohu a hloubku tras je nutné nechat vytyčit správcem vedení. Stavbou budou dotčeny následující trasy inženýrských sítí:

SEE – Dálkové ovládání odpojovačů (VN)

Vedení se nachází na levé straně v souběhu s tratí. Hloubka uložení známa. V průběhu výstavby se předpokládá dočasné vyvěšení kabelů a následné uložení do tělesa násypu v HDPE chrániče.

SSZT – zabezpečovací zařízení

Vedení se nachází na pravé straně v souběhu s tratí. Hloubka uložení známa. V průběhu výstavby se předpokládá dočasné vyvěšení kabelů a následné uložení do tělesa násypu v HDPE chrániče.

SSZT - optická a závěsná kabelizace v HDPE chrániče

Vedení se nachází na pravé straně v souběhu s tratí v místě zřízení otevřeného kaskádového skluzu z kamenného odláždění. Hloubka uložení známa. V případě že bude hloubka uložení vedení v kolizi a kamenným odlážděním se v průběhu výstavby předpokládá dočasné vyvěšení kabelů a následné uložení v HDPE chrániče.

ČEZ

Stavba se nachází v ochranném pásmu nadzemního vedení VN 22 kV. Je nutné dodržet podmínky stanovené správcem tohoto zařízení, které jsou uvedeny v dokladové části dokumentace. Tyto podmínky vycházejí z vyjádření k projektové dokumentaci ke stavbě ve smyslu energetického zákona a příslušných technických norem (značka 001160092766) ze dne 3. 3. 2025.

8 SOUVISÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

SO 02.5 Propustek v km 27,180
SO 02.5.1 Železniční propustek
SO 02.5.2 Železniční svršek

8.2 Koordinace s jinými stavbami

V termínu výluky se předpokládá realizace souvisejících objektů a dalších staveb nebo akcí. Vzájemnou koordinaci souvisejících objektů, souběžných staveb a akcí zajišťuje investor nebo zadavatel.

SO 02.5 Propustek v km zahrnuje

- Opravu propustku – pažení, výkopy, vybourání původních konstrukcí, zřízení nových konstrukcí, zásypy, kamenné odláždění, pročištění a reprofilace navazujících příkopů.

- Snesení kolejnic a pražců v délce 20 m nad propustkem.
- Zpětná montáž kolejnic a pražců v délce 20 m nad propustkem, bude použitý původní materiál – původní kolejnice, původní upevňovací součásti železničního svršku (původní drobné drobné kolejivo a původní upevňovadla) a původní pražce. Kolejnice budou provizorně zaspojovány, bude provedena pouze ruční úprava GPK.
- Odstranění kolejového lože v délce 20 m nad propustkem.
- Zřízení kolejového lože z nového materiálu v délce 20 m nad propustkem.
- Odstranění konstrukční vrstvy ze štěrkodrti v koleji č. 1 v délce 20 m nad propustkem.
- Zřízení konstrukční vrstvy z nového materiálu (štěrkodrti) v koleji č. 1 a koleji č. 2, v délce 20 m nad propustkem.

SO 02.5 Propustek v km nezahrnuje

- Montáž nových kolejnic a pražců v koleji č. 2 včetně nových upevňovacích součástí železničního svršku (nové drobné kolejivo a nová upevňovadla)
- Svaření kolejnic, obnovu bezстыkové koleje (bude provedeno až po strojním podbití)
- Strojní podbíjení a úpravu GPK

V době zpracování projektové dokumentace jsou známy následující souběžně připravované projekty odborných správ (ST, SEE, SSZT):

- 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 propustku byl stávající propustek s okolím zaměřen. Výsledky zaměření jsou uvedeny v části projektu Geodetická dokumentace.

Vytyčení koleje

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

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

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

Požadavky na uvedení do provozu a další sledování

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

10 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ

- ČSN 73 6200. Mosty – Terminologie a třídění. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, říjen 2011;
- ČSN 73 6201. Projektování mostních objektů. Praha: Český normalizační institut, říjen 2008, ve znění změny Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, leden 2012.
- SŽDC S3. Železniční svršek. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008; ve znění změny č. 1. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011; změny č. 2. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014; změny č. 3. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019; 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 drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
- Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a 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, čistících 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 živců 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 – v okolí propustku by se mělo jednat o vytyčení podzemních kabelů SEE a SSZT. 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 propustku. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích opravy propustku a koleje bude na vyžádání prováděn autorský dozor projektanta.

V Prostějově, leden 2025

Lukáš Kovář