


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

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

Generální projektant:	<b>PRODIN a.s.</b> K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz		 <b>PRODIN</b> SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Burda	Souřadný systém: <b>S-JTSK, B.p.v.</b>	

Název stavby/akce:	<b>Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD</b>	Zakázka:	<b>31/24/1041.208</b>
Místo stavby	Olomoucký kraj TUDU 137106 - 137202 Vápenná (mimo) - Javorník (mimo)	Datum:	<b>28.4.2025</b>
Název části:	<b>Železniční svršek a spodek</b>	Stupeň dokumentace:	<b>PDPS</b>
Název objektu:	<b>Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850</b>	Označení části:	<b>D.2.1.1.2</b>
		Označení objektu:	<b>SO 12-10-01</b>
Odpovědný projektant:	Martin Lipenský, DiS.	Formát:	<b>A4</b>
Zpracovatel přílohy:	Ing. Tomáš Dvořáček	Měřítko:	-
Název přílohy:	<b>Technická zpráva</b>	Číslo přílohy:	<b>1.001</b>
		Č.paré:	





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Obsah:

1.	Identifikační údaje stavby .....	5
2.	<b>Členění stavebního objektu</b> .....	6
3.	Související stavební objekty a provozní soubory .....	7
4.	SO 12-10-01 PROPRACOVÁNÍ KOLEJE, KM 13,400 - KM 17,850 .....	8
4.1.	Obecně .....	8
4.2.	Popis stávajícího stavu .....	8
4.2.1.	Popis stávajícího stavu – traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850 .....	8
4.2.2.	Popis stávajícího stavu – Zast. Tomíkovice, nástupiště .....	9
4.2.3.	Popis stávajícího stavu – Zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště .....	9
4.2.4.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4353 .....	9
4.2.5.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4354 .....	9
4.2.6.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4355 .....	10
4.2.7.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4356 .....	10
4.2.8.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4357 .....	10
4.2.9.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4358 .....	10
4.2.10.	Popis stávajícího stavu – Přejezd P4359 .....	10
4.3.	Popis navrženého řešení – traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850 .....	11
4.3.1.	Směrové řešení .....	11
4.3.2.	Výškové řešení .....	12
4.3.3.	Prostorové uspořádání .....	13
4.3.4.	Kolejový rošt .....	13
4.3.5.	Rozšíření rozchodu .....	13
4.3.6.	Kolejové lože .....	14
4.3.7.	Bezstyková kolej a pražcové kotvy .....	14
4.3.8.	Drážní stezky .....	14
4.3.9.	Čištění drážních příkopů .....	15
4.3.10.	Broušení kolejnic .....	15
4.3.11.	Výstroj trati .....	15
4.4.	Popis navrženého řešení – zast. Tomíkovice, nástupiště .....	16
4.4.1.	Přípravné práce .....	16
4.4.2.	Bourací práce .....	16



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

4.4.3.	Technické parametry nástupiště .....	16
4.4.4.	Konstrukční řešení nástupiště .....	17
4.4.5.	Pochozí plocha .....	18
4.4.6.	Přístupová komunikace .....	19
4.4.7.	Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech a přístupových komunikacích .....	20
4.4.8.	Terénní úpravy .....	21
4.4.9.	Zábradlí .....	21
4.4.10.	Orientační systém .....	22
4.5.	Popis navrženého řešení – zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště .....	24
4.5.1.	Přípravné práce .....	24
4.5.2.	Bourací práce .....	24
4.5.3.	Technické parametry nástupiště .....	24
4.5.4.	Konstrukční řešení nástupiště .....	25
4.5.5.	Pochozí plocha .....	26
4.5.6.	Přístupová komunikace .....	26
4.5.7.	Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech a přístupových komunikacích .....	27
4.5.8.	Terénní úpravy .....	28
4.5.9.	Orientační systém .....	28
4.6.	Popis navrženého řešení – přejezd P4353 .....	30
4.6.1.	Obecně .....	30
4.6.2.	Železniční svršek .....	30
4.6.3.	Nová přejezdová konstrukce .....	30
4.6.4.	Nová konstrukce vozovky .....	30
4.6.5.	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	31
4.7.	Popis navrženého řešení – přejezd P4354 .....	31
4.7.1.	Obecně .....	31
4.7.2.	Železniční svršek .....	31
4.7.3.	Nová přejezdová konstrukce .....	31
4.7.4.	Nová konstrukce vozovky .....	32
4.7.5.	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	33
4.8.	Popis navrženého řešení – přejezd P4355 .....	33
4.9.	Popis navrženého řešení – přejezd P4356 .....	33
4.9.1.	Obecně .....	33



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

4.9.2.	Železniční svršek .....	33
4.9.3.	Nová přejezdová konstrukce .....	33
4.9.4.	Nová konstrukce vozovky .....	33
4.9.5.	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	34
4.10.	Popis navrženého řešení – přejezd P4357 .....	34
4.10.1.	Obecně.....	34
4.10.2.	Železniční svršek .....	34
4.10.3.	Nová přejezdová konstrukce .....	34
4.10.4.	Nová konstrukce vozovky .....	35
4.10.5.	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	36
4.11.	Popis navrženého řešení – přejezd P4358 .....	36
4.11.1.	Obecně.....	36
4.11.2.	Železniční svršek .....	36
4.11.3.	Nová přejezdová konstrukce .....	36
4.11.4.	Nová konstrukce vozovky .....	37
4.11.5.	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	38
5.	Přehled výchozích podkladů .....	38
5.1.	Průzkumy .....	38
5.2.	Geodetické podklady .....	38
5.3.	Ostatní podklady .....	38
6.	Technické kvalitativní podmínky .....	38
7.	Ekologie .....	38
7.1.	Odpad.....	39
7.2.	Ochrana přírody .....	39
8.	Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana .....	39
9.	Tabulka souřadnic vytyčovacích bodů .....	40
9.1.1.	Traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850.....	40
9.1.2.	Zast. Tomíkovice, nástupiště .....	44
9.1.3.	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště .....	46



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provedení stavby (PDPS)
Datum zpracování:	28.4.2025
Charakter:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby:	Stavba dráhy
Místo stavby:	kraj Olomoucký, k. ú. Žulová [797804] regionální železniční trať č. 295 dle KJŘ Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku DÚ 137106, 1371D1
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace Spisová značka: A 48384 vedená u Městského soudu v Praze Identifikační číslo: 70994234 Sídlo: Dlážďená 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1 Zastoupená: Ing. Jiří Macho, ředitel Oblastního ředitelství Ostrava na základě pověření č. 3146 ze dne 15. prosince 2021
Zpracovatel dokumentace:	PRODIN a.s. Spisová značka: B 2532 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové Identifikační číslo: 25292161 Sídlo: Vápence 2745, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice
Zpracovávaný objekt:	SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850
Vypracoval:	PRODIN a.s. Vápence 2745, Zelené Předměstí, 530 02 Pardubice Ing. Tomáš Dvořáček, tel. 725 873 007



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

## 2. ČLENĚNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU

Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

1.001	Technická zpráva	
2.001	Situace km 13,400 - 14,300	M 1:1000
2.002	Situace km 14,300 - 15,400	M 1:1000
2.003	Situace km 15,400 - 16,800	M 1:1000
2.004	Situace km 16,800 - 17,850	M 1:1000
2.005	Podélný profil km 13,400 - 14,300	M 1:1000/100
2.006	Podélný profil km 14,300 - 15,200	M 1:1000/100
2.007	Podélný profil km 15,200 - 16,100	M 1:1000/100
2.008	Podélný profil km 16,100 - 17,000	M 1:1000/100
2.009	Podélný profil km 17,000 - 17,850	M 1:1000/100
2.010	Vzorové příčné řezy	M 1:50
2.011	Vytyčovací výkres km 13,400 - 14,300	M 1:1000
2.012	Vytyčovací výkres km 14,300 - 15,400	M 1:1000
2.013	Vytyčovací výkres km 15,400 - 16,800	M 1:1000
2.014	Vytyčovací výkres km 16,800 - 17,850	M 1:1000
2.015	Detail KMDZ most evid. km 16,335	M 1:1000, 1:100
2.016 - 2.020	Neobsazeno	

Nástupiště v úseku propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

2.021	Zast. Tomíkovice, situace nástupiště	M 1:250
2.022	Zast. Tomíkovice, půdorys nástupiště	M 1:100
2.023	Zast. Tomíkovice, vzorové příčné řezy nástupiště	M 1:50
2.024	Zast. Tomíkovice, detaily zábradlí	M 1:25, M 1:10, M 1:5
2.025	Zast. Tomíkovice, orientační systém	M 1:100, M 1:25
2.026	Zast. Tomíkovice, vytyčovací výkres	M 1:100
2.027 - 2.030	Neobsazeno	
2.031	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, situace nástupiště	M 1:250
2.032	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, půdorys nástupiště	M 1:100
2.033	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, vzorové příčné řezy nástupiště	M 1:50
2.034	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, orientační systém	M 1:100, M 1:25
2.035	Zast. Kobylá nad Vidnávkou, vytyčovací výkres	M 1:100
2.036 - 2.040	Neobsazeno	

Přejezdy v úseku propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

2.041	Přejezd P4353, situace	M 1:500
2.042	Přejezd P4353, půdorys	M 1:250
2.043	Přejezd P4353, vzorový příčný řez	M 1:50
2.044	Přejezd P4353, podélný profil komunikace	M 1:100/20
2.045	Přejezd P4353, vytyčovací výkres	M 1:100
2.046	Přejezd P4353, návrh doplnění dopravního značení	-
2.047	Přejezd P4354, situace	M 1:500



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

2.048	Přejezd P4354, půdorys	M 1:250
2.049	Přejezd P4354, vzorový příčný řez	M 1:50
2.050	Přejezd P4354, podélný profil komunikace	M 1:100/20
2.051	Přejezd P4354, vytyčovací výkres	M 1:100
2.052	Přejezd P4354, návrh doplnění dopravního značení	-
2.053	Přejezd P4356, situace	M 1:500
2.054	Přejezd P4356, půdorys	M 1:250
2.055	Přejezd P4356, vzorový příčný řez	M 1:50
2.056	Přejezd P4356, podélný profil komunikace	M 1:100/20
2.057	Přejezd P4356, vytyčovací výkres	M 1:100
2.058	Přejezd P4356, návrh doplnění dopravního značení	-
2.059	Přejezd P4357, situace	M 1:500
2.060	Přejezd P4357, půdorys	M 1:250
2.061	Přejezd P4357, vzorový příčný řez	M 1:50
2.062	Přejezd P4357, podélný profil komunikace	M 1:100/20
2.063	Přejezd P4357, vytyčovací výkres	M 1:100
2.064	Přejezd P4357, návrh doplnění dopravního značení	-
2.065	Přejezd P4358, situace	M 1:500
2.066	Přejezd P4358, půdorys	M 1:250
2.067	Přejezd P4358, vzorový příčný řez	M 1:50
2.068	Přejezd P4358, podélný profil komunikace	M 1:100/20
2.069	Přejezd P4358, vytyčovací výkres	M 1:100
2.070	Přejezd P4358, návrh doplnění dopravního značení	

### 3. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

SO 11-01-11 Obnova SZZ, ŽST Žulová  
SO 11-13-01 Obnova nástupiště, ŽST Žulová  
SO 11-14-01 Výstroj trati, km 12,500 - km 13,400  
SO 11-20-01 Oprava mostu, evid. km 13,279  
SO 11-21-01 Obnova propustku, evid. km 12,766  
SO 11-23-01 Obnova opěrné zdi, km 12,600 - km 12,800





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

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

#### 4.1. 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 nyní, z důvodu rozsáhlého poškození, uzavřené železniční trati.

Předmětem tohoto 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  $V130=50/55/60$  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 dvojčítých pražců. Bude provedena úprava upínací teploty bezстыkové koleje (vyřezání stávajících svarů a vložení kolejnicových vložek 49E1 délky 25 m) a bezстыková kolej bude zřízena i ve směrových obloucích, kde je ve stávajícím stavu kolej stykovaná. V těchto obloucích bude provedena výměna kolejového roštu, úprava rozdělení pražců nebo montáž pražcových kotev v souladu s požadavky předpisu SŽ S3/2. V těchto obloucích bude rovněž provedena úprava stávajících drážních stezek – je navrženo jejich rozšíření z pražcové rovinaniny dle vzorového listu SŽ Ž 2.2.

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajících úrovnových nástupišť typu Sudop v zast. Tomíkovice a Kobylá nad Vidnávkou. Oprava nástupiště je provedena v původní délce nástupiště a konstrukce nástupiště je s pevnou nástupní hranou. Šířka nástupiště je 2,50 m s příčným sklonem 2 % od přilehlé koleje. V zast. Tomíkovice je nástupní hrana s ohledem na směrové poměry ve výšce 380 mm nad TK, ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje. V zast. Kobylá nad Vidnávkou je nástupní hrana ve výšce 550 mm nad TK, ve vzdálenosti 1680 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, výšky 1,30 m, délky 1,995 m, šířky 0,92 m. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem.

V celém úseku propracování koleje je provedena oprava dotčených železničních přejezdů. Jedná se o přejezdy č. P4353, P4354, P4356, P4357 a P4358. U přejezdů je provedeno snesení stávající konstrukce s vybouráním navazující živičné vozovky. Po provedení prací na železničním svršku je osazena přejezdová konstrukce z užitého materiálu a provedení živičného souvrství navazující pozemní komunikace. U přejezdů je provedeno posouzení bezpečnosti na přejezdech dle ČSN 73 6380 07/2020 OPRAVA 1 na stávající rychlost V a návrhovou rychlost V130. Jsou navrženy nezbytné úpravy pro splnění rozhledových poměrů (kácení, úprava svahů, zpevnění vozovky, omezení maximální délky silničního vozidla). Je navrženo dopravní značení s ohledem na výše zmíněné.

#### 4.2. Popis stávajícího stavu

##### 4.2.1. Popis stávajícího stavu – 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, před přejezdem P4353, v přejezdu P4357), 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



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

13,498 a evid. km 16,335. Bezстыková 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.

### 4.2.2. Popis stávajícího stavu – 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.

### 4.2.3. Popis stávajícího stavu – 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.

### 4.2.4. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4353

Stavební činností bude dotčen přejezd P4353 v ev. km 13,446. Účelem stavebního objektu 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 použity vnitřní a vnější železobetonové 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 5,6 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 70°. Vozovka vně přejezdu je tvořena živičnou konstrukcí. Stávající železobetonové panely budou předány správci.

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

### 4.2.5. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4354

Stavební činností bude dotčen přejezd P4354 v ev. km 13,732. Účelem stavebního objektu 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 použity vnitřní a vnější železobetonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. 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. Stávající železobetonové panely budou předány správci.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.2.6. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4355

Přejezd P4355 v km 14,089 je tvořen konstrukcí z vnitřních a vnějších železobetonových panelů. 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 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 90°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena nezpevněnou vozovkou.

### 4.2.7. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4356

Stavební činností bude dotčen přejezd P4356 v ev. km 15,030. Účelem stavebního objektu je oprava přejezdu P4356 a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace.

V přejezdu jsou použity vnitřní a vnější železobetonové panely. Na přejezdu se jedná o křížení jednokolejné trati s účelovou komunikací. 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 živoucí konstrukcí. Stávající železobetonové panely budou předány správci.

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

### 4.2.8. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4357

Stavební činností bude dotčen přejezd P4357 v ev. km 16,912. Účelem stavebního objektu 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 použity vnitřní a vnější železobetonové 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 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 80°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena nezpevněnou komunikací. Stávající betonové panely budou předány správci.

### 4.2.9. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4358

Stavební činností bude dotčen přejezd P4358 v ev. km 17,099. Účelem stavebního objektu 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 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 m, délka přejezdu je 5 m a úhel křížení s komunikací je 80°. Konstrukce vně přejezdu je tvořena vnějšími a vnitřními železobetonovými panely a nezpevněnou komunikací. Stávající betonové panely mezi kolejnicemi budou předány správci.

### 4.2.10. Popis stávajícího stavu – Přejezd P4359

Přejezd P4359 nebude v rámci stavby dotčen. Jedná se o přejezd, který byl v roce 2024 rekonstruován v rámci stavby „Výstavba PZS (P4359) v km 17,357 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Je tvořen celopryžovou přejezdovou konstrukcí z vnitřních a vnějších panelů se závěrnou zídou, uložení na betonové pražce s rozdělením 600 mm. Je použito celkem 8 ks vnitřních panelů délky 1,2 m a 16 ks vnějších panelů délky 1,2 m. Vnější panely jsou od vozovky odděleny závěrnou zídou celkové délky 19,8 m.

#### 4.3. Popis navrženého řešení – traťový úsek Žulová – Velká Kraš km 13,400 – 17,850

##### 4.3.1. Směrové řešení

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  $V130=50/55/60$  km/h.

Průběh traťových rychlostí ve směru Žulová – Velká Kraš:

od [km]	do [km]	V [km/h]	V130 [km/h]
13,400	13,747	45	50
13,747	14,770	45	55
14,770	15,050	45	
15,050	16,008	45	55
16,008	16,XXX	45	60
16,XXX	17,850	45	

V úseku km 14,770 až km 15,050 je propad rychlosti způsoben železničním přejezdem P4356, kde je zajištěna bezpečnost dle ČSN 736380 ve smyslu splnění rozhledových polí pouze pro traťovou rychlost  $V=45$  km/h. Zvýšení rychlosti na  $V130=55$  km/h je podmíněno celkovou rekonstrukcí přejezdu.

V úseku km 16,XXX až km 17,850 je propad rychlosti způsoben železničním přejezdem P4359, který byl rekonstruován v rámci investiční stavby „Výstavba PZS (P4359) v km 17,357 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“. Zvýšení rychlosti na  $V130=60$  km/h je podmíněno zvýšením převýšení ve směrovém oblouku  $R=217$  m a úpravou závěrných zídek a navazující pozemní komunikace. Výhledový stav pro traťovou rychlost  $V130=60$  km/h je zakreslen ve výkresové části. Platí i pro dopravní směr Velká Kraš – Žulová.

Průběh traťových rychlostí ve směru Velká Kraš – Žulová:

od [km]	do [km]	V [km/h]	V130 [km/h]
17,850	17,314	45	
17,314	16,008	45	60
16,008	13,730	45	55
13,730	13,400	45	50

Směrové a výškové vyrovnaní bylo provedeno s ohledem na stav drážního tělesa a objekty spodních staveb. Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků, včetně přechodnic. Přechodnice se vzestupnicemi jsou navrženy ve tvaru klotoidy s lineární vzestupnicí.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Začátek úpravy v km 13,398 616 je umístěn v přímé, která navazuje na výhybku č. 8 ŽST Žulová, řešenou v rámci SO 11-10-01. Konec úpravy v km 17,850 je umístěn ve směrovém oblouku R=350 m, který navazuje na SO 12-10-02

Tabulka směrových oblouků:

č.o.	R [m]	V [km/h]	V130 [km/h]	D [mm]	I [mm]	I130 [mm]	n1 [V]	n130 [V]	Lk1 [m]	Typ1	n2 [V]	n130 [V]	Lk2 [m]	Typ2
1	265	45	50	30	61	82	12,593	11,333	17,000	klotoida	12,593	11,333	17,000	klotoida
2	153	45	50	68	89	125	11,765	10,588	36,000	klotoida	11,765	10,588	36,000	klotoida
3	200	45	55	54	66	125	12,757	10,438	31,000	klotoida	38,596	31,579	33,000	mezilehlá klotoida
4	530	45	55	35	11	33	38,596	31,579	33,000	mezilehlá klotoida	0,000	0,000	0,000	
5	301	45	55	35	45	84	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	
6	401	45	55	35	25	55	0,000	0,000	0,000		13,333	10,909	21,000	klotoida
7	252	45	55	30	65	112	18,519	15,152	25,000	klotoida	18,519	15,152	25,000	klotoida
8	251	45	55	30	66	113	18,519	15,152	25,000	klotoida	18,519	15,152	25,000	klotoida
9	412	45	55	30	28	57	24,444	20,000	33,000	klotoida	22,963	18,788	31,000	klotoida
10	302	45	55	30	50	89	22,963	18,788	31,000	klotoida	22,963	18,788	31,000	klotoida
11	190	45	55	63	63	125	11,287	9,235	32,000	klotoida	11,287	9,235	32,000	klotoida
12	173	45	55	82	57	125	11,111	9,091	41,000	klotoida	11,113	9,092	41,005	klotoida
13	177	45	55	77	58	125	11,113	9,092	38,505	klotoida	13,605	11,132	30,000	mezilehlá klotoida
14	390	45	55	28	34	64	13,605	11,132	30,000	mezilehlá klotoida	24,179	19,783	30,466	klotoida
15	251	45	55	30	66	113	24,179	19,783	32,642	klotoida	18,519	15,152	25,000	klotoida
16	204	45	55	54	64	121	11,111	9,091	27,000	klotoida	14,995	12,269	36,438	klotoida
17	191	45	55	62	64	125	14,995	12,269	41,836	klotoida	16,831	13,771	46,958	klotoida
18	293	45	60	35	47	111	16,831	12,591	26,509	klotoida	17,143	12,824	27,000	klotoida
19	490	45	60	30	19	57	14,815	11,111	20,000	klotoida	14,815	11,111	20,000	klotoida
20	220	45	60	69	40	125	11,272	8,454	35,000	klotoida	14,710	11,033	45,675	klotoida
21	250	45	60	55	41	115	14,710	11,033	36,407	klotoida	11,313	8,485	28,000	klotoida
22	321	45	60	30	45	103	19,259	14,444	26,000	klotoida	19,259	14,444	26,000	klotoida
23	217	45		33	78	0	24,242	0,000	36,000	klotoida	17,967	0,000	26,681	klotoida
24	256	45	60	56	38	110	17,967	13,475	45,277	klotoida	11,111	8,333	28,000	klotoida
25	350	45	60	30	39	92	17,037	12,778	23,000	klotoida	17,529	13,147	23,664	klotoida

#### 4.3.2. Výškové řešení

Výškové řešení vychází z charakteru realizované činnosti a ze stávajícího stavu drážního tělesa, především v souvislosti s drážními stezkami. Vyrovnání výškových nedostatků je provedeno s ohledem



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

na stávající šířku drážního tělesa a s ohledem na v rámci stavby a ve spojitosti s BK nově zřizované rozšířené a nadvýšené kolejové lože.

Začátek úpravy v km 13,398 616 navazuje na podélný sklon v ŽST Žulová, řešený v rámci SO 11-10-01. Konec úpravy v km 17,850 navazuje na SO 12-10-02

Poloměry zakružovacích oblouků jsou navrženy v hodnotě  $R_{v=\min.} 2000 \text{ m}$ .

### 4.3.3. Prostorové uspořádání

V úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

### 4.3.4. Kolejový rošt

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, kromě lokálních úseků na dřevěných pražcích. Bude tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 a PB2. Stávající dřevěné pražce budou vyjmuty, ekologicky zlikvidovány a nahrazeny betonovými pražci. Jedná se o dřevěné pražce za ZV8 (celkem 24 ks) a u přejezdu P4353 (celkem 9 ks), které budou vyměněny za užití betonové pražce SB8 vyzískané v rámci stavby. Dřevěné pražce v přejezdu P4357 budou nahrazeny novými betonovými pražci VPS, rozd. „u“ (celkem 10 ks). Dřevěné pražce (celkem 21+20 ks) v předpolích mostu evid. km 16,335 budou nahrazeny novými pražci VPS, rozd. „u“ (celkem 17+17 ks) a užitými pražci SB8, rozd. „c“ (celkem 4+3 ks). Na pražcích VPS bude na obou stranách mostu osazeno KMDZ 49E1 délky 4,20 m a výběh pojistných úhelníků délky min. 10,00 m.

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, 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 SK124 a nové pryžové podložky pod patu kolejnice.

Snesení kolejového roštu bude provedeno v úseku délky 124,131 m, km 13,606 124 až km 13,730 255 (směrový oblouk  $R=153 \text{ m}$ ). 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 úseku propracování koleje bude provedena výměna upevňovadel u železničních přejezdů. Jedná se o přejezdy č. P4353, P4354, P4356, P4357 a P4358. Budou použity antikorozní komplety ŽS4.

### 4.3.5. Rozšíření rozchodu

Ve směrových obloucích o malých poloměrech ( $R < 275 \text{ m}$ ) je nutné provést rozšíření rozchodu koleje. V úsecích na stávajících betonových pražcích SB8 s žebrovou podkladnicí bude v dotčených obloucích ponecháno stávající rozšíření rozchodu max. +6 mm. Na pražcích s bezpodkladnicovým upevněním (směrový oblouk  $R=153 \text{ m}$ ) bude zřízeno rozšíření rozchodu +10 mm s výběhem dle požadavků ČSN 73 6360-1.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

### 4.3.6. Kolejové lože

V úseku délky 124,131 m, km 13,606 124 až km 13,730 255 (směrový oblouk  $R=153$  m) bude kolejové lože odtěženo na úroveň PTŽS. Při těžení bude zřízen úklon vlevo 5 %. Nové kolejové lože bude zřízeno na zhutněnou ukloněnou PTŽS z drceného kameniva fr. 31,5/63 v tloušťce min. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Po provedení směrové a výškové úpravy celého úseku opravy koleje bude kolejové lože doplněno do plného profilu dle Vzorových listů a předpisu SŽ S3/2. Kolejové lože bude provedeno jako otevřené. V souladu s předpisem SŽ S3/2, Tab. 2 bude kolejové lože v obloucích na vnější straně oblouku zřízeno jako rozšířené s nadvýšením.

### 4.3.7. Bezстыková kolej a pražcové kotvy

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. U mostu v km 16,335 je ve stávajícím stavu již osazeno malé kolejové dilatační zařízení.

Stávající pražcové kotvy budou ponechány. Nové pražcové kotvy budou doplněny ve směrových obloucích  $R=153$  m (na každém pražci, délka 124,131 m),  $R=190$  m (na každém pražci, délka 95,544 m) a v inflexním motivu  $R=173$  m/ $R=177$  m (na každém pražci, délka 314,889 m).

Stávající pražcové kotvy budou před úpravou prostorové polohy koleje povoleny a po posunu opět dotaženy tak, aby třmen pevně obepínal pražec. Samojistné matice musí být v tomto případě vyměněny za nové. Při směrovém posunu do 20 mm může být provedena úprava prostorové polohy koleje bez uvolnění pražcových kotev. Tento postup je v souladu se SŽ S3/2.

U mostu evid. km 16,335 bude na obou stranách osazeno kolejnicové malé dilatační zařízení KMDZ tvaru 49E1 délky 4,20 m. V km 16,318 431 bude KMDZ nové, v km 16,359 952 KMDZ užitě, vyzískané v rámci stavby. Výběh pojistných úhelníků na obou stranách mostu bude v délce min. 10,00 m. Podrobněji je znázorněno ve výkresové části dokumentace.

### 4.3.8. Drážní stezky

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.

Pražcové rovnaniny budou provedeny v úsecích:

- km 13,678 500 až km 13,722 500 vlevo, délka 44 m, ve 2 řadách vodorovně, ve 2 řadách svisle (celkem 72 ks pražců)
- km 13,684 000 až km 13,720 000 vpravo, délka 36 m, ve 2 řadách vodorovně, ve 2 řadách svisle (celkem 60 ks pražců)
- km 14,913 000 až km 14,923 000 oboustranně, délka 2x10 m, ve dvou řadách vodorovně, ve 3 řadách svisle (celkem 48 ks pražců)



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

- km 15,210 000 až km 15,235 000 vpravo, délka 25 m, ve dvou řadách vodorovně, ve 3 řadách svisle (celkem 66 ks prážců)

Celkový počet prážců potřebných do prážcových rovinanin je 246 ks. Lze použít prážce tvaru SB 3, SB 4, SB 5, SB 5 P, SB 6 a SB 6 P.

### 4.3.9. Čištění drážních příkopů

V dotčeném úseku bude provedeno pročištění stávajících nezpevněných drážních příkopů.

- km 13,405 až km 13,448 vpravo, délka 43 m
- km 13,454 až km 13,473 vpravo, délka 19 m
- km 13,506 až km 13,642 vpravo, délka 136 m
- km 13,542 až km 13,610 vlevo, délka 68 m
- km 13,748 až km 14,216 vpravo, délka 468 m
- km 14,265 až km 14,812 vpravo, délka 547 m
- km 14,971 až km 15,038 vlevo, délka 67 m
- km 15,045 až km 16,281 vlevo, délka 1236 m
- km 16,390 až km 16,907 vpravo, délka 517 m
- km 16,497 až km 16,608 vlevo, délka 111 m
- km 16,919 až km 17,092 vpravo, délka 173 m
- km 17,103 až km 17,156 vpravo, délka 53 m
- km 17,265 až km 17,314 vlevo, délka 49 m
- km 17,265 až km 17,353 vpravo, délka 88 m
- km 17,362 až km 17,850 vpravo, délka 488 m

Celková délka čištění příkopů činí 4063 m.

### 4.3.10. Broušení kolejnic

V úseku s užitými kolejnicemi km 13,398 616 – 13,606 124 a km 13,730 255 – 17,850 je navrženo strojní opravné broušení kolejnic. Celková délka úseku je 4327,253 m.

### 4.3.11. Výstroj trati

Výstroj trati je řešena samostatným stavebním objektem této stavby.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.4. Popis navrženého řešení – zast. Tomíkovice, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajícího úrovněového 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.

#### 4.4.1. Přípravné práce

Před započítím prací bude provedeno vytýčení podzemních tras inženýrských sítí, jejichž umístění je znázorněno ve výkresové části dokumentace. V případě zásahu do ochranného pásma je třeba se řídit danými podmínkami jednotlivých správců inženýrských sítí. Výkopové práce v ochranném pásmu těchto tras musí být prováděny výhradně bez použití mechanizace. Při obnažení kabelů a jiných zařízení během stavby je nutno ihned zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem, před záhozem obnovit původní uložení a přizvat ke kontrole zástupce správce.

#### 4.4.2. Bourací práce

V rámci prací na předmětném stavebním objektu bude nejprve provedena demontáž stávajícího úrovněového nástupiště. Jedná se o úrovněové nástupiště typu Sudop, délky 57,0 m, výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště je tvořeno tvárnicemi Tischer na úložných blocích U65, s konzolovými deskami délky 2,30 m.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci, nebo umístěn na skládku.

#### 4.4.3. Technické parametry nástupiště

Dotčený stavební objekt bude po své realizaci v majetku SŽ.

Jedná se o vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou délky 57 m.

Začátek nástupiště: km 14,978 898

Konec nástupiště: km 15,035 755

#### Nástupní hrana:

Nástupní hrana se nachází v přímé a směrovém oblouku  $R=190$  m.

Podélný sklon koleje: 16,8 a 5 ‰

Užitná délka nástupní hrany: 57 m

Výška nástupní hrany: 380 mm nad TK

Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje: 1,650m

Nástupiště je navrženo v šířce 2,50 m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 % směrem od přilehlé koleje.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.4.4. Konstrukční řešení nástupiště

#### Nástupní hrana:

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lící plochou, výšky 1,30 m, délky 2,00 m, šířky 0,92 m.

Nástupištní prefabrikáty jsou uloženy do cementové malty MC 10 tl. 10 mm a podkladního betonu C20/25nXF3 tl. 150 mm.

Pro zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupištní zídky při provádění hutnění zásypu je nutné provést ukotvení prefabrikátu do podkladního betonu pruty betonářské výztuže B500B Ø 14 mm délky 600 mm, procházející přes podkladní beton do podloží. Při použití betonového základu s prostupem pro odvodnění železničního spodku musí zasahovat kotvicí tyč 200 mm do betonového základu. Kotvení se provádí do otvorů v prefabrikátu typu L (zpravidla 2 ks) vytvořených při výrobě prefabrikátu. Do podkladního betonu, případně základu, se pro kotvicí tyč vyvrtají otvory Ø 30 mm, aby bylo zajištěno prolití cementovou maltou. Ocelová tyč se po osazení v podkladním betonu zalije cementovou maltou MC 10, otvor v prefabrikátu typu L se vyplní betonem C20/25n na celou výšku prefabrikátu.

Pro zamezení vyplavování drobných zrn podkladních vrstev zpevněné plochy a zásypu je nutné provést překrytí styčných spár na rubové straně prefabrikátů typu L natavením asfaltového pásu. Použijí se asfaltové pásy podkladní modifikované minimálně typu R maximální tloušťky 4 mm s deklarovanou ohebností při maximálně -25 °C a s odolností proti stékání při minimálně +60 °C. Minimální teplota vzduchu a podkladu při natavování se řídí pokyny výrobce asfaltové izolace. Minimální šířka překrytí spár asfaltovými pásy je 100 mm. Horní hrana překrytí spár musí být v úrovni začátku zkosené hrany nástupištního prefabrikátu.

Pro ochranu všech ploch prefabrikátu typu L, které budou trvale ve styku se zásypem, je nutné provést ochranu nátěrovým systémem tvořeným 1 x asfaltovým penetračně adhezním nátěrem (Alp) + 2 x asfaltovými nátěry za horka SA12 (Aln).

#### Nenástupní hrana:

Nenástupní hrana je na začátku a konci nástupiště tvořena prefabrikáty typu „L“ rozměru 2,00x0,85x1,30 m, s nášlapnou plochou šířky 130 mm. Na začátku nástupiště jsou použity 2 ks, na konci nástupiště 1 ks.

Mezi těmito prefabrikáty je nenástupní hrana tvořena betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni zpevněné plochy. U přístupové komunikace a schodiště je v délce 10,5 m obrubník umístěn ve výšce 60 mm nad úrovní zpevněné plochy a je použit drenážní obrubník s otvory, které odvádí dešťovou vodu do sousedící zeleně. Betonové obrubníky jsou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s boční opěrou.

#### Těleso nástupiště:

Pro zásypy nástupištních prefabrikátů typu L je použita zhutnitelná nenamrzavá zemina. Tento materiál smí být použit maximálně do vzdálenosti 0,50 m od povrchu nástupiště. Lze použít materiál ze stavby, o jeho vhodnosti musí rozhodnout geotechnik stavby. Vrchní vrstva zásypu nástupiště je provedena z



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

propustného nenamrzavého materiálu o tloušťce 0,25 m. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,30 m. Hutnění v blízkosti objektu (do vzdálenosti 1,00 m od rubu konstrukce) se musí provádět pomocí takových prostředků, aby nedošlo k vybočení konstrukce. Předepsaná míra zhutnění vrstev je stanovena přílohou 4 předpisu SŽ S4 – max. hodnota sednutí „s“ 0,7 mm (výsledek rázové zatěžovací zkoušky).

Ukončení nástupiště – směr Lipová Lázně:

Nástupištní hrana je ukončena prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou, délky 2,00 m. Rozměry 2,00x0,92x1,30 m, nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

Kolmo na osu koleje jsou umístěny prefabrikáty typu „L“ atypického rozměru 1,00x0,85x1,17 m a 1,30x0,85x1,17 m, s nášlapnou plochou šířky 130 mm. Prefabrikáty jsou uloženy v podélném sklonu 2 %. Uložení prefabrikátu je částečně na prefabrikát nástupištní hrany, částečně na podkladní vrstvy, které jsou totožné jako u nástupní hrany u koleje.

Ukončení nástupiště – směr Velká Kraš:

Nástupištní hrana je ukončena prefabrikátem tvaru L s předsazenou nástupištní hranou, délky 1,00 m. Rozměry 1,00x0,92x1,30 m, nášlapná plocha šířky 200 mm, hladká lící plocha.

Kolmo na osu koleje jsou umístěny prefabrikáty typu „L“ atypického rozměru 1,00x0,85x1,17 m a 1,30x0,85x1,17 m, s nášlapnou plochou šířky 130 mm. Prefabrikáty jsou uloženy v podélném sklonu 2 %. Uložení prefabrikátu je částečně na prefabrikát nástupištní hrany, částečně na podkladní vrstvy, které jsou totožné jako u nástupní hrany u koleje.

#### 4.4.5. Pochozí plocha

Plochu nástupiště ve směru od nástupní hrany tvoří rozšířená nášlapná plocha šířky 200 mm opatřená protiskluzovým dezénem, která je součástí prefabrikovaných bloků typu „L“. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem a po domluvě s odborem O13 SŽ v mírně odlišném řešení, než je uvedeno ve VL SŽ Ž8 10.3 tak, aby byla možná pokládka obrusné vrstvy finišerem.

Pro asfaltový povrch je použita skladba konstrukce povrchu nástupiště vycházející z VL SŽ Ž8 10.3 a je upravena v souladu s TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32	tl. 2x200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

*Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa*

Konstrukce nástupiště celkem 510 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkodrti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

v nástupišti (nástupištní prefabrikát, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejnoměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210. Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantně použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky  $s = 0,6$  mm.

Pochozí plocha nástupiště je navržena v příčném sklonu max. 2 % směrem od koleje.

#### 4.4.6. Přístupová komunikace

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 vložení rampy délky 3,0 m ve sklonu 1:8 s oboustrannými zábradelními madly ve výšce 0,70 a 0,90 m.

Obruba přístupového chodníku je tvořena betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni zpevněné plochy (vlevo při pohledu od veřejné komunikace) a ve výšce 60 mm nad zpevněnou plochou (vpravo při pohledu od veřejné komunikace). Betonové obrubníky jsou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s boční opěrou.

Skladba přístupové komunikace dle TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32	tl. 200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

*Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa*

Konstrukce přístupové komunikace celkem 310 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkodrti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky v chodníku (závěrná zídka, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejnoměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210. Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantně použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola ztuhnutí bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky  $s = 0,6$  mm.

Mezi nástupišťem a stávající čekárnou je navrženo vyrovnávací schodiště průchozí šířky 1,65 m o 3 schodišťových stupních ( $h=180$  mm,  $b=310$  mm). Je tvořeno schodišťovými prefabrikáty průřezu 150x350 mm, délky 2,20 m (1,10+1,10 m), uloženými do cementové malty MC10 tl. 20 mm a betonového lože C20/25nXF3 tl. min. 300 mm. Schodiště je opatřeno oboustrannými zábradelními madly ve výšce 0,70 a 0,90 m. Schodiště je umístěno tak, aby nedošlo ke kolizi se stávajícími sklopnými osvětlovacími stožáry. Nástupní a výstupní stupeň je opatřen žlutým nátěrem šířky 100 mm umístěným ve vzdálenosti 50 mm od hrany stupně.

Zpevněná plocha mezi nástupním stupněm a pochozí plochou čekárny je provedena ve stejné skladbě, jako u přístupové komunikace – viz výše. Odvod srážkové vody je zajištěn odvodňovacím žlabem DN 100 z polymerického betonu s integrovaným poklopem, délky 2,00 m. Je usazen do betonového lože C20/25nXF3. Výtokové potrubí PEHD DN100 délky 1,00 m je umístěno na konci žlabu a je odvedeno do trativodu před budovou čekárny – viz níže.

Z důvodu stávajících problémů s odvodem srážkové vody z prostoru mezi nástupišťem a budovou čekárny je v délce 20,0 m navržen podélný trativod. Bude umístěn před stávajícím okapovým chodníkem v zeleném pásu ve vzdálenosti 3,65 m od nástupní hrany. Podélný sklon trativodu je 1,5 %, šíře trativodní rýhy je 0,5 m. Minimální hloubka dna trativodu je 0,65 m pod úroveň UT.

Trativod bude tvořen trativodní trubicí PE-HD SN4 DN 160, s perforací 1/3 a bude uložen do podkladního betonu C20/25nXF3. Zásyp bude proveden z propustného materiálu (drcené kamenivo fr. 16/32). Na trativodu budou osazeny plastové šachty z PVC-U DN 315 s poklopem tř. A – celkem 2 ks. Šachty budou uloženy do podkladního betonu C20/25nXF3 tl. 150 mm a pískového podsypu tl. 50 mm. Výtokové potrubí PEHD DN160 délky 20,00 m je odvedeno na terén v prostoru výtoku propustku evid. km 15,037, výtok je odlážděn lomovým kamenem.

#### 4.4.7. Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích a přístupových komunikacích

Nástupišťe je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015, dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupišťe a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích.

Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu (dále VLsVP) šířky 400 mm, s povrchem tvořeným podélnými drážkami. Dle požadavku SŽ O13 je použita VLsVP z elastomeru, je probarvena celá žlutě a k podkladu je lepena.

Signální pás šířky 800 mm pro navedení cestujících k přístupovému chodníku a schodišti je navržen s půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit signální pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen. Signální pás navazuje na přirozenou vodící linii, která je tvořena ohrubou vyvýšenou o min. 60 mm nebo zábradlím.

Zdrsněný pás schodiště je hmatově vnímatelný prvek umístěný před výstupním stupněm schodiště nebo vyrovnávacích výškových stupňů. Jeho struktura je odlišná od varovného pásu s půlkulatými výstupky. Je šířky 400 mm, z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Před napojením přístupového chodníku na veřejnou pozemní komunikaci je umístěn varovný pás šířky 400 mm, který ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Povrch varovného pásu je tvořen půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit varovný pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen.

### 4.4.8. Terénní úpravy

Vysvahování terénu za obrubníkem je navrženo tak, aby nebylo nutné osazení podélného ochranného zábradlí dle ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí. Mezní hodnota hloubky volného prostoru měřeného ve vzdálenosti 3,00 m za hranou nástupiště je  $d = \max. 500 \text{ mm}$ . Tvar svahu je znázorněn ve výkresové části dokumentace. Povrchová úprava svahu bude provedena ohumusováním tl. 150 mm a osetím travním semenem.

### 4.4.9. Zábradlí

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. Zábradlí ve směru kolmém na osu koleje je ukončeno ve vzdálenosti min. 2,50 m od osy přilehlé koleje tak, aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor.

Konstrukce zábradlí splňuje všechny podmínky dle „VL Ž 12 Zábradlí a madla“. Konkrétní typ zábradlí je navržen dle „VL Ž 12.1 Typ A – svislá výplň“. Přístupová rampa ve sklonu 1:8 je opatřena oboustrannými madly ve výšce 0,70 a 0,90 m nad zpevněnou plochou a splňuje podmínky „VL Ž 12.4 Zábradelní madla“

Profily jednotlivých prvků zábradlí jsou následující:

- horní madlo TR HR 60 x 30 x 4
- dolní příčel TR HR 60 x 30 x 4
- svislá výplň P10 x 50
- svislá koncová výplň P10 x 60
- zábradelní madlo a sloupek TR 42,4 x 4

Zábradlí je navrženo z oceli S 235 JR dle ČSN EN 10210-1 (uzavřené profily), ČSN EN 10025-2 a ČSN EN 10219-1. Požadavky na základní materiál, výrobu a montáž pro ocelové prvky zábradlí jsou definovány v SŽDC TKP kap. 19, Ocelové konstrukce a mosty. Třída provedení pro zábradlí je stanovena jako EXC2 dle ČSN EN 1090-2+A1 v souladu se SŽDC TKP kap.19 a dokument kontroly základního materiálu podle ČSN EN 10204 je 2.2.

Kotvení zábradlí splňuje všechny podmínky dle „VL Ž 12.5 Kotvení zábradlí“. Je použit typ kotvení do základové patky dle „VL Ž 12.5.212 Kotvení do základové patky“ a z boku do nástupištního prefabrikátu. S ohledem na odlišnou tloušťku stěny prefabrikátu oproti „VL Ž 12.5.206“ byl proveden statický výpočet kotvení pomocí chemických kotev 2xM12 efektivní délky 80 mm, který je samostatnou přílohou tohoto SO. Při realizaci kotvení zábradlí do nástupištních prefabrikátů je nutné ověřit umístění kotev u vybraného dodavatele nástupištních prefabrikátů, hlavně s ohledem na použití atypických rozměrů prefabrikátů.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Barevné řešení zábradlí musí splňovat požadavek na optický kontrast vůči svému okolí – dle TSI PRM 1300/2014 bod 4.2.1.7. Odstín vrchní barvy zábradlí bude RAL 7016 (antracitová šedá). Povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na síti Správy železnic, státní organizace dle předpisu SŽDC S5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí.

Výrobní dokumentace zábradlí bude součástí dokumentace zhotovitele.

### 4.4.10. Orientační systém

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Náписы 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. Jakékoliv úpravy v rozporu se schválenou projektovou dokumentací musí schválit zástupce investora.

#### Přehled prvků orientačního systému:

Tabule T1 „Název stanice“	1x jednostranná na samostatných sloupcích  2x jednostranná na samostatných sloupcích (v obou směrech před stanicí)
Tabule T2 „Dopravní směry“	1x jednostranná na samostatných sloupcích
Tabule T3 „Průchod pro pěší zakázán“	2x jednostranná na zábradlí (na konci nástupiště)

Rozmístění tabulí, jejich rozměry a rozkreslení piktogramů orientačního systému je znázorněno ve výkresové části tohoto SO.

#### Technické řešení

Provedení tabulí a konstrukčních prvků orientačního systému umístěného ve venkovním prostředí se řídí podle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a níže uvedených upřesňujících specifikací. Pro prosvětlené butony se použijí ustanovení ČSN EN 12966 Svislé dopravní značky – Proměnné dopravní značky.

Štít tabule OS bude v provedení FeZn min. tloušťky 1,0 mm ± 0,1 mm nebo hliníkový plech min. tl. 2 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min. 20 µm z každé strany, tj. 200 g zinku na 1 m<sup>2</sup> plochy. Případná kombinace odlišných prvků materiálu nesmí vyvolávat elektrochemickou korozi. Rohy tabule (rámečku) musí být zaobleny, poloměr zaoblení musí být u nejmenších tabulí nejméně 20 mm s tolerancí 10 %, u větších tabulí je zaoblení provedeno přiměřeně v poměru k jejich velikosti nebo poměru stran.

Tabule orientačního systému budou v modrobílém provedení a budou umístěny na neděleném hliníkovém nebo pozinkovaném plechu. Text i piktogramy budou v barvě bílá (RAL 9003) na modrém podkladu (RAL 5003), font písma bude Arial CE.

Velkorozměrové orientační tabule (T1, T2) jsou vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem rozměru min. 12 x 12 mm.

Prodin a.s.

K Vápence 2745  
530 02 Pardubice





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Střední část nosného rastru slouží k upevnění tabule na objímky nebo v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přinýtovány „C“ profily. Malorozměrové tabule (T3) jsou po obvodu vyztuženy dvojitém zahnutím plechu a ze zadní strany zpevněny min. dvěma „C“ profily, sloužícími zároveň k upevnění tabule na objímky. Ze spodní strany ohybu jsou otvory pro odvod dešťové vody. Celoobvodový rámeček nebo nosná konstrukce jsou s tabulí spojeny tak, že pohledově z přední strany v místě, kde je sdělována informace, nesmí být tyto spoje po nalepení fólie viditelné. V činné ploše tabule nesmějí být žádné otvory.

Upevňovací prvky musí vyhovovat požadavkům dle ČSN EN 12 899-1 a specifikacím níže. K upevnění tabulí jsou použity objímky, svorky, šroubové spoje, montážní pásky, případně speciální přípravky na historické sloupy ze slitiny hliníku nebo oceli s příslušnou protikorozi ochranou. Vlastní spojovací materiál musí být v provedení nerez.

Tabule v místech nad pochozí plochou budou mít spodní hranu ve výšce nejméně 2,5 metru nad upraveným povrchem, tak aby byla zajištěna jejich co nejlepší viditelnost a čitelnost.

Jako nosiče orientačního systému jsou použity ocelové sloupky samostatně stojící. Jsou ve formě bezešvé trubky FeZn rozměru 60/2 mm a 70/3 mm, ze shora utěsněné proti vnikání dešťové vody. Ocelové trubky budou žárově pozinkované ponorem, ostré hrany a nálitky zabroušeny. Finální povlak dle ČSN EN ISO 1461, tloušťka povlaku min. 55 µm.

Ocelové konstrukce budou provedeny dle následujících zásad:

- Ocel 11 375 (S 235)
- Výrobní skupina C
- Ostré hrany budou zabroušeny
- Sváry EB 106 tl. 3mm – Z1, Z2, Z4, Z5, Z6
- Sváry EB 106 tl. 5mm – Z3, Z7

Betonové základy jsou zhotoveny z betonu C25/30 a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek je uložena v nezámrzné hloubce. Horní úroveň základových patek, vyjma patky v nástupišťích, je nutno upravit dle místních podmínek tak, aby vyčnívala 50 mm nad terén, resp. povrch svahu. Jejich povrch je u stojek ocelových konstrukcí střešovitě vyspádován plastbetonem pro odtok vody.

Činné plochy tabulí orientačního systému jsou polepeny fóliemi v základních barevnostech viz výše a určených hranic chromatičnosti a činitele jasu dle ČSN EN 12899-1 a ČSN ISO 3864-4. Tyto fólie jsou nereflexní s vlastnostmi splňujícími ČSN EN 12899-1. Exteriérová životnost samolepicí fólie i tisku musí být minimálně 10 let.

Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytyčit jejich trasu.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.5. Popis navrženého řešení – zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu je rovněž provedena oprava stávajícího úrovnového nástupiště typu Sudop v zast. Kobylá nad Vidnávkou. Oprava nástupiště je provedena v původní délce 60 m, šířka 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. Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lící plochou. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem.

#### 4.5.1. Přípravné práce

Před započítím prací bude provedeno vytyčení podzemních tras inženýrských sítí, jejichž umístění je znázorněno ve výkresové části dokumentace. V případě zásahu do ochranného pásma je třeba se řídit danými podmínkami jednotlivých správců inženýrských sítí. Výkopové práce v ochranném pásmu těchto tras musí být prováděny výhradně bez použití mechanizace. Při obnažení kabelů a jiných zařízení během stavby je nutno ihned zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem, před záhozem obnovit původní uložení a přizvat ke kontrole zástupce správce.

#### 4.5.2. Bourací práce

V rámci prací na předmětném stavebním objektu bude nejprve provedena demontáž stávajícího úrovnového nástupiště. Jedná se o úrovnové nástupiště typu Sudop, délky 60,0 m, výšky nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště je tvořeno tvárnicemi Tischer na úložných blocích U65, s konzolovými deskami délky 2,30 m.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci, nebo umístěn na skládku.

#### 4.5.3. Technické parametry nástupiště

Dotčený stavební objekt bude po své realizaci v majetku SŽ.

Jedná se o vnější nástupiště s pevnou nástupní hranou délky 60 m.

Začátek nástupiště: km 17,197 026

Konec nástupiště: km 17,256 714

#### Nástupní hrana:

Nástupní hrana se nachází ve směrovém oblouku  $R=321$  m.

Podélný sklon koleje: 2,2 ‰

Užitná délka nástupní hrany: 60 m

Výška nástupní hrany: 550 mm nad TK

Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje: 1,680m

Nástupiště je navrženo v šířce 2,50 m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 ‰ směrem od přilehlé koleje.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.5.4. Konstrukční řešení nástupiště

#### Nástupní hrana:

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou z prefabrikátu tvaru L s předsazenou nástupištní hranou šířky 200 mm, s protiskluzovým dezénem, s hladkou lící plochou, výšky 1,30 m, délky 2,00 m, šířky 0,92 m.

Nástupištní prefabrikáty jsou uloženy do cementové malty MC 10 tl. 10 mm a podkladního betonu C20/25nXF3 tl. 150 mm.

Pro zamezení nežádoucího vodorovného posunu či naklonění prefabrikátu nástupištní zídky při provádění hutnění zásypu je nutné provést ukotvení prefabrikátu do podkladního betonu pruty betonářské výztuže B500B Ø 14 mm délky 600 mm, procházející přes podkladní beton do podloží. Při použití betonového základu s prostupem pro odvodnění železničního spodku musí zasahovat kotvicí tyč 200 mm do betonového základu. Kotvení se provádí do otvorů v prefabrikátu typu L (zpravidla 2 ks) vytvořených při výrobě prefabrikátu. Do podkladního betonu, případně základu, se pro kotvicí tyč vyvrtají otvory Ø 30 mm, aby bylo zajištěno prolití cementovou maltou. Ocelová tyč se po osazení v podkladním betonu zalije cementovou maltou MC 10, otvor v prefabrikátu typu L se vyplní betonem C20/25n na celou výšku prefabrikátu.

Pro zamezení vyplavování drobných zrn podkladních vrstev zpevněné plochy a zásypu je nutné provést překrytí styčných spár na rubové straně prefabrikátů typu L natavením asfaltového pásu. Použijí se asfaltové pásy podkladní modifikované minimálně typu R maximální tloušťky 4 mm s deklarovanou ohebností při maximálně -25 °C a s odolností proti stékání při minimálně +60 °C. Minimální teplota vzduchu a podkladu při natavování se řídí pokyny výrobce asfaltové izolace. Minimální šířka překrytí spár asfaltovými pásy je 100 mm. Horní hrana překrytí spár musí být v úrovni začátku zkosené hrany nástupištního prefabrikátu.

Pro ochranu všech ploch prefabrikátu typu L, které budou trvale ve styku se zásypem, je nutné provést ochranu nátěrovým systémem tvořeným 1 x asfaltovým penetračně adhezním nátěrem (Alp) + 2 x asfaltovými nátěry za horka SA12 (Aln).

#### Nenástupní hrana:

Nenástupní hrana je tvořena betonovým obrubníkem 100/250 v úrovni zpevněné plochy. U přístupové komunikace je v délce 3,0 m obrubník umístěn ve výšce 60 mm nad úrovní zpevněné plochy a je použit drenážní obrubník s otvory, které odvádí dešťovou vodu do sousedící zeleně. Betonové obrubníky jsou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s boční opěrou.

#### Těleso nástupiště:

Pro zásypy nástupištních prefabrikátů typu L je použita zhutnitelná nenamrzavá zemina. Tento materiál smí být použit maximálně do vzdálenosti 0,50 m od povrchu nástupiště. Lze použít materiál ze stavby, o jeho vhodnosti musí rozhodnout geotechnik stavby. Vrchní vrstva zásypu nástupiště je provedena z propustného nenamrzavého materiálu o tloušťce 0,25 m. Tloušťka zhutňované vrstvy nesmí být větší než 0,30 m. Hutnění v blízkosti objektu (do vzdálenosti 1,00 m od rubu konstrukce) se musí provádět pomocí takových prostředků, aby nedošlo k vybočení konstrukce. Předepsaná míra zhutnění vrstev je



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

stanovena přílohou 4 předpisu SŽ S4 – max. hodnota sednutí „s“ 0,7 mm (výsledek rázové zatěžovací zkoušky).

#### Ukončení nástupiště:

Ukončení nástupiště je na obou koncích provedeno svahovým prefabrikátem délky 2,00 m se sklonem 1:2, umístěným ve vzdálenosti 1,68 m od osy přilehlé koleje. Nenástupní hrana, která je tvořena obrubou, bude v tomto místě ukloněna a vysahována ve sklonu 1:2. Svah bude ohumusován v tl. 150 mm a oset travním semenem.

#### 4.5.5. Pochozí plocha

Plochu nástupiště ve směru od nástupní hrany tvoří rozšířená nášlapná plocha šířky 200 mm opatřená protiskluzovým dezénem, která je součástí prefabrikovaných bloků typu „L“. Dle požadavku správce je pochozí plocha navržena s asfaltovým povrchem a po domluvě s odborem O13 SŽ v mírně odlišném řešení, než je uvedeno ve VL SŽ Ž8 10.3 tak, aby byla možná pokládka obrusné vrstvy finišerem.

Pro asfaltový povrch je použita skladba konstrukce povrchu nástupiště vycházející z VL SŽ Ž8 10.3 a je upravena v souladu s TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkoдрť	ŠDA 0/32	tl. 2x200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

*Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa*

Konstrukce nástupiště celkem 510 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkoдрti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky v nástupišti (nástupištní prefabrikát, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejněměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210. Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantně použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky s = 0,6 mm.

Pochozí plocha nástupiště je navržena v příčném sklonu max. 2 % směrem od koleje.

#### 4.5.6. Přístupová komunikace

Napojení na prostor před budovou čekárny je zajištěno přístupovým chodníkem šířky 1,60 m, délky 4,00 m, v podélném sklonu max. 8,33 %. Obruba přístupového chodníku je tvořena betonovým



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

obrubníkem 100/250 v úrovni zpevněné plochy (vlevo při pohledu od veřejné komunikace) a ve výšce 60 mm nad zpevněnou plochou (vpravo při pohledu od veřejné komunikace). Betonové obrubníky jsou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s boční opěrrou.

Skladba přístupové komunikace dle TP 170 (katalogový list D2-A-1, TDZ: CH)

Asfaltový beton	ACO 8	tl. 40 mm	ČSN EN 13 108:2008-1
Recyklovaná asfaltová směs	R-mat	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-8 ED. 2, TP 210
Štěrkoдрť	ŠDA 0/32	tl. 200 mm	ČSN EN 13285 ED. 2

*Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa*

Konstrukce přístupové komunikace celkem 310 mm

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkoдрrti Edef,2 = 45 MPa.

Při kladení obrusné vrstvy z asfaltového betonu pomocí finišeru se doporučuje stěny přilehlých konstrukčních prvků na výšku vrstvy opatřit spárovací páskou, nebo tlustým asfaltovým nátěrem. Maximální zrno kameniva ve směsi je 8 mm. Tloušťka vrstvy je minimálně 40 mm. Při napojení na prvky v chodníku (závěrná zídka, obrubník, odvodňovací žlab) musí být provedena zálivka spáry podle ČSN 14 188-1. Povrch musí být stejnorodý (stejnoměrné zdrsnění) a celistvý.

Materiál R-mat - jedná se o zvlhčenou a zhutněnou recyklovatelnou asfaltovou směs bez přidání pojiva dle TP 208. Požadavky na R-materiál stanoví norma ČSN EN 13108-8 ed.2, ČSN 73 6141 a TP 210. Minimální tloušťka vrstvy je 65 mm. Maximální velikost zrna je 22 mm. Při nedostatku R-materiálu lze variantně použít ACP 16 dle ČSN EN 13108-1.

Materiál ŠDA bude hutněn na 98 % PM a kontrola zhutnění bude provedena pomocí rázové zatěžovací zkoušky s maximální hodnotou zatlačení zkušební desky  $s = 0,6$  mm.

Mezi stávající nezpevněnou veřejnou komunikací a přístupovým chodníkem bude zřízen přístup šířky 1,60 m, délky 16,80 m s nezpevněným povrchem, tvořený štěrkoдрrtí ŠDA 0/32 tl. 200 mm.

#### 4.5.7. Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích a přístupových komunikacích

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015, dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích.

Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu (dále VLsVP) šířky 400 mm, s povrchem tvořeným podélnými drážkami. Dle požadavku SŽ O13 je použita VLsVP z elastomeru, je probarvena celá žlutě a k podkladu je lepena.

Na obou koncích nástupiště a na konci přístupového chodníku je umístěn varovný pás šířky 400 mm, který ohraničuje místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Povrch varovného pásu je tvořen půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit varovný pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Signální pás šířky 800 mm pro navedení cestujících k přístupovému chodníku je navržen s půlkulatými výstupky. Dle požadavku SŽ O13 je použit signální pás z elastomeru, je probarven bíle a k podkladu je lepen. Signální pás navazuje na přirozenou vodící linii, která je tvořena obrubou vyvýšenou o min. 60 mm nebo zábradlím.

### 4.5.8. Terénní úpravy

Vysvahování terénu za obrubníkem je navrženo tak, aby nebylo nutné osazení podélného ochranného zábradlí dle ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí. Mezní hodnota hloubky volného prostoru měřeného ve vzdálenosti 3,00 m za hranou nástupiště je  $d = \max. 500 \text{ mm}$ . Tvar svahu je znázorněn ve výkresové části dokumentace. Povrchová úprava svahu bude provedena ohumusováním tl. 150 mm a osetím travním semenem.

### 4.5.9. Orientační systém

Orientační systém pro cestující je navržen dle „TNŽ 73 6390 – Změna 1 - Náписы 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. Jakékoliv úpravy v rozporu se schválenou projektovou dokumentací musí schválit zástupce investora.

#### Přehled prvků orientačního systému:

Tabule T1 „Název stanice“	1x oboustranná na samostatných sloupcích 2x jednostranná na samostatných sloupcích (v obou směrech před stanicí)
Tabule T2A a T2B „Dopravní směry“	2x jednostranná na samostatných sloupcích
Tabule T3 „Průchod pro pěší zakázán“	2x jednostranná na samostatném sloupku

Rozmístění tabulí, jejich rozměry a rozkreslení piktogramů orientačního systému je znázorněno ve výkresové části tohoto SO.

#### Technické řešení

Provedení tabulí a konstrukčních prvků orientačního systému umístěného ve venkovním prostředí se řídí podle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a níže uvedených upřesňujících specifikací. Pro prosvětlené butony se použijí ustanovení ČSN EN 12966 Svislé dopravní značky – Proměnné dopravní značky.

Štít tabule OS bude v provedení FeZn min. tloušťky  $1,0 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$  nebo hliníkový plech min. tl. 2 mm. Ocelový pozinkovaný plech musí mít tloušťku zinkové vrstvy min.  $20 \mu\text{m}$  z každé strany, tj. 200 g zinku na  $1 \text{ m}^2$  plochy. Případná kombinace odlišných prvků materiálu nesmí vyvolávat elektrochemickou korozi. Rohy tabule (rámečku) musí být zaobleny, poloměr zaoblení musí být u nejmenších tabulí nejméně 20 mm s tolerancí 10 %, u větších tabulí je zaoblení provedeno přiměřeně v poměru k jejich velikosti nebo poměru stran.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Tabule orientačního systému budou v modrobílém provedení a budou umístěny na neděleném hliníkovém nebo pozinkovaném plechu. Text i piktogramy budou v barvě bílá (RAL 9003) na modrém podkladu (RAL 5003), font písma bude Arial CE.

Velkorozměrové orientační tabule (T1, T2) jsou vyztuženy hliníkovým celoobvodovým rámečkem otevřeného „C“ profilu nebo ocelovým uzavřeným čtvercovým profilem rozměru min. 12 x 12 mm. Střední část nosného rastru slouží k upevnění tabule na objímky nebo v případě hliníkového rámečku jsou k tabuli přinýtovány „C“ profily. Malorozměrové tabule (T3) jsou po obvodu vyztuženy dvojitém zahnutím plechu a ze zadní strany zpevněny min. dvěma „C“ profily, sloužícími zároveň k upevnění tabule na objímky. Ze spodní strany ohybu jsou otvory pro odvod dešťové vody. Celoobvodový rámeček nebo nosná konstrukce jsou s tabulí spojeny tak, že pohledově z přední strany v místě, kde je sdělovaná informace, nesmí být tyto spoje po nalepení fólie viditelné. V činné ploše tabule nesmějí být žádné otvory.

Upevňovací prvky musí vyhovovat požadavkům dle ČSN EN 12 899-1 a specifikacím níže. K upevnění tabulí jsou použity objímky, svorky, šroubové spoje, montážní pásky, případně speciální přípravky na historické sloupy ze slitiny hliníku nebo oceli s příslušnou protikorozi ochranou. Vlastní spojovací materiál musí být v provedení nerez.

Tabule v místech nad pochozí plochou budou mít spodní hranu ve výšce nejméně 2,5 metru nad upraveným povrchem, tak aby byla zajištěna jejich co nejlepší viditelnost a čitelnost.

Jako nosiče orientačního systému jsou použity ocelové sloupky samostatně stojící. Jsou ve formě bezešvé trubky FeZn rozměru 60/2 mm a 70/3 mm, ze shora utěsněné proti vnikání dešťové vody. Ocelové trubky budou žárově pozinkované ponorem, ostré hrany a nálitky zabroušeny. Finální povlak dle ČSN EN ISO 1461, tloušťka povlaku min. 55 µm.

Ocelové konstrukce budou provedeny dle následujících zásad:

- Ocel 11 375 (S 235)
- Výrobní skupina C
- Ostré hrany budou zabroušeny
- Sváry EB 106 tl. 3mm – Z1, Z2, Z4, Z5, Z6
- Sváry EB 106 tl. 5mm – Z3, Z7

Betonové základy jsou zhotoveny z betonu C25/30 a budou opatřeny kapsami pro ukotvení OK. Spodní hrana základových patek je uložena v nezámrazné hloubce. Horní úroveň základových patek, vyjma patky v nástupištích, je nutno upravit dle místních podmínek tak, aby vyčnívala 50 mm nad terén, resp. povrch svahu. Jejich povrch je u stojek ocelových konstrukcí střešovitě vyspádován plastbetonem pro odtok vody.

Činné plochy tabulí orientačního systému jsou polepeny fóliemi v základních barevnostech viz výše a určených hranic chromatičnosti a činitele jasu dle ČSN EN 12899-1 a ČSN ISO 3864-4. Tyto fólie jsou nereflexní s vlastnostmi splňujícími ČSN EN 12899-1. Exteriérová životnost samolepící fólie i tisku musí být minimálně 10 let.

Vzhledem k výskytu inženýrských sítí je nutno před zahájením výkopových prací vytýčit jejich trasu.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.6. Popis navrženého řešení – přejezd P4353

#### 4.6.1. Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 13,446 na přejezdu P4353 stávající železniční trati. 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 pryžová rozebíratelná konstrukce, která se skládá ze 4 ks vnitřních panelů. Úhel křížení se nemění.

#### 4.6.2. Železniční svršek

V místě přejezdu jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Na stávajících betonových pražcích budou vyměněny tuhé svěrky za antikorozní, rozdělení pražců „u“. Kolejové lože bude doplněno do plného profilu.

#### 4.6.3. Nová přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

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. Pryžové panely, spínací táhla a náběhové klíny budou dodány zhotovitelem. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

V souladu s předpisem SŽDC S3 díl VIII – „Zvláštní konstrukce železničního svršku“, kapitola II, článek 17, bude pod přejezdovou konstrukcí použito upevnění s antikorozní úpravou. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

#### 4.6.4. Nová konstrukce vozovky

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m. Konstrukce nové komunikace se provede v rozsahu podle výkresové části. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 2,5 m do hloubky 450 mm od pláň nových konstrukčních vrstev komunikace.

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.

Skladba komunikace dle TP170:

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

D1-A-2-VI-PIII:

- |  |  |
|--|--|
| - Asfaltový beton ACO 11+  | 40 mm                                  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 0,5kg/m <sup>2</sup> |  |
| - Asfaltový beton ACL 16+  | 60 mm                                  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 1,0kg/m <sup>2</sup> |  |
| - Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                  | 150 mm                                 |
| - Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                  | 200 mm – hutnění po vrstvách max 300mm |
| - Celkem   | 450 mm                                 |

Bude provedeno zhutnění pláň pod nově zřizovanými vrstvami komunikace. Upravená část komunikace bude na stávající stav napojena schodovitě. Veškerá napojení budou zalita pružně plastickou zálivkou.

#### 4.6.5. Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4353 v ev. km 13,446 bude odvodněn novým betonovým odvodňovacím žlabem s plastovou mříží v místě stávajícího žlabu. Nový odvodňovací žlab bude š. 0,7m, bude uložen do betonového lože C20/25 n XF3 tl. 0,3m a bude napojen do stávající šachty. Trativod vlevo od přejezdu je součástí SO 11-11-02.

#### 4.7. Popis navrženého řešení – přejezd P4354

##### 4.7.1. Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 13,732 na přejezdu P4354 stávající železniční trati. 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 pryžová rozebíratelná konstrukce. Úhel křížení se nemění.

##### 4.7.2. Železniční svršek

V místě přejezdu jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Na stávajících betonových pražcích budou vyměněny tuhé svěrky za antikorozní, rozdělení pražců „u“. Kolejové lože bude doplněno do plného profilu.

##### 4.7.3. Nová přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

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





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

tvořena asfaltovým betonem. Pryžové panely, spínací táhla a náběhové klíny budou dodány zhotovitelem. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

V souladu s předpisem SŽDC S3 díl VIII – „Zvláštní konstrukce železničního svršku“, kapitola II, článek 17, bude pod přejezdovou konstrukcí použito upevnění s antikorozií úpravou. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

#### 4.7.4. Nová konstrukce vozovky

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 3 m. Konstrukce nové komunikace se provede v rozsahu podle výkresové části. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 3 m do hloubky 450 mm od pláně nových konstrukčních vrstev komunikace.

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.

Skladba komunikace dle TP170:

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:

D1-A-2-VI-PIII:

- |  |   |
|--|---|
| - Asfaltový beton ACO 11+  | 40 mm                                   |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 0,5kg/m <sup>2</sup> |   |
| - Asfaltový beton ACL 16+  | 60 mm                                   |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 1,0kg/m <sup>2</sup> |   |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                   | 150 mm                                  |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                   | 200 mm – hutnění po vrstvách max 300 mm |
| - Celkem   | 450 mm                                  |

Oprava komunikace:

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| - R-mat s dvouvrstvým nátěrem        | 150 mm                                  |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63 | 250 mm – hutnění po vrstvách max 300 mm |
| - Celkem                             | 400 mm                                  |

Bude provedeno zhutnění pláně pod nově zřizovanými vrstvami komunikace. Upravená část komunikace bude na stávající stav napojena schodovitě. Veškerá napojení budou zalita pružně plastickou zálivkou.

Změna konstrukce komunikace z asfaltového betonu na R-materiál bude provedena z vyzískané kolejnice uložené do betonového lože.

---

Prodin a.s.

K Vápence 2745  
530 02 Pardubice





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.7.5. Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4354 v ev. km 13,732 bude odvodněn příčným a podélným sklonem komunikace.

### 4.8. Popis navrženého řešení – přejezd P4355

Po provedení opravy prostorové polohy koleje bude přejezdová konstrukce opětovně vrácena do koleje a nezpevněná vozovka bude zřízena do původního stavu.

### 4.9. Popis navrženého řešení – přejezd P4356

#### 4.9.1. Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 15,030 na přejezdu P4356 stávající železniční trati. 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 pryžová rozebíratelná konstrukce. Úhel křížení se nemění.

#### 4.9.2. Železniční svršek

V místě přejezdu jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Na stávajících betonových pražcích budou vyměněny tuhé svěrky za antikorozní, rozdělení pražců „u“. Kolejové lože bude doplněno do plného profilu.

#### 4.9.3. Nová přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

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 5 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. Pryžové panely, spínací táhla a náběhové klíny budou dodány zhotovitelem. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

V souladu s předpisem SŽDC S3 díl VIII – „Zvláštní konstrukce železničního svršku“, kapitola II, článek 17, bude pod přejezdovou konstrukcí použito upevnění s antikorozní úpravou. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

#### 4.9.4. Nová konstrukce vozovky



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 3 m. Konstrukce nové komunikace se provede v rozsahu podle výkresové části. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 3 m do hloubky 450 mm od pláně nových konstrukčních vrstev komunikace.

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.

Skladba komunikace dle TP170:

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:

D1-A-2-VI-PIII:

- |  |        |
|--|--------|
| - Asfaltový beton ACO 11+  | 40 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 0,5kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Asfaltový beton ACL 16+  | 60 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 1,0kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                  | 150 mm |
| - Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                  | 200 mm |
| - Celkem   | 450 mm |

Bude provedeno zhutnění pláně pod nově zřizovanými vrstvami komunikace. Upravená část komunikace bude na stávající stav napojena schodovitě. Veškerá napojení budou zalita pružně plastickou zálivkou.

#### 4.9.5. Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4356 v ev. km 15,030 bude odvodněn novým betonovým odvodňovacím žlabem s plastovou mříží v místě stávajícího žlabu. Nový odvodňovací žlab bude š. 0,7m, bude uložen do betonového lože C20/25 n XF3 tl. 0,3m a bude vyústěn do stávající šachty.

#### 4.10. Popis navrženého řešení – přejezd P4357

##### 4.10.1. Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 16,912 na přejezdu P4357 stávající železniční trati. 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 pryžová rozebíratelná konstrukce. Úhel křížení se nemění.

##### 4.10.2. Železniční svršek

V místě přejezdu jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Na nových betonových VPS pražcích budou vyměněny tuhé svěrky za antikorozi, rozdělení pražců „u“. Kolejové lože bude doplněno do plného profilu.

##### 4.10.3. Nová přejezdová konstrukce



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

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. Pryžové panely, spínací táhla a náběhové klíny budou dodány zhotovitelem. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.

V souladu s předpisem SŽDC S3 díl VIII – „Zvláštní konstrukce železničního svršku“, kapitola II, článek 17, bude pod přejezdovou konstrukcí použito upevnění s antikorozií úpravou. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

#### 4.10.4. Nová konstrukce vozovky

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m. Konstrukce nové komunikace se provede v rozsahu podle výkresové části. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 2,5 m do hloubky 450 mm od pláně nových konstrukčních vrstev komunikace.

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.

Skladba komunikace dle TP170:

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:

##### D1-A-2-VI-PIII:

- |  |        |
|--|--------|
| - Asfaltový beton ACO 11+  | 40 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 0,5kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Asfaltový beton ACL 16+  | 60 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 1,0kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                   | 150 mm |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                   | 200 mm |
| - Celkem   | 450 mm |

##### Oprava komunikace:

- |                               |        |
|-------------------------------|--------|
| - R-mat s dvouvrstvým nátěrem | 150 mm |
|-------------------------------|--------|



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

- Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63	250 mm
- Celkem	400 mm

Bude provedeno zhutnění pláň pod nově zřizovanými vrstvami komunikace. Upravená část komunikace bude na stávající stav napojena schodovitě. Veškerá napojení budou zalita pružně plastickou zálivkou.

Změna konstrukce komunikace z asfaltového betonu na R-materiál bude provedena z vyzískané kolejnice uložené do betonového lože.

#### 4.10.5. Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4357 v ev. km 16,912 bude odvodněn příčným a podélným sklonem komunikace.

#### 4.11. Popis navrženého řešení – přejezd P4358

##### 4.11.1. Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 17,099 na přejezdu P4358 stávající železniční trati. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej v oblouku o poloměru R=321m s převýšením D=30mm. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce. Úhel křížení se nemění.

##### 4.11.2. Železniční svršek

V místě přejezdu jsou navrženy užití kolejnice tvaru 49E1. Na betonových pražcích VPS budou vyměněny tuhé svěrky za antikorozní, rozdělení pražců „u“. Kolejové lože bude doplněno do plného profilu.

##### 4.11.3. Nová přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

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/závěrnou zídku.

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 spinacích táhel. Panely budou na začátku a na konci osazeny ocelovými náběhovými klíny. Vnější část přejezdové konstrukce bude tvořena vnějšími pryžovými panely délky 1,2 m a šířky 0,9 m v počtu 8 ks, uloženými na závěrné zídce. Závěrné zídky jsou navrženy dle VL Ž11. 1.2. Betonové základy pro závěrné zídky budou vzdáleny minimálně 200 mm od hlavy pražce. Pryžové panely, spinací táhla a náběhové klíny budou dodány zhotovitelem. Zabezpečení přejezdu bude beze změny.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Konstrukce závěrné zídky:

Skladba dle VL Ž11 1.2.205:

- Prefabrikovaná betonová závěrná zídka
- Cementová malta; max 20 mm; min. pevnost v tlaku 50 MPa/24H; 100 MPa/28 dní
- Prefabrikovaný betonový základ
- Cementová malta; max 20 mm; min. pevnost v tlaku 50 MPa/24H; 100 MPa/28 dní
- Podkladový beton; min. 200 mm; třída betonu C 16/20 – S1/S2

V souladu s předpisem SŽDC S3 díl VIII – „Zvláštní konstrukce železničního svršku“, kapitola II, článek 17, bude pod přejezdovou konstrukcí použito upevnění s antikorozií úpravou. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

#### 4.11.4. Nová konstrukce vozovky

Šířka přejezdové komunikace bude v novém stavu 2,5 m. Konstrukce nové komunikace se provede v rozsahu podle výkresové části. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 2,5 m do hloubky 450 mm od pláň nových konstrukčních vrstev komunikace.

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.

Skladba komunikace dle TP170:

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:

D1-A-2-VI-PIII:

- |  |        |
|--|--------|
| - Asfaltový beton ACO 11+  | 40 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 0,5kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Asfaltový beton ACL 16+  | 60 mm  |
| - Spojovací postřik z asfaltové emulze v množství 1,0kg/m <sup>2</sup> |        |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                   | 150 mm |
| - Štěrkodrt ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                   | 200 mm |
| - Celkem   | 450 mm |

Bude provedeno zhutnění pláň pod nově zřizovanými vrstvami komunikace. Upravená část komunikace bude na stávající stav napojena schodovitě. Veškerá napojení budou zalita pružně plastickou zálivkou.

Ukončení zpevnění komunikace bude provedeno z vyzískané kolejnice uložené do betonového lože.



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

### 4.11.5. Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4358 v ev. km 17,099 bude odvodněn příčným a podélným sklonem komunikace.

## 5. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 5.1. Průzkumy

- Prohlídka na místě stavby s doplněním potřebných údajů
- Zápisy z jednání a výrobních porad
- Fotodokumentace projektanta

### 5.2. Geodetické podklady

- Katastrální mapy
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha)

### 5.3. Ostatní podklady

- o Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- o Zákresy správců inženýrských sítí
- o Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- o Zákony, vyhlášky, ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace např.:
  - ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
  - ČSN 73 6320 Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
  - ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování
  - ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Stavba a přejímka, provoz a údržba
- o Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:
  - SŽ S 3 Železniční svršek
  - SŽ S 3/2 Bezstyková kolej
  - SŽ S 4 Železniční spodek
  - SŽ Ž 1-10 Vzorové listy železničního spodku

## 6. TECHNICKÉ KVALITATIVNÍ PODMÍNKY

Dojde-li během stavby k živelné pohromě, zejména průtrži mračen či dlouhotrvajícím deštům, jejichž následkem by mohlo dojít k výraznému snížení kvality stavby, je prvořadým hlediskem výsledná kvalita. Ostatní problematiku je nutné požadavku kvality podřídit. V takových případech je proto nutné projednání a odsouhlasení dalšího postupu prací mezi zhotovitelem a objednatelem.

## 7. EKOLOGIE

Všechny materiály zabudované do zemního tělesa musí splňovat ustanovení zákona 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

Při těžbě i ukládání zemin musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41 – svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Stroje a vozidla musí být v řádném technickém stavu, aby nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanovy zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů (Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, Zákon České národní rady č. 439/1992 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

### 7.1. Odpad

Při provádění stavby vznikne určité množství odpadů. Všechny vzniklé odpady budou důsledně roztříděny a přednostně předány oprávněným organizacím k využití. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle Zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství je stavbě místně příslušný referát životního prostředí městského úřadu. Tato oblast se řídí Zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Ve smyslu tohoto zákona je nutný souhlas orgánů státní správy pro nakládání s odpadem, tj. pro manipulaci, skladování, úpravu, přepravu a zřízení zařízení k zneškodňování odpadů.

### 7.2. Ochrana přírody

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních stavebních pracích. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.

Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umísťovat pod stojící mechanismy záchytné nádoby.

Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody.

Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.

## 8. BEZPEČNOST PRÁCE A TECHN. ZAŘÍZENÍ, POŽÁRNÍ OCHRANA





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

Je nutné dodržovat veškeré platné předpisy pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou MD č. 173/1995 Sb. Zdvhací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou MD č. 100/1995 Sb.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítě dodržovat následující postup.

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.

## 9. TABULKA SOUŘADNIC VYTYČOVACÍCH BODŮ

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

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
3301	549793,657	1041236,526	356,992	ZÚ
3302	549792,537	1041218,446	356,983	ZZO
3303	549791,733	1041205,471	356,934	LN
3304	549790,930	1041192,496	356,801	KZO
3305	549790,317	1041182,604	356,667	ZZO
3306	549789,618	1041171,325	356,483	LN
3307	549788,920	1041160,047	356,235	KZO
3308	549788,115	1041147,063	355,912	ZZO
3309	549787,924	1041143,968	355,838	LN
3310	549787,732	1041140,874	355,768	KZO
3311	549785,862	1041110,687	355,112	ZP
3312	549784,630	1041093,732	354,743	ZO
3313	549784,476	1041092,151	354,708	ZZO
3314	549784,204	1041089,565	354,650	LN
3315	549783,906	1041086,982	354,589	KZO
3316	549784,270	1041084,982	354,541	VB
3317	549782,421	1041076,422	354,329	KO
3318	549779,358	1041059,701	353,916	KP
3319	549773,642	1041030,277	353,188	ZP
3320	549768,171	1040994,718	352,313	ZO
3321	549761,547	1040968,019	351,680	VB
3322	549769,790	1040958,463		PRAZC_ROVN_ZU
3323	549770,783	1040953,054		PRAZC_ROVN_ZU
3324	549771,396	1040950,163	351,224	ZZO
3325	549772,006	1040947,533	351,159	LN
3326	549772,661	1040944,914	351,097	KZO



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

3327	549773,150	1040943,078	351,055	KO
3328	549781,503	1040918,739		PRAZC_ROVN_KU
3329	549782,422	1040916,414		PRAZC_ROVN_KU
3330	549785,315	1040909,219	350,245	KP
3331	549791,775	1040893,238	349,857	ZP
3332	549802,644	1040864,215	349,159	ZO
3333	549810,283	1040847,451	348,753	VB
3334	549810,297	1040829,679	348,362	KO/ZPm
3335	549812,412	1040796,765	347,620	KPm/ZO
3336	549813,186	1040785,773	347,373	VB
3337	549811,628	1040758,306	346,754	KO/ZO
3338	549811,628	1040758,306	346,754	KO/ZO
3339	549810,630	1040740,728	346,358	VB
3340	549807,590	1040723,387	345,963	KO/ZO
3341	549807,590	1040723,387	345,963	KO/ZO
3342	549797,207	1040679,097	344,939	ZZO
3343	549788,349	1040652,541	344,421	LN
3344	549777,660	1040626,668	344,127	KZO
3345	549789,097	1040617,894	344,106	VB
3346	549727,196	1040543,952	343,495	KO
3347	549713,888	1040527,708	343,359	KP
3348	549681,221	1040488,537	343,027	ZP
3349	549679,191	1040486,100	343,007	ZZO
3350	549673,210	1040478,848	342,923	LN
3351	549667,367	1040471,485	342,796	KZO
3352	549665,531	1040469,077	342,748	ZO
3353	549645,040	1040445,150	342,254	VB
3354	549634,640	1040415,415	341,761	KO
3355	549632,169	1040409,357	341,657	ZZO
3356	549629,583	1040402,638	341,536	LN
3357	549627,083	1040395,885	341,402	KZO
3358	549625,691	1040392,074	341,323	KP
3359	549616,181	1040365,984	340,781	ZP
3360	549607,231	1040342,644	340,294	ZO
3361	549602,469	1040328,368	340,003	VB
3362	549594,026	1040315,911	339,712	KO
3363	549580,930	1040294,619	339,225	KP
3364	549562,395	1040265,576	338,553	ZP
3365	549545,017	1040237,525	337,909	ZO
3366	549511,390	1040185,653	336,722	VB
3367	549499,755	1040123,855	335,515	KO
3368	549493,450	1040093,505	334,910	KP
3369	549490,735	1040079,562	334,633	ZZO
3370	549490,219	1040076,912	334,581	LN



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

3371	549489,703	1040074,262	334,530	KZO
3372	549488,665	1040068,928	334,429	ZP
3373	549482,222	1040038,609	333,853	ZO
3374	549456,271	1039970,584	332,495	ZZO
3375	549452,103	1039962,948	332,327	LN
3376	549447,716	1039955,435	332,146	KZO
3377	549465,188	1039948,343	332,205	VB
3378	549394,339	1039889,876	330,323	KO
3379	549370,890	1039869,605	329,656	KP
3380	549365,681	1039865,256	329,510	ZZO
3381	549361,172	1039861,490	329,391	LN
3382	549356,662	1039857,725	329,285	KZO
3383	549356,602	1039857,675		PRAZC_ROVN_ZU
3384	549354,440	1039855,869	329,237	ZP
3385	549348,940	1039851,263		PRAZC_ROVN_KU
3386	549330,470	1039834,685	328,699	ZO
3387	549317,515	1039825,037	328,434	VB
3388	549315,631	1039818,184	328,326	ZZO
3389	549309,984	1039810,747	328,177	KO
3390	549296,735	1039790,396	327,860	LN
3391	549292,756	1039783,792	327,781	KP
3392	549279,415	1039761,569	327,593	KZO
3393	549203,342	1039634,844	326,854	ZP
3394	549199,288	1039628,113	326,815	ZZO
3395	549190,928	1039614,765	326,700	LN
3396	549190,208	1039613,671		PRAZC_ROVN_ZU
3397	549181,882	1039601,876	326,515	KZO
3398	549180,883	1039600,573	326,492	ZO
3399	549175,245	1039593,672		PRAZC_ROVN_KU
3400	549158,058	1039559,407	325,880	VB
3401	549124,537	1039553,350	325,455	ZZO
3402	549119,403	1039550,762	325,368	LN
3403	549114,185	1039548,347	325,268	KZO
3404	549112,492	1039547,608	325,233	KO
3405	549073,688	1039534,434	324,471	ZP
3406	549073,688	1039534,434	324,471	KP
3407	549037,206	1039522,181	323,754	ZO
3408	549000,365	1039512,731	323,085	VB
3409	548974,802	1039478,201	322,323	KO/ZPm
3410	548956,180	1039454,704	321,765	KPm/ZO
3411	548950,018	1039445,744	321,563	ZZO
3412	548949,023	1039444,245	321,530	LN
3413	548948,034	1039442,740	321,498	KZO
3414	548923,993	1039413,253	320,837	VB



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

3415	548908,431	1039363,982	319,934	KO
3416	548898,657	1039335,129	319,395	ZP
3417	548898,657	1039335,129	319,395	KP
3418	548887,919	1039304,310	318,817	ZO
3419	548878,993	1039274,495	318,277	VB
3420	548856,238	1039247,486	317,662	KO
3421	548840,681	1039227,920	317,220	KP
3422	548829,484	1039214,308	316,908	ZP
3423	548812,799	1039193,087	316,430	ZO
3424	548794,697	1039172,018	315,949	VB
3425	548795,195	1039163,575	315,821	ZZO
3426	548794,846	1039162,855	315,807	LN
3427	548794,500	1039162,134	315,792	KZO
3428	548789,260	1039150,203	315,556	KO
3429	548777,724	1039115,653	314,897	ZP
3430	548777,724	1039115,653	314,897	KP
3431	548764,215	1039076,081	314,139	ZO
3432	548760,312	1039057,830	313,815	VB
3433	548748,844	1039047,121	313,545	KO
3434	548720,227	1039009,930	312,695	ZP
3435	548720,227	1039009,930	312,695	KP
3436	548703,524	1038989,348	312,216	ZO
3437	548692,102	1038976,322	311,904	VB
3438	548684,463	1038961,086	311,598	KO
3439	548671,415	1038937,451	311,109	KP
3440	548657,720	1038911,720	310,582	ZZO
3441	548655,841	1038908,188	310,511	LN
3442	548653,962	1038904,657	310,445	KZO
3443	548611,162	1038824,240	308,978	ZP
3444	548601,646	1038806,649	308,656	ZO
3445	548591,041	1038786,434	308,290	VB
3446	548577,614	1038767,972	307,923	KO
3447	548566,058	1038751,649	307,601	KP
3448	548565,180	1038750,428	307,577	ZZO
3449	548562,664	1038746,925	307,511	LN
3450	548560,149	1038743,422	307,453	KZO
3451	548540,780	1038716,456	307,033	ZP
3452	548521,129	1038687,505	306,590	ZO
3453	548510,243	1038673,939	306,375	VB
3454	548508,348	1038662,981	306,240	KO
3455	548492,765	1038620,070	305,662	ZP
3456	548492,765	1038620,070	305,662	KP
3457	548480,696	1038585,730	305,202	ZO
3458	548452,339	1038495,465	304,093	VB



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

3459	548361,300	1038456,548	302,928	KO
3460	548335,829	1038444,931	302,574	KP
3461	548214,712	1038392,399	300,904	ZZO
3462	548208,199	1038389,574	300,807	LN
3463	548201,685	1038386,749	300,699	KZO
3464	548034,860	1038314,392	297,753	ZP
3465	548011,150	1038303,726	297,332	ZO
3466	548008,513	1038302,438	297,284	ZZO
3467	547999,838	1038297,987	297,145	LN
3468	547991,303	1038293,275	297,044	KZO
3469	547974,280	1038282,820	296,876	ZZO
3470	547967,857	1038278,483	296,823	LN
3471	547961,541	1038273,992	296,794	KZO
3472	547911,896	1038261,059	296,696	VB
3473	547866,137	1038163,191	296,470	KO
3474	547854,733	1038139,828	296,413	KP
3475	547844,704	1038118,559	296,361	ZP
3476	547838,534	1038105,620	296,329	ZZO
3477	547834,141	1038096,860	296,284	LN
3478	547829,485	1038088,237	296,190	KZO
3479	547828,461	1038086,444	296,165	ZO
3480	547817,213	1038060,257	295,833	VB
3481	547810,195	1038059,649	295,776	ZZO
3482	547809,570	1038058,869	295,764	LN
3483	547808,941	1038058,091	295,751	KZO
3484	547791,260	1038038,829	295,424	KO
3485	547771,326	1038021,101	295,091	ZP
3486	547771,326	1038021,101	295,091	KP
3487	547737,776	1037990,720	294,525	ZO
3488	547710,158	1037968,907	294,098	VB
3489	547692,505	1037927,847	293,553	KO
3490	547687,522	1037917,608	293,410	ZZO
3491	547684,935	1037911,974	293,328	LN
3492	547682,399	1037906,316	293,236	KZO
3493	547680,689	1037902,466	293,170	KP
3494	547640,065	1037810,875	291,607	ZZO
3495	547638,038	1037806,305	291,532	LN
3496	547636,011	1037801,734	291,464	KZO
3497	547611,269	1037745,952	290,664	ZP
3498	547602,175	1037724,827	290,363	ZO
3499	547577,622	1037670,091	289,590	VB

9.1.2. Zast. Tomíkovice, nástupiště

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
-------	---	---	-------	----------



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

6101	549308,920	1039812,092	328,665	NAST_HRANA
6102	549307,755	1039810,466	328,630	NAST_HRANA
6103	549306,606	1039808,830	328,595	NAST_HRANA
6104	549305,472	1039807,182	328,559	NAST_HRANA
6105	549304,352	1039805,525	328,525	NAST_HRANA
6106	549303,252	1039803,855	328,491	NAST_HRANA
6107	549302,151	1039802,185	328,459	NAST_HRANA
6108	549301,068	1039800,504	328,428	NAST_HRANA
6109	549299,996	1039798,815	328,397	NAST_HRANA
6110	549298,932	1039797,122	328,365	NAST_HRANA
6111	549297,877	1039795,423	328,335	NAST_HRANA
6112	549296,829	1039793,719	328,306	NAST_HRANA
6113	549295,786	1039792,012	328,277	NAST_HRANA
6114	549294,751	1039790,302	328,249	NAST_HRANA
6115	549293,716	1039788,590	328,221	NAST_HRANA
6116	549292,684	1039786,877	328,195	NAST_HRANA
6117	549291,654	1039785,163	328,169	NAST_HRANA
6118	549290,624	1039783,448	328,148	NAST_HRANA
6119	549285,478	1039774,874	328,064	NAST_HRANA
6120	549278,787	1039763,728	327,981	NAST_HRANA
6121	549306,791	1039813,636	328,619	NENAST_HRANA
6122	549305,626	1039812,010	328,584	NENAST_HRANA
6123	549304,476	1039810,374	328,549	NENAST_HRANA
6124	549304,583	1039810,299	328,549	OBRUB
6125	549285,080	1039779,069	328,047	OBRUB
6126	549284,051	1039777,354	328,027	OBRUB
6127	549278,586	1039768,251	327,954	OBRUB
6128	549277,561	1039766,796	327,945	NENAST_HRANA
6129	549276,532	1039765,081	327,935	NENAST_HRANA
6130	549283,519	1039778,839	327,672	SCHOD_NAST
6131	549284,051	1039778,520	328,032	SCHOD_VYST
6132	549284,034	1039779,697	327,492	OBRUB
6133	549283,377	1039780,091	327,488	OBRUB
6134	549283,005	1039777,982	327,492	OBRUB
6135	549282,349	1039778,375	327,488	OBRUB
6136	549278,584	1039772,932	327,460	OBRUB
6137	549276,005	1039771,814	327,544	OBRUB
6138	549276,650	1039770,924	327,570	OBRUB
6139	549278,410	1039768,494	327,945	OBRUB
6140	549277,046	1039767,506	327,945	OBRUB
6141	549275,286	1039769,936	327,570	OBRUB
6142	549274,423	1039771,128	327,544	OBRUB
6143	549273,151	1039770,576	327,431	OBRUB
6144	549272,488	1039772,032	327,399	OBRUB



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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

6145	549273,786	1039772,596	327,512	OBRUB
6146	549276,828	1039773,915	327,480	OBRUB
6147	549289,249	1039788,247	327,120	SV1
6148	549278,955	1039771,100	326,820	SK2
6149	549260,677	1039762,982	325,500	VYUSTENI

Pozn.: Výškové kóty obrubníků jsou v úrovni pochozí plochy (převýšení obrubníků +60 mm nad pochozí plochou není v tabulce zohledněno).

9.1.3. Zast. Kobylá nad Vidnávkou, nástupiště

Číslo	Y	X	Výška	Poznámka
6201	547902,170	1038220,451	297,224	NAST_HRANA
6202	547900,899	1038218,907	297,220	NAST_HRANA
6203	547899,638	1038217,355	297,215	NAST_HRANA
6204	547898,386	1038215,795	297,211	NAST_HRANA
6205	547897,144	1038214,227	297,206	NAST_HRANA
6206	547895,912	1038212,651	297,202	NAST_HRANA
6207	547894,690	1038211,068	297,198	NAST_HRANA
6208	547893,477	1038209,478	297,193	NAST_HRANA
6209	547892,275	1038207,880	297,189	NAST_HRANA
6210	547891,082	1038206,274	297,184	NAST_HRANA
6211	547889,899	1038204,662	297,180	NAST_HRANA
6212	547888,726	1038203,042	297,176	NAST_HRANA
6213	547887,564	1038201,414	297,171	NAST_HRANA
6214	547886,411	1038199,780	297,167	NAST_HRANA
6215	547885,269	1038198,138	297,162	NAST_HRANA
6216	547884,137	1038196,489	297,158	NAST_HRANA
6217	547883,015	1038194,834	297,154	NAST_HRANA
6218	547881,903	1038193,171	297,149	NAST_HRANA
6219	547880,802	1038191,502	297,145	NAST_HRANA
6220	547879,711	1038189,826	297,140	NAST_HRANA
6221	547878,630	1038188,143	297,136	NAST_HRANA
6222	547877,560	1038186,453	297,132	NAST_HRANA
6223	547876,500	1038184,757	297,127	NAST_HRANA
6224	547875,451	1038183,054	297,123	NAST_HRANA
6225	547874,413	1038181,345	297,118	NAST_HRANA
6226	547873,385	1038179,629	297,114	NAST_HRANA
6227	547872,368	1038177,907	297,110	NAST_HRANA
6228	547871,361	1038176,179	297,105	NAST_HRANA
6229	547870,365	1038174,444	297,101	NAST_HRANA
6230	547869,380	1038172,704	297,096	NAST_HRANA
6231	547868,406	1038170,957	297,092	NAST_HRANA
6232	547900,244	1038222,046	297,178	OBRUB
6233	547875,847	1038188,423	297,088	OBRUB





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

SO 12-10-01 Propracování koleje, km 13,400 - km 17,850

---

6234	547874,996	1038187,070	297,084	OBRUB
6235	547866,219	1038172,168	297,046	OBRUB
6236	547872,383	1038190,613	296,754	OBRUB
6237	547871,528	1038189,261	297,752	OBRUB
6238	547871,871	1038189,990	297,753	OSA_NEZP_KOM
6239	547868,837	1038192,204	296,753	OSA_NEZP_KOM
6240	547866,342	1038193,558	296,753	OSA_NEZP_KOM
6241	547857,456	1038198,379	296,527	OSA_NEZP_KOM

Pozn.: Výškové kóty obrubníků jsou v úrovni pochozí plochy (převýšení obrubníků +60 mm nad pochozí plochou není v tabulce zohledněno).