

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

OBJEDNATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc Nerudova 1, 772 58 Olomouc			Ing. Jan Šedivý Bratrská 1091/14 751 31 Lipník n.B. IČO: 471 87 441		
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS:		NAVRHL, VYPRACOVAL:		KONTROLOVAL:	
ING. Jan ŠEDIVÝ 		ING. Jan ŠEDIVÝ 		ING. Petr ŠEDIVÝ	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘ. OÚ: HRANICE	OBEC: HUSTOPEČE N. B.	TÚ: 2361	DÚ: 09	
Oprava propustku v km 15,329 trati Hranice na Moravě - Vsetín E - Stavební část			ÚČEL	Projekt	
			DATUM	07/2019	
			FORMÁT		
			MĚŘÍTKO		
Technická zpráva			ČÁST	PŘÍL.	1

Oprava propustku v km 15,329 trati Hranice na Moravě - Vsetín

-Projekt -

Technická zpráva

Obsah

1. Identifikační údaje stavby.....	2
2. Účel stavby.....	2
3. Rozsah navrhovaných stavebních opatření.....	2
4. Výchozí podklady pro zpracování PD.....	3
6. Prostor výstavby - územní podmínky.....	3
7. Geologické a geotechnické podmínky.....	3
8. Stávající stav objektu.....	3
9.1 Celková koncepce řešení.....	4
9.2 Prostorové uspořádání a návrhové parametry.....	4
9.3 Popis konstrukcí.....	4
Předpoklady provádění.....	4
Výkopy, bourání	5
Základy.....	5
Trubní propust.....	5
Ukončení propustku.....	5
Železniční svršek a spodek.....	6
Označení data realizace.....	6
Izolace.....	6
10. Vytýčení objektu.....	6
11. Inženýrské sítě, ochranná pásma.....	6
12. Provádění objektu.....	7
13. Vliv stavby a jejího provádění na životní prostředí, zábory ploch.....	8
14. Bezpečnost práce.....	9
15. Související ČSN, předpisy, právní normy, použité podklady	10

1 Identifikační údaje stavby

Stavba:	Oprava propustku v km 15,329 trati Hranice na Moravě - Vsetín
Vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha - Nové Město
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty s.o. Oblastní ředitelství Olomouc Nerudova 1 772 58 Olomouc
Projekt :	Ing. Jan Šedivý Bratrská 1091/1 751 31 Olomouc IČO: 47187441
Katastrální území:	Hustopeče nad Bečvou
Dotčené poz. parcely:	1194/1 - ostatní plocha, dráha
Obec:	Hustopeče nad Bečvou
Obec s rozš. působností:	Hranice
Kraj:	Olomoucký
Trať:	Hranice na Moravě - Horní Lideč - státní hranice
TÚ:	2361 Hranice na Moravě - Vsetín
DÚ:	09 žst. Hustopeče nad Bečvou
Staničení:	evidenční km 15,329
Popis objektu:	Železniční propustek o jednom otvoru
Překonávané překážky:	dešťová kanalizace úhel křížení: 90°

2. Účel stavby

Stávající konstrukce deskového propustku jsou stavebně technicky a staticky nevyhovující. Z hlediska železničního provozu konstrukce nevyhovují přechodnosti požadovaného zatížení zatěžovacím schématem traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí $v=120$ km/h. Zatížitelnost zjištěná přepočtem je $Z_{UIC} = 0,66$, požadovaná min. zatížitelnost pro přechodnost traťové třídy D4/120 $Z_{UIC} = 0,9$.

Předmětem stavby je proto nahrazení tohoto stavebně nevyhovujícího a hydrotechnicky nefunkčního objektu v prostoru pod staničními kolejemi novým trubním propustkem z prefabrikovaných železobetonových trub světlosti DN 800, budovaným v poloze stávajícího propustku. Oddělení nové části propustku pod kolejištěm stanice od navazujícího propustku pod zpevněnými plochami a cyklostezkou bude provedeno novými monolitickými betonovými obdélníkovými šachami, provedenými vně staničních kolejí č.3 a č.4. Provedenými stavebními úpravami bude zajištěna přechodnost železniční dopravy bez statických nebo rychlostních omezení.

3. Rozsah navrhovaných stavebních opatření

Návrh technického řešení předpokládá v prostoru pod kolejištěm žst. Hustopeče odbourání stávajících konstrukcí deskového propustku a jejich nahrazení novým trubním

propustkem profilu DN 800. Napojení nové trubní části na stávající konstrukce propustku vlevo a vpravo kolejiště bude provedeno nově zřízenými monolitickými betonovými šachtami obdélníkového profilu se vstupním otvorem zakrytým kompozitními rošty.

Šířka nové trubní části propustku včetně připojovacích šachet je 22,84 m, šířka trubní části je 21,0 m. Nosná konstrukce propustku železobetonové patkové trouby profilu DN 800. Spád dna propustku bude zachován stávající, t.j. 05%.

4. Výchozí podklady pro zpracování PD

- 1) Projektová dokumentace na akci Opravné práce na trati Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí; SO 08 - Propustek v km 15,329
- 2) Geodetické zaměření zájmového prostoru
- 3) Fragmenty původní dokumentace deskového propustku z archivu SMT Olomouc

6. Prostor výstavby - územní podmínky

Propustek je situovaný v intravilánu obce Hustopeče nad Bečvou. Převáděná železniční trať je dvoukolejná, elektrizovaná. Propustek je situován v obvodu žst. Hustopeče nad Bečvou. Kolejiště železniční stanice nad propustkem tvoří čtyři koleje s jedním úrovnovým nástupištěm mezi hlavními kolejemi č.1 a 2. Zemní těleso kolejiště je v úrovni terénu. Vlevo koleje č.4 navazuje na kolej nebezpečná pochozí plocha. Vpravo koleje č.3 je podél železničního tělesa vedena cyklostezka ve správě a majetku městyse Hustopeče.

Vlevo koleje č.4 jsou v souběhu vedeny kabely DOÚO, kabel napájení osvětlení žst. Hustopeče a kabel 6kV. Vpravo koleje č.3 jsou vedeny sdělovací a zabezpečovací kabely ve správě SSZT Olomouc a ČD Telematika. Podél propustku se nachází betonovými panely zpevněný úrovnový přechod na nástupiště mezi kolejemi č.1 a č.2. Nástupiště je úrovnové tvořené nástupištními deskami, uloženými oboustranně na nástupištních tvárnících „Tischer“.

Koleje v místě propustku jsou elektrizované stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV.

7. Geologické a geotechnické podmínky

S ohledem na navrhovaný rozsah stavebních prací a nenáročnost navržených stavebních konstrukcí na zakládání nebyl inženýrskogeologický průzkum prováděn. Dle prohlídky staveniště a dostupných geologických podkladů je předpokládáno provádění výkopů ve hlinito-kamenitých zeminách se soudržnou výplní. Založení nových konstrukcí bude provedeno na stávajícím, částečně odbouraném betonovém základě stávajícího propustku. Podzemní voda není v rozsahu prováděných výkopů uváděna, je však nutno uvažovat s případným čerpáním povrchové srážkové vody, pronikající do výkopu stávajícími navazujícími částmi propustku.

8. Stávající stav objektu

Propustek o jednom otvoru převádí čtyři koleje kolejiště žst. Hustopeče nad Bečvou (žel. trať Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí) přes dešťovou kanalizační trasu. Dle dostupných fragmentů původní projektové dokumentace je nosná konstrukce propustku tvořena betonovou deskou, uloženou na nízké opěry z kamenného zdiva, které jsou osazeny na společném základovém betonovém bloku. Světlá šířka otvoru propustku je 0,6 m, volná výška 0,7 m. Podélný spád dna 0,5%. Jedná se o objekt s přesypávkou a průběžným šterkovým ložem. Součet výšky přesypávky a tloušťky kolejového lože je cca 1,1 m. Křížení s kolejemi kolmé. Vlevo kolejiště propustek na propustek navazuje kanalizační sběrač shodné konstrukce, který vede za sousedního oploceného průmyslového areálu, ve kterém je na objektu osazena kontrolní šachta. Výtok z propustku, situovaný vpravo kolejí je zasypán a v místě původního výtoku je vedena pozemní asfaltová komunikace, plnící funkci cyklostezky. Navazující průběh propustku pod touto komunikací není znám a výtok z propustku v

navazujícím odvodňujícím příkopu, který začíná ve vzdálenosti cca 18 m od osy koleje č.3 , nebyl nalezen. Stav otvoru propustku (úroveň nánosů a funkčnost) nebyly v průběhu průzkumných prací spolehlivě ověřeny.

V rámci opravných prací na trati bylo nadloží propustku pod kolejemi odtěženo a na stávající desky propustku byla provedena zesilující betonová deska, vyztužená u obou povrchů konstrukční výztuží ze sítí „Kari“. V rámci statického přepočtu, provedeného v březnu 2019 firmou Dopravní projektování Ostrava byla konstatována nedostatečná zatížitelnost konstrukcí ($Z_{UIC} = 0,66$) pro zajištění přechodnosti zatížení traťové třídy D4 s přidruženou traťovou rychlostí $v = 105 \text{ km/h}$. Navržené řešení (nový stav)

9.1 Celková koncepce řešení

Návrh technického řešení opravy propustku předpokládá v prostoru pod kolejištěm žst. Hustopeče nad Bečvou odbourání stávajících deskových konstrukcí, kamenných opěr a částečné odbourání povrchových vrstev společného betonového základového bloku. Tyto konstrukce se nahradí novým trubním propustkem z patkových železobetonových trub světlosti DN 800, osazených na vyrovnávací a spádové vrstvě, zřízené na ponechané části stávajícího základu. Ukončení této nové trubní části propustku a její napojení na navazující dešťovou kanalizační trasu se provede monolitickými obdélníkovými betonovými šachtami zřízenými vně kolejí č.3 a č.4. Šachty budou uzavřeny pochozími kompozitními rošty.

Celková délka této stavební úpravy je 22,84 m, délka nové trubní části propustku mezi vnitřními líci šachet je 21,0 m.

9.2 Prostorové uspořádání a návrhové parametry

Propustek je situován pod traťovými kolejemi č.1 a 2 a pod staničními kolejemi č.3 a č.4 ve staničním obvodu žst. Hustopeče nad Bečvou. Koleje v místě propustku v přímé. Traťová rychlost 105 km/h. Požadovaný VMP 3,0. Objekt s uzavřeným průběžným kolejovým ložem a přesypávkou Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je min. 1,22 m. Ukončení Obdélníkovými zakrytými betonovými šachtami, ukončenými v úrovni přilehlého terénu. VMP není proto v místě objektu omezen.

Celková šířka propustku včetně šachet je 22,84 m, z toho trubní část 21,0 m. Nosná konstrukce prefabrikované železobetonové trouby profilu DN 800. Požadované návrhové zatížení zatěžovací vlak pro model zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem 1,21.

Ukončení propustku vlevo i vpravo monolitické železobetonové šachty s obdélníkovým profilem profilu 0,6x0,9 m, ukončené v úrovni navazujícího terénu a osazené pochozími kompozitními rošty.

Použité prefabrikované prvky musí být v souladu s požadavky OTP SŽDC pro železobetonové trouby propustků a staticky musí pro danou dispozici vyhovovat výše uvedenému návrhovému zatížení.

9.3 Popis konstrukcí

Předpoklady provádění

Realizace stavby je uvažována ve dvou stavebních postupech (etapách), kdy v rámci první etapy bude provedena část propustku po lichou kolejovou skupinou (kol. č.1 a 3) a v druhé etapě pod sudou kolejovou skupinou (kol.č.2 a 4). Pro realizaci stavby je požadována dopravní a proudová výluka pro každou kolejovou skupinou v délce trvání vždy min. 7 dnů. Před zahájením první etapy musí být zavedena krátkodobá 12-ti hodinová dopravní a proudová výluka v koleji č.2 pro snesení nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 a pro zapažení koleje č. 2 pro provedení výkopu v kolejích č.1 a 3.

Výkopy, bourání

S ohledem na předpoklad zachování železničního provozu vždy v jedné kolejové skupině je předpokládána realizace propustku ve dvou stavebních etapách. V každé etapě bude provedeno zajištění provozované koleje hnaným rozepřeným záporovým pažením. Zhotovitel stavby zpracuje dle svých technologických možností prováděcí dokumentaci a technologický postup realizace pažících stěn, které předloží před zahájením prací k odsouhlasení příslušnému zástupci investora.

Výkopy a bourání stávajících konstrukcí budou prováděny při snesené traťové koleji a odtěženém štěrkovém loži. Stavební jáma bude provedena svahová bez pažení. Pro případ přívalových srážek bude staveniště vybaveno čerpadlem. Sklon svahu, předpokládaný ve výkresové dokumentaci 1:1 je uvažován jako maximální, skutečný sklon svahu je nutno přizpůsobit aktuálním parametrům zeminy, zjištěným při výkopu. V rozsahu min 1 m od hrany svahu nesmí být prováděno skladování materiálů ani nesmí být terén zatěžován pojezdem stavebních mechanismů.

Před zahájením výkopových prací je třeba provést vytýčení a vyznačení stávajících kabelových tras v terénu a provést dočasné vyvěšení kabelových tras SEE Olomouc, vlevo koleje č.4 napájení osvětlení žst., napájení výhybek, kabel 6 kV, vpravo koleje č.3 sdělovací a zabezpečovací trasa kabelů SSZT a ČD Telematika. Kabely budou uvolněny ze zemních tras a dočasně vyvěšeny na ocelové nosníky, popřípadě místně se směrovými příčnými posunuty v rozsahu do cca 0,5 m.

Zemina z výkopu zemního tělesa bude částečně deponována a použita pro zpětný zásyp. Přebytek zemini bude vyvezen na skládku. V rámci výkopů bude provedeno odbourání stávajících konstrukcí propustku. Vybouraný beton a kamenné zdivo budou odvezeny k recyklaci, popřípadě na skládku, rozvozová vzdálenost je uvažována do 20 km.

Základy

Založení objektů je navrženo plošné. Těleso trubního propustku bude založeno na vrstvě vyrovnávacího a spádového betonu C 16/20-X0 tloušťky cca 100 mm, zřízené na horní ploše stávajícího, částečně odbouraného betonového základového bloku. Založení šachet vybetonováním dna přímo na odbouraný povrch stávajícího základu, popřípadě u výtoku, kde lze předpokládat přesah šachty přes tento blok bude betonováno přímo na terén na základovou spáru upravenou zhutněním vibračním pěchem.

Trubní propust

Vlastní konstrukce tělesa propustku je navržena z prefabrikovaných patkových trub kruhového profilu světlosti DN 800 mm. Osazení trub na plošný betonový základ. Hydroizolace trubního tělesa propustku ani zřízení měřících bodů pro sledování výskytu bludných proudů se neuvažují. Trouby musí být provedeny z betonu s max. hloubkou průsaku do 25 mm, vhodným pro stupeň prostředí XC4 a XF3 dle ČSN EN 206. Trouby musí vyhovovat návrhovému zatížení pro model zatížení železniční dopravou LM 71 s klasifikačním součinitelem 1,21.

Obsyp trub bude proveden z hlinitého nenamrzavého materiálu s indexem hutnění $I_D = 0,85$. Pro tento zásyp bude přednostně využito vyzískaného materiálu. V prostoru pod zemní plání bude na hloubku do úrovně vrcholů trub mm proveden hutněný zásyp ze štěrkodrtí frakce 0-32 s indexem zhutnění $I_D = 0,90$. Při hutnění zemin nad trubními prefabrikáty je třeba vhodnou volbou technologie zabránit poškození trub hutněními mechanismy. Požadovaný modul únosnosti železniční pláň pod štěrkovým ložem je 50 MPa.

Ukončení propustku

Ukončení nové části propustku a navázání vestavěného objektu na stávající konstrukce bude provedeno vlevo i vpravo trati monolitickými obdélníkovými betonovými

šachtami z betonu C30/37-XF3, konstrukčně vyztuženém u obou povrchů svařovanou sítí z betonářské oceli profilu 8/100-8/100. Krytí betonu min. 50 mm., V horní části stěn šachet bude osazen ocelový rám z válcovaných úhelníků L60/60/8, do kterého budou osazeny kompozitní pochozí rošty tloušťky 50 mm. Vnitřní profil šachet obdélníkový otvor 600x900 mm. Šachty budou osazeny stupadly.

Železniční svršek a spodek

Pro realizaci propustku v otevřené stavební jámě je nutno provést ve stávajících kolejích č.1-4 vyříznutí a vyjmutí kolejového pole v délce min. 12 m, které bude po realizaci propustku do koleje zpětně vloženo a provede se obnova bezstykových kolejí. Dále bude nutno provést v délce 10 m provést rozebrání stávajícího ostrovního nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 a úrovněvého přechodu přes koleje č.4 a 2 na toto nástupiště. Po provedené přestavby propustku budou tyto konstrukce zpětně obnoveny ze stávajícího materiálu.

Označení data realizace

Datum realizace stavby bude vlevo provedeno vlysem otiskem šablony do betonu líce stěny šachty na stěnu bez stupadel. Provedení vlysem šablony s letopočtem realizace stavby. Výška písma 200 mm.

Izolace

Provedení hydroizolací není z titulu provedení prefabrikovaných trubních konstrukcí z betonů odolných proti průsakům vody uvažováno. Izolační nátěry v parametrech izolace proti zemní vlhkosti budou provedeny na rubových plochách betonových stěn koncových šachet. Provede se asfaltový nátěr ve složení 1xNp + 2xNa

10. Vytýčení objektu

Vzhledem k neurčitosti skutečné polohy stávajícího objektu není vytýčení stavby na základě souřadnic provedeno. Určení přesné polohy je nutno provést na základě skutečné polohy objektu v kolejišti a výškové úrovně dna po jeho odkrytí. V příčném směru (kolmo ke kolejím) je poloha šachet a trubní části propustku dána stávající polohou staničních kolejí č.3 a č.4.

11. Inženýrské sítě, ochranná pásma

V prostu stavby jsou vedeny tyto inženýrské sítě ve správě organizačních složek investora:

- Vlevo koleje č.4 v rozšířené drážní stezce napájecí kabel osvětlení žst.. Vzhledem ke kolizi trasy tohoto kabelu s výkopem stavební jámy bude tento kabel uvolněn ze zemní trasy a vyvěšen na ocelový nosník. Po dokončení prací bude kabel uložen do původní polohy.
- Vlevo koleje č.4 v rozšířené drážní stezce kabel 6kV. Vzhledem ke kolizi trasy tohoto kabelu s výkopem stavební jámy a nově budovanou vstupní šachtu bude tento kabel uvolněn ze zemní trasy a vyvěšen na ocelový nosník. Po dokončení prací bude kabel uložen do zpětně do zemní trasy s bočním odsunem podél nové šachty a cca 0,4 m vlevo směrem ke koleji č.4
- Vlevo koleje č.4 v rozšířené drážní stezce kabel DOÚO. Vzhledem ke kolizi trasy tohoto kabelu s výkopem stavební jámy bude tento kabel uvolněn ze zemní trasy a vyvěšen na ocelový nosník. Po dokončení prací bude kabel uložen do původní polohy.

Sítě v cizí správě:

- Vpravo koleje č.3 sdělovací a zabezpečovací kabely SSZT a ČD Telematika. Vzhledem ke kolizi trasy těchto kabelů s výkopem stavební jámy budou tyto kabely uvolněny ze zemní trasy a vyvěšeny na ocelový nosník. Po dokončení prací budou kabely uloženy do původní polohy.

12. Provádění objektu

Technologické předpoklady

Realizace stavby je uvažována ve dvou stavebních postupech (etapách), kdy v rámci první etapy bude provedena část propustku po lichou kolejovou skupinou (kol. č.1 a 3) a v druhé etapě pod sudou kolejovou skupinou (kol.č.2 a 4). Pro realizaci stavby je požadována dopravní a proudová výluka pro každou kolejovou skupinou v délce trvání vždy min. 7 dnů. Před zahájením první etapy musí být zavedena krátkodobá 12-ti hodinová dopravní a proudová výluka v koleji č.2 pro snesení nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 a pro zapažení koleje č. 2 pro provedení výkopu v kolejích č.1 a 3.

Zařízení staveniště

S ohledem na malý rozsah a délku trvání stavby bude zařízení staveniště zřízeno pouze v minimálním rozsahu, t.j. mobilní soc. zařízení. Napojení staveniště na inženýrské sítě není uvažováno a zásobování bude řešeno mobilnímu zdroji zhotovitele.

Přístup na staveniště

Staveniště je pro silniční dopravu přístupné po místní komunikaci k žst. Hustopeče do prostoru u koleje č.4 a po cyklostezce vedené vpravo trati podél koleje č.3. Využití cyklostezky je možné pouze pro lehká silniční vozidla a za podmínky vyžádání si souhlasu s vlastníkem a provozovatelem, t.j. městys Hustopeče

Přehled dopravních omezení, nutných pro realizaci propustku

1. Proudová a dopravní výluka koleje č.2 v délce 12 hodin pro rozebrání nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 a pro provedení pažení pro zajištění koleje č.2
2. Proudová a dopravní výluka v koleji č.1 a 3 v délce 7 dnů pro realizaci propustku pod lichou kolejovou skupinou
3. Proudová a dopravní výluka v koleji č.2 a 4 v délce 8 dnů pro realizaci propustku pod sudou kolejovou skupinou

Předpokládaný sled stavebních prací

Příprava terénu, vybavení staveniště

1. Demontáž nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2
2. Pažení pro zajištění koleje č.2
3. Vyvěšení kabelů SSZT a ČD Telematika vpravo koleje č.3

I. etapa - lichá kolejová skupina

4. Dopravní a proudová výluka v kol. č.1 a 3 (7 dnů)
5. Snesení koleje č.1 a 3 a odstranění šterkového
6. Výkop stavební jámy a bourání stávajících konstrukcí pod kolejí č.1 a 2
7. Úprava základové spáry
8. Osazení trubních prefabrikátů v kol. č.1 a 2
9. Betonáž šachty vpravo kol. č.3
10. Izolační nátěry rubů šachty u kol. č.3

11. Zásypy v koleji č.1 a 3
12. Štěrkové lože v kol.č.1 a 3 a zapažení pro kol. č.1
13. Zpětné uložení kabelů podél koleje č.4 (SSZT, ČD Telematika)
14. Montáž kolejí č.1 a 3 a převedení provozu do liché kolejové skupiny

II. etapa - sudá kolejová skupina

15. Dopravní a proudová výluka v kol. č.2 a 4 (8 dnů)
16. Rozebrání úrovňového přechodu v kol. č.4 a 2
17. Vyvěšení kabelů vlevo koleje č.4
18. Snesení koleje č.2 a 4, odtěžení štěrkového lože
19. Výkop stavební jámy a bourání stávajících konstrukcí pod kolejí č.2 a 4
20. Úprava základové spáry
21. Osazení trubních prefabrikátů v kol. č.2 a 4
22. Betonáž betonáž šachty vlevo koleje č.34
23. Izolační nátěry rubů šachty u kol. č.4
24. Zásypy v koleji č.2 a 4
25. Štěrkové lože kol. č.2 a 4
26. Chráničky a zpětné uložení kabelů napájení osvětlení, DOÚO a 6 kV vlevo koleje č.3
27. Montáž koleje č.2 a 4
28. Směrové a výškové vyrovnání kolejí
29. Obnova bezstykové kolejí
30. Zpětná montáž a obnova nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2
31. Zpětná montáž a obnova úrovňového přechodu na ostr. nástupiště přes kol. č.4 a 2
32. Technicko-bezpečnostní prohlídky
33. Ukončení výluky sudé kol. skupiny

Po dokončení výlukových prací

34. Terénní úpravy
35. Demontáž vybavení staveniště
36. Sanace ploch dotčených stavbou

Požadavky na koordinaci s jinými stavbami a objekty

Nejsou

13. Vliv stavby a jejího provádění na životní prostředí, zábory ploch

Zábory ploch

Trvalé:

Stavba je realizována ve stávajícím železničním tělese bez nároku na zábory nových ploch.

Dočasné:

Stavba je realizována ve stávajícím železničním tělese bez nároku na zábory nových ploch.

Vlivy na ZPF a PUPFL:

Nejsou

Vliv na mimolesní zeleň a lesní porosty

Stavba nevyžaduje kácení mimolesní zeleně.

Vlivy na prvky ochrany přírody

Zájmový prostor stavby se nedotýká chráněných krajinných oblastí ani maloplošných zvláště chráněných území a jejich ochranných pásem. Stavba je realizována na ostatních plochách (dráha). U okolních sousedních ploch dominují pozemky s charakterem trvalých travních porostů a ostatních ploch (místní účelové komunikace). Stavba je mimo poddolovaná území, mimo chráněná ložisková a sesuvná území.

Z hlediska ochrany přírody není zájmový úsek v lokalitě soustavy Natura 2000 dle č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění

Registrované VKP dle § 6 zák. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů se v předmětném území nenachází.

Odpadové hospodářství

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Materiály, které budou v místě stavby demontovány nebo odtěženy jsou považovány za neznečištěné, stavba se nachází v širé trati. V průběhu provádění prací je nutno v případě zjištění mimořádné kontaminace (havárie v minulosti) učinit patřičná opatření (odběr vzorků, podle výsledku rozboru určit způsob likvidace a sanace postižené lokality)

Rozhodující zdroje výzisků a odpadů:

V průběhu stavby dojde k odbourání stávajících betonových nosných konstrukcí propustku a a výkopu zeminy ze stávajícího zemního tělesa.

Zeminy vyzískané při výkopu stavební jámy budou použity při zásypech konstrukcí a terénních úpravách. Beton z vybourávek a odtěžený štěrk z kolejového lože budou odvezeny k recyklaci.

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších než popsaných nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

14. Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

Zákoník práce – zákon č. 65/1965 Sb., (úplné znění zákon č. 126/1994 Sb.), ve znění zákona č. 118/1995 Sb., nález Ústavního soudu ČR 164/1995 Sb., zákona č. 287/1995 Sb. a zákona č. 138/1996 Sb.,

- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony,
- Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhl. č. 324/1990 Sb. a vyhl. č. 207/1991 Sb.,
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, aktualizované vydání v platném znění, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC Bp1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

- navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati
- manipulaci s břemeny
- práce v blízkosti trakčního vedení

15. Související ČSN, předpisy, právní normy, použité podklady

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí (včetně A2 Příloha pro mosty),
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou,
- ČSN EN 1992-1-1 Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty - Navrhování a konstrukční zásady,
- ČSN EN 1997-1 Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla
- ČSN EN 1997-2 Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 2: Průzkum a zkoušení základové půdy,
- ČSN EN 206 Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN 73 6201 (2008) Projektování mostních objektů,
- Předpis SŽDC S 3 - Železniční svršek,
- Předpis SŽDC S 3/2 - Bezstyková kolej,
- Předpis SŽDC S 4 - Železniční spodek,
- Předpis SŽDC S 5 - Správa mostních objektů,
-
- Služební rukověť SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) – Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů,
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah v platném znění
- Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, SŽDC s.o., č.j. 13511/06-OP (ve znění změny č.1, Přílohy č.1, účinnost od 1.4.2012)



V Lipníku nad Bečvou 07/2019

Ing. Šedivý Jan