



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444  
IDS: kjee9md  
e-mail: moravia@moravia.cz  
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. MARTIN CHRÁSTEK 	ING. TOMÁŠ PROKŠ 	ING. MARTIN CHRÁSTEK 
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: BYSTŘICE p. H.	OBEC: BYSTŘICE POD HOSTÝNEM
<b>"Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem"</b> SO 11-19-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, silniční propustek v km 35,297		ZAK. ČÍSLO MCO 17-015-232-PD
		ÚČEL PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
		DATUM LISTOPAD 2017
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÁST D.E.1.4 POŘ.Č. 1

## **Rekonstrukce žst. Bysřice pod Hostýnem**

### **SO 11-19-02, Žst. Bystřice pod Hostýnem, silniční propustek v km 35,297**

#### **Přípravná dokumentace**

# **Technická zpráva**

#### **Obsah:**

1	Základní údaje o mostním objektu .....	3
2	Zdůvodnění navrženého technického řešení .....	4
3	Technický popis současného stavu objektu .....	4
4	Návrh a popis navrženého technického řešení .....	4
5	Postup výstavby, způsob provádění stavby .....	5
6	Požadavky na doplnění průzkumu do dalšího stupně .....	6
7	Podklady .....	6
8	Příloha 1 – Fotodokumentace .....	7
9	Příloha 2 – Záписy z porad .....	9

## ***1 Základní údaje o mostním objektu***

<b>Stavba:</b>	Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem
<b>Objekt:</b>	SO 11-19-02, Žst. Bystřice pod Hostýnem, silniční propustek v km 35,297
<b>Objednatel:</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc zastoupení: Ing. Miroslav Bocák, ředitel organizační jednotky Stavební správa východ
<b>Správce mostního objektu:</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, Správa trati Zlín
<b>Vlastník objektu:</b>	SŽDC s.o.
<b>Projektant stavby:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Hlavní inženýr projektu: Ing. Lumír Holešovský
<b>Projektant objektu:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. odpovědný projektant objektu: Ing. Martin Chrástek
<b>Katastrální území:</b>	Bystřice pod Hostýnem
<b>Obec:</b>	Bystřice pod Hostýnem
<b>Překonávané překážky:</b>	dražní příkop úhel křížení 90,00°
<b>Situování mostního objektu v terénu:</b>	V intravilánu u přejezdu
<b>Směrové a výškové uspořádání:</b>	přímá, niveleta stoupá 2,81 %
<b>Parcelly dotčené stavbou:</b>	k.ú. Bystřice pod Hostýnem 2906/16 – vlastník České dráhy,a.s. 2906/1 – vlastník SŽDC 2852/25, 2852/12, 2850/7 – vlastník Město Bystřice p. H.
<b>Souřad. a výškový systém:</b>	S-JTSK a Bpv

## 2 *Zdůvodnění navrženého technického řešení*

Z důvodu rozšíření stávajícího šířkového uspořádání místní komunikace a chodníku v místě silničního propustku, a osazení zabezpečovacího zařízení přejezdu (závory), je nutné stávající propustek prodloužit. Stávající stav propustku nejeví známky poškození ani zanesení, a proto s ohledem na nové šířkové uspořádání a výrobní rozměry železobetonových trub je navržené prodloužení propustku o jednu troubu na nátoku a jednu na výtoku považováno jako ekonomicky výhodné.

Rozsah bouracích prací, stávajících čel propustku a stěny staré šachty, je minimalizován a koresponduje s plánovaným zbudováním základu pro výstražné zařízení přejezdu.

## 3 *Technický popis současného stavu objektu*

<b>Druh nosné konstrukce:</b>	železobetonová trouba
<b>Popis spodní stavby včetně křídel:</b>	plošné založení, kolmá čela z kamene
<b>Počet otvorů:</b>	1
<b>Délka přemostění:</b>	0,60 m
<b>Rozpětí nosné konstrukce:</b>	0,70 m
<b>Stavební výška:</b>	0,45 m
<b>Volná výška pod most. objektem:</b>	0,60 m
<b>Světlost kolmá:</b>	0,60 m
<b>Šikmost:</b>	90,00 °
<b>Úhel křížení přemost'ované překážky:</b>	90,00°
<b>Šířka objektu:</b>	12,45 m

### **Popis jednotlivých částí objektu, včetně jejich stavu:**

Nosná konstrukce propustku je ve stávajícím stavu tvořena železobetonovou troubou DN600. Světlost otvoru je 0,60m, světlá výška 0,60m. Propustek převádí železniční příkop pod pozemní komunikací. Na obou stranách je opatřen kolmými kamennými čely. Propustek slouží pro převedení vod z drážního příkopu. Výška mezi povrchem přemost'ované pozemní komunikace a horním povrchem nosné konstrukce je cca 0,35m.

### **Provedené průzkumy:**

Vzhledem k jednoduchosti objektu a jeho prodložení nebyly průzkumy na tomto objektu provedeny.

## 4 *Návrh a popis navrženého technického řešení*

### **Popis nových částí objektu, rekonstruovaných částí objektu, včetně zdůvodnění řešení:**

Stávající propustek bude prodloužen na obou stranách o délku jedné ŽB trouby délky 2,5 m, která bude zasypána dle TP výrobce a okolí hutněným zásypem s ohumusováním a osetím. Dále budou vybudována nová betonová kolmá čela z líce se ztraceným bedněním z kamenného zdiva a zpevnění nátoku a výtoku koryta kamenem do betonu v délce 2,5 m s ukončující bet. patkou. Nová čela budou osazena ocelovým dvoumadlovým zábradlím. Osazení zábradlí je zdůvodněno zvýšením bezpečnosti pro obsluhu výstražného zařízení přejezdu.

Vyčnávající části stávajících čel budou odbourána v rozsahu určeném příslušnou dokumentací. Odbourána bude rovněž stěna původní šachty v místě křížení s železničním propustkem opět v rozsahu určeném příslušnou dokumentací, z důvodu osazení základů pro výstražné zařízení přejezdu.

**Prostorové uspořádání na mostě včetně výpočtu**

Nad propustkem probíhá místní komunikace s chodníkem přecházející úrovněným přejezdem přes dráhu. Prostorové uspořádání nebude ovlivněno.

**Zásady řešení a základní požadavky na vodotěsné izolace nových nebo ponechaných konstrukcí**

Neřeší se.

**Zásady řešení protikoroze ochrany**

Protikoroze ochrana zábradlí pro stupeň korozní agresivity atmosféry C5-I a životnost nátěru ve stupni – vysoká - více jak 15-let.

**Způsob ochrany proti účinkům bludných proudů**

Neřeší se.

**Popis ostatních technických souvislostí:**

- odvedení vod z objektu  
Podélným spádem dna.
- Výkopy  
Předpokládá se, že výkopy budou provedeny v zemině I třídy těžitelnosti zemin dle ČSN 73 6133: Výkop bude proveden ve svahované jámě po odstranění vozovkových vrstev. V případě prací za nepříznivých klimatických podmínek se voda bude čerpat na stranu výtoku.
- přechody do trati  
ZKPP a přechod z přejezdu do trati řeší objekt železničního spodku. V místě propustku bude zapuštěné šterkové lože. Řeší SO 11-17-02 Žel. přejezd č. P7272 v km 35,293.
- Zásypy  
Zásypy se TP výrobce trub, ostatní ŠP hutněným po vrstvách.
- Terénní úpravy, odláždění  
Terénní úpravy budou provedeny dle výkresu Půdorysu nového stavu. Plochy nekryté dlažbou budou opatřeny vrstvou ornice tl. 100mm a budou osety.  
Odláždění svahů bude provedeno z lomového kamene tl. 200mm do betonu C25/30 XF3. Ukončení dlažby v korytě bude prahem z prostého betonu C20/25 XF3 rozměrů 300/600, kamenná dlažba nebude tyto prahy překrývat.
- Zábradlí  
Na nových čelech propustku bude provedeno dvoumadlové zábradlí výšky 1,1m kotvené chemickými kotvami přes patní desky.

**5 Postup výstavby, způsob provádění stavby****Technologické zásady výstavby**

Stavební práce se předpokládají v době výluky na trati a uzavření silnice v okolí přejezdu.

Práce na propustku budou probíhat následovně:

- Odbourání stávajících čel silničního propustku a stěny stávající šachty v daném rozsahu
- Odbourání odláždění na nátoky a výtoku
- Položení nových železobetonových trub a zbudování nových čel
- Zásyp do úrovně upraveného terénu a odláždění vtoky a nátoky, ohumusování a osetí
- Osazení dvoumadlového zábradlí na nová čela propustku

**Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem (požadavky na provozní omezení) po dobu výstavby, jako jsou objíždky apod.**

Jedná se o silniční propustek podél trati. Práce se budou provádět v nepřetržité výluce trati a bude využito silniční uzávěry při stavbě přejezdu.

**Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů, jedná-li se o rozsáhlejší stavby**

Objekt je nutné zkoordinovat zejména s rušením křižujícího železničního propustku, stavbou přejezdu, stavbou výstražného zařízení přejezdu, přeložkami sítí, uzavírkami silnice, objekty železničního svršku a spodku.

**Nutné přístupy na staveniště pro navržený způsob provádění, zásady napojení stavby na inženýrské sítě,**

Přístup k objektu je možný po stávající místní komunikaci (ul. Za Drahou), ostatní viz příloha B.8 - Zásady organizace výstavby

**Popis dopadů nové výstavby respektive rekonstrukce objektu na celkovou technologii stavby.**

Výstavba objektu nemá dopad na celkovou technologii stavby

**6 Požadavky na doplnění průzkumu do dalšího stupně**

Pro další stupeň se nepředpokládá dalších průzkumů.

**7 Podklady**

Archivní dokumentace

Geodetické doměření

Vlastní měření zpracovatele 2017

Vypracoval:

Ing. Tomáš Prokš  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
tel.: +420 605 229 144  
e-mail: proks@moravia.cz



## 8 Příloha 1 – Fotodokumentace



Situační umístění sil. propustku



Silniční propustek - nátok





Silniční propustek - výtok



## **9 Příloha 2 – Zápis z porad**

### ***Výňatek z porady ze dne 18.8.2017***

#### **SO 11-19-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, silniční propustek v km 35,297**

*zpracovatel Ing. Tomáš Prokš*

##### ***stávající stav:***

Konstrukce propustku je tvořena v celé délce 12,5 m betonovými troubami DN 600 a na obou koncích je ohraničena kolmými čely z kamenného zdiva. Betonové trouby nejeví známky poškození ani zanesení. Propustek převádí vodu z příkopu podél trati pod pozemní komunikací. Koryto příkopu je z betonových tvárnic. Před nátokem a za výtokem propustku je příkop zpevněný kamenem do betonu v délce 2,5 m. Propustek v současnosti plní svoji funkci.

##### ***nový stav:***

Stávající propustek bude prodloužen na obou stranách o délku jedné betonové trouby délky 2,5 m, která bude zasypána hutněný zásypem s ohumusováním a zatravněním. Dále budou vybudována nová betonová kolmá čela z líce se ztraceným bedněním z kamenného zdiva a zpevnění nátoku a výtoku kamenem do betonu v délce 2,5 m. Nová čela budou osazena ocelovým dvoumadlovým zábradlím.

Stávající čela budou odbourána v rozsahu určeném příslušnou dokumentací. Odbourána bude rovněž stěna původní šachty v místě křížení s železničním propustkem opět v rozsahu určeném příslušnou dokumentací, z důvodu osazení základů pro závory přejezdu.

Technické řešení je považováno za projednané.