

REVIZE Č.	DATUM	POPIS ZMĚNY	ČÍSLO SOUPRAVY

ODPĚDNÝ PROJEKTANT ZAKÁZKY		ING. MICHAL KROUPA		<div><div>Dopravní projektování spol. s r. o.</div><div>28. října 3388/111 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava</div></div>		
ODPOĚDNÝ PROJEKTANT SO, PS		ING. MICHAL KROUPA				
NAVRHL, VYPRACOVAL		ING.DAVID LELEK, ING.HABRNÁL				
KRESLIL, PSAL		ING.DAVID LELEK, ING.HABRNÁL				
KONTROLOVAL		ING. LIBOR HABRNÁL				
KRAJ	MORAVSKOSLEZSKÝ	OBEC	OSTRAVA		STUPEŇ	DSP+PDPS
INVESTOR	DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA A.S.			DATUM	08/2023	
AKCE PD – MODERNIZACE TT NA UL. 28.ŘÍJNA V ÚSEKU NÁMĚSTÍ REPUBLIKY - UL. VÝSTAVNÍ				POČET A4	22xA4	
				ZAK. ČÍSLO	21087	
				ČÁST DOKUMENTACE D.2.1.1, D.2.1.2		
OBJEKT		SO 661 TRAMVAJOVÝ SVRŠEK SO 662 TRAMVAJOVÝ SPODEK			ČÍSLO PŘÍLOHY	
PŘÍLOHA		TECHNICKÁ ZPRÁVA			1	

OBSAH

OBSAH	2
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. PODKLADY	2
2.1. VSTUPNÍ PODKLADY	2
Základní.....	2
Ostatní podklady.....	2
2.2. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU.....	2
2.3. POLOHOVÝ SYSTÉM, STANIČENÍ A VYTYČOVÁNÍ	2
2.4. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ.....	3
3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH.....	3
3.1. TRAMVAJOVÝ SVRŠEK	3
Navrhované traťové rychlosti.....	4
3.2. TRAMVAJOVÝ SPODEK	4
4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	4
5. NAVRHOVANÝ STAV	4
5.1. POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ – TRAMVAJOVÝ SPODEK (SO662).....	4
Pevná jízdní dráha - PJD.....	5
Sanace aktivní zóny TT.....	6
Přechodová oblast (ZKPP)	6
Odvodnění.....	6
Vibroizolační opatření.....	7
Demolice objektů zasahujících do konstrukcí žel. spodku	8
Nástupiště a přístupové plochy.....	8
Přístřešek.....	8
Zábradlí.....	9
Zemní práce.....	9
Křížení s inženýrskými sítěmi – chráničky.....	9
Kácení lesní a mimo lesní zeleně	10
Indukční smyčky- obnova	11
5.2. POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ – ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK (SO 661).....	12
Situování a rozsah rekonstrukce	12
Technické parametry geometrické polohy koleje.....	12
Návrhové rychlosti	12
Šířkové uspořádání TT.....	12
Směrové poměry	12
Sklonové poměry.....	12
Kolejový rošt.....	12
Kryt tramvajové tratě (přejezdová vozovka).....	14
Betonové tvarovky (kolejové obručníky).....	15
Dopravní značení.....	16
Přechodové oblasti.....	16
Příčné propojení kolejnic.....	16
Ochrana proti bludným proudům	17
Jiné rušené objekty.....	17
6. POSTUP VÝSTAVBY	17
7. PLÁN KONTROLY ZKOUŠEK	18

8.	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP).....	18
9.	PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY	19
10.	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	20
11.	NORMY, PŘEDPISY A VZOROVÉ LISTY	21
12.	BEZPEČNOST PRÁCE.....	21

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	PD – MODERNIZACE TT NA UL. 28.ŘÍJNA V ÚSEKU NÁMĚSTÍ REPUBLIKY - UL. VÝSTAVNÍ
Část dokumentace:	D.2.1.1 TRAMVAJOVÝ SVRŠEK D.2.1.2 TRAMVAJOVÝ SPODEK
Název SO:	SO 661 TRAMVAJOVÝ SVRŠEK SO 662 TRAMVAJOVÝ SPODEK
Stupeň dokumentace:	DSP+PDPS

2. PODKLADY

2. 1. Vstupní podklady

Základní

- Zadávací podklady
- Geodetické podklady a zaměření;
- Katastrální mapy;
- Rastrová základní mapa ČR 1:10 000;
- Ortofotomapa ČR.

Ostatní podklady

- Fotodokumentace
- Pochůzka trati
- Konzultace projektanta se zástupcem investora
- Mapy inženýrských sítí
- Plán sítě DPO

2. 2. Vyhodnocení průzkumu

V rámci místního šetření byl stanoven návrh úprav tramvajového svršku a spodku.

2. 3. Polohový systém, staničení a vytyčování

Celá projektová dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B p v). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Všechny údaje, týkající se staničení jsou vztaženy na polohu nové koleje č. 1, pokud není uvedeno jinak.

Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení, přesnost vytyčení dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2, měřicí metody ve výstavbě dle ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411).

Veškeré vytyčení prostorové polohy v rámci stavebního objektu bude prováděno dle požadavků ČSN 013419 „Vytyčovací výkresy staveb“, ČSN 730420-1 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 1: Základní požadavky, ČSN 730420-2 „Přesnost vytyčování staveb“, Část 2: Vytyčovací odchylky, ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411) Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření a též v souladu s

Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah (schváleno VŘ DDC č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000). Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

2. 4. Inženýrské sítě

Zjištěné stávající inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je nutné brát jako orientační, neboť zakres inženýrských sítí do situačních výkresů byl proveden na základě podkladu předaných jejich správci a jejich přesnost a spolehlivost je značně rozdílná.

Před zahájením stavby je proto nezbytně nutné požádat správce jednotlivých inženýrských sítí o jejich přesné vytyčení. Stavební práce v uvedených místech budou prováděny s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození provozovaných kabelů.

Dotčené inženýrské sítě jednotlivých správců:

- ☐ Cetin a.s. - podzemní telekomunikační vedení
- ☐ CRA – České Radiokomunikace a.s. - podzemní telekomunikační vedení
- ☐ ČD Telematika – podzemní telekomunikační vedení
- ☐ ČEZ Distribuce, a.s. - podzemní vedení NN do 1kV
- ☐ Dopravní podnik Ostrava a.s. – elektrické vedení podzemních kabelů 600V DC
- ☐ GasNet, s.r.o. – plynovodní potrubí NTL
- ☐ Nej.cz (Itself) - podzemní telekomunikační vedení
- ☐ Ostravské komunikace a.s. – SSZ (světelně signalizační zařízení) +IZ
- ☐ Ostravské komunikace a.s. – Správa místních komunikací
- ☐ Ostravské komunikace a.s. - el. silové vedení pro veřejné osvětlení (NN) podzemní
- ☐ Optiline a.s. (SITEL sol. S.r.o.) – podzemní komunikační vedení
- ☐ Ostravské vodárny a kanalizace a.s. – vodovodní a kanalizační řády
- ☐ OVANET, a.s. - nadzemní telekomunikační vedení
- ☐ SITEL spol. s.r.o. - podzemní komunikační vedení
- ☐ Telco Pro Services, a.s. - podzemní vedení NN do 1kV
- ☐ T-Mobile Czech Republic a.s. - podzemní telekomunikační vedení
- ☐ Veolia Energie ČR, a.s. - podzemní vedení tepelných sítí
- ☐ Vodafone Czech Republic a. s. - podzemní telekomunikační vedení

3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH

3. 1. Tramvajový svršek

Nový tramvajový svršek je navržen na pevné jízdní dráze (PJD). Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) tramvajového svršku i spodku bez PJD mezi pevnou jízdní dráhou a stávající kolejí se šterkovým ložem. Směrové a sklonové poměry kolejí zůstanou přibližně zachovány.

- Rozchod kolejí: 1435 mm
- Délka rekonstruovaných kolejí TT: Kolej č. 1–418 m, kolej č. 2–418 m
- Pracovní staničení: km 0,000 - 0,418

- Osová vzdálenost kolejí: 3,100 m
- Konstrukce TT: PJD W-Tram (s antivibračním opatřením) + kolejnice 57R1

Navrhované traťové rychlosti

Návrhová rychlost pro kolej č.1 a č.2 je 50 km/h.

3. 2. Tramvajový spodek

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce tramvajového spodku formou pevné jízdní dráhy v délce cca. 418 m, zřízení antivibračních opatření a obnova stávajícího odvodnění.

4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Ve stávajícím stavu se v místě stavby nachází tramvajová dvoukolejná trať se zastávkou a souběžné zpevněné pozemní komunikace pro silniční vozidla a chodce v obou směrech. Obě koleje jsou v dotčeném úseku v přímé, osová vzdálenost kolejí je 3,10. Sklon kolejí nepřesahuje 6 ‰. Přejezdová úprava (resp. vozovka) je v dotčeném úseku provedena ze základových panelů. Nástupní ostrůvky umístěné mezi kolejí a komunikací jsou široké 3,1 m, výška nad vozovkou (resp. T.K.) je 0,2 m. Stávající silniční místní komunikace je ve stávajícím stavu s živým povrchem.

Stávající nástupiště ve směru Centrum se nachází v km poloze 0,181 – 0,248 (délka 67 m). Stávající nástupiště ve směru Poruba se nachází v km poloze 0,189 – 0,256 (délka 67 m). Konstrukce hran nástupišť tvoří betonový nástupištní bezbariérový obrubník s výškou nad TK 200 mm. Povrch nástupišť je tvořen betonovou dlažbou.

5. NAVRHOVANÝ STAV

5. 1. Popis navrženého technického řešení – tramvajový spodek (SO662)

Předmětem opravy tramvajové trati je zajištění utlumení vibrací a hluku, tak aby se neovlivnil komfort při užívání nyní projektovaného koncertního sálu města Ostrava. Z tohoto důvodu dojde k vybudování systému těžké betonové desky o celkové tloušťce cca 800 mm, která bude uložena na vibroizolačních rohožích navržených výrobcem vibroizolace. Návrh uložení tramvajového tělesa na vibroizolačních rohožích respektuje posudek a závěr plynoucí z projektu „Měření a analýzu příspěvku vibrací z tramvajové trati na ulici 28. října“ (ČVUT).

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce tramvajového spodku formou pevné jízdní dráhy v délce cca. 418 m, zřízení antivibračních opatření a obnova stávajícího odvodnění.

V rámci stavby je navržena pevná jízdní dráha na ul. 28. Října v úseku Náměstí Republiky - ul. Výstavní. V rámci rekonstrukce tramvajového tělesa bude stávající těleso (konstrukce tramvajového spodku a svršku) sneseno a znovu zřízeno ve stejné poloze. V rámci stavby bude obnoveno i odvodnění se zaústěním do stávajících šachet. V rámci navázání na stávající stav budou znovu položeny nástupištní obruby tvořící nástupištní hranu viz. vzorové příčné řezy.

Dále jsou v nezbytné míře navrženy úpravy stávající místních komunikací zejména z důvodu navázání na stávající stav viz. vzorové příčné řezy. Dojde k předláždění nástupištních a přístupových ploch spolu s výškovou korekcí obrubníků u hrany s vozovkou. Sklon nástupišť a přístupových ploch bude 2%. V místě přechodů bude dodržen výškový rozdíl mezi obrubníkem a vozovkou 2 cm.

Nový tramvajový spodek je navržen tak, aby bylo možno dosáhnout na pláni tramvajového spodku hodnotu minimálně 45 MPa a splnit ČSN 73 6405 – Projektování tramvajových tratí.

Šířka pláň je navržena na 2,2 od osy koleje v souladu s šířkou tramvajového pásu.

Na začátku a konci úprav kolejí budou zřízeny přechodové oblasti tramvajového svršku i spodku mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se šterkovým ložem v délkách 12 m.

Vozovka bude zřízena dle TP 170 viz příloha vzorové příčné řezy. Napojení na stávající stav bude provedeno odstupňováním konstrukčních vrstev po 20 cm s asfaltovou zálivkou v místě styku stávající a nové živičné vrstvy.

Pevná jízdní dráha - PJD

Nový tramvajový svršek je navržen v dotčeném úseku na pevné jízdní dráze ze železobetonové desky o základní výšce (mocnosti) 60 cm uloženou na podkladním betonu tl. 10 cm a šířce 160 cm od osy koleje. Uložení tuhé betonové desky bude provedeno na vibroizolačních rohožích. Konstrukce podkladu tramvajové tratě (železničního spodku) je stejná v celé délce tramvajové trati. Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se stávajícím šterkovým ložem v délkách 12 m.

Deska PJD bude podélně dilatována v ose trati. Do podélné spáry bude vložena vibroizolační rohož.

V desce PJD budou ve vzdálenostech 25 m zřízeny příčné dilatace v podélném směru. Vzniklá spára příčných dilatací bude doplněna o kluzné trny průměru 25 mm a vibroizolační rohož.

Podkladní vrstva tramvajové tratě bude následující:

- Šterkodrt' fr. 0/32 mm	ŠDA	min.150 mm	ČSN 73 6126-1; ČSN EN 13285 (šterkodrt' nebude zahliněna)
- Separační geotextilie 300g/m ²			ČSN EN 13249
- Přehutněná zemní pláň			.
Konstrukce celkem		min.150 mm	

Betony

Pro jednotlivé konstrukční části byly stanoveny třídy betonů (EN 206+A1) a stupně agresivity prostředí (EN 206+A1) takto:

Podkladní beton tl. 10 cm, + obet. L-prefabrikátu:

BETON ČSN EN 206+A1 – C25/30-XC4

Deska pevné jízdní dráhy tl. 60 cm, obetonování bet. tvarovek:

BETON ČSN EN 206+A1 – C30/37-XF3

Beton na výšk. korekci kamenných obrub:

BETON ČSN EN 206+A1 – C25/30-XF2, XD1

Prefabrikáty – L-prefa:

BETON ČSN EN 206+A1 – C35/45-XF4, XD3 (CZ)-CI 0,4

Po dokončení betonáže je nutné beton řádně ztuhnout. Nesmí však dojít k přehutnění betonu (rozpojení složek betonu). Dále je nutné beton ošetřovat. Konstrukce se překryje geotextilií, která se navlhčí a následně překryje parotěsnou zábranou – nutno dodržovat min. teplotu 5 °C a vlhko, které kladně ovlivňují průběh hydratace. Toto ošetřování povrchu by mělo probíhat alespoň 7 dní.

Betonářská výztuž pro PJD

Na výztužení ŽB-desky PJD budou použity KARI-sítě. Výztuž bude vzájemně svařena pouze po obvodě a zbytek bude svázán drátem. V oblasti případných pracovních spár bude výztuž stykována přesahem + provaření elektrickým svarem.

Krycí vrstva betonu musí odpovídat hodnotě příslušné danému stupni agresivity prostředí dle ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-2. Krycí výztuže min. 40 mm, nominální 50 mm.

Sanace aktivní zóny TT

Před započítáním prací na jednotlivých vrstvách pevné jízdní dráhy je nutné prověřit únosnost zemní plně, přičemž je nutno dosáhnout na pláni požadovaného minimálního modulu přetvárnosti $E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$. Pokud únosnost nedosáhne požadovaných hodnot, bude nutno přikročit k sanaci podloží odebráním nekvalitní vrstvy v mocnosti cca do hloubky min. 0,5 m a nahrazením této vrstvy kvalitním násypovým materiálem s dostatečnou zhutnitelností a únosností např. kamenitou sypaninu – přírodní drcené kamenivo fr. 0/250 mm (příp. 0/125 mm). Pod kamenitou sypaninu se zřídí separační/výztužná geotextilie.

Přechodová oblast (ZKPP)

Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se stávajícím šterkovým ložem v délkách 12 m.

Podkladní vrstva tramvajové tratě v přechodové oblasti bude následující:

- Drcené kamenivo fr. 0/32 mm	DK	min.350 mm	ČSN 73 6126-1; ČSN EN 13285
- Separální geotextilie 300g/m ²			ČSN EN 13249
- Přehutněná zemní pláň			
Konstrukce celkem		min.350 mm	

Odvodnění

Odvodnění celého hlavního dopravního prostoru ul. 28. Října v řešeném úseku zůstane v principu zachováno. Odtokové poměry zůstanou shodné se stávajícím stavem. Nová kanalizace není zřizována. Vyústění trativodu bude ve stávající poloze na konci úseku do kanalizace vlevo a vpravo příčným svodem DN 250.

Povrchové odvodnění

Návrh způsobu odvodnění vychází ze stávajících poměrů podél trati.

Odvodnění kolejnicových žlábků bude provedeno otvory o šířce 2 cm do skříňových odvodňovačů (stávající se nahradí novými ve stejné poloze) s atypicky velkými vtokovými mřížemi dle standardu DPO. Budou použity odvodňovače do rozchodu a odvodňovače do mezi rozchodu. Vně koleje bude zachováno odvodnění příčným sklonem vozovky do stávajících uličních vpustí. Kolejové odvodňovače budou umístěny vždy paritně v obou kolejích a budou zaústěny pomocí přípojek z plastového potrubí (PP) DN150 do odvodňovacích šachet situovaných na tramvajovém tělese v mezi kolejovým prostorem a následně do trativodu/stávající kanalizace. Projekt předpokládá výměnu všech stávajících šachet za nové.

Podpovrchové odvodnění-drenáže

Trativodní systémy zůstávají ve stávajícím stavu a budou nově zřízeny.

Plaň TT bude odvodněna pomocí obnovených trativodních žeber umístěných v ose kolejí. Zemní pláň bude v příčném směru vyspádována ve sklonu 4,0 ‰ do trativodu vedeného mezi kolejemi. Na trativodech budou zřízeny revizní šachty trativodu (RŠT) umístěných v původní poloze. RŠT budou zřízeny z plastových šachet DN425 s odkalovacím prostorem s kompozitním poklopem D400 dle standardu DPO. Odvodnění RŠT bude realizováno pomocí trativodu, který bude napojený do stávající jednotné kanalizace (OVAK).

Kolem trativodních šachet v místě PJD bude zřízena vibroizolace, tak aby mohlo docházet k pružnému fungování PJD. Kolem poklopu bude provedena zálivka pružnou hmotou.

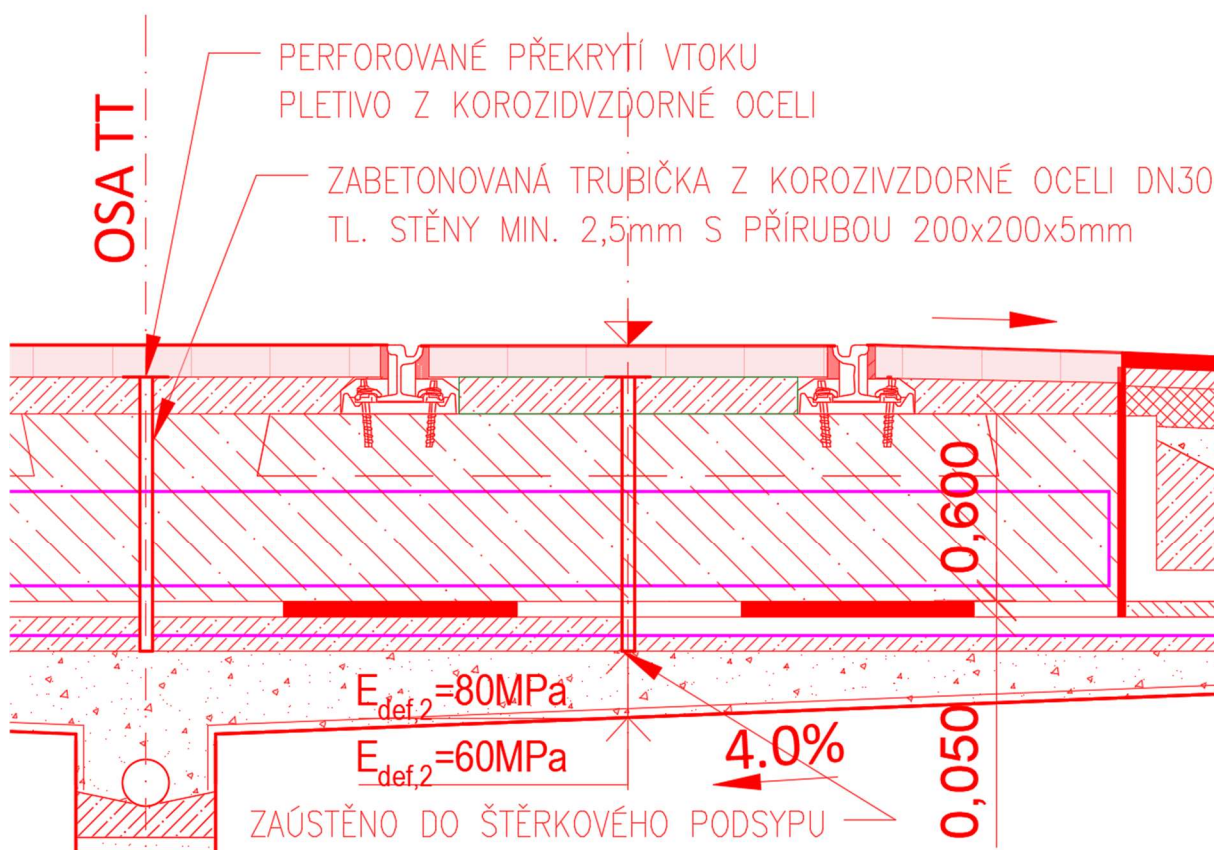
Trativodní potrubí vedené středem mezi kolejového prostoru je navrženo z drenážní trubky z PVC DN 150 až DN250. Drenážní trouba bude uložena do betonového lože tl. min. 100 mm (se sklonem min. 2% k ose potrubí) na podsypu ze štěrkopísku fr. 0/11 mm tl. 50mm, Trativodní žebro šířky 0,45 m bude vyplněno štěrkodrtí 16/32 a obaleno separační geotextilií 300 g/m².

Před a po dokončení stavby bude prověřena průtočnost všech dotčených revizních šachtic za přítomnosti správce (DPO).

Podpovrchové odvodnění-perforace betonové desky PJD

ŽB deska bude v úseku s povrchem z kamenné dlažby (v délce 235 m) perforována v ose TT a v ose kolejí v odstupech a' 5 m. Perforace bude provedena z důvodu odvodnění horní vrstvy dlažděného krytu. Perforace bude vytvořena z trubek DN30 viz přiložené schéma níže. Vtok bude překryt perforovaným pletivem z korozivzdorné oceli.

DETAIL PERFORACE PJD Z TRUBEK



Vibroizolační opatření

Vibroizolační opatření musí splňovat podmínky stanovené dle studie: „**MĚŘENÍ A ANALÝZA PŘÍSPĚVKU VIBRACÍ Z TRAMVAJOVÉ TRATĚ NA ULICI 28. ŘÍJNA, OSTRAVA**“, kde je stanovená podmínka:

Z předběžného výpočtu očekávaného útlumu vibrací navržených konceptů vibroizolace vyplývá, že pružným uložením úseku tramvajové trati lze dosáhnout útlumu vibrací na 1/3 oktávovém pásmu se středem 25 Hz v úrovni mezi -10 dB (včetně) až maximálně -12 dB (přesnější

výpočty útlumu navržené koncepce vibroizolace je možné provést až ve spolupráci s konkrétním dodavatelem vibroizolace pomocí jeho firemních výpočetních programů).

Dle studie a požadavků zadavatele je preferován systém použití vibroizolace terčovým nebo pásovým uložením, který zajistí výše požadované tlumící antivibrační parametry. Na konkrétní systém je nutno zpracovat realizační dokumentaci vč. prokázání účinnosti a kvality použití daného tlumícího systému a materiálu.

V PD se vycházelo z předpokladu pryžových tlumících antivibračních prvků tl.50 mm dle příkládané studie od ČVUT. Na základě toho byl vytvořen vzorový řez. **Při použití konkrétního antivibračního opatření, které bude řešeno v samostatné realizační dokumentaci je nutno počítat s úpravou tl. konstrukčních vrstev pod PJD (dle zvolených antivibračních rohoží).**

Demolice objektů zasahujících do konstrukcí žel. spodku

Budou provedeny následující bourací práce:

Nařezání obrusných vrstev vozovky v okolí tramvajové tratě kotoučovou pilou

Vybourání živichých vrstev podél tramvajové tratě a z jejího krytu

Vybourání zákrytu z betonových zákrytových panelů a odstranění jejich lože

Nařezání kolejnic.

Demontáž kolejí, rozchodnic, kolejnicových propojek.

Odstranění prážců a šterkového lože.

Odstranění podkladních vrstev na novou úroveň pláně.

V případě neúnosného podloží, výkopy pro výměnu aktivní zóny.

Výkopy pro zřízení nového trativodu a revizních šachet trativodu včetně přípojek.

V případě zastižení betonových základových konstrukcí původních objektů, které bude nutné ubourat z důvodu kolize s odvodněním železničního spodku, musí být tyto konstrukce vybourány do úrovně min. 0,30 m pod dno přilehlého odvodňovacího zařízení.

Jáma bude zasypana směsným materiálem - např. výziskem ze šterkového lože promíseným s jemnozrnnou zeminou až po technologickou úroveň, ze které bude probíhat zlepšení zemní pláně. Zásypový materiál musí být ztuhnut na stupeň požadovaný pro zeminy v tělese železničního spodku.

Nástupiště a přístupové plochy

Obnova nástupištních a přístupových ploch bude zřízena z kamenné dlažby. Tato dlažba bude velkoformátová řezaná v následující skladbě:

- Velkoformátová řezaná kamenná dlažba	ČSN 736131	80 mm
- Lože z drti fr. 4/8 ČSN 736131	TP 111	40 mm
- Šterkodrt' tř.A fr. 8/16	ČSN EN 13285	150 mm
- Šterkodrt' tř. B fr. 16/32.	ČSN EN 13285	150 mm

Přístřešek

Dojde k osazení přístřešku s pultovou střechou. Bude použit typu L v modulu 9 v celkové délce 12,4 m dle konceptu Ostravského městského mobiliáře, který vznikl ve spolupráci s Dopravním Podnikem Ostrava. Tento katalog reflektuje požadavky provozovatele a vývojové prvky které pro DPO a Město připravovala Ostravská firma MAF-OVA s.r.o.

Jedná se o atypický přístřešek dle vzorové dokumentace poskytnuté městem Ostrava. Pro tento atyp není zpracován výkres v modulu 9. Z tohoto důvodu je pro znázornění použit výkres s modulem 3.

Podrobně bude přístřešek v modulu 9 řešen v dalším stupni PD dle požadavků investora.

Zábradlí

V rámci stavby dojde k osazení nového zábradlí na zastávce krajský úřad. Vzhled v případě zábradlí vychází z užitého vzoru ve slovním označení Zábradlí (CZ 34127 U1) registrovaný pro EU na firmu MAF-OVA s.r.o. a nyní je k dispozici pro statutární město Ostravu. Podrobně bude schéma zábradlí řešeno v dalším stupni PD dle požadavků investora.

Zemní práce

Výkopy

Výkopy budou prováděny v celé délce tratě pro zřízení nových podkladních vrstev tramvajové tratě, pro zřízení výměnných vrstev a pro trativod.

Výkopové práce budou realizovány pomocí rypadla. Výkopové práce v ochranných pásmech inženýrských sítí, které budou před tím vytyčeny, budou prováděny výhradně ručně se zvýšenou opatrností. Dočištění a srovnání zemní planě bude provedeno pomocí grejdu a v prostoru ochranných pásem inženýrských sítí pomocí rýčů a lopat. Případné nehomogenity vzniklé při zemních pracích budou odstraněny přehutněním.

Vytěžená zemina musí být průběžně odvážena v celém průběhu stavby, nebude-li na kontrolních dnech stanoveno jinak. Většina vytěžené zeminy bude odvezena na skládku.

Výkopové práce, zásypy rýh a obnova konstrukčních vrstev tramvajové tratě bude prováděna v souladu s příslušnými normami ČSN, ČSN EN, TKP Staveb pozemních komunikací a TP 146 - Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách pozemních komunikací.

Pokud při stavbě dojde k odkrytí inženýrských sítí, je nutné zajistit jejich řádné zabezpečení proti poškození, a to nejen při provádění stavebních prací, ale i před poškozením třetí osobou. Ochrana bude zajištěna pomocí betonových panelů, popř. ocelových plechů tl. min. 30 mm. V případě odkrytí podzemních vedení či potrubí, bude přizván ke kontrole před jejich zakrytím, jejich pověřený zástupce/správce. Při opětovném zasypávání nesmí být užito těžké mechanizace.

Zásypy rýh a násypy

Zásypy rýh a násypy budou realizovány ze zemin vhodných do násypů – šterkodrt' fr. 0/63mm (0/32mm). Násypy budou hutněny po vrstvách tloušťky 300 mm ($ID=0,85$; 100%PS) a budou průběžně prováděny zkoušky míry zhutnění. Zásypy se musí zhutňovat při vlhkosti od wopt -2 % do wopt +3 %, pokud lze wopt stanovit. V případech, kdy optimální vlhkost nelze stanovit v laboratoři, určí se optimální vlhkost zhutňovacím pokusem in-situ.

Na zemní pláni pod tramvajovým tělesem pojižděným silniční dopravou musí být dosažen minimální modul přetvárnosti $E_{def,2} \Rightarrow 60 \text{ MPa}$, $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,3$. Musí být splněny požadavky ČSN 73 6133 a provedena kontrola dle ČSN 72 1006.

Pažení výkopů musí být před započítím zpětného zásypu odstraněno a pod zpětným zásypem nesmí být ponechány žádné dřevěné konstrukce (bednění, vzpěry).

Odvodnění výkopové jámy

Pro samotné odvodnění výkopové jámy bude v nejnižším bodě výkopové jámy jímka pro čerpání podzemní a srážkové vody. Voda ze studně bude opět odčerpávána pomocí ponorných kalových čerpadel do kanalizace.

Křížení s inženýrskými sítěmi – chráničky

Zákres inženýrských sítí byl proveden podle podkladů ověřených správcem a dle zaměření povrchových součástí dané sítě a jsou uvedeny v situaci. Při výkopových pracích je třeba důsledně brát zřetel na stávající inženýrské sítě. Jejich poloha vyznačená v situaci odpovídá podkladům poskytnutým jednotlivými správci a tato poloha je pouze informativní. Všechny stávající sítě v zájmovém území je třeba před započítím stavebních prací nechat vytyčit jejich správci.

V rámci SO tramvajového spodku budou osazeny tyto chráničky dle popisu a specifikace níže:

1) Ve 2 místech budou chráničky křížit příčně TT a budou uloženy pod trativodem v ose TT. Tyto chráničky budou provedeny z trub PVC DN110, které budou uloženy v suchém betonu se vzájemnou osovou vzdáleností 0,3 m. Krytí chráničky musí být minimálně 2,0 m pod povrchem (pod TK). Ze spodní i vrchní strany bude chránička opatřena vrstvou podkladového betonu o mocnosti 0,1 m. Všechny chráničky budou vyvedeny v určeném místě 1 m nad terén a pracovně zatěsněny. Při předávání pro pokládku kabelů bude doložena průchodnost chrániček. Při spojování chrániček bude spojka provedena s použitím těsnícího kroužku, aby nedocházelo v místě napojení k zatékání vody do chráničky. Oba konce chráničky musí být seříznuty tak, aby dosedly k těsnění. Pakliže chráničky křížují trativod, jsou výškově umístěny pod trativod. Chráničky se uvažují jako plastové DN 110, obetonování je C25/30, tl. 0,10 m nad a pod troubou a mezi trubkami v případě vícevrstvého uložení chrániček nad sebou.

- v km 0,175 budou pod TT umístěny 4ks chrániček, z toho 1 je rezervní (celkem 46 m)

- v km 0,262 budou pod TT umístěny 3ks chrániček, z toho 1 je rezervní (celkem 34 m)

Celkem bude osazeno v příčných přechodech 80 m chrániček DN110 uložených do betonu.

2) Budou umístěny nové chráničky podél hran obou nástupišť v min. hl. 1,0 m. Jedná se o chráničky pro kamerový systém, pro varovné světelné zařízení nástupiště a pro WIFI technologii. Tyto chráničky budou provedeny z trub PVC DN110, které budou uloženy do šterkopiskového podkladu se vzájemnou osovou vzdáleností 0,3 m. Krytí chráničky musí být minimálně 1,0 m pod povrchem (pod nástupištěm). Všechny chráničky budou vyvedeny v určeném místě 1 m nad terén a pracovně zatěsněny. Při předávání pro pokládku kabelů bude doložena průchodnost chrániček. Při spojování chrániček bude spojka provedena s použitím těsnícího kroužku, aby nedocházelo v místě napojení k zatékání vody do chráničky. Oba konce chráničky musí být seříznuty tak, aby dosedly k těsnění. Pakliže chráničky křížují trativod, jsou výškově umístěny pod trativod. Chráničky se uvažují jako plastové DN 110, uloženo do šterkopiskového lože, tl. 0,10 m nad a pod troubou a mezi trubkami v případě vícevrstvého uložení chrániček nad sebou.

Celkem bude osazeno podél nástupišť 642 m chrániček DN110 uložených do šterkopísku.

3) Chránička pro příprava WIFI technologie a kamerového systému (Ovanet)

V rámci stavby budou umístěny chráničky pro kamerový systém a pro inteligentní zastávky. Datový rozvaděč bude napojen na stávající síť Ovanet (není součástí naší stavby). Do rozvaděče bude připraveno napájení 230 V (není součástí naší stavby). Z datového rozvaděče povede samostatná HDPE 110 chránička pro kameru na každém ostrůvku (k označníku a ke koncovému bodu přístřešku dle vyjádření MDPO). Na zastávce se mohou v budoucnu nacházet informační tabule KODIS (inteligentní zastávka), z tohoto důvodu bude potřeba připravit ke každému označníku chráničku HDPE 110 do datového rozvaděče. Maximální délka mezi koncovým bodem a datovým rozvaděčem bude 80 m.

Celkem bude osazeno od datového rozvaděče k napojení na chráničky v nástupišti 15 m chrániček DN110 uložených do betonu.

Všechny chráničky jsou podrobně rozkresleny v situaci.

Kácení lesní a mimo lesní zeleně

V rámci stavby se nebude provádět kácení dřevin ani křovin rostoucích v blízkosti trakčních stožárů, které budou v rámci stavby vyměněny – poloha trakčních stožárů se nemění.

Indukční smyčky- obnova

V rámci výstavby PJD bude provedena obnova šesti indukčních smyček SSZ č. 1023 28. října x Na Jízdárně.

Indukční smyčky umístěné v kolejišti musí být položeny po výstavbě PJD, ale před zakrytím PJD dlažbou.

Ve vozovce budou indukční smyčky uloženy do vyřezaných drážek o minimální hloubce 12 cm.

Vodiče indukčních smyček budou ukončeny ve stávajících šachtách, kde budou připojeny na kabely vedoucí do řadiče SSZ.

Datová smyčka v prostoru tramvajové zastávky Krajský úřad (směr Poruba) nebude obnovena.

5. 2. Popis navrženého technického řešení – železniční svršek (SO 661)

Situování a rozsah rekonstrukce

Objekt zahrnuje rozebrání a znovuzřízení tramvajových kolejí stávající dvojkolejné tratě v celé délce úpravy tj. 418 m a vybourání (resp. rozebrání) stávající přejezdové vozovky ze zádlažbových panelů a vybourání stávajících přilehlých pásů živičné vozovky souběžných komunikací a části nástupiště tak, aby mohla být provedena kompletní výměna kolejového svršku i spodku v rámci navázání na stávající stav. Nový tramvajový svršek je navržen v dotčeném úseku na pevné jízdní dráze z železobetonové desky uloženou na podkladním betonu. Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se stávajícím šterkovým ložem v délkách 12 m.

Po dokončení prací na tramvajovém svršku bude provedena TBZ (technicko-bezpečnostní zkouška). Všechny použité dílce a materiály musí splňovat kvalitativní kritéria na odolnost proti povětrnostním vlivům, solím, tlaku, apod. podle příslušných norem a předpisů.

Technické parametry geometrické polohy koleje

Návrhové rychlosti

Zůstávají stávající 50 km/h.

Šířkové uspořádání TT

Šířkové uspořádání nebude stavbou měněno a zůstává stávající. Při osové vzdálenosti kolejí 3,100 m má tramvajový pas standardní šířku 6,600 m. V místě nástupiště má tramvajový pas standardní šířku 5,800 m (hrana nástupiště 1,350 m od osy koleje). Po stranách tramvajové pásu jsou dělicí proužky tvořeny vodorovným dopravním značením. Šířka nástupiště zůstává stávající 3,100 m.

Směrové poměry

Pro účely projektu je navržen směr staničení od Poruby směr Centrum. Levá kolej je označena jako kol. č.1 a pravá kolej jako kol. č.2. Km 0,000 se nachází na začátku směrové úpravy koleje č.1. Návrhová rychlost trasy je 50 km/h.

Trať na začátku úseku začíná v přímé. V rámci navázání na stávající stav byly tečny obou kolejí optimalizovány směrovými oblouky o poloměrech $R_1=R_2=14\,000$ m. Dále trať pokračuje do km 0,298, kde navazuje na stávající tečnu za pomoci směrových oblouků o poloměrech $R_1=R_2=7000$ m.

Směrové poměry obou kolejí zůstanou v podstatě zachovány. Osová vzdálenost kolejí zůstává stávající 3,10 m.

Celková délka směrové úpravy dvoukolejné tratě kol. č.1 vychází na 417,878 m.

Sklonové poměry

Sklonové poměry tramvajové trasy kopírují stávající niveletu kolejí a stávající povrch přilehlé vozovky, tak aby výškové úpravy uličního profilu byly co nejmenší. Podélné sklony trasy se pohybují od 1,6 ‰ až do 5,6 ‰. V úseku od km 0,087 do km 0,362 je niveleta obou kolejí ve stejné výškové poloze, mimo tento úsek je niveleta navázána na stávající stav. V příčném směru je tramvajové těleso navrženo v nulovém sklonu příp. minimálním sklonu při navázání na stávající stav.

Kolejový rošt

Kolejový rošt bude tvořit kolejnice 57R1. Upevnění kolejnic je pomocí pružného upevnění zakrytovanými komplety o rozměrech a vlastnostech W-tram. Kolejnice jsou od konstrukce přejezdové vozovky odděleny lepenými bokovnicemi za účelem snížení hluku a vibrací. Svršek je oddělen od spodku vibroizolačními rohoži, na kterých je umístěna tuhá železobetonová deska. Vibroizolační rohože

budou položeny vodorovně na vrstvu podkladního betonu. Kolmé boční rohože se opřou o L-prefabrikáty uložené na podkladní vrstvě z betonu, které budou tvořit ztracené bednění.

Kolej tramvajové tratě bude řešena jako bezстыková. Kolejnice budou svařovány elektrickým obloukem. Svary budou následně přebroušeny. Svary budou nedestruktivně překontrolovány.

Skladba svršku pevné jízdní dráhy W-Tram:

- 2x Žlábková kolejnice 57R1	182 mm
- 2x Systémové oboustranné pryžové bokovnice W-Tram líčující s hlavou/žlábkem (lepené ke kolejnici)	
- 2x Ochrana paty kolejnice systémovým pryžovým návlekm W-Tram - (mimo upevnění)	
- 4x Ochranná plastová krytka systému W-Tram - (vyhovující pro kolejnici 57R1)	
- 4x Pružná svěrka Skl 14 v antikorozi úpravě - (vyhovující pro kolejnici 57R1)	
- 4x Vrtule Ss 36-220 CZ	
- 4x Podložka Uls 7 (vyhovující pro kolejnici 57R1)	
- 4x úhlová vodící vložka Wfk 14K (vyhovující pro kolejnici 57R1)	
- 2x Pryžová podložka ZW 700/148/125	7 mm
- 2x Plastová podkladnice Ulp 150/120 AT	35 mm (resp. 34,5mm)
- 4x Plastové hmoždinky Sdū 26	
Rektifikační pražec R01	
- ŽB deska z betonu C30/37-XF3	min. 600mm (605mm)
(zalitá 5mm nad ložnou plochou podkladnice)	
- Vibroizolační rohože dle zvolené specifikace zhotovitelem	50 mm
- Podkladní beton C25/30-XC4 + KARI síť 100/100/8	100mm

Na každém pátém uzlu je navržen rektifikační pražec ŽPSV R01 s rektifikačními šrouby. Antivibrační rohože budou ve svislém směru vytaženy na L-prefabrikáty 350x300x100mm. L-prefabrikáty budou uloženy do betonového lože C25/30-XC4.

ŽB deska bude tvořena z betonu C30/37-XF3 s minimální tloušťkou 600mm, respektive 605mm při zalití 5mm nad ložnou plochou podkladnice.

Výztuž desky bude tvořena dvěma vrstvami KARI sítě o rozměrech 3x2m, které budou tvořeny z prutů průměru 10 mm a o rozměrech ok 100x100mm. Tyto KARI sítě budou doplněny o distanční podložky, které zajistí u spodního líce 40 mm krytí a u horního líce 50 mm krytí. Distanční podložky pro horní KARI síť, budou tvořeny z ohýbaných výztužných prutů o průměru 12 mm a délky min. 1036 mm (délka „nožek“ 200 mm, výška min. 470 mm, délka horního prutu 300 mm).

Výztuž podkladního betonu pod deskou PJD bude tvořena KARI sítě o rozměrech 3x2m, které z prutů průměru 8 mm a o rozměrech ok 100x100mm.

Skladba svršku na dřevěných pražcích v přechodových oblastech:

(jeden pražec)

- 2x Žlábkové kolejnice 57R1	182 mm
------------------------------	--------

- 4x Oboustranné bokovnice líčující s hlavou/žlábkem - (lepené ke kolejnici)
- 4x Tuhá svěrka ŽS4
- 4x Matice M24
- 4x Svěrkový šroub RS 1 M 24 -
- 4x Podložka Fe6 -
- 2x Pryžová podložka R65 8 mm
- 2x Podkladnice R4pl 15 mm
- 8x Vrtule R2 -
- 8x Dvojitý pružný kroužek Fe6 -
- 2x Polyethylenová podložka 2 mm
- 1x Dřevěný pražec, rozdělení 600 mm 150 mm
- Štěrkové lože fr. 32/63 mm s prolitím pryskyřicí min. 300 mm

Rozdělení pražců a upevňovadel v konstrukci PJD bude uvažováno o hodnotě 600 mm.

Před a za PJD bude vždy zřízena přechodová oblast na svršek s betonovými pražci, a to v délce min. 12,00 m.

Po dokončení prací na tramvajovém svršku bude provedena TBZ (technicko-bezpečnostní zkouška).

Kryt tramvajové tratě (přejezdová vozovka)

V řešeném úseku tělesa tramvajové tratě bude v přechodových oblastech a v podélných pásech na styku konstrukce zřízen asfaltový koberec z asfaltového betonu modifikovaný tl. 40 mm. Od km 0,110 do km 0,335 bude v ose TT, v mezirozchodu a v místě zastávky zřízen kryt z řezané kamenné dlažby. Mimo tento úsek bude kryt zřízen z asfaltobetonu.

V přechodových oblastech na začátku a konci PJD, mimo úsek km 0,110 – 0,335 a v podélných pásech na styku konstrukce vozovky PJD se stávající vozovkou bude zřízen kryt z asfaltového betonu v celkové tl. 220 mm v následující skladbě:

- | | | | |
|---|----------|-----------------------|----------------|
| - Asfaltový beton modifikovaný | ACO 11 S | 40mm | ČSN EN 13108-1 |
| - Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze | PS CP | 0,5 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| - Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný | ACL 16S | 60mm | ČSN EN 13108-1 |
| - Spojovací postřik z kationaktivní asf. emulze | PS CP | 0,5 kg/m ² | ČSN 73 6129 |
| - Asfaltový beton pro podkladní vrstvy | ACP 22+ | 120mm | ČSN EN 13108-1 |
| - Infiltrační postřik | | 0,6kg/m ² | ČSN 73 6129 |

Na pevné jízdní dráze bude od km 0,110 do km 0,335 v ose TT a mezirozchodu zřízen kryt vozovky z velkoformátové řezané kamenné dlažby. Dalžděný kryt bude v následující skladbě:

- Velkoformátová řezaná kamenná dlažba tl. 100 mm do rámců, které zabrání příčným a podélným posuvům
- Podkladní beton C30/37-XF4 tl. 120 mm

Podrobnější technické řešení uložení dlažby do tramvajového tělesa bude řešit realizační dokumentace zhotovitele stavby.

V místě stávajících přechodů bude stávající vozovka odfrézována v tl. 40 mm v celkovém rozsahu 248 m². Po osazení obrubníků spolu s jednořádkem ze žulových kostek bude doasfaltována část vozovky, tak aby hrana snížené obruby byla 2 cm nad vozovkou. Vzniklé příčné spáry mezi stávající vozovkou budou vylněny asfaltovou modifikovanou zálivkou. Dopravní značení bude obnoveno do původního stavu.

V místě styku hlavy i žlábků kolejnice s AB krytem, bude v krytu vedle hlavy/žlábků kolejnice vyfrézován žlábek na šířku 10 mm a výšku 20 mm. Žlábek bude následně zalit zálivkou na bázi polyuretanů nebo polymerů. V místě styku AB krytu s nástupištními obrubami, bude v krytu vedle obrub vyfrézován žlábek na šířku 10 mm a výšku 20 mm. Žlábek bude následně zalit zálivkou na bázi polyuretanů nebo polymerů.

Na styku stávajících a nových asfaltových vrstev budou odfrézovány přesahy v obrusné a ložné vrstvě AB o šířce min. 200 mm a na styku stávajících a nových asfaltových vrstev budou zřízeny asfaltové zálivky. Obrusná vrstva bude profrézována 40x20 mm, spára bude vyfoukaná od zbytků živice, budou předehřátý okolní plochy, provede se zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou (dle ČSN EN 14188-1) s přelivem 60 mm a provede se povápnění.

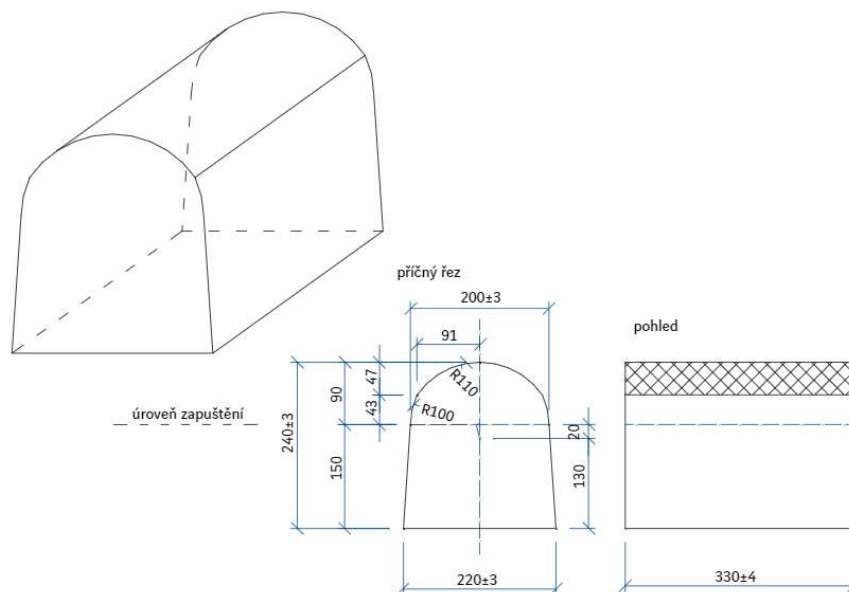
Veškeré spáry budou po vyfrézování vyčištěny vyfoukáním a u modifikovaných asfaltových zálivek dojde k jejich povápnění.

Všechny použité dílce a materiály musí splňovat kvalitativní kritéria na odolnost proti povětrnostním vlivům, solím, tlaku, apod. podle příslušných norem a předpisů.

Betonové tvarovky (kolejové obrubníky)

V projektu je řešeno zpětné osazení betonových tvarovek oddělující tramvajovou trať od komunikace. Délka řešeného úseku vztažená ke staničení traťového úseku je cca 418 m. Betonové tvarovky (kolejové obrubníky) budou při napojení na stávající stav umístěny ve stejné poloze-tj. 1,75 m od osy koleje. Jedná se pouze o navázání na stáv. stav ze směru od ul. Výstavní. Při novém umístění budou betonové tvarovky umístěny také 1,75 m od osy koleje. Šířkové uspořádání je patrné ze vzorových řezů a situace.

Betonová tvarovka – kolejový obrubník je prefabrikovaný výrobek o rozměrech 330/220/240 mm – „průběžný typ“, se zaoblenou vrchní částí vystupující nad niveletu (kryt) komunikace o 70 mm (tolerance ±20 mm). Tvarovky budou uloženy do betonového lože C 30/37- XF4. Betonové lože bude pod tvarovkou o minimální mocnosti 100 mm a bude provedeno s bočními opěrami. Na začátcích a koncích úseků, v místech přerušení a v místech pro odvod vody budou použity „koncové typy“. Místa pro odvod povrchové dešťové vody budou vytvořena osazením 2 koncových typů (zešikmením proti sobě) a budou vytvořena v úrovni míst, kde jsou umístěny stávající uliční vpusti ve vozovce. Bude obnoveno ve 4 místech odtoku (OM1 – OM4). Vzhledem ke sklonu nivelety silnice i tramvajové trati, budou tato odtoková místa vytvořena ve vzdálenosti cca 1 m nad místy uličních vpustí (které jsou umístěny při okraji vozovky). Toto řešení usnadňuje odvod povrchových dešťových vod (kolmo na vrstevnice).



Obrázek 1 Kolejový obrubník

Dopravní značení

Veškeré svislé a vodorovné dopravní značení bude zpětně obnoveno do původního stavu. Jedná se především o dělicí čáry V4, které oddělují těleso TT od vozovky. Dále budou obnoveny přechody pro chodce, dopravní stíny a stopčáry.

V místě dopravních ostrůvků se před přechody pro chodce osadí zpět do původní polohy všesměrová oka do kamenných obrubníků. Podrobně řešeno v příloze situace dopravního značení.

Přechodové oblasti

Z důvodu změny tuhosti svršku je navrženo prolít štěrku reakční pryskyřicí. Konkrétní způsob prolití zvolí odborná firma, v přechodových oblastech je štěrkové lože zpravidla rozděleno na čtyři úseky, každý o délce 4 pražců, které jsou prolity pryskyřicí s klesající intenzitou prolévání a propenetrování lože, které zajistí plynulou změnu tuhosti v oblasti přechodu (průměrná hodnota předpoklad 12l přípravku/m² štěrku). Svršek TT v úseku přechodových oblastí bude tvořen štěrkovým ložem s následným prolitím pryskyřicí; dřevěnými pražci s příslušným drobným kolejivem (tuhé upevnění kolejnic); Systémovými oboustrannými pryžovými bokovnicemi. Rozdělení dřevěných pražců v přechodových oblastech bude 600 mm.

Příčné propojení kolejnic

Příčné propojení kolejnic musí odpovídat ČSN 33 3516 čl.6.2

Umísťuje se za každým desátým stykem nebo dvacátým svarem kolejnic, u kolejových křížení a výhybek a v místech připojení zpětných kabelů. Vodivost příčného propojení musí odpovídat alespoň 100 mm² Cu. V místech připojení zpětných kabelů musí být vodivost propojení dvojnásobná, tedy minimálně 200 mm² Cu – nezávisle na počtu kabelů přivedených od ZSD ke koleji.

Příčné propojení kolejnic bude provedeno šroubovými spoji a sadou měděných kabelů. Ocelové skříňky vyrábí vlastní DPO dl.30 cm, které jsou vybaveny dvěma šroubovými zavíty na matku M24. Do kolejnice je tedy nutno navrtat 2 klasické otvory na spojkové šrouby, přes které se pak skříňka upevní ke kolejnici.

Propojky i jejich instalaci zajistí zhotovitel stavby. DPO technologii vrtaných propojek nemá k dispozici. Výrobu skříňky v ocelovém provedení zajistí na výzvu zhotovitele DP Ostrava a.s. Tato propojení budou vybudována po cca 75 m.

Ochrana proti bludným proudům

Kolejnice budou opatřeny tenkostěnnými bokovnicemi a patními profily, jež budou tvořit ochranu proti bludným proudům a před šířením vibrací. Po realizaci stavby se provede zkušební měření - svodná admitance dle vyhlášky 177/1995Sb.

Jiné rušené objekty

V rámci SO železničního svršku se nepředpokládá nutnost rušení jiných objektů – mimo stávajících kolejí a odtěžení štěrkového lože, betonových zákrytových panelů a stávajících betonových šachet. V rámci odtěžení štěrkového lože je uvažováno s demolicí stávajících drobných betonových základů a šachet, překážejících při realizaci tohoto SO.

6. POSTUP VÝSTAVBY

Stavební práce budou probíhat v roce 2024

Zjednodušeně lze popsat postup prací takto:

- Příprava území (ochrana a kácení stromů, skryvka humózní vrstvy).
- Provedení provizorních stavebních uprav na objízdných a obchozích trasách, zřízení dočasných zastávek
- Zřízení objízdných a obchozích tras + uzavření dotčeného úseku komunikace / chodníku
- Zřízení zařízení staveniště.
- Přerušení trolejových drátů na začátku a konci stavby. Odpojení, zazkratování a zakotvení ponechaného trolejového vedení v blízkosti stavby.
- Snesení dotčeného úseku trolejového vedení.
- Snesení určených stávajících stožárů, včetně vytěžení betonových základů.
- Demolice krytu TT, svršku TT, nástupišť, vozovek a chodníků (postupná demolice dle potřeby).
- Zahájení prací na odvodnění TT a odvodnění komunikací.
- Zřízení nových základových patek a stožárů TV, VO
- Zahájení prací na sanacích TT.
- Po dokončení sanaci TT zahájení prací na spodku TT a svršku TT.
- Zahájení prací na silovém a sdělovacím vedení DPO v koordinaci se svrškem TT.
- Po dokončení svršku TT – zahájení prací na krytu TT, souvrství dotčených vozovek, nástupišť a chodníků, včetně pokládky obrub.
- Osazení nových stožárů TV / VO a zapojení VO
- Instalace trolejového vedení s napojením na stávající trolejové vedení. Provedení revize, prohlídky právníkou osobou. Vyřízení průkazu způsobilosti UTZ. Obnovení napájení trolejového vedení, provedení zkušebních jízd a technicko-bezpečnostní zkoušky.
- zavedení zkušebního provozu stavby s účastí Drážního úřadu.

Po dokončení celé stavby:

- Odstranění zařízení staveniště.
- Úprava území (urovnaní terénu, ohumusování, náhradní výsadba)
- Zrušení objízdných / obchodních tras v řešené oblasti.
- Navracení provizorních stavebních uprav na objízdných trasách do původního stavu.
- Vyhodnocení zkušebního provozu stavby a kolaudace.

7. PLÁN KONTROLY ZKOUŠEK

Přesné termíny kontrolních prohlídek stavby budou stanoveny po výběru dodavatele stavby a stanovení časového harmonogramu. O těchto termínech bude stavební úřad informován.

Prohlídky budou probíhat v těchto časových uzlových bodech stavby:

a) Zkoušky hutnění pro komunikace, zkouška dosažené míry zhutnění nebo dosažené únosnosti dokončené vrstvy, zkoušky únosnosti pláně, zkoušky rovinatosti pláně a dokončených povrchů.

b) kontrola dodržování bezpečnostních předpisů

c) závěrečná kontrolní prohlídka

8. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP)

Návrh vyhlášky o technických požadavcích na stavby stanoví povinnost dodržovat požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce (ve znění pozdějších předpisů)
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů, včetně navazujících předpisů
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., o podmínkách ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, zařízení a nářadí
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška č. 178/2001 Sb., o ochraně zdraví zaměstnanců při práci ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 148/2009 Sb., o ochraně před účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu

o úrazu

- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

Práce na stávajícím tramvajovém tělese budou prováděny za uzavírky rekonstruovaného úseku (provoz tramvajové dopravy bude přerušen). Práce nebudou prováděny pod napětím, trolejové vedení bude vypnuto.

Během stavebních prací je nutno dodržovat platné právní předpisy, vyhlášky, normy a zákonná ustanovení. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení, týká se zejména bouracích a zemních prací. Polohu podzemních vedení je třeba před zahájením výstavby vytýčit a vytýčení během stavby udržovat.

Práce v blízkosti podzemních vedení (1,5 m) je nutno provádět ručně, bez použití mechanismů za odborného dozoru organizace a za dodržení i dalších podmínek správců. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s možnými druhy nebezpečí, upozorněni na případné odchylky podzemních vedení.

Základní zákonné normy:

- Zásady pro oblast BOZP upravuje Zákon 309/2006 Sb. a Nařízení vlády 591/2006.
- Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Výkopy jakož i uskladněný materiál je nutno ochránit a v noci řádně osvětlit. Dále je nutno dodržovat další normy a předpisy, zejména:

- ČSN 34 31 00 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- ČSN 73 67 01 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- ČSN 73 60 05 Prostorová úprava vedení technického vybavení a další související příslušné předpisy a normy.

9. PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY

Při výstavbě, montáži, provozu a užívání stavby nebo zařízení, musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN k zajištění požární ochrany, které se týkají projektované stavby a zařízení.

Základní zákonné předpisy:

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů (viz plné znění ve vyhl. č. 67/2001 Sb. a další změny a doplňky) a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona

- Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů

Při svařování a řezání plamenem a při dalších pracích se zvýšeným požárním nebezpečím bude ustanovena požární hlídka dle §13 Zákona o požární ochraně (č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů) a §16 vyhl. č. 21 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Při skladování a práci s hořlavými kapalinami, plyny nebo jinými nebezpečnými látkami, je nutné zachovávat příslušné bezpečnostní předpisy tak, aby nedošlo k jejich vznícení (popřípadě samovznícení), výbuchu nebo nežádoucímu rozšíření do jiných prostor a nebyly ohroženy na zdraví a životě osoby v těchto prostorách se nacházející.

10. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ochrana životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí (např. emisemi či odpady).

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy platném znění, zejména:

- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, zejména z hlediska §31 Použití tzv. regulovaných látek ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zejména §7 – 8 o ochraně a kácení dřevin ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku (vymezuje mj. max. požadavky na emise hluku stavebních strojů v příloze č. 3) ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích
- Vyhláška o technických požadavcích na stavby; ve znění pozdějších předpisů
 - minimalizuje dopady vyplývající z provádění prací na staveništi z hlediska hluku, vibrací, prašnosti (nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací)
 - postupuje při likvidaci odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o odpadech, (zejména musí vést evidenci o nakládání s odpady podle §39, tato evidence je součástí dokumentace předkládané k přejímacímu řízení)
 - speciální pozornost věnuje vzniku nebezpečného odpadu (nutné povolení k nakládání)

s nebezpečnými odpady pro danou lokalitu, všechny materiály, které obsahují složky uvedené v příloze 5 zákona) a dalším jmenovitým typům odpadů jako jsou oleje, maziva, baterie, azbest apod.

11. NORMY, PŘEDPISY A VZOROVÉ LISTY

Technické řešení těchto SO je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o:

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 28 0318 Průjezdne průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových dráhách
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
- ČSN 73 6121 Stavba vozovek. Hutněné asfaltové kryty – Provádění a kontrola shody
- ČSN 73 6126-1 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy – Část 1: Provádění a kontrola shody
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřiky a nátěry.
- ČSN 73 6131 Stavba vozovek. Kryty z dlažeb a dílců.
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN EN 13108-1 Asfaltové směsi. Specifikace pro materiály – Část 1: Asfaltový beton
- ČSN EN 13108-5 Asfaltové směsi. Specifikace pro materiály – Část 5: Asfaltový koberec mastixový
- ČSN EN 13242+A1 Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
- ČSN EN 13285 Nestmelené směsi – Specifikace
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- vyhláška č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů

12. BEZPEČNOST PRÁCE

Při stavebních pracích platí všechny obecně platné předpisy BOZP. Vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí specifikace bezpečnostního předpisu SŽDC Bp1.

Každý pracovník je povinen dodržovat pracovní řád, dbát při práci o svou bezpečnost a zdraví a o bezpečnost a zdraví osob, kterých se jeho činnost týká a udržovat pořádek na pracovišti.

Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoliv práce v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypiskáním a sondami na náklad zhotovitele stavebních prací (za přítomnosti příslušného správce sítě) a jsou podkladem pro zahájení prací.

Výstavbou nesmí být narušeny taktéž nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru.

Projektant nevylučuje případné změny a doporučuje důslednou pracovní koordinaci při výstavbě.