



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a Investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury




Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.10.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Karel Smolík

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	<b>SB projekt s.r.o.</b>			
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín			
Kontakt:	T: +420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	<b>Ing. Karel Smolík</b> <b>IČ 42963061</b> 751 22 Osek nad Bečvou 383			
Adresa:	T: +420 581 225 002			
Kontakt:	E: smolik@nort.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Marian Kiss	Ing. Karel Smolík	Ing. Karel Smolík	Ing. Drahomíra Smolíková	

Název stavby/akce:	<b>Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí - Hodonín</b>			Označení (S-kód): S622000468
				Označení zhotovitele: 2003197-01
Název části:	Kolejový svršek a spodek			Označení části: <b>D.2.1.01</b>
Název objektu:	<b>Železniční svršek a spodek v km 18,751</b>			Označení objektu/komplexu: <b>SK 11-10-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: <b>1. 0.0.1</b>
Název dílčí části přílohy:	železniční svršek v km 18,751			Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Jihomoravský	Čejč [618942]	2091 12		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	07.10.2021	15 x A4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 4 6 8	- D U S P	- D 2 1 0 1	- S K 1 1 1 0 0 1	X X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

## Obsah

### D.2.1 Inženýrské objekty

#### D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

#### SO 11-10-01 Železniční svršek v km 18,751

<b>1. Popis a základní údaje o současném stavu</b>	<b>3</b>
1.1. Základní údaje	3
1.2. Výchozí podklady	4
1.3. Inženýrské sítě	4
1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení	5
1.5. Geotechnický průzkum	6
<b>2. Popis stávajícího stavu SO 11-10-01 - Železniční svršek v km 18,751</b>	<b>6</b>
2.1. Stávající železniční svršek	6
2.2. Směrové a sklonové poměry	6
<b>3. Popis nového stavu SO 11-10-01 - Železniční svršek v km 18,751</b>	<b>7</b>
3.1. Požadavky na řešení železničního svršku	7
3.2. Geometrické parametry koleje	7
3.3. Konstrukce železničního svršku	7
3.4. Stykovaná kolej	8
3.5. Izolované styky	8
3.6. Kolejové lože	8
<b>4. Zajištění prostorové polohy koleje</b>	<b>9</b>
<b>5. Výstroj trati</b>	<b>9</b>
<b>6. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu</b>	<b>9</b>
<b>7. Druhotné využití materiálu železničního svršku</b>	<b>10</b>
<b>8. Nakládání s odpady</b>	<b>11</b>
<b>9. Související objekty</b>	<b>11</b>
<b>10. Přehled použitých výjimek</b>	<b>11</b>
<b>11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace</b>	<b>11</b>
<b>12. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů</b>	<b>11</b>
<b>13. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení</b>	<b>13</b>
<b>14. Přehled vlastníků, správců majetku</b>	<b>13</b>
<b>15. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek</b>	<b>13</b>
<b>16. Závěr</b>	<b>14</b>

## D.2.1 Inženýrské objekty

### D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

#### 1. Popis a základní údaje o současném stavu

##### 1.1. Základní údaje

<u>Název</u>	<b>Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 na trati Zaječí-Hodonín</b>  SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751
Místo stavby	Železniční trať č. 318C (dle TTP) Hodonín-Zaječí, regionální dráha <b>Železniční přejezd km 18,751 (P7152)</b> Traťový úsek TÚ 2091 Zaječí (mimo) – Hodonín (mimo) ( přes Mutěnice) Definiční úsek DÚ 12 Čejč - Mutěnice jednokolejná neelektrifikovaná trať, stávající traťová rychlost 50km/h  Obec Čejč k.ú. Čejč Kraj Jihomoravský kraj
<u>Investor</u> Zadavatel	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc IČ- 70994234
Organizační jednotka	Správa železnic, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno Správa tratí Brno, DP Břeclav
<u>Hlavní projektant</u>	SB projekt s.r.o., Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín 1 IČ-27767442
Projektant SO 11-10-01	Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. – železnice & komunikace 751 22 Osek n./Bečvou č.383 IČ – 42963061
Stupeň PD	dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

Projektová dokumentace rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu, který se nachází **v km 18,751** (dle zaměření 18,744 851) **na železniční trati Hodonín – Zaječí. Identifikační číslo přejezdu P7152.**

Rekonstruovaný přejezd zajišťuje úrovňové křížení se silnicí II. třídy č.422, silniční km 41,416. Vlastníkem pozemní komunikace je Jihomoravský kraj, správcem silnice je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, oblast jih Hodonín, Brněnská 3254, PSČ 695 01 (dále jen SÚS JmK).

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu na přejezdu. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně doplnění závor, bude provedena rekonstrukce stavební části přejezdu včetně napojení na stávající chodník a rekonstrukce propustku v km 18,757 v nové poloze.

Stavební objekt SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25m (km 18,733 600 – 18,758 600). Rekonstrukce GPK (spočívá v podbití koleje ASP) je navržena v úseku rekonstrukce včetně nezbytných výběhů.

V době zpracování DUSP je již zpracovaná projektová dokumentace na rekonstrukci pozemní komunikace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, kterou zpracovala projekční kancelář Laboro Ateliér s.r.o. se sídlem v Chocni. Investorem stavby je Jihomoravský kraj, v zastoupení SÚS JmK.

Projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422 je odsouhlasená zástupci Správy železnic, navržené řešení pozemní komunikace a chodníku v oblasti přejezdu je respektováno v rámci návrhu rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751.

Rozhraní staveb SŽ/SÚS JmK je navrženo dle zadání a v souladu se zpracovanou projektovou dokumentací „Silnice II/422, PRŮTAH ČEJČ“ do vzdálenosti 2,5m od osy koleje (po hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany).

DUSP je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby včetně závěrů jednání ke zpracování DUSP ze dne 24.3.2021, včetně konzultací a jednání v průběhu zpracování dokumentace.

Členění projektové dokumentace respektuje Směrnici generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, je v souladu s vyhláškou č.499/2006 Sb. o dokumentaci staveb v platném znění.

## 1.2. Výchozí podklady

- ❑ Podklady investora na zpracování dokumentace stavby, technická dokumentace správce zařízení – kopie nákrešného přehledu koleje, evidenční list přejezdu
- ❑ Pochůzky a měření na místě samém
- ❑ Zápis z jednání ke zpracování DUSP ze dne 24.3.2021, závěry z jednání ke zpracování DUSP a e-mailová komunikace
- ❑ Geodetické podklady – zaměření stávajícího stavu včetně výřezu KM – Geometra - zajistil HP
- ❑ Výsledky geotechnického průzkumu – zpracovatel firma KOLEJCONSULT § servis, spol. s r.o. se sídlem v Brně-zajistil HP
- ❑ Výtah z projektové dokumentace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, zpracovatel Laboro Ateliér
- ❑ Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon včetně jejích prováděcích vyhlášek v platném znění, včetně souvisejících předpisů
- ❑ Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- ❑ Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
- ❑ Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ❑ Směrnice generálního ředitele č.11/2006 - „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
- ❑ Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ; TKP staveb státních drah a TKP staveb pozemních komunikací; drážní předpisy, směrnice, opatření SŽ a ČD, vyhlášky MD ČR, vzorové listy

## 1.3. Inženýrské sítě

Řešení přeložek, příp. křížení stávajících inženýrských sítí v místě stavby není předmětem zadání stavební části přejezdu, řeší hlavní projektant stavby SB projekt s.r.o. se sídlem v Hodoníně.

V situacích jsou zakresleny sítě drážních a mimodrážních vlastníků a správců, které má projektant SO 11-10-01 k dispozici v době zpracování DUSP.

*Poloha pozemních vedení a zařízení byla zjištěna u příslušných vlastníků a správců sítí hlavním projektantem, zakreslená poloha ve výkresech je orientační.*

Polohopisné a výškopisné údaje o stávajících podzemních inženýrských sítích v zájmovém území stavby, poskytnuté jednotlivými správci a majiteli, mají charakter informativní. Při příp. křížení inženýrských sítí je třeba postupovat tak, aby nenastalo vzájemné narušení funkce jednotlivých vedení.

Před zahájením zemních a stavebních prací musí být požádáno o vytýčení skutečné trasy a hloubky uložení.

V blízkosti potrubí, kabelů a jiných podzemních a nadzemních inženýrských sítí je nutno zemní práce provádět s maximální opatrností. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si to vyžádal. Informativní zakres sítí proveden v situaci 2.0.1.2, nutno ověřit skutečnou polohu vytýčením.

#### 1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení

Geodetickým podkladem pro zpracování DUSP je zaměření stávajícího stavu, které zajistil hlavní projektant SB projekt s.r.o. se sídlem v Hodoníně.

Účelová mapa byla zaměřena a zpracována zeměměřickou kanceláří společností GEOMETRA zeměměřická kancelář s.r.o. se sídlem v Kyjově, 02-03/2021. (příloha I.- Geodetická dokumentace).

Pro účely projektování je dán k dispozici „Projekt osy koleje“ – SŽ, Správa železniční geodézie. Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Staničení v dokumentaci je vztaženo ke staničení osy koleje z Projektu osy koleje. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

Stavební práce na SO 11-10-01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází **v katastrálním území Čejč (618942)**. V tabulce jsou uvedeny stavbou dotčené pozemky pro stavební objekty SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Poznámka
<b>3307</b>	ostatní plocha	Česká republika	Správa železnic	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	<b>SO 11-10-01-</b>
<b>981/4</b>	ostatní plocha	České dráhy, a.s.		nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1	<b>SO 11-13-01</b>
<b>981/12</b>	ostatní plocha	České dráhy, a.s.		nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1	<b>SO 11-10-01-</b>
<b>3087</b>	ostatní plocha	Jihomoravský kraj		Žerotínovo nám. 449/3, Veveří, 602 00 Brno	<b>SO 11-13-01</b>

Stavba chodníku ve směru do centra obce bude zasahovat na pozemky parc. č. 981/12 a zčásti na parc. č. 3087. V případě, že připravované stavby SŽ a SÚS JmK na rekonstrukci železničního přejezdu a opravu silnice II/422 (II/422, ČEJČ PRŮTAH) nebudou realizovány v souběhu a stavba SŽ bude realizována jako první, bude nutno provést plynulé výškové napojení silnice č.II/422 na navazující úseky stávající komunikace, to si vyžádá zásah na pozemky parc. č. 3087 a 3088 (vlastník JmK).

## 1.5. Geotechnický průzkum

Podkladem pro projekční práce jsou výsledky geotechnického průzkumu, práce byly provedeny a vyhodnoceny společností KOLEJCONSULT § servis, spol. s r.o. se sídlem v Brně. Geotechnický průzkum byl proveden v rozsahu stanoveném předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek – Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží. Návrh konstrukce pražcového podloží je zapracován do Zprávy geotechnického průzkumu (03/2021), která je přílohou Souhrnné části B.

## 2. Popis stávajícího stavu SO 11-10-01 - Železniční svršek v km 18,751

### 2.1. Stávající železniční svršek

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází v km 18,733 600 – 18,758 600 trati Zaječí - Hodonín. V km 18,751 se nachází úrovněvé křížení se silnicí č. II/422, která vede ve směru z centra obce Čejč do obce Čejkovice (Kyjov – Valtice). V km 18,757 se nachází stávající železniční propustek, trubní DN 400.

#### Stávající železniční svršek

- v místě přejezdu jsou kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „u“,
- v místě přejezdu jsou žebrové podkladnice, tuhé upevnění, svěrky ŽS4.
- v navazujících úsecích trati jsou kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích, rozdělení pražců „c“, žebrové podkladnice, tuhé upevnění.

#### Kolejové lože

Šterkové lože bude v úseku rekonstrukce železničního svršku v délce 25m odtěženo. Vyzískané kolejové lože lze dle návrhu geotechnika využít na vybudování konstrukční vrstvy ZKPP. Výzisk, který nebude využitý v rámci stavby, bude odvezen a předán k recyklaci příp. odvezen na skládku.

Dle výsledků geotechnického průzkumu je tloušťka šterkového lože 0,38m pod ložnou plochou dřevěného pražce, šterk frakce 32-63mm. Šterkové lože je v tl. 220 mm relativně čisté, v profilu 220-380 mm tj. v tl. 160 mm je značně znečištěné drobnými a jemnými částicemi (hlíny, kamenný prach apod.).

### 2.2. Směrové a sklonové poměry

#### Směrové poměry

Kolej je v oblasti přejezdu v kruhové části pravostranného směrového oblouku o  $R=350m$ ,  $D=57mm$ , oboustranné symetrické přechodnice  $L_k=28m$ . Směrový oblouk s přechodnicemi začíná v km 18,714 a končí v km 19,426 (dle technických podkladů správce OŘ Brno, ST).

Z geodetického zaměření koleje vychází, že stávající přejezd se nachází v přechodnici směrového oblouku o  $R=350m$ .

Na západní straně se nachází žst. Čejč, v km 18,714 je ZV č.1.

#### Sklonové poměry dle technických podkladů investora:

V oblasti přejezdu je kolej vodorovná; km 18,820 – 19,030.

Kolej je stykovaná. Stávající traťová rychlost je 50km/h.

### 3. Popis nového stavu SO 11-10-01 - Železniční svršek v km 18,751

Stavební objekt SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25m (km 18,733 600 - 18,758 600). Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku rekonstrukce železničního svršku 25m včetně výběhů. Vzhledem k charakteru stavby bude rekonstrukce kolejí provedena technologií se snášením kolejového roštu.

#### 3.1. Požadavky na řešení železničního svršku

- navrhnout rekonstrukci železničního svršku v délce 25m (km 18,733 600 - 18,758 600)
- požadovaný železniční svršek - 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K), žebrové podkladnice, tuhé upevnění – nový materiál, v zadání požadavek na rekonstrukci pražců v délce 50m, na jednání dne 24.3.2021 odsouhlasena délka úseku 25m
- v místě přejezdu upevňovadla s antikorozií úpravou

#### 3.2. Geometrické parametry koleje

Směrové poměry v km 18,733 600 - 18,758 600 dle technických podkladů investora:

Kolej č.1 je vedena:

- od ZV č.1 – do km 18,736 200      přímá
- km 18,736 200 – 18,765 200      přechodnice směrového oblouku o  $R=345\text{m}$ ,  $D=57\text{mm}$   
 $L_k=29\text{m}$  (situování přejezdu)
- km 18,765 200 – 18,915 823      kruhová část směrového oblouku o  $R=345\text{m}$ ,  $D=57\text{mm}$   
(složený směrový oblouk  $R1/R2/R3=345\text{m}/352\text{m}/349,5\text{m}$ )
- v km 18,915 823      KO / ZO směrového oblouku  $R=352\text{m}$ ,  $D=57\text{mm}$

Sklonové poměry dle technických podkladů investora - Projekt osy koleje:

V km 18,678 764 – 18,897 627 kolej klesá ve sklonu 0,064‰.

Kolej je stykovaná. V rekonstruovaném úseku je největší traťová rychlost 50km/h.

Po doplnění nového kolejového lože do projektované nivelety bude provedena rekonstrukce GPK (podbití ASP) - je navržena v úseku v km 18,733 600 - 18,758 600 včetně nezbytných výběhů. Navržené směrové a sklonové poměry v souladu s požadavkem investora vycházejí a respektují Projekt osy koleje, který jako podklad Správy železniční geodézie předal pro projekční práce této stavby zástupce investora.

Dle požadavku Správy železniční geodézie napojení nového projektovaného stavu koleje a výběh a plynulé napojení koleje na stávající stav zajistí zhotovitel stavby při realizaci rekonstrukce železničního svršku.

Výhledový stav: dle informace investora je pro tuto trať zpracován „Směrodatný rychlostní profil Zaječí-Hodonín“, který upravuje rychlost a směrové řešení v rekonstruovaném úseku. V tomto úseku byla navržena rychlost  $V_{100}=70\text{ km/h}$  a  $V_{130}=75\text{ km/h}$ , převýšení bylo zvýšeno na 75 mm a přechodnice prodloužena na 38 m.

#### 3.3. Konstrukce železničního svršku

Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku délky 25m (km 18,733 600 - 18,758 600):

- kolejnice tv. 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K), kolejnice délky 25m (přes železniční přejezd)



- v místě přejezdu rozdělení pražců „u“ (příp. dle požadavku přejezdové konstrukce), v přílehlých úsecích trati rozdělení pražců „c“;
- žebrové podkladnice S4pl, svěrky ŽS4 (upevnění K)
- v úseku přejezdu budou použita upevňovací s antikorozní úpravou (např. žárové zinkování)
  - upevňovací musí být provedena v souladu s TPD a všechny součásti musí být dodány přímo od výrobce.

Návrh je zřejmý z podélného profilu koleje č.1- výkres č. 2.0.2.1.

*Materiál navržené soustavy železničního svršku musí odpovídat:*

- obecným technickým podmínkám (OTP) a technickým podmínkám dodacím schválených a podepsaných SŽ (TPD)
- vzorovým listům a technickým normálím SŽ podle seznamů v SR 103/1 (S), SR 103/3 (S) a SR 103/6 (S)

Dodávka nových kolejnic pro běžné provozní podmínky, součástí upevnění a spojení, betonových pražců a nekovových součástí železničního svršku musí být opatřena příslušnými doklady podle TPD včetně protokolu o ověření jakosti SŽ. Podmínkou zahájení pokládky kolejového roštu je odsouhlasení pláně tělesa železničního spodku podle kapitoly 6 TKP a kolejového lože podle kapitoly 7 Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (dále jen TKP) dle konkrétního rozsahu prací v rekonstruovaném úseku trati.

Technologie pokládky železničního svršku musí být v souladu s předpisem SŽ S 3/1 v platném znění v době provádění stavby.

### 3.4. Stykovaná kolej

Kolej je stykovaná. Nové řezy kolejnic a svary pro provedení rekonstrukce železničního svršku v místě napojení na stávající stav budou situovány tak, aby při konečné montáži koleje byla dodržena podmínka minimální vzdálenosti svarů od sebe, od kolejnicového styku, od železničního přejezdu a kolejnicového styku od železničního přejezdu.

### 3.5. Izolované styky

Ovládání PZS bude zajištěno počítači náprav.

Řešení PS 11-01-31 si vyžádá zrušení 4ks stávajících izolovaných styků, tyto práce budou provedeny v rámci SO 11-10-01:

km 19,100	2ks
km 19,493	2ks

Evidenční km polohy jsou převzaty od hlavního projektanta. Rušené izolované styky v km 19,100 budou nahrazeny v souladu s předpisem SŽ S3 vevařenou kolejnicovou vložkou délky 4m, tak aby byly překlenuty současně i svary v oblasti LISů.

V km 19,493 budou stávající plastové kolejnicové spojky nahrazeny v obou kolejnicových pasech kolejnicovou spojkou a kolejnice budou vodivě propojeny.

### 3.6. Kolejové lože

Rekonstrukce kolejového lože je navržena v úseku 25m v km 18,733 600 - 18,758 600.

Ke zřízení nového kolejového lože a pro doplnění kolejového lože do požadovaného profilu v úseku rekonstrukce GPK bude použito nové přírodní, drcené, hutné kamenivo frakce 32/63mm s plynulou křivkou zrnitosti v předepsané kvalitě.

Nové kolejové lože bude provedeno v tl. 0,350m pod ložnou plochou betonového pražce v nepřevýšeném kolejnicovém pasu.



V navazujících úsecích rekonstrukce GPK – výběhy z projektované osy koleje dle Projektu osy koleje s plynulým navázáním na stávající stav-bude provedeno pouze doplnění kolejového šterku do požadovaného profilu.

Kamenivo pro kolejové lože musí splňovat podmínky uvedené v ČSN EN 13450 včetně národní přílohy NA a doplňující podmínky uvedené v Obecných technických podmínkách č.j. 59 110/2004-013 – Kamenivo pro kolejové lože železničních drah ve znění změny č.1 č.j. 23 155/06-OP s účinností od 1.8.2006. Pokud tyto OTP nestanovují jinak, řídí se dodávka a kontrola kameniva ČSN 72 1511 a ČSN 72 1512. Ustanovení tohoto předpisu je nutno dodržet.

V místě přejezdu je kolejové lože zapuštěné, na mutěnické straně přejezdu do širé trati se provede plynulý přechod do navazujícího úseku otevřeného kolejového lože rampou ve sklonu 1:12 (8,3%). Na straně žst. Čejč bude kolejové lože zapuštěné.

#### 4. Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy kolejí se řídí předpisem SŽ S3, díl třetí.

Dle připomínky Správy železniční geodézie, Správce PPK při realizaci stavby není nutné budování nových zajišťovacích značek v úseku rekonstrukce GPK včetně zpracování projektové dokumentace na zajištění prostorové polohy koleje a není potřeba měření po následném podbití koleje.

#### 5. Výstroj trati

Navržené řešení stavby si nevyžádá osazení nové výstroje trati. Jiné požadavky na řešení nové výstroje trati v době zpracování DUSP nejsou dány.

#### 6. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu

Realizace stavebního objektu SO 11-10-01 je úzce provázána s budováním ostatních částí stavby. Z důvodu úzké technické provázanosti stavebních objektů SO 11-11-01 a SO 11-13-01 je v této zprávě uveden stavební postup souhrnně včetně požadavků na rozsah výluky. Navržený rozsah prací vychází z předpokladu, že stavby investoru SŽ/JmK budou probíhat současně. Rozhraní obou staveb je respektováno na hranici nebezpečného pásma přejezdu.

V rámci stavebního objektu SO 11-21-01 – Propustek v km 18,757 je řešena rekonstrukce propustku v nové poloze. Stavební a zemní práce jsou provázány s realizací rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce, proto jsou v této TZ uvedeny požadavky na vyloučení silniční a drážní dopravy souhrnně. Vlastní návrh postupu výstavby je komplexně zpracován v souhrnných částech projektu hlavním projektantem stavby.

Stavební práce na rekonstrukci železničního přejezdu v km 18,751 a propustku v nové poloze km 18,757 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ☐ 17 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ☐ 19 dní úplnou uzávěru silnice II/422

##### Přípravné práce

před zahájením nepřetržité výluky traťové koleje a silniční uzávěry

- předmontáž kolejových polí
- vytýčení inženýrských sítí, silniční uzávěra - dopravní značení

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry pro SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01

- odstranění přejezdové konstrukce a odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany (nebezpečné pásmo přejezdu)
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku 25m,
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláně do požadované úrovně v rekonstruovaném úseku 25m - ZKPP
- vybudování odvodnění
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v km 18,733 600 - 18,758 600 (po ukončení prací na rekonstruovaném propustku v km 18,757)
- zřízení koleje E 49 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění K) v úseku 25m
- podbití koleje ASP včetně výběhů
- vybudování pryžové přejezdové/přechodové konstrukce (pozemní komunikace II/422 + chodník) v km 18,751
- vybudování nové konstrukce vozovky po hranici nebezpečného pásma přejezdu – rozhraní stavby SŽ/SÚS JmK
- vybudování chodníků na severozápadní straně stavby do projektovaných vzdáleností

#### Práce po ukončení výluk traťových kolejí / obnovení provozu na pozemní komunikaci č.II/422

- demontáže kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora/skládku
- konečné úpravy železničního svršku
- uvedení použitých pozemků, ploch a komunikací do původního stavu
- zaměření rekonstruované stavby

Komplexně jsou postupy provádění prací, rozsah prací, požadavky na výluky včetně požadavků na dopravní opatření po dobu provádění prací, příp. objízdná trasa po dobu úplné uzavírky pozemní komunikace řešeny v souhrnných částech DUSP, které zpracovává hlavní projektant.

Pro chodce bude zajištěna obchůzná trasa mimo staveniště – na straně žst. Čejč, v úseku mezi ZV č.1 a hranicí stavby, varianta řešení této trasy je vyznačena v situaci č. 2.0.1.2, při realizaci stavby bude situovaná dle provozních potřeb zhotovitele a postupu výstavby. Po dobu provádění stavby bude řádně vymezena a zajištěna z hlediska bezpečného užívání chodci; zejména v souladu s předpisem SŽDC D1 Dopravní a návětní předpis; část devátá, kapitola XI.

Délka trvání navržené výluky je uvažována jako maximální, v závislosti na kapacitních a mechanizačních možnostech konkrétního zhotovitele stavby může být příp. zkrácena.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění bude před zavedením zkušebního provozu provedena technickobezpečnostní zkouška, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah. Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky. V uvažovaném čase výluk jsou zapracovány časy potřebné pro provedení zkoušek, revizí, přejímací řízení.

## **7. Druhotné využití materiálu železničního svršku**

Jednotlivé části konstrukce vyzískávaného kolejového roštu budou kategorizovány odborným specialistou Správy železnic, vyzískaný materiál železničního svršku bude uložen v prostorách určených zástupcem investora. Kolejnice tvaru S49 a ostatní části součástí drobného kolejiva a upevňovadel jsou uvažována v DUSP jako odpad – odvezení do šrotu.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití (zejména dřevěné pražce), bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s dále uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

## 8. Nakládání s odpady

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci železničního svršku, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. Dále zhotovitel musí dodržovat zejména vyhlášku č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhlášku č.384/2001 Sb., vyhlášku č. 294/2005 Sb., vyhlášku č. 93/2016 o Katalogu odpadů a vyhlášku č.94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Vytěžený štěrk kolejového lože v oblasti přejezdu lze využít v rámci stavby pro vybudování podkladní vrstvy pražcového podloží.

V průběhu stavby budou odebrány „pověřenou osobou“ vzorky z odtěženého štěrkového lože a bude stanovena kvalita štěrku pro využití na terén a zda nemá nebezpečné vlastnosti. Toto bude provedeno „pověřenou osobou k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů dle zákona č.185/2001 Sb.“ Rozbory vzorků budou provedeny v laboratoři, která má zavedený systém jakosti ČSN EN ISO/IEC 17025 nebo ČSN EN 45001. V cenových kalkulacích je zahrnuta chemická analýza vzorků vytěženého materiálu v rámci realizace stavby, kterou zajistí zhotovitel stavby.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení Správy železnic (v oblasti železničního svršku zejména dřevěné pražce, pryžové a polyetylenové podložky), bude zhotovitelem stavby zneškodněn v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Materiál, zařazený jako nebezpečný odpad, bude likvidován firmou, která je k této činnosti oprávněna. Bude vedena průběžná evidence o odpadech vzniklých při výstavbě, způsob likvidace bude zhotovitelem stavby dokladován.

Sumární přehled odpadů je uveden ve výkazu výměr, příp. v souhrnné části DUSP (B.6).

## 9. Související objekty

Rekonstrukce železničního svršku je součástí rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751 včetně doplnění závor PZS, související provozní soubory a stavební objekty:

PS 11-01-31 – PZS přejezdu P7152 v km 18,751

PS 11-02-41 – PZTS RD PZS v km 18,751

PS 11-02-91 – Kamerový systém

SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 18,751

SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 18,751

SO 11-21-01 – Propustek v km 18,757

SO 11-86-01 – Elektrická přípojka PZZ

## 10. Přehled použitých výjimek

Technické řešení konstrukce železničního svršku, které je navrženo v DUSP, nevyžaduje udělení výjimek z platných předpisů a norem.

## 11. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

V navrženém řešení SO 11-10-01 DUSP nejsou provedeny změny v technickém řešení stavby a v rozsahu stavby, které bylo projednané na jednání dne 24.3.2021 a následných konzultací.

## 12. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů

Při provádění stavebních prací budou dodrženy:

Obecně závazné předpisy a normy v platném znění, které se na tuto stavbu vztahují, zejména:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Vyhláška č.177/1995 Sb. - stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů

Vyhláška č.173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech včetně prováděcích předpisů

Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů.

Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví včetně prováděcích předpisů

Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky

Vyhláška č.395/1992 Sb., Ministerstva životního prostředí, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Zákon č.455/1991 Sb. O živnostenském podnikání

Zákon č. 360/1992 Sb. o výkonu povolání AA , AI a AT

Zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek

Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Předpisy SŽ, zejména:

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽ S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku

SŽDC S3/2 Bezstyková kolej

SŽDC S3/5 Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství

SŽ S4 Železniční spodek

SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis

SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace

SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace

TKP staveb státních drah ze dne 18.10.2000 v aktuálním znění v době realizace stavby

OTP č.j. S 34 433/2014-O13 ze dne 28.8.2014 – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

OTP č.j. S 54 316/2014-O13 ze dne 20.1.2015– Geosyntetické materiály v tělese železničního spodku.

OTP č.j. 59110/2004- O13 ve znění změny 1 č.j. 23 155/06-OP ze dne 31.7.2006 – Kamenivo pro kolejové lože železničních drah

OTP č.j. 25 640/06 -OP ze dne 10.8.2006 – Štěrkopísek, štěrkokodrť a recyklovaná štěrkokodrť pro konstrukční vrstvy tělesa ŽS

SR 2/1 (S) – Postup prací a jejich přejímek při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek, včetně příloh

vzorové listy, směrnice a opatření SŽ a ČD

Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ, zejména:

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6320 Průjezdny 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 - Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba  
ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody  
ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože  
ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin  
TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic  
TVŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek  
TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

### 13. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména § 103 zákona č.262/2006 Sb, ustanovení §3 zákona 309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Obvod stavby musí být řádně vyznačen, nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob.

Pro bezpečnost a ochranu osob na staveništi, pro ochranu zdraví při práci na železnici je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1 v platném znění. Při provádění stavebních prací za výluky je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV) a pokyny OZOV.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech veřejných sítí technického vybavení, kabelových vedení a zařízení ve správě Správy železnic. Je nutno dodržet vyjádření správců a majitelů inženýrských sítí, které stanoví podmínky pro fyzické vytýčení sítí, podmínky pro provádění zemních prací a stavební činnosti v blízkosti vyznačené trasy podzemních vedení a zařízení, v blízkosti nadzemního vedení. V ochranném pásmu stavbou dotčených sítí musí být prováděny zemní práce ručně bez použití strojní mechanizace.

Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit u příslušných správců přesné vytýčení všech inženýrských sítí a zařízení v obvodu staveniště.

### 14. Přehled vlastníků, správců majetku

Vlastníkem dlouhodobého majetku, na kterém bude v rámci stavby provedena rekonstrukce je investor Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Správu majetku zajišťuje organizační jednotka investora Správa železnic, Oblastní ředitelství Brno, Správa tratí Brno, DP Břeclav, Kounicova 26, 611 43 Brno.

Související stavby, které navazují na připravovanou rekonstrukci PZS a přejezdu (P7152):

Silnice II/422 - vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby SO 11-13-01 provedeno napojení, je Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 449/3, Veverí, 602 00 Brno.

Správu majetku zajišťuje Správa a údržba Jihomoravského kraje, Oblast JIH, Brněnská 3254,695 01 Hodonín

Chodníky-vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby SO 11-13-01 provedeno napojení, je Obec Čejč, Brněnská 430, 696 14 Čejč.

### 15. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek

SŽ Správa železnic, státní organizace

ČD	České dráhy, akciová společnost
GŘ	Generální ředitelství
OTH	Odbor traťového hospodářství
SŽG	Správa železniční geodézie
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
OJ	Organizační jednotka
DP	Detašované pracoviště
ČSN	Česká norma
TNŽ	Technická norma železnic
TKP	Technické kvalitativní podmínky
OTP	Obecné technické podmínky
ZTKP	Zvláštní technické kvalitativní podmínky
TPD	Technické podmínky dodací
GPk	Geometrické parametry koleje
ASP	Automatická strojní podbíječka
LIS	Lepený izolovaný styk
PPK	Prostorová poloha koleje
ŽBP	Železniční bodové pole
Bpv	Balt po vyrovnaní
TBZ	Technicko-bezpečnostní zkouška
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
TÚ	Traťový úsek
DÚ	Definiční úsek
OZOV	Odpovědný zástupce objednatele výluky
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PS	Provozní soubor
SO	Stavební objekt
TZ	Technická zpráva
k.ú.	Katastrální území
KM	Katastrální mapa
IČ	Identifikační číslo
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DUR	Dokumentace pro územní řízení
DUSP	Dokumentace pro vydání společného povolení
PD	Projektová dokumentace
GP	Geotechnický průzkum
ZV	Začátek výhybky
tv.	Tvar
NK	niveleta koleje
ŽP	Životní prostředí
IZS	Integrovaný záchranný systém
BK	Bezstyková kolej
JmK	Jihomoravský kraj
SÚS JmK	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje

## 16. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy Správy železnic (SŽDC), předpisy ČD, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí). Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

V Oseku nad Bečvou, září 2021

Ing. Drahomíra Smolíková