

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	09/2021	Čistopis dokumentace pro stavební povolení	Ing. František Kortus
P02	12/2021	PDPS	Ing. František Kortus
.	.	.	.
.	.	.	.

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9		
Zhotovitel stavby:	DIPONT s.r.o.		
Adresa:	Č.p. 505, 403 35 Libouchec		
Kontakt:	T: +420 475 201 724 E: dipont@dipont.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. František Kortus	Ing. Martin Plšek 	Ing. František Kortus 	Klára Gernešová, DiS. 

Název stavby/akce:		Rekonstrukce mostu v km 31,295 na trati Středokluky - Podlešín (Lichoceves)		Označení (S-kód):	
				S632000176	
Název části:		Stavební část		Označení zhotovitele:	
Název objektu:		Železniční svršek		D21001	
Název přílohy:		Technická zpráva		Označení části: D.2.1.1	
Název dílčí části přílohy:				Označení objektu/komplexu: SO 11-10-01	
Kraj:		Katastrální území:		Číslo přílohy: 1.01	
Středočeský		Lichoceves [683 795]		Paré:	
Stupeň dokumentace:		Datum zpracování:		TUDU:	
PDPS		09/2021		0742,08	

1	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba	2
1.2	Objednatel	2
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	2
2	Zdůvodnění stavby a jeho umístění.....	3
2.1	Návaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci	3
2.2	Účel stavby.....	3
2.3	Podklady	3
3	Technické řešení	3
3.1	Stručný popis současného stávajícího technického stavu	3
3.2	Navržené technické řešení a jeho zdůvodnění	4
4	Výstavba mostu	5
4.1	Postup a technologie stavby	5
4.2	Podmínky a nároky na výstavbu.....	5
5	Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.....	6

1 Identifikační údaje

1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Rekonstrukce mostu v km 31,295 na trati Středokluky - Podlešín (Lichoceves)
<i>Katastrální území</i>	Lichoceves [683795]
<i>Obec</i>	Lichoceves [571326]
<i>Kraj</i>	Středočeský kraj

1.2 Objednatel

<i>Název</i>	Správa železnic, státní organizace
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
<i>Zastoupená</i>	Ing. Petrem Hofhanzlem, ředitelem Stavební správy západ Sokolovská 278/1955, 190 00

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

<i>Název</i>	DIPONT s.r.o.
<i>IČ</i>	28693094
<i>Sídlo:</i>	Libouchec č. p. 505, 403 35 Libouchec
<i>Pobočka:</i>	Ústí nad Labem
<i>Adresa:</i>	Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Martin Plšek autorizovaný inženýr v oboru „mosty a inženýrské konstrukce“ č. autorizace: 0402483
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. František Kortus projektant mosty a inženýrské konstrukce T: 475 201 724, E: kortus@dipont.cz
<i>Zpracovatel objektu:</i>	Klára Gernešová, DiS. E: gernesova@dipont.cz

2 Zdůvodnění stavby a jeho umístění

2.1 Ná vaznost projektové dokumentace na předchozí dokumentaci

Tato dokumentace řeší stavbu ve stupni Dokumentace pro společné povolení, žádná předchozí dokumentace ani studie nebyla zpracována.

2.2 Účel stavby

Jedná se o rekonstrukci stávajícího úseku traťové koleje. V rámci rekonstrukce mostu v ev. km 31,295 budou rekonstruovány i přilehlé úseky koleje.

2.3 Podklady

Dokumentace je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zpracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace). Stávající stav koleje je zakreslen na základě geodetického zaměření. Skryté části konstrukcí se mohou lišit od zákresu v projektové dokumentaci.

2.3.1 Seznam vstupních podkladů

- Geodetické zaměření, 11/2020, SŽG Praha-regionální pracoviště Praha
- Geodetické zaměření, 03/2020, Ing. Jiří Mlejnecký
- Pasport tratě v dotčených úsecích
- Místní šetření a vizuální prohlídka místa stavby a fotodokumentace zhotovitele projektu
- Digitální snímek katastrální mapy
- Výpis údajů z katastru nemovitostí
- Vyjádření správců sítí
- Inženýrsko-geologický průzkum, 05/2020, 4G consite s.r.o. (dokladová příloha)
- ZTP stavby „Rekonstrukce mostu v km 31,295 na trati Středokluky - Podlešín (Lichoceves)“
- Pracovní porady se zástupci objednatele
- Projekt „Vyhodnocení projektu PPK na tratích: TÚ1741; TÚ0742; TÚ0692 a TÚ0681“

2.3.2 Odchytky od platných norem a předpisů

V rámci projektu bylo užito žádosti o výjimku z drážních předpisů, vzorových listů a norem – na mostě nebude dodržen obrys šterkového lože nutný pro strojní čištění, tloušťka šterkového lože pod betonovým pražcem bude 300 mm.

3 Technické řešení

3.1 Stručný popis současného stávajícího technického stavu

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 31,295 na trati Středokluky - Podlešín (Lichoceves)“ se nachází v traťovém úseku 0742 Středokluky (včetně) – Podlešín (mimo). Jedná se o celostátní neelektrifikovanou jednokolejnou trať. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tv. R65 na betonových pražcích SB6. Upevnění kolejnice na pražec je pomocí žebrové podkladnice S 4 a svěrky ŽS 4.

Stavba se nachází na následujícím pozemku:

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)
Lichoceves	5/2	Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha - dráha	28333

3.1.1 Údaje o trati

Traťový úsek	0742 Středokluky (včetně) – Podlešín (mimo)
Definiční úsek	DÚ 08 FM ČESKÁ TUCHOMĚŘICE – NOUTONICE
Maximální traťová rychlost	70
Traťová třída zatížení	C3

3.2 Navržené technické řešení a jeho zdůvodnění

Stavbou se řeší rekonstrukce mostu v km 31,295 a úprava GPK a jeho navázání na stávající stav ve směru Středokluky a Podlešín. Navazující úseky koleje jsou v délce přibližně 167 m ve směru Středokluky a 171 m ve směru Podlešín. V rámci rekonstrukce předmětného úseku koleje dojde k vyrovnaní propadů stávající nivelety koleje a úpravě výškového řešení koleje, včetně doplnění šterkového lože v přilehlých úsecích a kompletní výměně šterkového lože v místě snášení kolejového svršku kvůli rekonstrukci mostu. V rámci rekonstrukce mostu bude nově zřízen most s uzavřeným kolejovým ložem.

Po dokončení rekonstrukce mostu (SO 11-20-01) bude zřízeno nové kolejové lože. Stávající kolejový rošt v tomto místě bude nahrazen novým – nové kolejnice tvaru UIC 60 s upevněním K (žebrové podkladnice s tuhými svěrkami ŽS4) na betonovém pražci délky min 2,4m, s rozdělením „c“ a dojde k jeho svaření do bezстыkové koleje. Před rozebráním stávajícího kolejového roštu bude provedena předkategorizace materiálu železničního svršku. Rozsah výměny materiálu bude stanoven. V dotčených přilehlých úsecích úpravy GPK dojde k výměně stávajících svěrek ŽS 4 za nové.

3.2.1 Kolej č.1

V řešeném úseku úpravy GPK, tj. km 31,111 948 – km 31,496 108 dojde k doplnění šterkového lože do předepsaného tvaru z drceného kameniva fr. 31,5/63 mm, třídy BII. V úseku km 31,278 889 - km 31,328 901 (dl. 50 m) dojde ke kompletní výměně šterkového lože a výměně sestavy žel. svršku. Nové šterkové lože bude upraveno do předepsaného tvaru z drceného kameniva fr. 31,5/63 mm, třídy BII. V místě mostu bude zřízeno uzavřené kolejové lože. Přejít do otevřeného kolejového lože před a za mostem bude řešen šterkovou rampou ve sklonu 1:12. Ve zbývajících částech koleje bude zřízeno otevřené kolejové lože.

Stávající vytržený kolejový rošt v místě mostu (kolejnice tvaru R65 na betonových pražcích SB6 s žebrovými podkladnicemi) bude rozmontován a odvezen. V přilehlých úsecích dojde k výměně stávajících svěrek ŽS 4 za nové. Nově vkládaná část koleje bude svařena do bezстыkové koleje dle předpisu SŽ S3/2. Sestava nového kolejového roštu bude následující: nové kolejnice tvaru UIC 60 s upevněním K (žebrové podkladnice s tuhými svěrkami ŽS4) na betonovém pražci délky min 2,4m s rozdělením „c“. Před započítáním prací bude provedena předkategorizace materiálu železničního svršku.

Materiál výzisku z kameniva kolejového lože bude odvážen přímo na příslušnou skládku, kde bude řádně uskladněn.

Vzhledem ke konstrukčnímu řešení mostu v ev. km 31,295 není na mostě dodržena normová šířka kolejového lože. Na toto řešení je vydán souhlas OTH SŽ č.j.:105463/2021-SŽ-GŘ-O13, který je součástí dokladové části dokumentace.

3.2.2 Směrové poměry

Směrové řešení koleje respektuje stávající osu koleje. Návrh parametrů nového stavu byl navržen a navázán na projekt „Vyhotovení projektu PPK na tratích: TÚ1741; TÚ0742; TÚ0692 a TÚ0681“. Výpočet parametrů nového stavu byl navržen na rychlost $V=60$ km/h. V rámci rekonstrukce dojde ke směrovým posunům (vyrovnání) v rozmezí 0,002 – 0,032 m.

Začátek směrové úpravy koleje je v km 31,111 948, kde se tečně napojuje na projekt PPK SŽG ve směru Středokluky a konec směrové úpravy je v km 31,496 108, kde dojde k tečnému napojení na projekt PPK SŽG ve směru Podlešín.

3.2.3 Sklonové poměry

V rámci rekonstrukce dojde k úpravám výškového řešení na daném úseku koleje. V nově navrženém stavu dojde ke zdvihům koleje v rozmezí 0,001 – 0,078 m. V místě nového mostu dojde ke poklesu koleje do 0,009 m. Dojde tak k vyrovnání propadu na stávající trati.

3.2.4 Staničení

Staničení úseku bylo vztaženo k projektu PPK SŽG.

4 Výstavba mostu

4.1 Postup a technologie stavby

V rámci rekonstrukce předmětného úseku koleje dojde k vyrovnání propadů stávající nivelety koleje a úpravě výškového řešení koleje. V řešeném úseku v místě mostu bude snesen kolejový rošt a odtěženo kolejové lože v přechodové oblasti. Po dokončení rekonstrukce mostu (SO 11-20-01) bude zřízeno nové kolejové lože. Stávající kolejový rošt bude rozmontován a odvezen. Nový kolejový rošt bude osazen a svařen do bezстыkové koleje.

Řešený úsek se nachází v širé trati. Přístupová cesta pro stavbu bude po kolejích, popřípadě bude použita komunikace vedoucí pod rekonstruovaným mostem. V době stavby bude zavedena nepřetržitá výluka koleje.

Stavební postup je nutné koordinovat se souvisejícími objekty, především s objektem mostu (SO 11-20-01), s objektem ochrana sítí (SO 11-30-01).

4.2 Podmínky a nároky na výstavbu

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení tras jednotlivých sítí příslušnými správci a tyto protokolárně předat zhotoviteli stavby, případně objektu. Při práci v blízkosti těchto sítí je zapotřebí si vyžádat dozor jejich správců a řídit se jejich pokyny.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se z části těsně před zahájením stavebních prací na železničním svršku, z části pak v průběhu opravných prací.

5 Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci – předpisy SŽDC Bp1 a Zam1. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejisti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytyčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

V Ústí nad Labem, září 2021

Ing. František Kortus
DIPONT s.r.o.