


Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	28.4.2025	PDPS - Definitivní odevzdání dokumentace	Martin Lipenský, DiS.

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00 IČO: 709 94 234	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Zástupce investora:	OR Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Ing Petr Burda	

Název stavby/akce:	Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD	Zakázka: 31/24/1041.208
Místo stavby	Olomoucký kraj TUDU 137106 - 137202 Vápenná (mimo) - Javorník (mimo)	Datum: 28.4.2025
Odpovědný projektant:	Ing. Petr Burda	Stupeň dokumentace: PDPS
Zpracovatel přílohy:	Martin Lipenský, DiS.	Formát: dle příloh
Název části:	Souhrnná část	Měřítko: dle příloh
		Označení části: B.
		Č.paré:



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah

B	SOUHRNNÁ ČÁST	3
B1	Souhrnná technická zpráva	3
B2	Průzkumy a Podklady, Koordinace se souvisejícími stavbami	4
B3	Ochranná pásma	4
B4	Koncepce stavby	5
a)	Účel stavby	5
b)	Obecné technické požadavky na výstavbu	5
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby	5
d)	Stručný popis PS a SO:	5
e)	Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby	39
f)	Požadavky na zdroje	39
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě	39
h)	Napojení na dopravní systém	39
i)	Náhradní výsadba	39
j)	Bezpečnost práce	39
k)	Bezbariérový přístup	41
l)	Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami	41
m)	Statické výpočty	41
B5	Údaje o splnění stanovených podmínek	41
B6	Příprava pro výstavbu	41
a)	Prostory zařízení staveniště	41
b)	Přístup na staveniště	41
c)	Nároky na energie	41
d)	Nakládání s odpady	42
e)	Kácení	42
f)	Odpady	42
g)	Během výstavby musí být splněny podmínky	43
h)	Inženýrské sítě, přeložky	44
i)	Omezující opatření při přípravě staveniště	44
j)	Výluky a uzavírky	44
k)	Omezení v dodávce energií	44



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

B7	Výkup pozemků a staveb	44
B8	Výjimky z předpisů a norem	44
B9	Provozní a dopravní technologie	44
B10	Vliv stavby na životní prostředí	44
B11	Ochrana vod a Havarijní zabezpečení	46
B12	Odolnost a zabezpečení stavby	47
B13	Požární ochrana	47
B14	Bezpečnost práce	47
B15	Civilní ochrana	49
B16	Energetické výpočty	49
B17	Protikorozní ochrana:	49
B18	Graf průběhu rychlostí:	49
B19	Dopravní opatření:	49
B20	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zpf nebo pupfl	49
B21	Úspory energie a ochrana tepla	49
B22	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	49
B23	Ochrana obyvatelstva	49
B24	Bezbariérové užívání	50



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

B SOUHRNNÁ ČÁST

B1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které povedou k odstranění výrazných povodňových škod způsobené povodní, která dotčené území České republiky postihla v září 2024 a způsobila tak významné, a bezpečnost železničního provozu ohrožující, poškození stávající železniční trati v úseku Vápenná – Žulová – Velká Kraš a Bernartice u Javorníka – Javorník ve Slezsku, že došlo k zastavení železničního provozu.

V rámci stavby dojde k obnovení součástí železniční infrastruktury a systému řízení a zabezpečení železniční dopravy tak, aby byla zajištěna bezpečnost železniční dopravy a cestujících. V rámci obnovy železniční infrastruktury v obvodu ŽST Žulová se jedná o obnovu povodní poškozeného železničního svršku, spodku a železničního nástupiště, v dále o obnovu poškozených křídel železničního mostu evid.km 13,279, obnovu poškozené opěrné zdi chránící těleso železničního náspu v prostoru souběhu železniční trati a koryta řeky Vidnavky a v opěrné zdi vloženého železničního propustku v evid.km 12,766. V rámci obnovy železniční infrastruktury v traťovém úseku mezi železničními stanicemi Žulová a Velká Kraš potom dojde k obnově k poškozeného křídla a založení opěry železničního mostu v evid.km 16,335 a obnovení poškozených železničních propustků v evid.km 18,268, evid.km 18,368, evid.km 18,477 a evid.km 19,175 a dále v traťovém úseku Žulová – Velká Kraš bude od km 17,850 do km 18,600 a od km 18,950 do km 19,900 provedena obnova povodní poškozeného železničního spodku a obnova železničních přejezdů P4360, P4361 a P4363, obnova povodní poškozeného železničního svršku bude provedena od km 17,850 do km 19,900.

V rámci obnovy železniční infrastruktury v obvodu ŽST Velká Kraš dojde k obnovení opěrné zdi železničního tělesa v souběhu s tokem řeky Vidnavky a obnově železničního zabezpečovacího zařízení výměnou stávajících izolovaných styků technologií s počítači náprav, přičemž budou stávající izolované styky z koleje vyjmuty a nahrazeny kolejnicovými vložkami. Dále bude v rámci železniční stanice Velká Kraš provedeno po levé straně koleje zpevnění drážního příkopu a svahu u kolejového lože od prostoru propustku evid.km 20,292 směrem na Bernartice. V rámci obnovy železniční infrastruktury v traťovém úseku Bernartice u Javorníka – Javorník ve Slezsku dojde k obnově poškozených železničních propustků v evid.km 1,166 a evid.km 1,262 a obnově křídla a založení opěry mostu v evid.km 2,055. V rámci obnovy systému řízení a zabezpečení železniční dopravy dojde v obvodu ŽST Žulová a ŽST Velká Kraš k obnově povodní poškozeného staničního zabezpečovacího zařízení a v traťovém úseku Žulová – Velká Kraš k obnově traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V traťovém úseku od ŽST Žulová do km 18,030 bude provedena úprava geometrické polohy koleje, výměna stávajících upevnění za nové upevnění pružné, v rámci výměny upevnění budou pod patu kolejnice vloženy nové pružné podložky, upravena a doplněna bude bezstyková kolej. Reprofilováno bude kolejové lože. S ohledem na směrovou a výškovou úpravu koleje budou přestavěna nástupiště na zastávkách Tomíkovice a Kobylá nad Vidnavkou a provedena bude oprava železničních přejezdů P4353, P4354, P4356, P4357, P4358 a P4362.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

V traťových úsecích Velká Kraš – Bernartice u Javorníka a Bernartice u Javorníka – Javorník ve Slezsku bude provedeno propracování koleje do hodnot PPK a bude provedena výměna přejezdových konstrukcí za pryžové a dřevěných příčných pražců za nové betonové VPS pražce.

Maximální rychlost železničních vozidel se v úsecích dotčených stavbou nemění, zachována bude stávající rychlost 45 km/h. Třída zatížení C3 se stavbou nemění.

Rychlost v řešeném úseku se realizací této stavby nezmění. Tato stavba řeší přípravu na odstranění stávajících rychlostních propadů a dosažení nejvyšší možné traťové rychlosti v závislosti na směrových poměrech trati v řešeném úseku. Nově navržená, a v rámci stavby osazená, výstroj trati navazuje na navržený stav železničního svršku a nově navržené geometrické polohy koleje. Nové rychlostníky nebudou touto stavbou aktivovány (budou zakryty), stávající rychlostníky nebudou odstraněny do doby aktivace nových rychlostníků.

Aktivace (odkrytí) nových rychlostníků je v kompetenci správce infrastruktury. Provedena bude na základě rozhodnutí správce, a to změnou rychlostí, kterou provede správce v Tabulce traťových poměrů a odkrytím nových (připravených) rychlostníků.

B2 PRŮZKUMY A PODKLADY, KOORDINACE SE SOUVISEJÍCÍMI STAVBAMI

- a) Byla provedena prohlídka řešeného území a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Dále byl proveden inženýrskogeologický průzkum v prostoru stavby, na jeho základě byl proveden návrh odvodnění a železničního spodku atp.
- b) Byl proveden stavebně-technický průzkum
- c) Geologické a hydrogeologické poměry jsou vhodné, jedná se o úpravy stávajících staveb a zařízení
- d) Správcem mapových podkladů bylo dodáno pro projekční práce geodetické zaměření – mapové podklady.

Podklady:

- zaměření stávajícího stavu
- prohlídka dané lokality
- zadávací podklady
- katastrální mapy
- zákresy správců inženýrských sítí
- inženýrsko-geologický průzkum
- stavebně-technický průzkum
- přepočet hlukové zátěže

B3 OCHRANNÁ PÁSMA

- Jedná se o stavbu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.
- Stavba se nenachází v památkově chráněném území.
- Nová ochranná pásma nebudou stanovena.
- Stavba není v chráněném ložiskovém území.
- Stavba nevyvolává odstranění zeleně mimo drážní pozemky.
- K záboru zemědělského půdního fondu a lesního fondu nedojde.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

- Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje

B4 KONCEPCE STAVBY

a) Účel stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které povedou ke snížení hlukové zátěže od železniční dopravy v, železniční trati nejbližších, obytných objektech obce Sruby a železniční stanice Zámorsk o útlum 1-2 dB, optimální hodnota uvažovaného útlumu 2 dB. V oblou lokalitách se jedná o dočasné řešení do doby výstavby akce BC Choceň – Uhersko, která tuto problematiku řeší komplexní stavební činností a výstavbou pevných protihlukových stěn, které v rámci této řešené stavby nejde ze stavebně-technických důvodů provést.

b) Obecné technické požadavky na výstavbu

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Stavba vzhledem k opravám stávajících staveb a zařízení nevyžaduje umístění.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení.

d) Stručný popis PS a SO:

Subsystém Řízení a zabezpečení

D.1.1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 11-01-01 OBNOVA SZZ, ŽST ŽULOVÁ

Stávající stav:

V ŽST Žulová jsou 2 dopravní koleje a 2 manipulační koleje jedna z nich je kusá. Výhybky č. 2,6,7,8 a výkolejka Vk2 jsou přestavovány a zabezpečeny elektromotorickými přestavníky. Výhybky č.1, 9 a výkolejky Vk1, Vk3, Vk4 jsou s ruční obsluhou a jsou zabezpečeny výměnovými zámky.

Do stanice zaústí 2 jednokolejné traťové úseky. Traťový úsek Vápenná – Žulová je zabezpečený RPB bez kontroly volnosti tratě. Traťový úsek Žulová – Velká Kraš je zabezpečený RPB bez kontroly volnosti tratě.

V železniční stanici Žulová je staniční zabezpečovací zařízení TEST-B13 (ústřední stavědlo) s kontrolou volnosti koleje počítači náprav. Vjezdová návěstidla jsou světelná se světelnými předvěstmi. Odjezdová návěstidla jsou světelná skupinová. Je zavedena rychlostní návětní soustava.

Ve stanici je jeden světelný železniční přejezd PZS 3ZNI přes 2 staniční a 2 manipulační koleje. Manipulační koleje přes přejezd jsou osazeny 4 ks výkolejkami. Činnost PZS je ovládána činností SZZ.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nový stav:

V ŽST Žulová bude upraveno kolejiště. Stávající úrovňová nástupiště u kolejí č.1 a 3 budou nahrazena jedním poloostrovním nástupištěm mezi kolejemi č. 1 a 3, s centrálním přechodem. Manipulační kolej č. 2 bude zkrácena a opatřena zarážedlem, nově bude kusá. Bude snesena výhybka č.5 a výkolejka Vk2. Elektromotorický přestavník výhybka č.5 bude osazen na výhybku č.1, elektromotorický přestavník VK2 bude osazen na Vk1. Z

Popsaným změnám kolejového řešení bude přizpůsobeno vnitřní zařízení ústředního stavědla, další změny ústředního stavědla nebudou.

Staniční světelný železniční přejezd zůstane beze změny.

Povodněmi byla zasažena velká část kabelových tras zejména zaústujících traťových úseků. Kabely byly zatopeny delší dobu, proto se dá předpokládat jejich navlhnutí. Mohlo také dojít k drobným porušením vnějšího pláště kabelů, tím mohla být otevřena cesta k dalšímu průniku vlhkosti do kabelů. Vlhkost je jedním z hlavních viníků snižování izolačních stavů pod povolené limity bezpečného provozování elektrických vedení. Protože v reálné praxi je nemožné měřením spolehlivě odhalit popsané poruchové stavy, bylo navrženo vyměnit veškerá kabelová vedení určená pro provoz staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v rozsahu od předvěsti PŘL (předvěst vjezdového návěstidla L ze směru od ŽST Vápenná) po předvěst PŘS (předvěst vjezdového návěstidla od Velké Kraše).

PS 13-01-01 OBNOVA SZZ, ŽST VELKÁ KRAŠ

Stávající stav:

V ŽST Velká Kraš jsou 3 dopravní koleje a 1 manipulační kolej kusá. Výhybky č. 1, 2, 7,8, 9 jsou přestavovány a zabezpečeny elektromotorickými přestavníky. Výhybka č.6 a výkolejka Vk2 jsou s ruční obsluhou a jsou zabezpečeny výměnovými zámky.

Do stanice zaústíjí 3 jednokolejné traťové úseky. Traťový úsek Žulová – Velká Kraš je zabezpečený RPB bez kontroly volnosti tratě. V traťovém úseku Velká Kraš – Javorník je zavedeno telefonické dorozumívání. Doprava v traťovém úseku Velká Kraš – Vidnava je provozována podle předpisu D3, je zavedeno radiové spojení (mobilní síť). Sídlo dirigujícího dispečera je v ŽST Velká Kraš.

V železniční stanici Velká Kraš je staniční zabezpečovací zařízení TEST-10 (ústřední stavědlo) bez kontroly volnosti koleje. Vjezdová návěstidla jsou světelná. Vazba mezi SZZ a jízdou vlaku (železničního vozidla) je zajištěna izolovanými kolejnicemi. Pro činnost přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou zřízeny 2 kolejové obvody. Izolované kolejnice a kolejové obvody tvoří souvislou izolaci kolejiště.

Vjezdové návěstidlo ze směru od Žulové je se světelnou předvěstí, vjezdová návěstidla ze směru od Javorníka a od Vidnavy jsou s neproměnnými návěstidly (návěstní desky před návěstidly na zábrzdnu vzdálenost). Odjezdová návěstidla jsou světelná skupinová. Je zavedena rychlostní návěstní soustava.

Na lichém zhlaví je jeden světelný železniční přejezd PZS 3SNI. Činnost PZS je pro vjezdové cesty ovládán jízdou vlaku a činností SZZ, pro odjezdové cesty činností SZZ.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nový stav:

Kolejiště ŽST Velká Kraš bude beze změny. Venkovní výstroj několika izolovaných kolejnic a obou kolejových obvodů byla poškozena povodní, jsou neopravitelné. Všechny kolejové obvody a izolované kolejnice budou nahrazeny snímači počítače náprav. Těmto změnám bude přizpůsobeno vnitřní zařízení ústředního stavědla, další změny ústředního stavědla nebudou.

Počet a poloha výstražníků staničního přejezdu zůstane beze změny. Součástí této dokumentace je kontrolní přepočítání vlivu zvýšení traťové rychlosti na 60 km/hod na délku přibližovacího úseku pro vjezdové cesty a odhad délky přibližovacího úseku pro doplnění celých závor při traťové rychlosti 60 km/hod.

Povodněmi byla zasažena část kabelových tras v obvodu stavby. Kabely byly zatopeny delší dobu, proto se dá předpokládat jejich navlhnutí. Mohlo také dojít k drobným porušením vnějšího pláště kabelů, tím mohla být otevřena cesta k dalšímu průniku vlhkosti do kabelů. Vlhkost je jedním z hlavních viníků snižování izolačních stavů pod povolené limity bezpečného provozování elektrických vedení. Protože v reálné praxi je nemožné měřením spolehlivě odhalit popsané poruchové stavy. Při náhradě kolejových obvodů a izolovaných kolejnic snímači počítače náprav je nutné položit nová kabelová vedení s předepsanými parametry. Stávající kabely nejsou pro toto použití vhodné. Z těchto důvodů bylo navrženo vyměnit veškerá kabelová vedení určená pro provoz staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v rozsahu od km 19,040 po vjezdová návěstidla JS (vjezd od Javorníka) a VS (vjezd od Vidnavy).

D.1.1.2 TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 12-01-01 OBNOVA TZZ, ŽULOVÁ-VELKÁ KRAŠ

Obecně

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které povedou k odstranění povodňových škod způsobených rozsáhlou povodní v září 2024 a umožní obnovení železničního provozu na v současné době uzavřené železniční trati.

Předmětem tohoto provozního souboru je oprava traťového zabezpečovacího zařízení traťového úseku Žulová – Velká Kraš v rozsahu od km 17,900 do km 19,200.

Popis stávajícího stavu

Traťový úsek Žulová – Velká Kraš je zabezpečený RPB bez kontroly volnosti tratě.

Část trati od km cca 17,900 do ŽST Velká Kraš je silně poškozena povodní v září 2024, místy je zcela odplaveno těleso trati a je značně poškozený kolejový rošt.

V traťovém úseku je v kabelové rýze položený TK profilu 5XN. Kabel je v poškozené části úseku vyplavený na povrch, trasa je poškozená, místy zcela odplavená (včetně kabelu).



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Popis navrženého řešení, kabelizace

V části trati, poškozené povodní bude obnovený železniční spodek a svršek, bude položen nový kolejový rošt.

Koordinovaně se stavebními pracemi na obnově žel. svršku, spodku a umělých staveb (mosty, propustky, přejezdy) bude zřízena nová kabelová trasa. V kabelové trase bude uložen jeden metalický kabel profilu 5Xn0,8 a jedna HDPE40 trubka jako rezerva pro budoucí využití. Mimo určená místa budou tato vedení uložena ve výkopu v pískovém loži s krytím min. 60cm. V určených místech - po mostcích a po propustcích bude trasa vedena v zemních silnostěnných kabelových žlabech s víky uložených ve vzdálenosti min. 2,35m od osy koleje ve šterku, nebo, pokud to prostorové uspořádání propustku nebo mostku neumožní, bude kabelová trasa obcházet danou umělou stavbu navrženým způsobem a bude uložena rovněž v zemních silnostěnných kabelových žlabech s víky. Při podchodu pod komunikací nebo pod kolejí bude trasa uložena v korugovaných HDPE trubkových chráničkách.

(přechody přes propustky a mostky nebo kolem nich, podchody pod komunikací nebo pod kolejí) a v určených rozsazích budou kabelová vedení uložena v kabelových silnostěnných žlabech nebo v korugovaných HDPE trubkových chráničkách. Při zřizování podchodu pod komunikací se zpevněným povrchem bude vždy přiložena min. 1 korugovaná HDPE chránička jako rezervní.

Jednotlivé výrobní délky trubky HDPE40 budou ukončeny zátkami a natlakovány, takto ošetřené konce trubek budou ošetřeny protivodními zábranami a budou do trasy uloženy s vzájemným překrytím cca 2m. Před natlakováním bude provedena kalibrace – zajištění průchodnosti. Zához výkopu kabelové trasy s uloženým kabelovým vedením a trubkou HDPE40 může být provedený až po kalibraci a natlakování.

Na předepsaných místech trasy (viz výkresová část dokumentace) budou zřízeny kabelové rezervy pro vyvěšení kabelu při opravách. Rezerva na HDPE40 trubce nebude zřizována.

Podchody pod komunikacemi a pod kolejí budou přednostně protlakem, v odůvodněných případech překopem (např. pod komunikací s nezpevněným povrchem).

Způsob uložení kabelů musí vyhovovat TNŽ 34 2609 a předpisu SŽ S4. Kabel nesmí být uložen do prostoru odvodňovacích zařízení. Vytěžená zemina se nesmí ukládat na těleso dráhy, přebytečná zemina se musí odvézt mimo pozemek dráhy. Pokud dojde k poškození odvodňovacího zařízení, geometrické polohy koleje, případně k znečištění kolejového lože vlivem stavby, bude toto odstraněno na náklady zhotovitele do původního stavu.

K místům překryvu konců trubek HDPE 40, ke spojkám, k podchodům pod kolejí a na určené lomové body budou přiloženy nové MARKERY kulového tvaru fialové barvy (frekvence 66,35kHz).

Kabely budou uloženy v souladu s platnými technickými normami, předpisy a legislativou, zejména TNŽ 34 2609 a předpisem SŽ S4. Minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje musí být 2,35m. Podchody pod silničními komunikacemi budou realizovány protlakem, chráničky budou umístěny minimálně 120cm pod horní stranou vozovky. Přechody kolejí budou řešeny protlakem nebo podkopem korugovanými HDPE trubkami (chráničkami). Chráničky budou umístěny pod kolejí dle předpisu SŽ S4 (minimálně 2m pod temenem kolejnice), ve stísněných podmínkách může být chránička ukončena blíže než 4m od osy koleje. Křížení s mimodrážními sítěmi bude provedeno dle ČSN 73 6005.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

V rámci výkopových prací pro pokládku kabelů je nutno zamezit poškození odvodňovacích zařízení a ostatních objektů v dotčeném úseku trati. Před záhozem kabelové trasy musí budoucí správce provést kontrolu kvality spojek, uložení kabelů, křížení sítí a uložení markerů.

Kabelová trasa je navržena výhradně na pozemcích státní organizace Správa železnic (dále jen SŽ.).

Demontáže

Pokud zhotovitel při provádění výkopových prací narazí na staré kabelové vedení, snese jej a dále s ním bude nakládat jako s odpadem.

Subsystém Infrastruktura

D.2.1. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

D.2.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 11-10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, KM 12,500 - KM 13,400

Předmětem tohoto stavebního objektu je oprava železničního svršku v úseku před ŽST Žulová od km 12,500 a v ŽST Žulová. V rámci opravných prací v ŽST Žulová bude provedena výměna stávajících nevyhovujících stupňových výhybek na ocelových pražcích za nové poměrové výhybky na betonových pražcích a bude upravena dispozice kolejíště z důvodu umístění poloostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3. Obnova nástupiště je řešena v rámci samostatného stavebního objektu této stavby.

Stávající stav:

Traťový úsek Vápenná – Žulová km 12,484 – 12,916 je ve stávajícím stavu tvořen kolejovým roštem z kolejnic S49 na pražcích betonových SB8, ojediněle na pražcích dřevěných (celkem 72 ks), rozdělení pražců „c“. Upevnění je tuhé s žebrovými podkladnicemi S4 a svěrkami ŽS4. V úseku km 12,597 – km 12,635 (směrový oblouk R=214 m) je zřízena bezстыková kolej s pražcovými kotvami na každém pražci, v úseku km 12,635 – km 12,916 je kolej stykovaná. Technický stav kolejnic odpovídá jejich stáří (vloženy r. 1985), jsou patrné známky ojetí.

Kolejové lože je tvořeno štěrkem fr. 31,5/63, znečištěným drobnou frakcí. Z důvodu porušení opěrné zdi vpravo od koleje vlivem povodní došlo v úseku cca km 12,600 – km 12,780 k odlpavení kolejového lože a vrstev železničního spodku.

Traťová rychlost dotčeného úseku je ve stávajícím stavu $V=45$ km/h.

ŽST Žulová je ve stávajícím stavu tvořena dvěma dopravními kolejemi č. 1 a č. 3 a manipulačními kolejemi č. 2. č. 5, č. 3b a č. 3c.

Dopravní kolej č. 1 je tvořena kolejnicemi S49 (1985) na betonových pražcích SB8 (1985), rozdělení „c“. V rozběhu výhybek a u mostu evid. km 13,279 jsou lokálně použity dřevěné pražce. Upevnění je tuhé s žebrovými podkladnicemi S4 a svěrkami ŽS4. V přejezdu P4352, který prošel rekonstrukcí, jsou použity kolejnice 49E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „u“, upevnění typu „K“ v antikorozní úpravě. Kolejnice jsou svařeny do bezстыkové koleje. Kolejový rošt je v dobrém technickém stavu, kromě úseku



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

před mostem evid. km 13,279, kde došlo k vyplavení podkladních vrstev a deformaci koleje. Kolejové lože je silně znečištěné naplavenou jemnozrnnou zeminou po povodních.

Dopravní kolej č. 3 je tvořena kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích, rozdělení „c“. Upevnění je tuhé s rozponovými podkladnicemi. V přejezdu P4352, který prošel rekonstrukcí, jsou použity kolejnice 49E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „u“, upevnění typu „K“ v antikorozi úpravě. Kolejnice jsou svařeny do bezстыkové koleje. Kolejový rošt je ve velmi špatném technickém stavu. Kolejové lože je silně znečištěné naplavenou jemnozrnnou zeminou po povodních.

Manipulační kolej č. 2 je tvořena kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB5/SB6, rozdělení „c“. Upevnění je tuhé s rozponovými podkladnicemi. V rozběhu výhybek a u mostu evid. km 13,279 jsou lokálně použity dřevěné pražce. V přejezdu P4352, který prošel rekonstrukcí, jsou použity kolejnice 49E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „u“, upevnění typu „K“ v antikorozi úpravě. Kolej je stykovaná. Kolejový rošt je v dobrém technickém stavu odpovídajícím jeho stáří, kromě úseku před mostem evid. km 13,279, kde došlo k vyplavení podkladních vrstev a deformaci koleje. Kolejové lože je silně znečištěné naplavenou jemnozrnnou zeminou po povodních. Vpravo od koleje v km 0,085 – km 0,169 se nachází boční rampa délky 84 m, která stavbou nebude dotčena.

Manipulační kusá kolej č. 5 je tvořena kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB3/SB4, rozdělení „c“. V přejezdu P4352, který prošel rekonstrukcí, jsou použity kolejnice 49E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „u“, upevnění typu „K“ v antikorozi úpravě. Kolej je stykovaná. Kolejový rošt je v dobrém technickém stavu odpovídajícím jeho stáří. Kolejové lože je částečně znečištěné jemnozrnnou frakcí. Vpravo od koleje v km 0,092 – km 0,173 (staničení koleje ve směru od výhybky č. 6) se nachází boční rampa délky 81 m, která stavbou nebude dotčena.

Manipulační kolej č. 3b je v úseku dotčeném stavbou tvořena kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích, rozdělení „c“. Upevnění je tuhé s rozponovými podkladnicemi.

Seznam výhybek:

- č. 1 v km 12,906 koleje č. 1 tvaru JT-6°-200-I-P-oc na ocelových pražcích
- č. 2 v km 12,936 koleje č. 1 tvaru JT-6°-200-IV-L-oc na ocelových pražcích
- č. 5 v km 13,283 koleje č. 1 tvaru JT-6°-200-I-L-oc na ocelových pražcích
- č. 6 v km 13,304 koleje č. 3 tvaru JT-6°-200-I-P-oc na ocelových pražcích
- č. 7 v km 13,330 koleje č. 3 tvaru JT-6°-200-I-P-oc na ocelových pražcích
- č. 8 v km 13,397 koleje č. 1 tvaru JT-6°-200-I-P-oc na ocelových pražcích

Traťová rychlost je ve stávajícím stavu v dopravních kolejích č. 1 a č. 3 $V=40$ km/h, v manipulačních kolejích č. 2 a č. 5 $V=30$ km/h.

Nový stav:

V traťovém úseku Vápenná – Žulová km 12,484 – 12,916 je navržena optimalizace směrového a výškového řešení, která výhledově umožní zavést rychlostní profil $V=45$ km/h a $V130=50$ km/h, který bude pokračovat i přes dopravní koleje v ŽST Žulová. Kolejový rošt bude tvořen v úseku km 12,575 až km 12,659 (délky 84 m) užitými kolejnicemi S49, užitými betonovými pražci SB8, rozdělení „c“. Upevnění je tuhé typu „K“, bude provedena výměna svérkových kompletů ŽS4 a pryžových podložek



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

pod patu kolejnice. V úseku km 12,569 až km 12,916 bude kolejový rošt tvořen novými kolejnicemi 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,60 m, hmotnost min. 300 kg, rozdělení „u“. Upevnění bude pružné bezpodkladnicové typu „W14“. Bude zřízena bezstyková kolej dle požadavku předpisu S3/2. V oblouku R=180 m budou vloženy nové pražcové kotvy na každém druhém pražci. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva fr. 31,5/63 tl. min. 350 mm pod ložnou plochou pražce v profilu dle S3/2.

V ŽST Žulová bude upravena konfigurace kolejiště z důvodu vložení nového poloostrovního nástupiště délky 60 m mezi koleje č. 1 a č. 3. Stávající manipulační kolej č. 2 bude zkrácena a ukončena zářezem v km 13,200. Stávající nevyhovující stupňové výhybky na ocelových pražcích budou nahrazeny novými poměrovými výhybkami druhé generace na betonových pražcích. Navrženým směrovým a výškovým řešením bude výhledově umožněno zavést rychlostní profil V=45 km/h a V130=50 km/h v dopravních kolejích č. 1 a č. 3.

Tabulka nových výhybek:

Číslo	k.č.	Druh	Svrš. Úhel	Poloměr	Transformace	Typ	Žlab	Směr	Př.	Záv.	Pr.	Up.	Srdc.	[km]
1	1 J		49 1:6,6	190				P	p	ČZ	b	KS	SK	ZV 12,916963
2	1 Obl-o		49 1:9	190	(380,291/380,291)			L	l	ČZ	b	KS	SK	ZV 12,946818
6	3 J		49 1:7,5	190		I		P	p	ČZ	b	KS	SK	ZV 0,355429
7	3 J		49 1:9	300				P	l	ČZ	b	KS	SK	ZV 0,374791
8	1 J		49 1:9	300				P	p	ČZ	b	KS	SK	ZV 13,398616

Železniční svršek koleje č. 1 bude tvořen novými kolejnicemi 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,60 m, hmotnost min. 300 kg, rozdělení „u“. Upevnění bude pružné bezpodkladnicové typu „W14“. V celé délce bude zřízena bezstyková kolej, v oblouku R=190 m budou osazeny nové pražcové kotvy dle požadavku S3/2.

Kolejový rošt koleje č. 3 bude tvořen vyzískaným materiálem z koleje č. 1. Bude tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8, rozd. „d“, s pružným upevněním typu „KS“. V celé délce bude zřízena bezstyková kolej, v oblouku R=180 m budou osazeny nové pražcové kotvy dle požadavku S3/2.

Kolejový rošt manipulační koleje č. 2 bude v části za přejezdem P4352, kde dochází k odsunu koleje vůči stávající poloze, tvořen vyzískaným materiálem z koleje č. 2. Bude tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích, rozd. „c“, tuhé upevnění na rozponových podkladnicích. Kolej bude v km 13,200 ukončena novým kolejnicovým zářezem. Kolej bude stykovaná.

Kolejový rošt manipulační koleje č. 5 bude za výhybkou č. 6 v délce 39,41 m nahrazen užitým materiálem, vyzískaným z koleje č. 1. Bude tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích, rozd. „c“, tuhé upevnění typu „K“. Kolej bude stykovaná.

Kolejové lože bude tvořené drceným kamenivem fr. 31,5/63 tl. min. 350 mm pod ložnou plochou pražce u dopravních kolejí č. 1 a č. 3 a min. tl. 300 mm u manipulačních kolejí č. 2 a č. 5. V obvodu stanice budou zřízeny drážní stezky do vzdálenosti 3,0 m od osy koleje z drceného kameniva fr. 4/16 v příčném sklonu max. 12 %.

Železniční svršek zřízený v rámci rekonstrukce přejezdu P4352 zůstane zachován ve všech dotčených kolejích.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

SO 11-11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 12,500 - KM 12,800

Předmětem tohoto stavebního objektu je oprava železničního spodku v úseku před ŽST Žulová od km 12,500 do km 12,800. Železniční trať v tomto úseku bezprostředně navazuje na vodní tok Vidnávká. Stávající opěrná zeď vpravo od koleje, která má za účel zajistit stabilitu železničního náspu ve styku s vodotečí, byla během povodní zničena a její náhrada je řešena samostatným stavebním objektem v rámci této stavby. Práce na železničním spodku tedy bezprostředně souvisí s výstavbou nové opěrné zdi a spočívají v náhradě materiálu zemní pláň, který byl během povodní znečištěn sedimenty nebo odplaven.

Stávající stav:

Těleso železničního spodku se v předmětném úseku nachází v pravostranném odřezu, vlevo od koleje se nachází skalní zářez, vpravo od koleje je násyp zpevněn v délce cca 180 m opěrnou zdí. Ve stávajícím stavu je železniční spodek tvořen konstrukčními vrstvami navazujícími na stávající opěrnou zeď.

Nový stav:

Stavební práce na tomto stavebním objektu spočívají v náhradě zemního tělesa za opěrnou zdí vyhovujícím materiálem. Po dokončení hlavního objemu prací na opěrné zdi bude zřízeno těleso železničního spodku z nenamrzavého materiálu (např. štěrkodrt fr. 0/63), hutněného po vrstvách max. tl. 300 mm. Plán tělesa železničního spodku bude tvořena vrstvou štěrkodrti fr. 0/63 kv, E=100 MPa, tl. 200 mm a bude ukloněna vpravo ve sklonu 5 % směrem k drenáži, zřízené v rámci objektu opěrné zdi.

SO 11-11-02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 12,915 - KM 13,300

Účelem stavebního objektu je náhrada materiálu tělesa železničního spodku, který je po rozsáhlých povodních zanesen sedimenty a v prostoru před mostem evid. km 13,279 odplaven. Současně bude zřízeno odvodnění železničního spodku soustavou trativodů.

Stávající stav:

V rámci zpracování projektové dokumentace bylo v okolí nově navrhovaných výhybek a v prostoru nástupiště provedeno ověření mocnosti kolejového lože a přítomnosti skalního podloží. V rámci průzkumných prací bylo realizováno 12 kopaných sond s označením KS-1 až KS-12 do hloubek 0,2 až 1,6 m a 5 sond lehké dynamické penetrace DPL-1 až DPL-5 do hloubek 0,7 až 1,0 m. Skalní podloží bylo zastíženo v okolí výhybek č. 1, č. 7 a č. 8, na ostatních lokalitách se nachází navážky převážně charakteru písku až štěrku jílovitého, s příměsí kamenů. V úseku od km cca 13,050 k mostu v km 13,279 je materiál železničního spodku značně zanesený sedimenty vlivem zaplavení stanice během povodní v září 2024.

Odvodnění železničního spodku není ve stávajícím stavu zajištěno.

Nový stav:

Předmětem stavebního objektu je výměna nevyhovujícího materiálu železničního spodku pod novými výhybkami a dopravními kolejemi č. 1 a č. 3, včetně zřízení funkčního odvodnění zemní pláň soustavou trativodů.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Náhrada materiálu železničního spodku bude provedena šterkodrtí fr. 0/63 kv, E=100 MPa v tl. 200 mm, zhutněnou na minimální relativní ulehlost ID=0,90. Zemní pláň i pláň tělesa železničního spodku bude ukloněna ve sklonu 5 % směrem ke trativodům.

Odvodnění železničního spodku u kolejí č. 1 a č. 3 bude zajištěno podélnými trativody. Uspořádání jednotlivých větví trativodu je zřejmé z výkresové dokumentace. Trativod bude tvořen víceúčelovou trubkou PE-HD SN4 DN 160 a DN 200, se zásypem z propustného materiálu (drcené kamenivo fr. 16/32). Minimální hloubka dna trativodu je 0,15 m pod úrovní zemní pláně. Trativodní trubka bude uložena do pískového podsypu tl. 50 mm, v případě podélného sklonu menšího než 5 ‰ do podkladního betonu C12/15. Minimální sklon trativodu je 3 ‰, šíře trativodní rýhy je 0,5 m.

Na trativodu budou osazeny plastové šachty z PE-HD. Minimální vzdálenost středu šachty od osy přilehlé koleje je 2,375 m. Vnitřní průměr základního tělesa šachty je min. 500 mm, šachty jsou opatřené šachtovou nástavnou trubkou DN 400 s poklopem tř. A. Trativodní šachta ŠK10, která bude vyústěna v nástupišti s živičným povrchem, bude opatřena litinovým poklopem tř. B, osazení musí být provedeno v souladu s technickým listem výrobku. Šachty budou uloženy do podkladního betonu C16/20 tl. 150 mm a pískového podsypu tl. 50 mm. Šachty budou provedeny v souladu se vzorovým listem železničního spodku Ž 3.3.

SO 12-10-01 PROPRACOVÁNÍ KOLEJE, KM 13,400 - KM 17,850

Účelem stavebního objektu je oprava železničního svršku v úseku od km 13,400 (KV8 ŽST Žulová) do km 17,850. V dotčeném traťovém úseku je navržena optimalizace směrového a výškového řešení, která výhledově umožní zavést rychlostní profil $V=45$ km/h a $V_{130}=50/55/60$ km/h (viz výkresová část). V rámci opravných prací bude v celém úseku provedeno propracování koleje s doplněním kolejového lože a jeho úpravou do profilu dle SŽ S3/2, výměna upevňovadel a pryžových podložek pod patu kolejnice a rozposunování dvojčitých pražců.

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajících úrovnových nástupišť typu Sudop v zast. Tomíkovice a Kobylá nad Vidnávkou. V celém úseku propracování koleje je provedena oprava dotčených železničních přejezdů. Jedná se o přejezdy č. P4353, P4354, P4356, P4357 a P4358.

Stávající stav:

Traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850

Ve stávajícím stavu je kolejový rošt v předmětném úseku tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8 a PB2, ojediněle na pražcích dřevěných (za ZV8 ŽST Žulová), rozdělení pražců „c“. Upevnění je tuhé s žebrovými podkladnicemi S4 a svěrkami ŽS3. V dotčeném úseku se nachází mostní konstrukce bez průběžného kolejového lože – mosty evid. km 13,498 a evid. km 16,335. Bezstyková kolej je zřízena v úsecích km 13,400 až km 13,584, km 13,729 až km 14,899, km 15,009 až km 15,184 a km 15,473 až km 17,850. Ve směrových obloucích jsou osazeny pražcové kotvy dle SŽ S3/2.

Technický stav kolejnic odpovídá jejich stáří (vloženy r. 1985), jsou patrné známky ojetí. Kolejové lože je tvořeno šterkem fr. 31,5/63, znečištěným drobnou frakcí. V celém úseku je nedostatečná šířka drážních stezek.

Traťová rychlost dotčeného úseku je ve stávajícím stavu $V=45$ km/h.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Zast. Tomíkovice, nástupiště

V zast. Tomíkovice se ve stávajícím stavu nachází vnější nástupiště typu Sudop délky 57,0 m. Jedná se o úroňové nástupiště výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště je tvořeno tvárnicemi Tischer na úložných blocích U65, s konzolovými deskami délky 2,30 m. Přístup na nástupiště je řešen šikmou rampou na konci nástupiště u přejezdu P4356. V zastávce se nachází zastřešený přístřešek navazující na budovu zastávky.

Zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště

V zast. Kobylá nad Vidnávkou se ve stávajícím stavu nachází vnější nástupiště typu Sudop délky 60,0 m. Jedná se o úroňové nástupiště výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště je tvořeno tvárnicemi Tischer na úložných blocích U65, s konzolovými deskami délky 2,30 m. Přístup na nástupiště je řešen nepevněnou plochou od zastřešeného přístřešku navazující na budovu zastávky.

Přejezd P4353

Stavební činností bude dotčen přejezd P4353 v ev. km 13,446. Účelem je oprava přejezdu P4353 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Ve směru staničení vpravo od přejezdu se nachází stávající betonový odvodňovací žlab.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 5,6 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 70°. Vozovka vně přejezdu je tvořena živičnou konstrukcí.

Přejezd P4354

Stavební činností bude dotčen přejezd P4354 v ev. km 13,732. Účelem je oprava přejezdu P4354 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 3 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 80°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena vpravo ve směru staničení nepevněnou komunikací a vlevo ve směru staničení živičnou konstrukcí.

Přejezd P4355

Stavební činností bude dotčen přejezd P4355 v ev. km 14,089. Obnovení stávající konstrukce po provedení směrové a výškové úpravy koleje. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej v pravostranném oblouku. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4,0 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 90°. Vozovka vně přejezdu je tvořena šterkovou konstrukcí.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Přejezd P4356

Stavební činností bude dotčen přejezd P4356 v ev. km 15,030. Účelem je oprava přejezdu P4357 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Ve směru staničení vlevo od přejezdu se nachází stávající betonový odvodňovací žlab.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 3 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 55°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena živičnou konstrukcí.

Přejezd P4357

Stavební činností bude dotčen přejezd P4357 v ev. km 16,912. Účelem je oprava přejezdu P4357 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 80°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena nezpevněnou komunikací.

Přejezd P4358

Stavební činností bude dotčen přejezd P4358 v ev. km 17,099. Účelem je oprava přejezdu P4358 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. V přejezdu jsou ve stávajícím stavu použity vnitřní a vnější železobetonové panely.

Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej ve směrovém oblouku. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 80°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena nezpevněnou komunikací.

Nový stav:

Traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850

V traťovém úseku Vápenná – Žulová km 13,400 – 17,850 je navržena optimalizace směrového a výškového řešení, která výhledově umožní zavést rychlostní profil $V=45$ km/h a $V_{130}=50/55/60$ km/h.

Kolejový rošt v úseku km 13,398 616 až km 13,606 124 (délka 207,508 m) a km 13,730 255 až km 17,850 000 (délka 4119,745 m) bude zachován stávající – kolejnice S49, betonové pražce SB8 a PB2. Rozdělení pražců „c“ bude ponecháno, pouze v úseku km 15,185 088 až km 15,499 977 (délka 314,889 m) bude upraveno na „d“. Budou pro to využity užití pražce SB8 vyzískané v rámci stavby. Současně bude provedeno rozposunování dvojčítých pražců – celkem 111 ks.

V souvislosti s úpravou upínací teploty bezstykové koleje bude ve výše zmíněném úseku celkové délky 4327,253 m provedeno vyřezání stávajících svarů (uvažováno á 25 m), povolení upevňovadel,



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

rozposunování kolejnic a vložení nových kolejnicových vložek 49E1 délky 25 m (celkem je uvažováno vložení 2x207,6 m kolejnicových vložek). V tomto úseku je navržena rovněž výměna upevňovadel za nové komplety Skl24 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice.

Snesení kolejového roštu bude provedeno pouze v úseku délky 124,131 m, km 13,606 124 až km 13,730 255 (směrový oblouk $R=153$ m). Železniční svršek bude tvořen novými kolejnicemi 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,60 m, hmotnost min. 300 kg, rozdělení „u“. Upevnění bude pružné bezpodkladnicové typu „W14“.

V celém upravovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej dle předpisu SŽ S3/2, včetně úpravy dovolené upínací teploty v úsecích, kde byla bezстыková kolej provedena již v minulosti. Celková délka úseku nové BK je 534,564 m, celková délka úseku s úpravou UT BK je 3916,820 m.

V úseku nově zřizované bezстыkové koleje byla prověřena šířka drážních stezek. V úsecích, kde není dodržena minimální šířka stezky 400 mm je navrženo rozšíření drážní stezky pomocí pražcové rovnaniny. Rozšíření musí být provedeno v souladu se vzorovým listem Ž 2.2. Betonové pražce budou uloženy do suché betonové směsi C12/15 a budou spojeny ocelovými sponami průměru 16 mm. Pro pražcové rovnaniny budou použity betonové pražce dodané objednatelem.

Zast. Tomíkovice, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajícího úrovněvého nástupiště typu Sudop v zast. Tomíkovice. Oprava nástupiště je provedena v původní délce, šířka nástupiště je 2,50 m s příčným sklonem 2 % od přilehlé koleje. Nástupní hrana je s ohledem na směrové poměry ve výšce 380 mm nad TK, ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje. Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lícni plochou. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem.

Napojení na veřejnou pozemní komunikaci je zajištěno přístupovým chodníkem šířky 1,60 m. Ten je zaústěn do zastřešeného přístřešku před budovou zastávky a na nástupiště. Vyrovnání výškového rozdílu mezi chodníkem a nástupištěm je zajištěno vložním rampy délky 3,0 m ve sklonu 1:8 s oboustrannými zábradelními madly ve výšce 0,70 a 0,90 m.

Mezi nástupištěm a stávající čekárnou je navrženo vyrovnávací schodiště průchozí šířky 1,65 m o 3 schodišťových stupních ($h=170$ mm, $b=310$ mm). Schodiště je opatřeno oboustrannými zábradelními madly ve výšce 0,70 a 0,90 m.

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Nápisů názvů železničních stanic a zastávek“ (04/2018), dle ČSN 73 4959 (04/2009), dle „SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ (05/2021) a dle „Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽ“ (01/ 2021), který určuje vzory a rozměry piktogramů a ostatních nápisů. Všechny umísťované tabule musí být umístěny s ohledem na platnou legislativu a platné technické normy.

Zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajícího úrovněvého nástupiště typu Sudop v zast. Kobylá nad Vidnávkou. Oprava nástupiště je provedena v původní délce 60 m, šířka



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

nástupiště je 2,50 m s příčným sklonem 2 % od přilehlé koleje. Nástupní hrana je ve výšce 550 mm nad TK, ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje. Konstruktivně je nástupiště řešeno nástupištění hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištění hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lící plochou. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem.

Napojení na prostor před budovou čekárny je zajištěno přístupovým chodníkem šířky 1,60 m, délky 4,00 m, v podélném sklonu max. 8,33 %. Mezi stávající nebezpečnou veřejnou komunikací a přístupovým chodníkem bude zřízen přístup šířky 1,60 m, délky 16,80 m s nebezpečným povrchem, tvořený štěrkovitým ŠDA 0/32 tl. 200 mm.

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Nápis názvů železničních stanic a zastávek“ (04/2018), dle ČSN 73 4959 (04/2009), dle „SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ (05/2021) a dle „Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽ“ (01/ 2021), který určuje vzory a rozměry piktogramů a ostatních nápisů.

Přejezd P4353

Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic, která se skládá ze 4 ks vnitřních panelů šířky 1,2m navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Úhel křížení se nemění. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m dle stávajícího stavu komunikace navazující. Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Přejezd P4353 v ev. km 13,446 bude odvodněn novým betonovým odvodňovacím žlabem s plastovou mříží v místě stávajícího žlabu a vyústěním do stávající šachty.

Přejezd P4354

Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic, která se skládá ze 4 ks vnitřních panelů šířky 1,2 m navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Úhel křížení se nemění. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m dle stávajícího stavu komunikace navazující. Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Přejezd P4355

Stávající vnitřní konstrukce přejezdu z betonových panelů bude z koleje dočasně vyjmuta pro provedení směrové a výškové úpravy koleje, po provedení nového stavu GPK a výměně upevnění kolejnic bude stávající přejezdová konstrukce vrácena do koleje zpět a napojena na stávající stav komunikace štěrkovým povrchem.

Přejezd P4356



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic, která se skládá ze 5 ks vnitřních panelů šířky 1,20m navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Úhel křížení se nemění. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m dle stávajícího stavu komunikace navazující. Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170. Přejezd P4356 v ev. km 15,030 bude odvodněn novým betonovým odvodňovacím žlabem s plastovou mříží v místě stávajícího žlabu a vyústěním do stávající šachty.

Přejezd P4357

Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic, která se skládá ze 4 ks vnitřních panelů šířky 1,20m navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Úhel křížení se nemění. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m dle stávajícího stavu komunikace navazující. Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Přejezd P4358

Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic, která se skládá ze 4 ks vnitřních panelů šířky 1,20m navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena vnějšími pryžovými panely délky 1,2 m a šířky 0,9 m v počtu 8 ks spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel, uloženými na závěrné zídky.

Úhel křížení se nemění. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m dle stávajícího stavu komunikace navazující. Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

SO 12-10-02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, KM 17,850 - KM 19,900

Předmětem tohoto stavebního objektu je oprava železničního svršku v úseku od km 17,850 do km 19,939 123 (ZV1 ŽST Velká Kraš). V dotčeném traťovém úseku je navržena optimalizace směrového a výškového řešení, která výhledově umožní zavést rychlostní profil V=45 km/h a V130=55/60 km/h (viz výkresová část).

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je kolejový rošt v předmětném úseku tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8 a SB6, rozdělení pražců „c“ (do km 19,500) a „d“ (od km 19,500). Upevnění je tuhé s žebrovými podkladnicemi S4 a svěrkami ŽS3 a ŽS4. Na obou koncích mostu evid. km 19,881 bez průběžného kolejového lože je kolejový rošt tvořen dřevěnými pražci (2x10 m) s pojistnými úhelníky.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Bezстыková kolej je zřízena v úsecích km 17,850 až km 18,430 a km 18,680 až km 19,455. Ve směrových obloucích jsou osazeny pražcové kotvy dle SŽ S3/2.

Traťová rychlost dotčeného úseku je ve stávajícím stavu $V=45$ km/h.

Nový stav:

V traťovém úseku Vápenná – Žulová km 13,400 – 17,850 je navržena optimalizace směrového a výškového řešení, která výhledově umožní zavést rychlostní profil $V=45$ km/h a $V130=55/60$ km/h.

Kolejový rošt v úseku km 17,850 až km 18,070 (délka 220,25 m) a km 18,680 až km 19,150 (délka 470,0 m) bude zachován stávající – kolejnice S49, betonové pražce SB8. Rozdělení pražců „c“ bude ponecháno. Současně bude provedeno rozposunování dvojčitých pražců – celkem 14 ks.

V souvislosti s úpravou upínací teploty bezстыkové koleje bude ve výše zmíněném úseku celkové délky 690,25 m provedeno vyřezání stávajících svarů (uvažováno á 25 m), povolení upevňovadel, rozposunování kolejnic a vložení nových kolejnicových vložek 49E1 délky 25 m (celkem je uvažováno vložení 2x33,6 m kolejnicových vložek). V tomto úseku je navržena rovněž výměna upevňovadel za nové komplety Skl24 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice.

Snesení kolejového roštu bude provedeno v úseku km 18,070 až km 18,680 (délka 609,75 m), km 19,150 až km 19,858 400 (délka 478,4 m). Železniční svršek bude tvořen novými kolejnicemi 49E1 na užitých betonových pražcích SB8 a SB6. Rozdělení pražců bude při montáži kolejových polí upraveno na „d“, budou pro to využity pražce SB8 vyzískané v rámci stavby. Bude provedena výměna upevňovadel za nové komplety Skl24 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice.

U mostu evid. km 19,881 bez průběžného kolejového lože bude na obou koncích snesen kolejový rošt na dřevěných pražcích s pojistnými úhelníky (délka 2x10 m). Železniční svršek bude tvořen novými kolejnicemi 49E1 na nových betonových pražcích VPS, rozd. „d“, na kterých budou osazeny pojistné úhelníky.

Oprava železničního svršku v km 19,914 400 až km 19,939 123 (ZV1 ŽST Velká Kraš) bude spočívat ve výměně kolejnic za nové 49E1, výměně upevňovadel za nové komplety Skl24 a výměně pryžových podložek pod patu kolejnice. Betonové pražce SB6, rozd. „d“ zůstanou stávající.

V přejezdech P4360, P4361, P4362 a P4363 budou osazeny nové komplety ŽS4 v antikorozním provedení.

V celém upravovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej dle předpisu SŽ S3/2, včetně úpravy dovolené upínací teploty v úsecích, kde byla bezстыková kolej provedena již v minulosti. Celková délka úseku nové BK je 1398,875 m, celková délka úseku s úpravou UT BK je 690,25 m.

SO 12-11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 18,100 - KM 18,600

Účelem stavebního objektu je obnova poškozeného tělesa železničního spodku po rozsáhlých povodňových a zabezpečení obnoveného železničního spodku před podobně rozsáhlým poškozením.

Stávající stav:



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Ve stávajícím stavu je těleso železničního spodku tak významně poškozeno povodní, že je nutná jeho komplexní obnova. Působením rozvodněné říčky Vidnavky došlo k téměř k úplnému odplavení tělesa železničního spodku.

Nový stav:

Terén podél nově budovaného tělesa bude vyklizen od naplaveného materiálu a urovnán.

Nové těleso železničního spodku bude zřízeno na vrstvě lomového kamene váhy do 200 kg (kámen do frakce 500 mm). Vrstva bude zřízena v minimální tloušťce 1,0m, kdy dojde k důslednému vyplnění vodou vzniklých kaveren a prohlubní a vyrovnaní základové spáry nového železničního tělesa. Vrstva bude zahutněna do stávajícího zemního materiálu, předpokládá se zavibrování v tl. 0,25m. Na takto upravenou vrstvu hrubého kamene bude rozhrnut a urovnán původní materiál zemního tělesa, jeho pozůstatky a splazy do prostoru podél koleje. Tento materiál bude zřizován po tloušťkách max. 300 mm a každá vrstva bude řádně zhutněna. Z původního materiálu se předpokládá zřízení maximálně dvou vrstev tl. 300 mm. Vrstvy jádra železničního tělesa budou zřizovány bez příčného sklonu. Na takto upravené jádro nového zemního tělesa bude zřízena konstrukční vrstva z nové šterkodrti fr. 0/63 v tl. 250 mm s příčným sklonem 5 % v prostoru vně propusků a mostů, na mostech a propustcích bude bez příčného sklonu, ale se sklonem podélným s odvodněním do příčných drenáží těchto objektů.

Všechny nové vrstvy jádra zemního tělesa budou hutněny na min. 95 % PS, především vrstva hrubého kamene v prostoru základové spáry tělesa bude hutněna tak, aby bylo dosaženo maximální stability základové spáry. Konstrukční vrstva bude hutněna na min. 98 % PS.

Nové těleso železničního spodku bude po levé straně, na straně k vodnímu toku, opevněno lomovým kamenem rovnáným do drátokamenných maticí tl. 0,50 m a pata nového tělesa bude opevněna lomovým kamenem rovnáným do drátokamenných košů výšky 1,0m zapuštěných min. 0,50m pod stávající odplavený terén. Stabilita opevnění paty, drátokamenných košů, bude z vnitřní strany zajištěna již výše zmíněnou vrstvou hrubého lomového kamene. Opevnění tělesa bude provedeno do výšky hrany pláň železničního spodku.

SO 12-11-02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 18,900 - KM 19,900

Účelem stavebního objektu je obnova poškozeného tělesa železničního spodku po rozsáhlých povodňových a zabezpečení obnoveného železničního spodku před podobně rozsáhlým poškozením.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je těleso železničního spodku tak významně poškozeno povodní, že je nutná jeho komplexní obnova. Působením rozvodněné říčky Vidnavky došlo k téměř k úplnému odplavení tělesa železničního spodku.

Nový stav:

Terén podél nově budovaného tělesa bude vyklizen od naplaveného materiálu a urovnán.

Nové těleso železničního spodku bude zřízeno na vrstvě lomového kamene váhy do 200 kg (kámen do frakce 500 mm). Vrstva bude zřízena v minimální tloušťce 1,0m, kdy dojde k důslednému vyplnění vodou vzniklých kaveren a prohlubní a vyrovnaní základové spáry nového železničního tělesa. Vrstva



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

bude zahutněna do stávajícího zemního materiálu, předpokládá se zavibrování v tl. 0,25m. Na takto upravenou vrstvu hrubého kamene bude rozhrnut a urovnán původní materiál zemního tělesa, jeho pozůstatky a splazy do prostoru podél koleje. Tento materiál bude zřizován po tloušťkách max. 300 mm a každá vrstva bude řádně zhutněna. Z původního materiálu se předpokládá zřízení maximálně dvou vrstev tl. 300 mm. Vrstvy jádra železničního tělesa budou zřizovány bez příčného sklonu. Na takto upravené jádro nového zemního tělesa bude zřízena konstrukční vrstva z nové šterkodrti fr. 0/63 v tl. 250 mm s příčným sklonem 5 % v prostoru vně propusků a mostů, na mostech a propustcích bude bez příčného sklonu, ale se sklonem podélným s odvodněním do příčných drenáží těchto objektů.

Všechny nové vrstvy jádra zemního tělesa budou hutněny na min. 95 % PS, především vrstva hrubého kamene v prostoru základové spáry tělesa bude hutněna tak, aby bylo dosaženo maximální stability základové spáry. Konstrukční vrstva bude hutněna na min. 98 % PS.

Nové těleso železničního spodku bude po levé straně, na straně k vodnímu toku, opevněno lomovým kamenem rovnáním do drátokamenných maticí tl. 0,50 m a pata nového tělesa bude opevněna lomovým kamenem rovnáním do drátokamenných košů výšky 1,0m zapuštěných min. 0,50m pod stávající odplavený terén. Stabilita opevnění paty, drátokamenných košů, bude z vnitřní strany zajištěna již výše zmíněnou vrstvou hrubého lomového kamene. Opevnění svahu tělesa bude provedeno po hranu pláně železničního spodku.

SO 13-10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, ŽST VELKÁ KRAŠ

Účelem stavebního objektu je nahrazení stávajících LIS v obvodu ŽST Velká Kraš kolejnicovými vložkami 49E1.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je kolejový rošt v předmětném úseku tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových a dřevěných, rozdělení pražců „c“, upevnění je tuhé. Výhybky č. 1, 2, 6, 7, 8 a 9 jsou stupňové tvaru JT-6°-200 na ocelových pražcích. Bezстыková kolej je zřízena ve všech staničních kolejích.

Traťová rychlost dotčeného úseku je ve stávajícím stavu V=45 km/h.

Nový stav:

Předmětem tohoto stavebního objektu je zrušení stávajících LIS v obvodu ŽST Velká Kraš a jejich nahrazení kolejnicovými vložkami. Úpravu zabezpečovacího zařízení a náhradu LIS počítači náprav řeší PS 13-01-11 Obnova SZZ, ŽST Velká Kraš.

Poloha dotčených LIS:

staničení [km]	kolej	pozn.
19,906 991	TÚ Žulová – Velká Kraš	L+P
19,938 174	TÚ Žulová – Velká Kraš	L+P
20,009 703	SK1	L
20,034 531	SK1	L



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

20,202 720	SK1	L
20,227 858	SK1	L
20,010 694	SK2	L
20,036 829	SK2	L
20,009 677	SK3	L
20,037 204	SK3	L
20,232 193	SK3	L
20,258 190	SK3	L
20,312 669	TÚ Velká Kraš – Javorník	L
20,337 545	TÚ Velká Kraš – Javorník	L
0,167 239	TÚ Velká Kraš – Vidnava	L
0,193 834	TÚ Velká Kraš – Vidnava	L

Kolejnicové vložky budou tvaru 49E1, základní délky 5,0 m. Po vyjmutí LIS bude provedeno povolení upevňovadel, rozposunování kolejnic a vložení kolejnicové vložky potřebné délky. Následně bude provedena obnova bezстыkové koleje dle původního stavu.

S úpravou geometrických parametrů koleje se v tomto SO neuvažuje.

SO 13-11-01 OPRAVA ODVODNĚNÍ, ŽST VELKÁ KRAŠ

Účelem stavebního objektu je oprava odvodnění koleje v traťovém úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku km 20,292 až 20,500. Jedná se o levostranný příkop zaústěný do propustku evid. km 20,292.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je drážní příkop v dotčeném úseku zpevněn rovinaninou z dřevěných prachů, které zajišťují zapuštěné kolejové lože proti sesouvání a které navyšují jeho kapacitu. Stávající propustek evid. km 20,292 není při vydatnějších deštích dostatečně kapacitní, odtok vody z příkopu není dostatečný, a proto je nutné zabránit vnikání vody do kolejového lože vhodným zvýšením jeho kapacity.

Dřevěné prachy jsou již v nevyhovujícím stavu a je nutná jejich náhrada.

Nový stav:

Předmětem tohoto stavebního objektu je náhrada stávající zídky z dřevěných prachů a zřízení dostatečně kapacitního zpevněného příkopu se zaústěním do propustku evid. km 20, 292. Po odstranění stávající dřevěné konstrukce a odtěžení kolejového lože a podkladních vrstev nezbytně nutné míře bude zřízena opěrná zídka z betonových prefabrikátů U3 dle požadavků VL ŽŽ. Rozměry prefabrikátů jsou v*š*d 0,76*0,91*3,00 m. Prefabrikáty budou kladeny do suchého betonu C12/15. Rub se opatří vodovzdorným penetračním nátěrem.

Celková délka zídky je 36 m a je umístěna v km 20,298 000 až km 20,334 441. Vnější hrana zídky bude umístěna ve vzdálenosti 3,00 m od osy koleje a bude v úrovni +50 mm nad úrovní kolejového lože. V celé délce zídky bude zřízeno zapuštěné kolejové lože.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

V úseku km 20,298 000 až km 20,343 500 bude zřízen zpevněný příkop délky 45,50 m z tvarovek TZZ3. Osa příkopu bude umístěna 4,00 m od osy koleje (v úseku podél opěrné zídky), resp. 4,25 m od osy koleje (výběh do nezpevněného příkopu za opěrnou zídku). Podélný sklon příkopu je 28,2 ‰ (km 20,298 000 až km 20,325 000) a 7,7 ‰ (km 20,325 000 až km 20,343 500).

Prostor mezi příkopovou tvárnici a opěrnou zídku bude zpevněn lomovým kamenem kladeným do betonového lože C12/15, celková tloušťka min. 200 mm (uvažovaná plocha 23,4 m²). Stejným způsobem bude zpevněn svah mezi příkopovou tvárnici a okrajem drážní stezky v úseku bez opěrné zídky (uvažovaná plocha 10,0 m²) a vtok do propustku evid. km 20,292 (uvažovaná plocha 5,0 m²).

Mezi příkopovou tvárnici a hranicí pozemku dráhy bude drážní svah ve sklonu 1:1,5 zpevněn biodegradační kokosovou rohoží v celkové ploše $2 \cdot 45,5 = 91,0$ m². Kokosové rohože budou upevněny dle VL SŽ ŽS pomocí min. 6 skob na m².

Čištění drážního příkopu je navrženo v úseku km 20,343 500 až km 20,500 000 v celkové délce 153,0 m.

SO 14-10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, KM 0,800 - KM 2,400

Účelem stavebního objektu je oprava železničního svršku v úseku od km 0,800 do km 2,400. V dotčeném traťovém úseku došlo během povodní k odplavení kolejového lože a vrstev železničního spodku z důvodu nedostatečné kapacity propustků evid. km 1,166 a evid. km 1,262. V rámci návrhu výškového řešení je provedeno zvýšení nivelety koleje za účelem zkapacitnění těchto propustků, jejichž oprava je řešena samostatnými stavebními objekty.

V rámci opravných prací bude provedeno snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Po provedení prací na železničním spodku bude zřízeno nové kolejové lože a zpětně bude vložen kolejový rošt. Bude obnovena bezстыková kolej dle původního stavu.

U mostu evid. km 2,055 je řešena v rámci samostatného SO obnova zborceného křídla, které bylo v průběhu povodní odplaveno. V návaznosti na tyto práce je provedeno snesení a zpětné vložení kolejového roštu včetně kolejového lože a obnovení bezстыkové koleje dle původního stavu.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je kolejový rošt v předmětném úseku tvořen kolejnicemi T na pražcích betonových SB3, SB4 a SB5, rozdělení pražců „c“. Bezстыková kolej je zřízena v celém úseku.

Technický stav kolejnic odpovídá jejich stáří (vloženy r. 1986), jsou patrné známky ojetí. Kolejové lože je tvořeno štěrkem fr. 31,5/63, znečištěným drobnou frakcí. V úseku navazujícím na propustky evid. km 1,166 a evid. km 1,262 je kolejové lože zaneseno sedimenty po povodních, lokálně odplaveno v celém profilu. Betonové pražce jsou v dobrém technickém stavu a budou využity v rámci stavby.

Traťová rychlost dotčeného úseku je ve stávajícím stavu $V=60$ km/h.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nový stav:

V traťovém úseku Bernartice – Javorník km 0,813 – 2,223 je navržena oprava geometrických parametrů koleje. Traťová rychlost dotčeného úseku zůstane stávající $V=60$ km/h. Směrové řešení vychází z projektu z roku 2017 "Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 1371 a 1372 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, km 0,471 – 25,903=0,187 – 5,387 TÚ 1371 Lipová Lázně – Bernartice". Výškové řešení vychází z charakteru realizované činnosti a ze stávajícího stavu drážního tělesa, především v souvislosti s drážními stezkami. V úseku km 1,000 až km 1,500 je s ohledem na potřebu zkapacitnění propustků provedeno zvýšení nivelety až o 600 mm.

Snesení kolejového roštu bude provedeno v úseku km 0,950 až km 1,512 500 (délka 562,5 m) a km 2,041 až km 2,091 (délka 50,0 m). Kolejový rošt bude zpětně vložen do koleje – bude tvořen kolejnicemi T na betonových pražcích SB3, SB4 a SB5. Rozdělení pražců „c“ bude ponecháno.

V souvislosti s obnovou bezстыkové koleje bude ve výše zmíněném úseku celkové délky 612,5 m provedeno vyřezání stávajících svarů (uvažováno á 25 m), povolení upevňovadel, rozposunování kolejnic a vložení nových kolejnicových vložek 49E1 (celkem je uvažováno vložení 2x32,6 m kolejnicových vložek). V celém upravovaném úseku bude obnovena bezстыková kolej dle původního stavu, včetně úpravy dovolené upínací teploty v úsecích, kde nedochází k demontáži kolejového roštu. Celková délka úseku obnovy BK je 612,5 m, celková délka úseku s úpravou UT BK je 796,73 m.

SO 14-11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 0,950 - KM 1,450

Účelem stavebního objektu je obnova poškozeného tělesa železničního spodku po rozsáhlých povodňových a zabezpečení obnoveného železničního spodku před podobně rozsáhlým poškozením.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je plán železničního spodku významně poškozena povodní, že je nutná její komplexní obnova. Působením vody proudící skrz železniční trať po rozsáhlých srážkových úhrnech v dotčeném prostoru, kdy železniční trať tvořila „hráz“, došlo k odplavení kolejového lože a pláň železničního spodku.

Nový stav:

Terén podél nově budovaného tělesa bude vyklizen od naplaveného materiálu a urovnán.

Stávající materiál zbytku pláň a kolejového lože bude rozhrnut, urovnán a přehutněn. Ze stávajícího materiálu se přepokládá vytvoření vrstvy tl. 300 mm. Zemní plán bude zřízena s příčným sklonem 5 % směrem na pravou stranu koleje. Na takto připravenou zemní plán bude zřízena nová konstrukční vrstva pláň železničního spodku ze ŠD fr. 0/63 v tl. 300 mm. Konstrukční vrstva bude zřízena s příčným sklonem 5 % v prostoru vně propustků a bez příčného sklonu, ale se sklonem podélným do příčných drenáží, na objektech propustků.

Všechny nové vrstvy jádra zemního tělesa budou hutněny na min. 95 % PS tak, aby bylo dosaženo maximální stability jednotlivých vrstev obnovovaného tělesa. Konstrukční vrstva bude hutněna na min. 98 % PS.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nové těleso železničního spodku bude po levé straně, na straně k rozsáhlému, ke koleji svažitému terénu, opevněno kamenným záhozem z lomového kamene do 200 kg (maximální velikost kamene 500 mm). Opevnění bude zřízeno v tloušťce min. 750mm tak, aby byla zajištěna stabilita záhozu. Zához bude zřízen po hranu pláně železničního spodku.

SO 00-10-01 ÚPRAVA GPK V ÚSEKU VELKÁ KRAŠ - BERNARTICE - JAVORNÍK VE SLEZSKU

V rámci stavby bude provedena směrová a výšková úprava koleje, propracování koleje, v mezistaničních úsecích km 20,284 – km 25,903 (TUDU 137110) a km 0,217 – km 4,947 (TUDU 137202), dl. 5,619 a 4,730, celkem 10,349 km. PPK – bude formou opravnou - data APK přes SŽG zajistí objednatel.

SO 11-14-01 VÝSTROJ TRATI, KM 12,500 - KM 13,400

V návaznosti na stavební činnost na kolejovém roštu v km 12,500 – km 13,400 je nutné provést zřízení nové výstroje trati. Provedení a umístění obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům investora.

Účelem stavebního objektu je úprava a nové zřízení výstroje dráhy a úprava, případně zřízení nového orientačního systému na zastávkách. Stavební objekt uvádí trať do souladu zejména s předpisem SŽ D1 a s vyhláškou 177/1995 Sb., oboje v platném znění.

Zbývající výstroj bude upravena dle nového stavu drážní infrastruktury.

SO 12-14-01 VÝSTROJ TRATI, KM 13,400 - KM 17,850

V návaznosti na stavební činnost na kolejovém roštu v km 13,400 – km 17,850 je nutné provést zřízení nové výstroje trati. Provedení a umístění obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům investora.

Účelem stavebního objektu je úprava a nové zřízení výstroje dráhy a úprava, případně zřízení nového orientačního systému na zastávkách. Stavební objekt uvádí trať do souladu zejména s předpisem SŽ D1 a s vyhláškou 177/1995 Sb., oboje v platném znění.

Zbývající výstroj bude upravena dle nového stavu drážní infrastruktury.

SO 12-14-02 VÝSTROJ TRATI, KM 17,850 - KM 19,880

V návaznosti na stavební činnost na kolejovém roštu v km 17,850 – km 19,880 je nutné provést zřízení nové výstroje trati. Provedení a umístění obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům investora.

Účelem stavebního objektu je úprava a nové zřízení výstroje dráhy a úprava, případně zřízení nového orientačního systému na zastávkách. Stavební objekt uvádí trať do souladu zejména s předpisem SŽ D1 a s vyhláškou 177/1995 Sb., oboje v platném znění.

Zbývající výstroj bude upravena dle nového stavu drážní infrastruktury.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

D.2.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

SO 11-13-01 OBNOVA NÁSTUPIŠTĚ, ŽST ŽULOVÁ

Účelem stavebního objektu je obnova stávajících úrovnových nástupišť, poškozených povodní ze září 2024. S ohledem na bezpečnost provozu a komfort cestujících není oprava stávajících konstrukcí nástupišť efektivní a dojde k náhradě těchto nástupišť novým poloostrovním nástupištěm s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště bude vloženo mezi koleje č. 1 a č. 3 a přístup na něj bude zajištěn novým centrálním přechodem přes koleje č. 3 a č. 5.

Stávající stav:

V rámci stávajícího stavu se v prostoru ŽST Žulová nachází dvě úrovnová nástupiště u koleje č. 1 a č. 3. Jedná se o úrovnová nástupiště výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště u koleje č. 1 je délky 62,0 m, u koleje č. 3 délky 51,0 m. Jsou tvořeny nástupištní tvárnici Tischer na podložkách a pochozí plochou z nástupištní desky KS – 145 kladené podélně (viz vzorový list železničního spodku Ž 8.21). Přístup na nástupiště je řešen úrovnovým přechodem přes koleje č. 1, č. 3 a č. 5 délky 3,0 m. Je tvořen zádlahovými panely přes koleje č. 1 a č. 5 a celopryžovou konstrukcí přes kolej č. 3.

Úrovnový přechod je napojen na zpevněnou plochu z betonových dlaždic, která zajišťuje přístup do čekárny a příchod cestujících k železniční stanici z ulice Nádražní.

Nový stav:

V novém stavu budou stávající nástupiště snesena a nahrazena novým oboustranným poloostrovním nástupištěm délky 60 m umístěným mezi kolejemi č. 1 a č. 3. Začátek nástupiště je v km 13,158 421 (kolej č. 1) a konec nástupiště v km 13, 219 106 (kolej č. 1). Nástupiště je s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad TK, ve vzdálenosti 1,680 m od osy přilehlé koleje (obě koleje v obloucích $R \geq 300$ m). Nástupiště je navrženo v šířce min. 3,82 m, max. 5,94 m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 % směrem do přilehlých kolejí.

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lícni plochou, výšky 1,30 m, délky 1,995 m, šířky 0,92 m. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem.

V čele nástupiště ve směru Velká Kraš bude navazovat šikmý přístupový chodník od centrálního přechodu šířky 1,70 m ve sklonu 8,33 % ohraničený prefabrikovanými bloky typu „L“ s proměnnou výškou, hladkou lícni plochou a náslapnou plochou šířky 130 mm. Z důvodu bezpečnosti cestujících je v místě přístupové komunikace a v místě ukončení nástupiště zřízeno zábradlí se svislou výplní výšky 0,90 m nad pochozí plochou. Konkrétní typ zábradlí je navržen dle „VL Ž 12.1 Typ A – svislá výplň“.

Stávající úrovnové přechody přes koleje jsou nahrazeny nově zřízeným centrálním přechodem přes manipulační kolej č. 5 a dopravní kolej č. 3 před VB. CP je jednotné šířky 2,70 m. CP v rámci této stavby nebude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK). Poloha centrálního přechodu vůči nástupní hraně je navržena dle VL Ž 8 6.3. Konstrukce přechodu přes obě koleje je tvořena celopryžovou konstrukcí modulu 0,90 m se závěrnými zídками.

Bezpečnost cestujících na centrálním přechodu:



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

V době realizace projektu se bude jednat o trať řízenou dle předpisu SŽ D1-ČÁST PRVNÍ (platnost od 1.7.2022). Pro přístup na novou konstrukci nástupiště bude sloužit centrální přechod přes koleje č. 5 (manipulační) a č. 3 (dopravní). Součástí této stavby není zřízení staničního rozhlasu ani zřízení VZPK dle TS 1/2018-Z. Bezpečnost cestujících na centrálním přechodu bude po provedení této stavby zajišťována následujícími opatřeními:

- osazením výstražných tabulí s nápisem „POZOR VLAK! Dbejte pokynů zaměstnance dráhy!“
- postupy stanovenými předpisem SŽ D1-ČÁST PRVNÍ, zejména dle: Čl. 341 „Zajištění bezpečnosti cestujících ve stanici s centrálním přechodem bez výstražného zařízení pro přechod kolejí“

V rámci zřízení nové konstrukce nástupiště je osazen nový mobiliář. V prostoru nástupiště jsou umístěny 4 jednostranné lavičky, 2 odpadkové koše na směsný odpad a nádoba na posypový materiál.

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Nápis názvů železničních stanic a zastávek“ (04/2018), dle ČSN 73 4959 (04/2009), dle „SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ (05/2021) a dle „Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽ“ (01/ 2021), který určuje vzory a rozměry piktogramů a ostatních nápisů.

D.2.1.4 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 12-14-01 OPRAVA PŘEJEZDU P4360, EVID.KM 18,024

Účelem tohoto stavebního objektu je oprava přejezdu P4360, evid. km 18,024. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena za vnitřní pryžové panely. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci.

Stávající stav:

Stavební činností bude dotčen přejezd P4360 v ev. km 18,024. Účelem stavebního objektu je oprava přejezdu P4360 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. Oprava přejezdu je vyvolána poškozením povodní 9/2024.

V přejezdu jsou použity vnitřní betonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 3,5 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 90°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena štěrkokodrtí.

Nový stav:

Stavební objekt bude realizován v ev. km 18,024 na přejezdu P4360 stávající železniční tratě. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej v oblouku o poloměru R=216m s převýšením D=45mm. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena celopryžová rozebíratelná konstrukce.

Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Stávající vnitřní konstrukce přejezdu z betonových panelů bude nahrazena novými vnitřními pryžovými panely šířky 1,2 m v počtu 3 ks navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Panely budou na začátku a na konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m. Nová konstrukce z asfaltového betonu bude na svých koncích šířkově navázána na stávající šířkové parametry dle projektové dokumentace.

Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

SO 12-14-02 OBNOVA PŘEJEZDU P4361, EVID.KM 18,112

Účelem tohoto stavebního objektu je oprava přejezdu P4361, evid. km 18,112. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena za vnitřní pryžové panely. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci.

Stávající stav:

Stavební činností bude dotčen přejezd P4361 v ev. km 18,112. Účelem stavebního objektu je obnova přejezdu P4361 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. Rekonstrukce přejezdu je vyvolána poškozením povodní 9/2024.

V přejezdu jsou použity vnitřní betonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 3,3 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 8,8 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 45°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena štěrkokodrtí a živičnou konstrukcí.

Nový stav:

Stavební objekt bude realizován v ev. km 18,112 na přejezdu P4361 stávající železniční tratě. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej ve vzestupnici s převýšením D=51mm. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena celopryžová rozebíratelná konstrukce. Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění. Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Stávající vnitřní konstrukce přejezdu z betonových panelů bude nahrazena novými vnitřními pryžovými panely šířky 1,2 m v počtu 8 ks navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Panely budou na začátku a na konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 3,3 m. Nová konstrukce z asfaltového betonu bude na svých koncích šířkově navázána na stávající šířkové parametry dle projektové dokumentace.

Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

SO 12-14-03 OPRAVA PŘEJEZDU P4362, EVID.KM 18,814

Účelem tohoto stavebního objektu je oprava přejezdu P4362, evid. km 18,814. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena za vnitřní pryžové panely. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci.

Stávající stav:

Stavební činností bude dotčen přejezd P4362 v ev. km 18,814. Účelem stavebního objektu je oprava přejezdu P4362 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. Rekonstrukce přejezdu je vyvolána poškozením povodní 9/2024.

V přejezdu jsou použity vnitřní betonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 3,0 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4,0 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 90°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena štěrkokodrtí.

U přejezdu se nachází odvodňovací žlab v délce cca 4,5 m, který je vyústěný do otevřeného příkopu za propustkem ev. km 18,810.

Nový stav:

Stavební objekt bude realizován v ev. km 18,814 na přejezdu P4362 stávající železniční tratě. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena celopryžová rozebíratelná konstrukce.

Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění. Stávající odvodňovací žlab bude demontován a bude vybudován nový.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice.

Stávající vnitřní konstrukce přejezdu z betonových panelů bude nahrazena novými vnitřními pryžovými panely šířky 1,2 m v počtu 4 ks navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Panely budou na začátku a na konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 3,0 m. Nová konstrukce z asfaltového betonu bude na svých koncích šířkově navázána na stávající šířkové parametry.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Přejezd P4632 v ev. km 18,814 bude odvodněn příčným a podélným sklonem komunikace. Voda stékající z polní cesty bude svedena novým odvodňovacím žlabem do stávajícího propustku ev. km 18,810.

Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

SO 12-14-04 OBNOVA PŘEJEZDU P4363, EVID.KM 19,194

Účelem tohoto stavebního objektu je oprava přejezdu P4363, evid. km 19,194. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena za vnitřní pryžové panely. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci.

Stávající stav:

Stavební činností bude dotčen přejezd P4363 v ev. km 19,194. Účelem stavebního objektu je obnova přejezdu P4363 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. Rekonstrukce přejezdu je vyvolána poškozením povodní 9/2024.

V přejezdu jsou použity vnitřní betonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 2,5 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 4,0 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 70°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena šterkodrtí.

Nový stav:

Stavební objekt bude realizován v ev. km 19,194 na přejezdu P4363 stávající železniční tratě. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena celopryžová rozebíratelná konstrukce.

Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic. Tvořena bude vnitřními pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice.

Stávající vnitřní konstrukce přejezdu z betonových panelů bude nahrazena novými vnitřními pryžovými panely šířky 1,2 m v počtu 4 ks navzájem spřaženými pomocí ocelových spínacích táhel. Panely budou na začátku a na konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena asfaltovým betonem.

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m. Nová konstrukce z asfaltového betonu bude na svých koncích šířkově navázána na stávající šířkové parametry.

Konstrukce navazující komunikace bude provedena z asfaltového betonu dle TP 170.

Zabezpečení přejezdu bude beze změny.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

SO 00-14-01 PŘEJEZDY V ÚSEKU VELKÁ KRAŠ - BERNARTICE - JAVORNÍK VE SLEZSKU

V rámci stavby bude provedena na níže uvedených železničních přejezdech v úseku Velká Kraš – Bernartice – Javorník ve Slezsku výměna pražců a přejezdové konstrukce. Jedná se o polní přejezdy. Stávající dřevěné pražce budou vyměněny za pražce nové betonové VPS pražce (dodá zhotovitel). Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny za užití vnitřní pryžové konstrukce (dodá ST OLC).

P4357 v ev. km 16,912

- délka stávající přejezdové konstrukce 4,0 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4366 v ev. km 21,044

- délka stávající přejezdové konstrukce 5,5 m (šikmý)
- délka nové (užité) konstrukce $10 \times 0,6 = 6,0$ m
- počet VPS pražců 13 ks

P4368 v ev. km 21,840

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4369 v ev. km 22,411

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4370 v ev. km 22,745

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4371 v ev. km 23,011

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4375 v ev. km 0,295

- délka stávající přejezdové konstrukce 5,4 m
- délka nové (užité) konstrukce $10 \times 0,6 = 6,0$ m
- počet VPS pražců 13 ks

P4376 v ev. km 0,688

- délka stávající přejezdové konstrukce 5,5 m (šikmý)
- délka nové (užité) konstrukce $10 \times 0,6 = 6,0$ m
- počet VPS pražců 13 ks

P4377 v ev. km 3,677

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

P4378 v ev. km 4,284

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4379 v ev. km 4,732

- délka stávající přejezdové konstrukce 4 m
- délka nové (užité) konstrukce $7 \times 0,6 = 4,2$ m
- počet VPS pražců 10 ks

P4380 v ev. km 4,875

- délka stávající přejezdové konstrukce 5,7 m (šikmý)
- délka nové (užité) konstrukce $10 \times 0,6 = 6,0$ m
- počet VPS pražců 13 ks

D.2.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

SO 11-20-01 OPRAVA MOSTU, EVID.KM 13,279

Účelem stavebního objektu je obnova stávající funkce mostu, která spočívá v převedení železniční dopravy přes řeku Vidnávku. Samotná konstrukce mostu nebyla v průběhu povodní výrazněji poškozena, poškozeny ale byly navazující křídla, která vyžadují kompletní přestavbu.

Stávající stav:

Konstrukce mostu je tvořena kamennou klenbou vyzděnou z řádkovaného zdiva. Křídla mostu byla zhotovena vyzděním z kamenných bloků do betonové lože. V průběhu povodní byla křídla kompletně odplavena. Stávající konstrukce mostu nevyhovuje svým šířkovým uspořádáním potřebám pro převedení kabelových tras na mostě.

Nový stav:

Na pravé straně před mostem a levé straně za mostem bude zhotoveno nové železobetonové křídlo ve tvaru úhlové zdi. Na pravé straně před mostem bude křídlo délky cca 35 m založeno plošně na skalním podloží. Na levé straně za mostem bude křídlo délky cca 28 m, z důvodu špatné geologie, založeno hlubíně na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Výška zdí je proměnná 4-6 m.

Stávající konstrukce mostu bude sanována, z horní části mostu budou ubourány římsy, které budou nahrazeny novými železobetonovými římsami zajišťující požadovaný prostor pro převedení kabelových tras přes most.

Koryto pod mostem bude pročištěno a podél opěr stávajícího mostu a dřiků nových zdí budou zřízeny ochranné prahy, které budou zároveň sloužit jako revizní chodníky.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

SO 12-20-01 OPRAVA MOSTU, EVID.KM 16,335

Účelem stavebního objektu je obnovit ochranu stávající opěry na nátokové straně. Jedná se o obnovu stávající ochranné zdi, která byla při povodních kompletně odplavena. Původní kamenná zeď bude nahrazena masivní tížnou železobetonovou zdí.

Stávající stav:

Ocelový most tvořený ocelovými nosníky, stávající betonové opěry s kamenným základem. Na nátokové straně byl základ opěry O2 chráněn proti podemletí zdí dlouhou cca 24 m.

Nový stav:

Původní odplavená zeď bude v délce cca 20 m nahrazena novou tížnou železobetonovou zdí. Prostor za zdí je upraven kamennou dlažbou do betonového lože. Výška projektované zdi je proměnná 3,2-3,7 m.

SO 14-20-01 OPRAVA MOSTU, EVID.KM 2,055

Účelem stavebního objektu je obnova zborceného křídla za mostem, které bylo v průběhu povodní odplaveno.

Stávající stav:

Stávající konstrukce křídla z vyzděného kamene byla kompletně odplavena v průběhu povodní.

Nový stav:

Původní křídlo bude nahrazenou novým železobetonovým křídlem tvořeným úhlovou zdí založenou plošně v železničním násypu. Délka nové zdi je 6,13 m, výška proměnná 3,54-2,85 m.

SO 00-20-11 DROBNÉ OPRAVNÉ PRÁCE NA OBJEKTECH MOSTŮ

Účelem stavebního objektu je oprava stávajících mostů v km 13,669, km 14,935, km 16,335 a km 19,881. Jedná se o drobné opravné práce poškození vzniklých povodněmi.

Stávající stav:

Most v km 13,669 – most je tvořen železobetonovou deskou uloženou na kamenných opěrách. Během povodní bylo poškozeno zábradlí.

Most v km 14,935 – most je tvořen kamennou klenbou. Během povodní bylo odplaveno odláždění svahového kužele u opěry 2.

Most v km 16,335 – most tvořen ocelovou nosnou konstrukcí s horní mostovkou. Opěry jsou železobetonové. Během záplav byl most zaplaven v úrovni uložení na ložiska. Zídka regulující koryto před opěrou OP2 byla kompletně odplavena.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Most v km 19,881 – most je tvořen ocelovou nosnou konstrukcí s dolní mostovkou, kterou tvoří 2 hlavní nosníky, příčníky, podélníky a plech mostovky se ztužením. Opěry jsou betonové, úložné prahy a závěrné zídky železobetonové. Během povodní byl most zaplaven, odplaveno kolejové lože a koryto pod mostem byla zaneseno nánosy.

Nový stav:

Most v km 13,669 – poškozená část zábradlí bude odstraněna a nahrazena novým. Zbývající části zábradlí budou opatřeny novým protikorozním nátěrem. Povrch říms bude sanován.

Most v km 14,935 – poškozená část pravého odláždění svahového kužele u opěry 2 bude obnovena z kamene do betonu.

Most v km 16,335 – bude obnovena poškozená část protikorozní ochrany ocelové konstrukce. Ostatní práce jsou součástí SO 12-20-01.

Most v km 19,881 – nosná konstrukce bude zvednuta, ložiska repasována a poté osazena zpět. Bude obnovena kompletní protikorozní ochrana nosné konstrukce. Nánosy pod mostem budou odstraněny.

SO 11-21-01 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 12,766

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku.

Stávající stav:

Stávající kamenný propustek nevyhovuje svým stavebně technickým stavem. Čelo mostu na výtokové straně je integrováno do kamenné zdi, která je předmětem přestavby. Z toho důvodu bylo rozhodnuto na přestavbě propustku na nový trubní železobetonový.

Nový stav:

Je navržena kompletní přestavba stávajícího kamenného propustku. Navržen je trubní propustek DN 1200. Šířka propustku je 9 m. Vtokové čelo je navrženo šikmé, výtokové čelo je kolmé vetknuté do projektované zdi SO 11-23-01. Propustek je založen plošně na podkladní desce.

SO 11-21-02 OPRAVA PROPUSTKU, EVID.KM 12,852

Účelem stavebního objektu je obnova dlažby v okolí na výtoku propustku, očištění propustku a lokální sanace železobetonových říms.

Stávající stav:

Jedná se o trubní propustek, který je prodloužen monolitickou dobetonávkou. Propustek je šikmý. Čela propustku jsou tvořena monolitickou zídou, na které je umístěna železobetonová římsa se zábradlím. V průběhu povodní byla poškozena kamenná dlažba za propustkem.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Nový stav:

Projekt předpokládá uvedení propustku do původního stavu. Dlažba bude obnovena, vrchy říms budou reprofilovány a zábradlí se opatří novou protikorozi ochrannou. Koryto se pročistí aby byl zajištěn plynulý tok vody přes propustek.

SO 12-21-01 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 18,268

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené zvednutím nivelety o cca 0,7 m a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Stávající stav:

Stávající propustek je tvořen kamennou spodní stavbou a železobetonovou deskou, která je položena na spodní stavbě. Železniční svršek i spodek je v místě propustku kompletně odplaven

Nový stav:

Nový propustek je tvořen rámovými prefabrikáty světlé šířky 2,0 m. Světlá výška min. 1,24 m. Šířka propustku je 6,15 m. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati jsou pomocí přechodových železobetonových křídel délky 4,5 m. Na římsách propustku a křídel je umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m.

SO 12-21-02 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 18,368

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené zvednutím nivelety o cca 0,7 m a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří kamenná konstrukce o 3 otvorech šířky 2x1,0 a 1x0,6 m. Je navržena kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené zvednutím nivelety o cca 0,7 m a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Nový stav:

Nový propustek je tvořen rámovými prefabrikáty světlé šířky 2,0 m. Světlá výška min. 0,84 m. Šířka propustku je 6,15 m. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati jsou pomocí přechodových železobetonových křídel délky 4,5 m. Na římsách propustku a křídel je umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

SO 12-21-03 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 18,477

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené zvednutím nivelety o cca 0,7 m a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří kamenná konstrukce o 1 otvoru šířky 0,6 m. Je navržena kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené zvednutím nivelety o cca 0,7 m a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Nový stav:

Nový propustek je tvořen patkovými prefabrikáty DN 800 uloženými na železobetonové základové desce. Šířka propustku je 10 m, čela propustku jsou šikmá. Kolem čel propustku je vytvořen límec z kamenné dlažby.

SO 12-21-04 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 19,175

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání způsobené úpravou nivelety koleje a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu.

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří kamenná konstrukce spodní stavby a betonová deska tvořená obetonovanými kolejnicemi. Světlá šířka i výška otvoru propustku 1,5 m. Propustek nevyhovuje stávající šířkou ani tloušťkou kolejového lože.

Nový stav:

Nový propustek je tvořen rámovými prefabrikáty světlé šířky 2,0 m. Světlá výška min. 1,87 m. Šířka propustku je 6,15 m. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati jsou pomocí přechodových železobetonových křídel délky 4,5 m, resp. 4,25 m. Na římsách propustku a křídel je umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m. Před propustkem je přechod do otevřeného kolejového lože, za propustkem je kolejové lože dále uzavřené z důvodu navazujícího přejezdu.

SO 14-21-01 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 1,166

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího hydrotechnického posudku. Přestavba objektu zajistí hydrotechnické zkapacitnění propustku.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří kamenná konstrukce spodní stavby a železobetonová deska. Světlá šířka otvoru propustku je 0,8 m, světlá výška 1,6 m. Propustek nevyhovuje šířkovým i výškovým uspořádáním.

Nový stav:

Nový propustek je tvořen rámovými prefabrikáty světlé šířky 2,0 m. Světlá výška min. 1,8 m. Šířka propustku je 6,15 m. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati jsou pomocí přechodových železobetonových křídel délky 4,5 m. Na římsách propustku a křídel je umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m.

SO 14-21-02 OBNOVA PROPUSTKU, EVID.KM 1,262

Účelem stavebního objektu je kompletní přestavba stávajícího propustku z důvodu nevyhovujícího hydrotechnického posudku. Přestavba objektu zajistí hydrotechnické zkapacitnění propustku.

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří kamenná konstrukce spodní stavby a železobetonová deska. Světlá šířka otvoru propustku je 1,0 m, světlá výška 1,6 m. Propustek nevyhovuje šířkovým i výškovým uspořádáním.

Nový stav:

Nový propustek je tvořen rámovými prefabrikáty světlé šířky 2,0 m. Světlá výška min. 1,75 m. Šířka propustku je 6,15 m. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože, přechody do trati jsou pomocí přechodových železobetonových křídel délky 4,5 m. Na římsách propustku a křídel je umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m.

SO 00-21-11 DROBNÉ OPRAVNÉ PRÁCE NA OBJEKTECH PROPUSTKŮ

Účelem stavebního objektu je oprava stávajících propustků v km 18,810 a km 20,292. Jedná se o drobné opravné práce poškození vzniklých povodněmi.

Stávající stav:

Propustek v km 18,810 – betonová nosná konstrukce se zabetonovanými kolejnicemi uložená na betonové opěry. Během povodní byl propustek zanesen nánosy.

Propustek v km 20,292 – betonová nosná konstrukce se zabetonovanými kolejnicemi uložená na betonový úložný práh a kamenné opěry. Během povodní byl propustek zanesen nánosy.

Nový stav:

Propustek v km 18,810 – na vtoku a výtoku se vyčistí koryto a opraví odláždění. Povrch říms bude sanován.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Propustek v km 20,292 – na vtoku a výtoku se vyčistí koryto a opraví odláždění. Spárování kamenných opěr bude opraveno. Povrch říms bude sanován.

SO 11-23-01 OBNOVA OPĚRNÉ ZDI, KM 12,600 - KM 12,800

Účelem stavebního objektu je obnovení stávající zdi, která slouží pro zajištění železniční trati. V průběhu povodní byla zeď kompletně zničena a bude nahrazena novou železobetonovou.

Stávající stav:

Stávající kamenná zeď délky cca 180 m a výšky 4 m byla kompletně zničena v průběhu povodní.

Nový stav:

Nová konstrukce zdi je navržena jako železobetonová úhlová. Konstrukce zdi délky 180,6 je rozdělena po cca 6 m na 30 dilatačních celků. Zeď je v horní části ukončená železobetonovou římsou opatřenou ocelovým zábradlím. Rubová strana římsy je navržena v dostatečné vzdálenosti od osy koleje, aby umožňovala převedení chrániček s kabelovým vedením.

SO 12-23-01 OBNOVA OPĚRNÉ ZDI, KM 19,789 - KM 19,864

Účelem stavebního objektu je obnovení stávající zdi, která slouží pro zajištění železniční trati. V průběhu povodní byla zeď kompletně zničena a bude nahrazena novou železobetonovou.

Stávající stav:

Stávající kamenná zeď délky cca 70 m a výšky 3,5 m byla kompletně zničena v průběhu povodní.

Nový stav:

Nová konstrukce zdi je navržena jako železobetonová úhlová. Konstrukce zdi délky 72,3 je rozdělena po cca 6 m na 12 dilatačních celků. Zeď je v horní části ukončená železobetonovou římsou opatřenou ocelovým zábradlím. Rubová strana římsy je navržena v dostatečné vzdálenosti od osy koleje, aby umožňovala převedení chrániček s kabelovým vedením.

D.2.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

D.2.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ

SO 11-86-01 ŽST ŽULOVÁ, OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ

Účelem provozního souboru je osvětlení nově vybudovaného ostrovního nástupiště podle požadavků platných norem a předpisů



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Stávající stav:

V současné době ostrovní nástupiště neexistuje. Celkové osvětlení stanice je provedeno LED svítidly instalovanými na sklápěcích stožárech. Napájení a ovládání osvětlení je provedeno z rozvaděče RO (plastový pilíř).

Nový stav:

Osvětlení nového ostrovního nástupiště je navrženo LED svítidly (typově shodnými se stávajícím osvětlením), instalovanými na sklápěcích perónních stožárech výšky 5.5m (v ose nástupiště). Napájení a ovládání je provedeno ze stávajícího rozvaděče RO – využit stávající rezervní vývod. Kabelové rozvody jsou provedeny kabely CYKY, uloženými v pískovém loži a v kabelových chráničkách ve výkopu. Uzemnění osv. stožáru provedeno na společný zemnič – vodič FeZn Ø10 uložený ve společném výkopu.

Instalace provedena v soustavě 3N AC 50Hz, síť TT.

e) Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu postupně dle harmonogramu zpracovaného vybraným zhotovitelem a schváleného investorem, je předpokládán zkušební provoz celé stavby v délce ½ roku.

Lhůty výstavby:

Zahájení stavby	2025
Ukončení stavby včetně zkušebního provozu	2026

f) Požadavky na zdroje

Při následném provozu stavby, po jejím dokončení, nedojde k navýšení potřeby elektrické energie ani dalších médií.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě

Odvodnění oproti stávajícímu stavu není měněno. Napojení na stávající inženýrské sítě není měněno.

h) Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení zůstává stávající, nebude měněno.

i) Náhradní výsadba

Není požadována.

j) Bezpečnost práce

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽ, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle aktuálně platných předpisů SŽ a TKP SŽ. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohroží jejich bezpečnost.

Nepřejízdné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením 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.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

- SŽ D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

k) Bezbariérový přístup

V rámci obnovy železničního nástupiště V ŽST Žulová dojde k vybudování přístupového chodníku, který umožní bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z prostoru od zpevněné plochy s možností parkování u stávající výpravní budovy. Dále dojde k úpravám přístupových cest pro osoby s omezenou možností pohybu a orientace i v rámci stavební činnosti při opravě nástupiště i na zastávkách Tomíkovice a Kobylá nad Vidnavkou.

l) Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami

- Stavba není etapizována.

m) Statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí dílčích stavebních objektů.

B5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

Neobsazeno

B6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

a) Prostory zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude využívat stávající objekty, prostory a pozemky Správy železnic, s.o., pozemky nad rámec pozemků ve vlastnictví investora projekt nepředpokládá. Případné zábory nedrážních pozemků si dle zvolené technologie a konkrétního umístění zařízení stavby zajistí v předstihu zhotovitel stavby.

b) Přístup na staveniště

Přístup na staveniště bude po stávajících veřejných komunikacích a po železniční trati. Před započatím stavby bude provedena pasportizace stavu stavbou využívaných komunikací.

Případný přístup po komunikacích neveřejných si zajistí v předstihu zhotovitel stavby.

c) Nároky na energie

Pro stavební práce bude využita elektrická energie z mobilních zdrojů dodavatele stavby.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

d) Nakládání s odpady

V rámci stavby nebudou prováděny demolice objektů. Veškerý materiál bude dočasně deponován pouze v prostoru stávajících pozemků, nebo na pozemcích určených k likvidaci takového materiálu (např. rozebírání kolejových polí apod.). S materiálem charakteru nebezpečného odpadu bude manipulováno v souladu se zákonem, takový materiál bude neprodleně odvezen na příslušnou skládku NO.

e) Kácení

Kácení se nepředpokládá, provedeno bude maximálně odstranění náletových dřevin a keřovitých porostů malého rozsahu v prostoru obnovovaných prvků.

f) Odpady

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. v platném znění. Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyhl. 8/2021 Sb.):

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné prážce	N	odvoz na skládku NO, druhotné využití (předáno investorovi)
17 03 02	Asfaltové směsi	Vybourané stávající asfaltové kryty	O	Využití v rámci stavby, přebytek odvoz na recyklační skládku
17 04 05	Železo a ocel	Odstraněné oplocení stávajícího objektu uskladnění kol	O	Předáno oprávněné osobě
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby, přebytek odvoz na recyklační skládku
17 01 01	Beton	Vybouraný beton	O	Recyklace, případně odvoz na recyklační skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky, pryžové podložky	O	Odvoz na skládku



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti a terénních úpravách vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 387/2016 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustředěny utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

Zatřídění odpadů nejasného druhu bude upřesněno po provedení kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky platné legislativy.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy:

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrk z kolejiště, dřevěné pražce, izolace, suť, atp.) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použité dřevěné pražce:**

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnícké osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 387/2016 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** - betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici

g) Během výstavby musí být splněny podmínky

- Pro práci v ochranném pásmu dráhy;
- Pro práce v ochranném pásmu inženýrských sítí dle vyjádření jednotlivých správců (viz. dokladová část dokumentace)



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

h) Inženýrské sítě, přeložky

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě následujících organizací: **Správa železnic s.o., ČD Telematika**. Ochrana sítí a eventuální úpravy jejich trasy jsou řešeny v jednotlivých SO a PS. Stavba nevyžaduje přeložky vedení cizích vlastníků, provedeno bude ochránění stávajících kabelových tras SSZT.

Vybraný zhotovitel zajistí vytyčení podzemních inženýrských sítí v zájmovém území stavby. Zákresy sítí jsou provedeny dle podkladů dodaných jejich správcí!

Kabelové trasy zřizované v rámci provozních souborů a stavebních objektů budou v místě křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi uloženy do chráničky. Při křížení bude dodržen odstup dle ČSN 73 6005.

i) Omezující opatření při přípravě staveniště

Nejsou.

j) Výluky a uzavírky

Výluky v železničním provozu pro stavbu nejsou určeny z důvodu, že vzhledem k významnému poškození stávající železniční trati je v úseku Vápenná (mimo) – Žulová – Velká Kraš – Bernartice u Javorníka – Javorník ve Slezsku zastaven železniční provoz.

Z důvodu obnovy kolejiště ŽST Žulová bude nutná krátkodobá uzavírka železničního přejezdu P4352 a zřízení náhradní objízdné trasy komunikace II/456, dopravní opatření a řešení objízdných tras vyplyne z postupů výstavby dodané zhotovitelem stavby.

k) Omezení v dodávce energií

K omezení dodávky energií vlivem realizace stavby nedojde.

B7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

K výkupům pozemků ani staveb v rámci této stavby nedojde. Zábory pozemků pro potřeby zařízení staveniště budou řešeny zhotovitelem stavby.

B8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Nejsou.

B9 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavbou se nemění provozní a dopravní technologie řešeného úseku.

B10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jedná se o opravu stávající drážní infrastruktury. Veškeré stavební práce – včetně skladování materiálu – budou realizovány výhradně na území drážního tělesa a prostoru dráhy.

Stavba po dokončení nebude mít rušivý ani negativní vliv na životní prostředí, nezpůsobí změnu hydrogeologických podmínek dotčeného území. V průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo pouze samotnou stavební činností (vibrace, hluk, prašnost, nečistoty, zvýšený pohyb dopravních prostředků



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

apod.). Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení. Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné. Naopak budou ze stavby odstraněny stávající dřevěné pražce, které budou nahrazeny novými železobetonovými pražci. Při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

Provozem opravovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady (vyjma vyzískaných dřevěných pražců, které budou odvezeny k řádné likvidaci), případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Vytěžená zemina a kolejové lože projde laboratorními rozbory a dle výsledků bude dále využito nebo odvezeno na příslušnou trvalou skládku.

Navržená oprava prvků žel. trati nevyžaduje žádný trvalý zábor ZPF ani PUPFL. Vlastní stavební práce proběhnou na pozemcích určených k provozování dráhy.

Stavbou nedojde k ovlivnění podzemních ani povrchových vod.

Realizací stavby v souladu s projektovou dokumentací je vyloučen negativní stavby na lokalitu.

V lokalitě se vyskytující druhy živočichů a rostlin nebudou stavbou významně zasaženy – stavba řeší opravu stávající již existující infrastruktury. Stavba neovlivní migrační propustnost území.

Během realizace bude dodrženo následující:

- Práce budou prováděny podle schválené a odsouhlasené projektové dokumentace s využitím nejmodernější kolejové a silniční mechanizace
- Mimosní zeleň se na plochách stavby nevyskytuje.
- Při dopravě materiálu a techniky budou použity stávající dopravní cesty
- Eventuální rizikové materiály budou skladovány tak, aby se vyloučila kontaminace vodních toků
- Odpady budou likvidovány a skladovány v souladu s platnými předpisy
- Materiál a především nebezpečné látky nebudou skladovány v zátopovém území Q5 a vyšším.

Po provedené opravě prvků železniční tratě nedojde ke zhoršení životního prostředí v dotčeném území, naopak po náhradě stávajícího železničního svršku za nový s novými kolejnicemi, pražci a upevněním a po zřízení bezstykové koleje dojde ke snížení hluku od projíždějících drážních vozidel a současně ke snížení vibrací.

Hluk z výstavby – bude dodržováno Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek byl do praxe zaveden zákonem č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny. VKP jsou dle tohoto zákona definovány jako ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Stavba nemění krajinný ráz. V rámci stavby dojde k opravě stávajících staveb.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníčně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Zájmová lokalita stavby se nenachází v blízkosti chráněného území.

Vliv stavby na územní systémy ekologické stability

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Rozlišují se tři úrovně ÚSES: místní, regionální, nadregionální.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že stavba nezasahuje do prvků ÚSES.

Vliv stavby na okolní životní prostředí

Odpadní vody

Během výstavby není předpokládán vznik odpadních vod. Po dokončení stavby během standardního provozu odpadní vody vznikat nebudou.

Hluk

Z hlediska vyššího zatížení životního prostředí hlukem, oproti současnému stavu, je působení tohoto faktoru omezeno pouze na období výstavby.

B11 OCHRANA VOD A HAVARIJNÍ ZABEZPEČENÍ

- V prostoru staveniště nelze skladovat, ani omezeně ukládat závadné látky, odstavovat nezabezpečené dopravní prostředky a mechanizaci a manipulovat se závadnými látkami nad rozsah povolený provozním předpisem.
- Závadné látky nezbytně nutné pro potřeby stavby lze ukládat jen v prostoru zabezpečeného skladu. Pro provoz skladu zhotovitel vypracuje provozní řád, který bude přílohou havarijního plánu
- Na stavbě je možné provozovat jen dopravní prostředky a mechanizaci v dobrém technickém stavu. Denně před zahájením prací se provede prohlídka dopravních prostředků a mechanizace se zvláštním zaměřením na těsnost nádrží, hadic, spojů apod. O kontrole se provede zápis do stavebního deníku. Na stavbě nelze ani výjimečně připustit provoz dopravních a mechanizačních prostředků, ze kterých uniká olej nebo pohonné hmoty. V hydraulických systémech trvale používaných dopravních prostředků a mechanizace se nahradí minerální oleje oleji rostlinnými, biologicky lehce odbouratelnými. Nemrznoucí směsi chladících systémů obsahující toxický podíl (glykoly) se nahradí netoxickými kapalinami.
- Doplnění pohonných hmot a olejů do dopravních prostředků se provádí v zabezpečených prostorech veřejných čerpacích stanic, do mobilních mechanismů v prostoru zařízení staveniště. Zde se použijí zachytňovací vaničky nebo sorbční plachetky. Mechanizmy v prostoru stavby trvale umístěné se zabezpečí zachytňovací vanou zhotovenou z ocelového plechu s objemem na celý obsah provozních náplní. Dno vany se vyplní vlákninovým olejovým sorbentem. Stroje se opatří přístřeškem nebo se jinak



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

zabrání omývání srážkovými vodami. Při doplňování pohonných hmot a oleje se dbá mimořádné opatrnosti, používá se vanička na úkapy nebo sorbční rohož. Stroje se zabezpečí před manipulací nepovolanou osobou.

– Pracovníci zhotovitele (i podzhotovitelů) budou prokazatelně seznámeni se zásadami havarijního zabezpečení, o seznámení bude proveden zápis do stavebního deníku.

B12 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Neobsazeno

B13 POŽÁRNÍ OCHRANA

Řešené objekty nemají charakter stavebních objektů ani otevřených technologických zařízení ve smyslu ČSN 73 0804. PHS bude je navržena a bude provedena dle Metodického pokynu protihlukové stěny a valy Správy železnic, č. j. 16476/2021-SŽ-GR-O13 ve znění změny č.1, ze dne 7. 4. 2021. Jednotlivé prvky budou provedeny do výše min. 1,5 m z obou stran z materiálu s prokázanou třídou reakce na oheň A1, A2 popř. B ve smyslu ČSN EN 13501-1.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel musí zajistit, že po dobu stavebních úprav nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

B14 BEZPEČNOST PRÁCE

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽ, dále pak 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, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle platných předpisů SŽ a TKP SŽ. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejídné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny. Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením 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.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽ D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací,
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic

B15 CIVILNÍ OCHRANA

Požadavky na civilní obranu nejsou.

B16 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

- Neobsazeno.

B17 PROTIKOROZNÍ OCHRANA:

- Neobsazeno.

B18 GRAF PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ:

- Neobsazeno

B19 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ:

Výluky v železničním provozu pro stavbu nejsou určeny z důvodu, že vzhledem k významnému poškození stávající železniční trati je v úseku Vápenná (mimo) – Žulová – Velká Kraš – Bernartice u Javorníka – Javorník ve Slezsku zastaven železniční provoz.

Z důvodu obnovy kolejiště ŽST Žulová bude nutná krátkodobá uzavírka železničního přejezdu P4352 a zřízení náhradní objízdné trasy komunikace II/456, dopravní opatření a řešení objízdných tras vyplýve z postupů výstavby dodané zhotovitelem stavby.

B20 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL

K trvalému záboru půdního fondu nedojde. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

B21 ÚSPORY ENERGIE A OCHRANA TEPLA

- Neobsazeno

B22 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

- Neobsazeno.

B23 OCHRANA OBYVATELSTVA

- Neobsazeno



Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD

B. Souhrnná technická zpráva

B24 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

V rámci obnovy železničního nástupiště V ŽST Žulová dojde k vybudování přístupového chodníku, který umožní bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z prostoru od zpevněné plochy s možností parkování u stávající výpravní budovy. Dále dojde k úpravám přístupových cest pro osoby s omezenou možností pohybu a orientace i v rámci stavební činnosti při opravě nástupiště i na zastávkách Tomíkovice a Kobylá nad Vidnavkou.

V Pardubicích, duben 2024

Vypracoval: Martin Lipenský, DiS.

PRODIN a.s.