


			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY		ING. MICHAL MIKESKA		<div>ZPRACOVATEL:</div> <div><div>Dopravní projektování spol. s r. o.</div></div> <div>28. ŘÍJNA 3388/111, 702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA</div>		
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS		ING. LIBOR HABRNÁL				
NAVRHL, VYPRACOVAL		ING. ANTONÍN KÜFFEL				
KRESLIL, PSAL		ING. ANTONÍN KÜFFEL				
KONTROLOVAL		ING. LIBOR HABRNÁL				
KRAJ	ZLÍNSKÝ	OBEC	BRUMOV-BYLNICE		STUPEŇ	DSP
INVESTOR: Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1					DATUM	12/2019
AKCE: OPRAVA PROPUSTKU V KM 158,605 NA TRATI BRNO - VLÁRSKÝ PRŮSMYK					MĚŘÍTKO	-
					FORMÁT	-
					ZAK. ČÍSLO	19086
SO/PS: SO 02 OPRAVA ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU					ČÁST DOKUMENTACE E.1.1	
					ČÍSLO PŘÍLOHY 01	
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA						

1. Identifikační údaje

Stavba:	„Oprava propustku v km 158,605 na trati Brno – Vlárský průsmyk“
Objekt:	SO 02 Oprava železničního svršku
Objednavatel:	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc IČO: 70994234
Projektant SO 02	Dopravní projektování, spol. s r.o., 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava, Moravská Ostrava IČO: 25361520 DIČ: CZ 25361520
Odpovědný projektant SO:	Ing. Libor Habrnál
Místo stavby:	Brumov-Bylnice
Kraj:	Zlínský
Trat':	Brno – Černovice zhl. Tábořská – Vlárský průsmyk st.hr.
Trat'ový úsek:	2302
Definiční úsek:	Bojkovice – Vl. průsmyk, DÚ 50
Trat'ová třída:	4. trat'ová třída

2. Základní údaje

2.1 Úvod

Předmětem stavebního objektu SO 02 Oprava železničního svršku „Oprava propustku v km 158,605 na trati Brno – Vlárský průsmyk“ je snesení a položení železničního svršku (dále jen rekonstrukce) v místě výkopu pro opravu stávajícího propustku v ev. km 158,605. Jedná se o jednokolejnou trať, kde traťové koleje jsou kolej č.1. propustek určený k opravě je situován v přechodnici. V návaznosti na rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést úpravu geometrické polohy koleje (GPK) přilehlých úseku tratě v koleji dle rozsahu v příloze 2 Situace stavebního objektu SO 02.

Oprava železničního spodku není součástí objektu SO 02 Oprava železničního svršku. Zásypy opraveného propustků a případné ZKPP je součástí stavebního objektu SO 01 Oprava propustku v km 158,605.

2.2 Vstupní podklady

Při zpracování projektu se vycházelo ze zaměření v JTSK, digitální katastrální mapy a podkladů objednatele (zadávací podmínky, nákrešný přehled železničního svršku dotčeného úseku trati, podklady SŽG).

2.3 Geodetické zaměření a podklady

Základním geodetickým podkladem pro zpracování projekčního řešení bylo výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu v systému JTSK, výškopis B.p.v.

Staničení pro účely tohoto projektu je odvozeno od staničení dle podkladu od SŽG.

2.4 Požadavky na projekt z hlediska železničního svršku

Požadavky se řídí normami pro železniční svršek ČSN 73 6360, ČSN 73 6320, ČSN 73 6310, ČSN 34 2614, Stavebním a technickým řádem drah (177/1995), S3/2 Bezstyková kolej, předpisem S3-Železniční svršek a TKP staveb státních drah.

3. SO 02 Oprava železničního svršku

3.1 Stávající stav

Mezist. úsek / staniční obvod: mezistaniční úsek Brno – Vlárský průsmyk

Počet kolejí na propustku: 1

3.1.1 Kolej č.1

Železniční svršek na propustku: S49/75,25,N na betonových pražcích SB5, rozdělení ''c'' , z r. 1977, kolej je v místě rekonstrukce bezstyková

Směrové poměry: přímá, přechodnice a pravotočivý oblouk R=300 m, přechodnice, přímá

Převýšení: převýšení v oblouku D=130 m

Sklonové poměry: klesá 9,600‰; 4,800‰; 3,200‰,

Trat'ová rychlost: 70 km/h

3.2 Nový stav

3.2.1 Kolej č.1

V místě výkopu pro opravu stávajícího propustku bude stávající kolejový rošt vyjmut na jedné straně vyříznutím z BK a na druhé straně demontáží kolejnicového spoje, a to od staničení km 158,556 590 do km 158,573 590 v ose (celkem rozebrán v délce 17 m v ose, schéma snesení kolejového roštu je zobrazeno v příloze 02 situace). Dále bude odtěženo kolejové lože v místě opravy stávajícího propustku, a to min. 1 m od hran výkopu. Po dokončení opravy stávajícího propustku bude provedena montáž koleje v ose a vytěžené kolejové lože bude nahrazeno novým kolejovým ložem. Stávající propustek se nachází v bezстыkové koleji. V km 158,573 590 (dle přílohy 2 situace) se nachází montovaný spoj kolejnic. Kolej bude tedy na jedné straně rozřezána a na druhé rozpojená. Jelikož rekonstrukce bezстыkové koleje bude realizována ze stávajících kolejnic, které byly vyjmuty, je nutno při jejich znovuzřízení použít kolejnicové vložky a provést svaření při dovolené upínací teplotě dle předpisu SŽDC S 3/2. Upevnění kolejnic bude stejné jako stávají. Při rekonstrukci kolejového svršku bude tedy provedená kompletní výměna veškerých pryžových, polyethylenových podložek a upevňovadel kolejnic (vrtulí, kroužků, vložek M, šroubů). Stávající pražce budou před zpětným vložením do koleje regenerovány (výměna vyhníhlých dřevěných hmoždinek za plastové).

V místě rekonstrukce železničního svršku bude na plán navezeno nové šterkové lože, které bude po vrstvách hutněné, na něm budou osazeny kolejnice s pražci. Dále bude provedeno zašterkování koleje a provizorní spojkování kolejnic. Takto připravená kolej bude 1x podbitá ASP. Po podbití bude provedeno na jedné straně svaření kolejnic do BK a na druhé bude obnoven montovaný spoj. Po svaření a montovaném spoji kolejnic se provede definitivní úprava GPK pomocí ASP. Celkem bude tedy provedeno 2x podbití koleje. Úprava GPK se provede před a za vyjmutím kolejového pole, vč. koleje na místě opravy stávajícího propustku v úseku trati v km 158,524 319 – 158,767 341 o celkové délce cca 243,022 m. V rozsahu úpravy GPK se provede doplnění a reprofílce kolejového lože a drážních stezek novým materiálem. V dotčeném úseku trati bude před uvedením do provozu provedeno kontinuální měření GPK. Realizací opravných prací nesmí být narušena stabilita zemního tělesa dráhy a nesmí být narušeno stávající odvodňovací zařízení dráhy.

3.2.2 Směrové řešení

Geometrie návrhu nového stavu vychází z poskytnutých podkladů SŽG, a to z projektu koleje SŽG. Propustek určený k opravě je situován v koleji č.1 v přechodnici. V návaznosti na

rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést úpravu GPK o celkové délce cca 243,022 m, a to před a za vyjmutím kolejového pole, vč. koleje na místě opravy stávajícího propustku.

3.2.3 Výškové řešení

Geometrie návrhu nového stavu vychází z poskytnutých podkladů SŽG, a to z projektu koleje SŽG. Propustek určený k opravě je situován v koleji č.1 v přechodnici. V návaznosti na rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést úpravu GPK o celkové délce cca 243,022 m, a to před a za vyjmutím kolejového pole, vč. koleje na místě opravy stávajícího propustku.

KM 158,524 319 – 158,549 319, klesá – 9,145 ‰

KM 158,549 319 – 158,757 341, Stoupá – 5,220‰

KM 158,757 341 – 158,767 341, Stoupá – 3,415‰

3.2.4 Izolace a vodivé propojení kolejí

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná pouze o opravu, nové izolace a vodivé propojení kolejí nebudou zřizovány, stávající se obnoví.

3.2.5 Zajišťovací značky

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná pouze o opravu, nové zajišťovací značky nebudou zřizovány.

4. Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů

Neuplatňují se.

5. Zajištění polohy koleje

Zajištění polohy koleje bude provedeno ze stávajících značek.

6. Bezpečnost práce

Práce musí probíhat při dodržování podmínek drážních předpisů. Pracovníci zhotovitele se mohou pohybovat pouze v prostorech vymezených dle POV pro stavební činnost a na přístupových cestách k těmto místům. Pro všechny pracovníky stavby, kteří budou pracovat v kolejišti, musí být povolen vstup do kolejiště v jehož rámci se proěřuje i smyslová způsobilost.

Pracovník dopravy, který řídí provoz v místě pracovní činnosti musí být vyrozuměn před započítím práce a po ukončení práce. Probíhání prací mu signalizuje oranžový štítek zhotovitele stavby.

7. Vliv SO na životní prostředí

7.1 Odpady

Odpad k odvozu na skládku se nepředpokládá. Materiál bude po regeneraci použit v maximální možné míře zpět v rámci stavby nebo odvezen na skládku materiálu investora.

7.2 Práce s hmotami a materiály

Manipulace s materiálem bude probíhat na plochách určených v projektu organizace výstavby této stavby.

8. Stavební postupy stavby

Provádění objektu je navrženo v jedné etapě při výluce koleje. Před zahájením stavebních prací musí doložit zhotovitel investorovi k odsouhlasení technologický postup prací.

Při stavbě předpokládáme krátkodobá omezení dopravy na místní komunikaci nejedná se však o uzavírky, ale omezení spočívá v tom, že se v prostoru komunikace bude pohybovat krátkodobě stavební technika.

Stavební postup SP 0

Zbudování zařízení staveniště.

Stavební postup SP 1

Dojde k vytyčení a ochraně vedení kabelových tras.

Stavební postup SP 2

Vyloučení koleje, odstranění a snesení žel. svršku. Výkop stávajících konstrukcí pro vybourání, provedení výkopu. Odstraní se stávající konstrukce a část spodní stavby propustku. Zřízení základové spáry.

Stavební postup SP 3

Tato fáze navazuje plynule na připravený zhutněný podklad. Provedení bednění, armování, betonáž základu trubního propustku s podkladní deskou.

Stavební postup SP 4

Po odbednění se provede uložení trubních prefabrikátů, dokončení betonáže.

Stavební postup SP 5

Provede se očištění povrchu a hydroizolační nátěry, provedení zásypu propustku, kolejového lože, vložení kolejového svršku. Odláždění prostoru na vtoku a výtoku, úpravy terénu.

Předpokládaná délka rekonstrukce objektu je 21 dnů.