





Zakázka:

**VYPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE
PRO ZAJIŠTĚNÍ OPRAV MOSTŮ A PROPUSTKŮ**

TÚ 2391 Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku
DÚ 02 Veselí nad Moravou - Strážnice

Zodp. projektant zakázky:	Ing. Juraj Figuli		<div>Zhotovitel PD:</div> <div><div>F-PROJEKT DOPRAVNÍ STAVBY</div><div>F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov</div></div>	
Zodp. projektant objektu:	Ing. Martin Major			
Vypracoval:	Ing. Martin Major			
Kontroloval:	Ing. Juraj Figuli			
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Vnorovy			
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno				
<div>Stavba:</div> <div>Oprava propustku v km 2,276 tratě Veselí nad Moravou - Skalica na Slovensku (ŽSR)</div> <div>Objekt:</div> <div>SO 2391-17-10</div> <div>Název přílohy:</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			<div>Datum:</div> <div>červen 2020</div>	
			<div>Stupeň:</div> <div>DSP</div>	
			<div>Číslo zakázky:</div> <div>219009</div>	
			<div>Měřítko:</div> <div>-</div>	
			<div>Část PD:</div> <div>D.2.1</div>	
<div>Číslo přílohy:</div> <div>01</div>				

Oprava propustku v km 2,276 Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)

Dokumentace pro stavební povolení

SO 2391-17-10 Železniční svršek

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU	4
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	5
6.4	Železniční spodek.....	6
6.5	Vystrojení tratě	6
6.6	Odvodnění tělesa železničního spodku.....	6
6.7	Drážní stezky a dokončovací úpravy	6
7	POSTUP OPRAVY KOLEJE	6
7.1	Technologický postup opravy koleje.....	6
7.2	Omezení dopravy	7
7.3	Zařízení staveniště	7
7.4	Dotčené inženýrské sítě	7
8	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	7
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	7
8.2	Koordinace s jinými stavbami	8
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	8
10	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	8
11	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	9
12	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
13	ZÁVĚR	10

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Oprava propustku v km 2,276 Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
Stavební objekt	SO 2391-17-10 Železniční svršek
Druh stavby:	přestavba propustku
Evidenční km:	2,276
Katastrální území:	Vnorovy, Zarazice
Parcelní čísla pozemků:	524/1 (Vnorovy), 401/1 (Zarazice)
Obec:	Vnorovy, město Veselí nad Moravou (k. ú. Zarazice)
Okres:	Hodonín
Kraj:	Jihomoravský
Stavebník (investor stavby):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Správce propustku:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel projektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek:	2391 Veselí nad Moravou (mimo) – Skalica na Slovensku (ŽSR) (mimo)
Definiční úsek:	02 Veselí nad Moravou – Strážnice
TUDU:	239102
Staničení mostního objektu:	evidenční km 2,276
Poloha na trati:	v širé trati mezi dopravními Veselí nad Moravou a Strážnice
Kategorie dráhy:	dráha regionální
Provozovatel dráhy:	Správa železnic, státní organizace
Číslo tratě podle KJŘ:	343 Hodonín – Vrbovce
Číslo tratě podle prohláš. o dráze:	802 00 Rohatec – Veselí nad Moravou
Číslo tratě podle SJŘ:	317E (Hodonín) – Rohatec – Veselí nad Moravou
Číslo TTP:	317E Rohatec – Veselí nad Moravou
Dovolené zatížení tratě:	D4/80 maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí nový propustek vyhovuje na třídu D4 (22,5 / 8,0 t)
Skupina přechodnosti:	2
Počet kolejí:	jednokolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ):	automatické hradlo
Staniční zabezpeč. zař. (SZZ):	žst. Veselí nad Moravou: elektronické stavědlo ESA 11 – DŘS, ovládání prostřednictvím JOP, dálková obsluha dispečerem CDP Přerov (nouzová obsluha pohotovostním výpravčím) žst. Strážnice: TEST 14, ústřední stavědlo, volnost kolejí – počítače náprav, rychlostní návěštní soustava
Trakce:	nezávislá
Traťová rychlost:	80 km/h
Prostorová průchodnost:	průjezdny průřez ZGC

Překonávané překážky: převedení srážkových vod pod tělesem dráhy (občasný vodní tok)

Stupeň projektové dokumentace: dokumentace pro stavební povolení

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROPUSTKU

Stávající propustek je situován na trati Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku v km 2,276 v obydleném území na hranici obce Vnorovy a města Veselí nad Moravou (k. ú. Zarazice) a slouží k převedení srážkové vody z levostranného drážního příkopu do pravostranného příkopu pod tělesem dráhy.

Stavba je umístěna v místě dosavadního propustku pouze na stávajících pozemcích dráhy (kat. úz. Vnorovy, p. č. 524/1 a kat. úz. Zarazice p. č. 401/1) ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, s. o.

Evidenční km 2,276

Poloha propustku v širé trati mezi dopravními Veselí nad Moravou a Strážnice, poblíž zastávky Veselí nad Moravou-Zarazice

Převáděná železniční trať

Propustek převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku přes bezejmenný vodní tok (příkop). Trať prochází širokým údolím dolního toku řeky Moravy, která je nejvýznamnější vodotečí Dolnomoravského úvalu. Území nížiny je převážně zemědělsky využívané s velmi úrodnou půdou, v říčních meandrech s porosty lužních lesů a nivních luk a umělým zalesněním oblasti tzv. vátých písků. Regionální dráha normálního rozchodu v úseku Sudoměřice nad Moravou – Veselí nad Moravou byla vybudována a zprovozněna v roce 1887 Rakousko-uherskou společností státní dráhy. V roce 1909 byla dráha zestátněna.

Železniční svršek na trati: kolejnice R65 z výzisku, podkladnice U 60 (R 4 pl), svěrky ŽS 4, betonové pražce PB 2, šterkové lože

Uspořádání kolej. lože na obj.: otevřené kolejové lože na objektu s přesypávkou podle ČSN 73 6201

Kolejnicové styky: bezstyková kolej

Směrové poměry tratě: v levostranném oblouku o poloměru 1000 m

Sklonové poměry tratě: klesá -5,14 ‰ (podle zaměření)

Překážka – vodní tok

Propustkem protéká srážková voda z drážního příkopu směrem z levé strany tratě na pravou v podélném sklonu cca 0,46 ‰ (podle zaměření). Koryta příkopů jsou nezpevněná trojúhelníkového a lichoběžníkového tvaru s hloubkou cca 0,40 až 1,10 m pod okolním terénem.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- *Podklady pro zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na opravu propustku v km 2,276 trati Veselí nad Moravou (mimo) – Skalica na Slovensku (ŽSR) (mimo).* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů. Duben 2019.
- *Objekt Nr. 7. Gedeckter Durchlass 1,0 m wt. Km 2,276 00.* Prováděcí výkres. Privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. [1887]. Archivní dokumentace Správy železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů.
- *Zaměření stávajícího propustku, železniční tratě a okolí.* HiGeo s. r. o., Brno. Listopad 2019.
- *Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu.* Listopad 2019.

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU

Železniční svršek nad propustkem tvoří uzavřené kolejové lože podle ČSN 73 6201, které je v dobrém stavu. Mimo propustek je kolejový svršek také v dobrém stavu. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné údržbě. Drážní stezky jsou přesypané šterkem a porostlé nízkou vegetací. Svahy násypu drážního tělesa mají normový sklon 1:1,5.

Kolejnice jsou použité z výzisku typu R65 z roku 1966. Kolejnice jsou svařeny do bezstykové koleje. Kolejnicové dilatační zařízení se nachází mimo oblast stavby a nebude stavbou dotčeno. Pražce jsou betonové typu PB 2 z roku

1983 (výrobce ŽPSV, výroba Doloplazy). Pražce jsou v dobrém stavu, bez trhlin. Rozdělení pražců „d.“ Upevnění je typu K. Podkladnice žebrové R4pl (nové označení U60), vrtule R1 (S1). Polyetylenové podložky pod podkladnice 380/160/2. Svěrky ŽS4, svěrkové šrouby RS2M24 s maticí M24, ocelové pružné kroužky Fe6 – dvojité pod hlavami vrtulí a trojitý pod maticemi svěrkových šroubů. Pryžové podložky R65 183/151/5 pod patami kolejnic.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Podrobné zdůvodnění stavby je uvedeno v technické zprávě k objektu 2391-19-10 Železniční propustek. Stavební objekt 2391-17-10 Železniční svršek je pouze vyvolanou investicí kvůli opravě propustku. Z důvodu zajištění přístupu k přestavovanému propustku se musí částečně snést železniční svršek v nejnútnejším rozsahu. V závěru opravy propustku se svršek zase osadí do stejné polohy.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Nový stav svršku bude ve stejném složení jako původní svršek, jelikož konstrukce svršku byla provedena podle dříve platných předpisů a svršek se odstraňuje jen v malém rozsahu z důvodu přestavby propustku. Z koleje se vyjme část v délce 12,5 m odříznutím kolejnic a demontáží pražců. Při vkládání části kolejového pole se stávající kolejnice opět svaří do původní polohy v kolejovém poli. Jedná se tak jen o udržovací práce na svršku a nikoliv o přestavbu nebo rekonstrukci. Dokončená přestavba propustku nebude mít vliv na případnou pozdější rekonstrukci koleje na trati.

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Úprava GPK (tj. konstrukčního a geometrického uspořádání koleje) je navržena pouze v nezbytně nutném rozsahu po opětovné montáži části jednoho kolejového roštu a vyrovnání menších deformací koleje, které byly zjištěny při zaměření. Délka demontáže kolejnic je 12,5 m. Začátek demontáže je v km 2,269 500 a konec v km 2,282 000. Délka úpravy GPK je stejná jako délka demontáže kolejnic. Demontáž pražců bude pouze nad stavební jámou zřízenou pro osazení nového propustku.

Následná úprava GPK se s ohledem na menší význam regionální dráhy nebude provádět.

Směrové poměry

Celý krátký stavební úsek je v levostranném kružnicovém oblouku o poloměru 1000 m. Změřené převýšení koleje je 52 mm.

Sklonové poměry

V místě vyjímání a vkládání části koleje sklon nivelety klesá -5,14 ‰.

6.3 Železniční svršek

Použije se klasický železniční svršek odpovídající současnému stavu na trati: kolejnice tvaru R65 na žebrových podkladnicích R4pl a příčných betonových pražcích PB 2 (upevnění K) uložených ve štěrkovém loži. Železniční svršek se zhotoví podle požadavků zadavatele kombinací ze stávajícího materiálu a nově vyměňovaných částí. Štěrkové lože bude nové pouze v místě, kde se rozebírají pražce. Železniční svršek je navržen podle předpisu SŽDC SR 103/3(S) Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej (2010).

Vyměňovaná část koleje má délku 12,5 m.

Rozdělení pražců v koleji

Pro železniční svršek soustavy R65 s jedním kolejovým polem dl. 12,5 m se použijí stávající pražce PB 2 se stávajícími podkladnicemi R4pl, polyetylenovými podložkami a vrtulemi R1 (S1) s dvojitými pružnými kroužky Fe6. Rozdělení pražců v koleji „d“ se vzdáleností pražců 611 mm, tj.

- 20 × 611 mm

celkem 12 220 mm a 21 pražců v rozebírané části koleje.

Konstrukce koleje

- stávající širokopatní kolejnice tvaru R65 základní délky 12,5 m (2 ks demontáž a montáž),
- stávající betonové pražce PB 2 (21 ks demontáž a montáž nad mostem, 10 ks ojedinělá výměna pražců z výzisku),
- stávající polyetylenové podložky pod podkladnice 380/160/2 (10 × 2 = 20 ks ojedinělá výměna pražců z výzisku),
- stávající žebrové podkladnice R4pl (10 × 2 = 20 ks ojedinělá výměna pražců z výzisku),
- stávající vrtule R1 nebo S1 (10 × 8 = 80 ks ojedinělá výměna pražců z výzisku),

- stávající dvojité ocelové pružné kroužky Fe6 ($10 \times 8 = 80$ ks ojedinelá výměna pražců z výzisku),
- nové svěrky ŽS4 ($21 \times 4 = 84$ ks demontáž a montáž),
- nové svérkové šrouby RS1M24 a matice M24 (náhrada za šrouby RS2M24, $21 \times 4 = 84$ ks demontáž a montáž),
- nové dvojité ocelové pružné kroužky Fe6 (náhrada za trojitě kroužky, $21 \times 4 = 84$ ks demontáž a montáž),
- nové pryžové podložky R65 183/151/5 ($21 \times 2 = 42$ ks demontáž a montáž).

Kolejnicové styky

Pro obnovu koleje po opravě mostu se kolejnice délky 12,5 m svaří do bezстыkové koleje, stejně jako byla před opravou. Celkem 4 svary kolejnice R65.

Kolejové lože

Současný stav kolejového lože tvoří přírodní drcené kamenivo (štěrk), které je v dobrém stavu. Při prohlídce nebylo pozorováno zanesení jemnozrnnými zeminami nebo jiné znečištění. V úseku odstraňovaných pražců nad mostem 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. Na místě může dozor investora rozhodnout o použití stávajícího materiálu kolejového lože.

Úprava GPK

Po montáži koleje se provede pomocí automatické strojní podbíječky úprava geometrických parametrů koleje podle navržených hodnot. Následná úprava GPK se s ohledem na menší význam regionální dráhy nebude provádět.

Vzhledem k malé délce vyměňované koleje 12,5 m se nepředpokládá osazování nových zajišťovacích značek.

6.4 Železniční spodek

Součástí objektu je pouze obnovený železniční svršek v délce 12,5 m. Zásahy do železničního spodku se omezí jen na úpravu a zhutnění odkryté pláně železničního spodku. Nová pláň železničního spodku se výškově napojí na stávající úroveň pláně. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je podle předpisu SŽDC S4 30 MPa.

6.5 Vystrojení tratě

Při výměně krátkého úseku koleje nedojde k dotčení výstroje tratě. V blízkosti stavby propustku se nachází vzdálenostní upozorňovací předvěsti. Pokud by hrozilo jeho poškození při stavbě, je nutné zařízení demontovat a v závěru stavby zase osadit na původní místo.

U propustku se nachází geodetický bod na kamenném soklu s výstražným sloupkem. Bod nesmí být při stavbě poškozen.

6.6 Odvodnění tělesa železničního spodku

Železniční spodek je tvořen v místě opravované koleje násypovým tělesem a do jeho odvodnění se nebude zasahovat.

6.7 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 nové stezky navážou 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 POSTUP OPRAVY KOLEJE

7.1 Technologický postup opravy koleje

Oprava propustku s odstraněním a zpětným vložením koleje proběhne v jedné časové etapě s výlukou na železniční trati.

Popis postupu stavby:

- zřízení přístupové cesty;
- vybudování zařízení staveniště;
- vytyčení inženýrských sítí;
- demontáž kolejového svršku;
- přestavba propustku – podrobněji viz SO 2391-19-10;

- montáž kolejového svršku;
- pokládka dlažby a drobné terénní úpravy;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce. Zahájení stavby se předpokládá ve 2. čtvrtletí 2021 a ukončení ve 3. čtvrtletí 2021.

Přístup na staveniště

Staveniště je dostupné zpevněným sjezdem ze silnice I/55 v obci Vnorovy v blízkosti hranice s městem Veselí nad Moravou. Sjezd kříží cyklostezku souběžnou se silnicí. Mezi stavbou a silnicí je drážní pozemek šířky cca 40 m, na kterém se navrhuje přístupová cesta na místo stavby a zařízení staveniště. Jiná přístupová cesta s ohledem na podmínky v území není možná.

7.2 Omezení dopravy

Stavba musí být provedena za výluky železničního provozu na převáděné trati.

K omezení silniční dopravy kvůli opravě propustku nedojde.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na drážním pozemku p. č. 524/1 po pravé straně tratě mezi svahem násypu železničního tělesa a silnicí I/55. Pozemek je v majetku České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic. Předpokládá se plocha o rozměrech uvedených v příloze – koordinační situaci projektu. 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 bude 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. Při předpokládaném větším odběru elektrické energie je možné zřídit dočasnou přípojku 400/230 V AC z distribuční sítě – nedalekého nadzemního vedení NN po vzdálenější straně silnice I/55 – vzdálenost cca 50 m k nejbližšímu stožáru.

7.4 Dotčené inženýrské sítě

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a podzemní kabelové trasy zabezpečující železniční provoz po pravé straně dráhy ve správě SSZT. Metalický kabel 5xn je umístěn v souběhu s tratí po pravé straně asi 4,5 m od osy koleje a v místě propustku prochází pod korytem toku v chrániče průměru 110 mm. Kabel se během stavby dočasně podepře a zabezpečí proti poškození; přeložka není navržena. S ohledem na kolizi s novým propustkem je navrženo odkopání kabelu v délce 18 m a jeho přesunutí do nové trasy pod drážní stezku, tj. stejně jako je v současnosti kabel veden mimo propustek. Nová trasa kabelu je kratší než stávající přechod pod korytem vodoteče. Nad propustkem se kabel uloží do nových betonových chráničů s poklopy, které se zasypou drobným štěrkem pro povrch drážní stezky. Další podrobnosti jsou uvedeny ve vyjádřeních správce kabelu.

V blízkosti stavby se po levé straně tratě nachází kanalizace společnosti VAK Hodonín, a. s. Do kanalizace ani jejího ochranného pásma se nebude zasahovat, jelikož stavba bude zhotovena z pravé strany tratě.

Nad propustkem prochází šikmo nadzemní vedení VN 22 kV společnosti E.ON Distribuce, a. s. Ve vzdálenosti 9 m od osy koleje vlevo je nosný příhradový stožár vedení. Stavební činnosti se tak musí uskutečnit v ochranném pásmu vedení za podmínek stanovených majitelem vedení.

Pod přístupovou cestou se nachází podzemní trasa optického kabelu společnosti CETIN, a. s. Nad vytyčenou trasu vedení se položí betonové panely jako ochrana proti poškození při poježdění vozidly.

V souběhu se silnicí I/55 v místě přístupové cesty ke stavbě se nachází podzemní STL plynovod společnosti GasNet, s. r. o. Plynovod je umístěn pod zpevněným sjezdem, a proto se nenavrhují žádná další opatření k jeho ochraně.

8 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Jednoduchá stavba je rozdělena na dva stavební objekty:

- SO 2391-17-10 Železniční svršek
- SO 2391-19-10 Železniční propustek

8.2 Koordinace s jinými stavbami

Stavba bude zhotovena ve stejném termínu společně s dalšími stavbami na trati Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR) s vyloučením provozu v úseku Veselí nad Moravou – Sudoměřice. Seznam plánovaných staveb:

- Oprava propustku v km 2,872 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,009 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,195 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava mostu v km 11,665 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)

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 1, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014, Změny 2, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014 a Změny 3, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- SŽDC (ČD) S3/1. *Práce na železničním svršku*. Praha: České dráhy, s. o., 2001, ve znění Změny 1, Praha: České dráhy, s. o., 2002 a Změny 2, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2009.
- SŽDC S3/2. *Bezstyková kolej*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽDC S3/5. *Svářečské práce na součástech železničního svršku*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽDC S4. *Železniční spodek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008, ve znění Změny 1, Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014.
- 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.
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. *Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2006, ve znění pokynu

SŽDC PO-07/2019-GR. *Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

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 výluk 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. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zaslání 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;
- SŽDC Bp1. Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Právní předpisy upravující požární ochranu:

- zákon ČNR 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;

- SŽDC Ob14. Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

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 zvažení dodavatele. Předpokládá se vzdálenost do 20 km. Podrobnosti jsou uvedeny v části B.8 projektové dokumentace.

Odtok povodňových vod

Území stavby se nachází v oblasti ohrožené povodněmi. Pro stavbu bude zpracován povodňový a 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 podzemní metalický kabel 5xn Správy železnic, podzemní kanalizaci VAK Hodonín a v místě přístupové cesty od sjezdu ze silnice je podzemní optický kabel CETIN a podzemní plynovod GasNet. Průběh nadzemního vedení VN E.ON nad propustkem je zřejmý a nevytyčuje se. 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 výměny železničního svršku 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 Brně, červen 2020

Martin Major