

## OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH .....	3
2.1 Stručný popis.....	3
2.2 Přehled parcel a vlastníku .....	4
3. PODKLADY.....	5
3.1 Vstupní podklady.....	5
3.2 Inženýrské sítě.....	5
4. NAVRHOVANÝ STAV .....	6
4.1 Popis navrženého technického řešení – železniční svršek .....	6
4.1.1 Situování a rozsah stavebního objektu .....	6
4.1.2 Popis stávajícího kolejového roštu a jeho využití.....	6
4.1.3 Stávající štěrkové lože .....	6
4.1.4 Směrové poměry.....	7
4.1.5 Sklonové poměry.....	7
4.1.6 Konstruktivní uspořádání železničního svršku – koleje.....	7
4.1.7 Kolejové lože.....	7
4.1.8 Zřízení bezстыkové koleje .....	8
4.1.9 Zajištění prostorové polohy koleje .....	8
4.1.10 Výstroj trati.....	8
4.1.11 Odvodnění .....	8
4.1.12 Izolace a vodivé propojení kolejí.....	9
4.1.13 Zarážedla .....	10
5. KŘÍŽENÍ S INŽENÝRSKÝMI SÍTĚMI.....	10
6. SLED PRACÍ .....	10
7. NORMY, PŘEDPISY A VZOROVÉ LISTY .....	11
8. OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE .....	11
9. VŠEOBECNÉ ZÁSADY ST OŘ OSTRAVA .....	11

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Místo stavby : Žst. Studénka  
Obec : Studénka  
Okres : Nový Jičín  
Kraj : Moravskoslezský  
Trať : Bohumín – Přerov (t. ú. 1891)  
Katastrální území : Studénka nad Odrou (758396)  
Parc. číslo : 2338/42  
Předmět dok. : Stavba nového objektu haly pro parkování vozidla MVTV  
Typ stavby : Novostavba, trvalá stavba  
Stupeň dokumentace : DUSP  
Název stavby : Objekt stání SDV Studénka  
Část dokumentace : SO.02 – Železniční svršek

Budoucí vlastník SO: Správa železnic, s. o.

Zpracovatelský útvar: Dopravní projektování s r.o.  
28. října 3388/111  
702 00 Moravská Ostrava  
(Budova Smart Innovation Center, tzv. Skelet)

Odpovědný projektant SO: Ing. Libor Habrnál (kolejové řešení)

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH**

### **2.1                      *Stručný popis***

Stavba bude realizována na zastavěné části pozemku, který se nachází v provozní části areálu dílen OTV Studénka. Pozemek má rovinatý charakter. V bezprostřední blízkosti realizované stavby se nacházejí zpevněné přístupové plochy a kolejiště. Přístup (příjezd) na staveniště realizované stavby je z jihozápadní strany po zpevněné komunikaci. Areál dílen OTV je oplocen.

Pozemek je součástí plochy dopravy železniční, stabilizované (plocha stabilizovaná – dílčí část území, ve kterém se stávající účel a intenzita využití nebude zásadně měnit. Za změnu se přitom nepovažuje modernizace, revitalizace a přestavba území za dodržení charakteru zástavby a indexu podlažní plochy, zástavba proluk a dostavba uvnitř stávajících areálů). Plochy pro dopravu jsou určeny zejména pro umístění zařízení systémů dopravní obsluhy města.

Objekt haly pro vozidlo MVTV je umístěn v zastavěné části pozemku, který se nachází v provozní části areálu dílen OTV Studénka. Pozemek má rovinatý charakter. V bezprostřední blízkosti realizované stavby se nacházejí zpevněné přístupové plochy a kolejiště. Přístup (příjezd) na staveniště realizované stavby je z jihozápadní strany po zpevněné komunikaci. Areál dílen OTV je oplocen. Navrhovaná stavba se nachází v lokalitě mimo památkové rezervace, památkové zóny, nebo zvláště chráněné území.

Objekt haly pro MVTV je umístěn na pozemcích určených Územním plánem města Karviná jako plocha dopravní infrastruktury – železnice. Realizace stavby nevyžaduje změnu územního plánu.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 501/2006 s. O obecných požadavcích na využívání území. Požadavky dotčených orgánů byly zapracovány do dokumentace.

Navrhované stavebně technické řešení nevyžaduje žádné výjimky, nebo úlevová řešení, stavba je navržena v souladu s dotčenými normami a předpisy. Žádné související či podmiňující investice nejsou požadovány v souvislosti s výše uvedenou realizací stavby.

V rámci kolejových úprav bude proveden stavební objekt železničního svršku zahrnující výměnu kolejového roštu, kolejového lože a demontáže části koleje č.7 a demontáž a znovu zřízení dvou zarážedel. Stavební objekt má délku 65 m. Součástí této délky jsou směrové a výškové vyrovnání koleje do stávajícího stavu a výměna dvou polí kolejového roštu v délce 50 m. Směrové a výškové vedení osy koleje je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav.

Železniční svršek bude vyměněn novým materiálem tvaru 49 E1 (kolejnicové pásy dl. 25 m), pražcích betonových o minimální hmotnosti 300 kg s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním kolejnic. Kolej bude zřízena jako bezstyková. V rozsahu nového železničního svršku se uvažuje s kolejovým ložem frakce 32/63 tloušťky 350 mm pod pražci a v provedení se zapuštěným kolejovým ložem, kde stezka je navržena ze šterku frakce 32/63 a vrchní vrstvy tl. 5 mm z drceného kameniva frakce 4-16 mm. Původní kolejový rošt S49 na betonových pražcích je navržen na převoz na demontážní základnu a demontáž do součástí. Materiál bude dle stavu odvezen do odpadu, nebo dle pokynů SŽ k trvalému uskladnění. Dřevěné pražce, pryžové podložky a PE podložky budou ekologicky zlikvidovány.

## 2.2 *Přehled parcel a vlastníků*

Stavební objekt bude proveden na pozemku 2338/1

### Informace o pozemku

Parcelní číslo:	2338/12
Obec:	Studénka [599921]
Katastrální území:	Studénka nad Odrou [758396]
Číslo LV:	2344
Výměra [m²]:	57780
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí

Druh pozemku:            ostatní plocha

### 1.1 *Vlastníci, jiní oprávnění*

Vlastnické právo	Podíl
České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	

## 3. PODKLADY

### 3.1 *Vstupní podklady*

- Geodetické zaměření stávajícího stavu os kolejí, tvaru zemního tělesa a drážních zařízení
- Rekognoskace terénu
- Závěry z výrobních porad

### 3.2 *Inženýrské sítě*

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

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

## **4. NAVRHOVANÝ STAV**

### **4.1 *Popis navrženého technického řešení – železniční svršek***

#### **4.1.1 *Situování a rozsah stavebního objektu***

V rámci kolejových úprav bude proveden stavební objekt železničního svršku zahrnující výměnu kolejového roštu koleje č.9, kolejového lože a demontáže části koleje č.7 a demontáž a znovu zřízení dvou zarážedel na účelovém kolejišti SŽ "OŘ SEE – OTV Studénka". Stavební objekt má délku 65 m. Součástí této délky jsou směrové a výškové vyrovnání koleje do stávajícího stavu a výměna dvou polí kolejového roštu v délce 50 m. Směrové a výškové vedení osy koleje je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav.

#### **4.1.2 *Popis stávajícího kolejového roštu a jeho využití***

Původní kolejový rošt S49 na bet. pražcích a tuhém podkladnicovém upevnění je navržen na převoz na demontážní základnu a demontáž do součástí. V rámci stavby bude z prostorových důvodů o 50 m zkrácena kolej č.7. Celkem bude snesen kolejový rošt v délce 50 m kolej č.7 a 56 m kolej č.9. Zarážedla u obou kolejí budou demontována a znovu zřízena v nové poloze. Materiál bude dle stavu odvezen do odpadu, nebo dle pokynů SŽ k trvalému uskladnění. Dřevěné pražce, pryžové podložky a PE podložky budou ekologicky zlikvidovány.

#### **4.1.3 *Stávající šterkové lože***

Stávající kolejové lože bude odtěženo a odvezeno na skládku, s dalším využitím se nepočítá, s ohledem na krátký úsek se nebude zřizovat recyklační základna. S ohledem na umístění stavby v žst. Studénka, se předpokládá, že během odtěžování bude kolejové lože zavlhčováno z důvodu minimalizace prašnosti.

Zeminy a šterky určené k dalšímu využití investorem stavby na terénních úpravách, podsypech apod. musí splňovat technické požadavky stanovené ve vyhlášce č. 294/2005 Sb.,

o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, aby bylo možné posoudit, zda nebude ohroženo životní prostředí. V tomto případě je nutné respektovat § 12 citované vyhlášky, tj. - nesmí obsahovat vyšší koncentrace škodlivin v sušině odpadů, než je uvedeno v tabulce č. 10.1 a zároveň musí splňovat požadavky na výsledky ekotoxikologických testů stanovené v tabulce č. 10.2. přílohy č.10 této vyhlášky. V opačném případě se bude jednat o odpad (případně nebezpečný odpad), který bude uložen na skládku (NO na skládku nebezpečných odpadů).

#### **4.1.4 Směrové poměry**

Kolej č.9 se nachází v přímé a bude ukončeno betonovým zarážedlem.

#### **4.1.5 Sklonové poměry**

S ohledem na krátký úsek jsou sklonové poměry navrženy tak, aby na začátku stavebního objektu byly napojeny na stávající stav v místě výhybky č. E3.

#### **4.1.6 Konstrukční uspořádání železničního svršku – koleje**

Železniční svršek bude vyměněn novým materiálem tvaru 49 E1 (kolejnicové pásy dl. 25 m), pražcích betonových o minimální hmotnosti 300 kg s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním kolejnic. Kolej bude zřízena jako bezstyková.

#### **4.1.7 Kolejové lože**

Pro kolejové lože platí ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože v platném znění a Obecné technické podmínky „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ (dále jen OTP) vydané pod č.j. 59 110/2004-O13 dne 23.8.2004 ve znění změny 1 vydané pod č.j. 23 155/06-OP dne 31.7.2006 s účinností od 1.8.2006. Tyto stanovují jeho vlastnosti, způsob výroby a kontroly, prokazování a ověřování jakosti, skladování a dodávání. Jsou zde stanoveny podmínky dodávek a užití nového přírodního kameniva jakož i podmínky dodávek a užití recyklovaného (regenerovaného) kameniva.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a předjízdových kolejích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce. Drážní stezka je navržena ze šterku frakce 31,5/63 a vrchní vrstvy tl. 5 mm z drceného

kameniva frakce 4-16 mm. V místech, kde dochází ke směrové a výškové úpravě koleje bude kamenivo do kolejového lože doplněno.

Nové kolejové lože je v celém úseku stavebního objektu řešeno jako zapuštěné.

Štěrkové lože bude pokládáno na hutněnou stávající plášť železničního spodku.

#### **4.1.8 Zřízení bezстыkové koleje**

Koleje budou svařeny v jeden celek s ohledem na malou délku bude tato kolej svařena, ale nebude zřízena jako bezстыková (min. délka bezстыkové koleje je 150 m (SŽDC S3/2)).

Předpokládá se, že v předmětném místě bude nový kolejový rošt vložen bez dalších úprav navazujících úseku. Uvažuje se pouze se směrovou a výškovou úpravou koleje do stávajícího stavu.

#### **4.1.9 Zajištění prostorové polohy koleje**

Zajištění polohy koleje bude provedeno ze stávajících značek.

#### **4.1.10 Výstroj trati**

Předpokládá se, že stávající výstroj trati nebude stavbou dotčena, případně bude obnovena stávající.

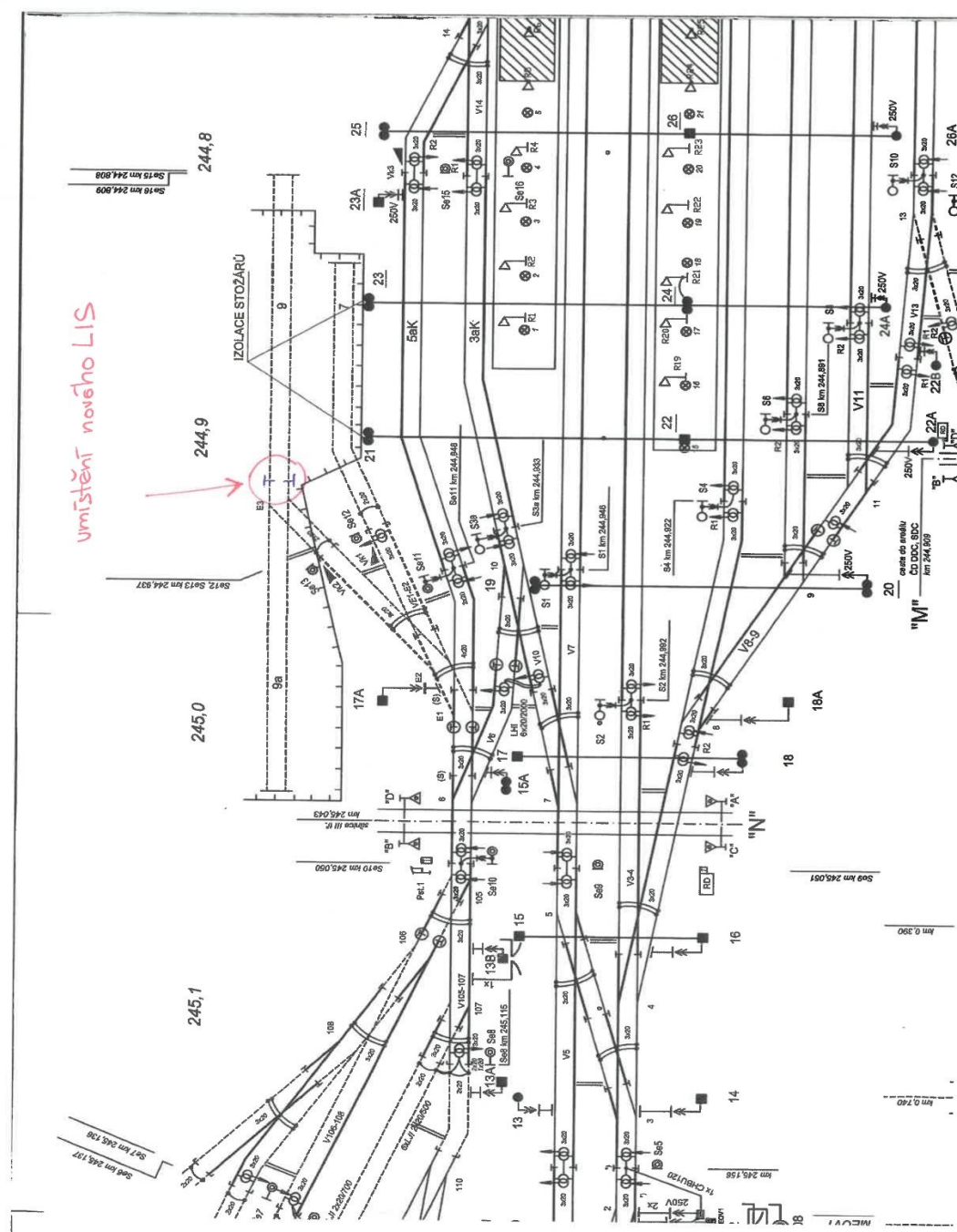
#### **4.1.11 Odvodnění**

Konstrukce železnice spodku bude odvodněna dle stávajícího stavu. V místě nově budované haly je odvodnění řešeno v rámci stavebního objektu haly SO 01.



#### 4.1.12 Izolace a vodivé propojení kolejí

Z důvodu zajištění odizolování kolejí zajišťujících odvod zpětného trakčního proudu od kolejí spojených s uzemněnými částmi řešeného objektu, bude doplněn nový izolovaný styk LIS. LIS bude umístěn 7,45 m od začátku výhybky (za stávající přejezdovou konstrukcí směrem k hale).



#### **4.1.13 Zarážedla**

Kusé koleje č. 7 a 9 budou nově ukončeny betonovými zarážedly dle vzorového listu železničního spodku.

### **5. KŘÍŽENÍ S INŽENÝRSKÝMI SÍTĚMI**

#### **5.1 *Křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi***

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

### **6. SLED PRACÍ**

- výkop zemních prací do úrovně pláně žel. spodku
- doprava drceného kameniva pro kolejové lože
- předštěrkování drceným kamenivem
- vložení kolejových polí
- doštěrkování drceným kamenivem
- souvislá výměna kolejnicových pásů
- směrová a výšková úprava koleje
- úprava kolejového lože do profilu
- směrová a výšková úprava koleje

## **7. NORMY, PŘEDPISY A VZOROVÉ LISTY**

Technické řešení těchto SO je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy v platném znění.

## **8. OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE**

Při stavebních pracích platí všechny obecně platné předpisy BOZP. Vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí specifika bezpečnostního předpisu SŽ Bp1. Každý pracovník je povinen dodržovat pracovní řád, dbát při práci o svou bezpečnost a zdraví a o bezpečnost a zdraví osob, kterých se jeho činnost týká a udržovat pořádek na pracovišti. Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoliv práce v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískáním a sondami na náklad zhotovitele stavebních prací (za přítomnosti příslušného správce sítě) a jsou podkladem pro zahájení prací. Výstavbou nesmí být narušeny taktéž nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru. Projektant nevylučuje případné změny a doporučuje důslednou pracovní koordinaci při výstavbě.

## **9. VŠEOBECNÉ ZÁSADY ST OŘ OSTRAVA**

Při realizaci stavby požadujeme dodržení „Všeobecných zásad ST OŘ Ostrava“ (viz příloha níže)



- Křížení podzemních vedení s dráhou bude provedeno kolmo k ose kolejí, křížení podzemních vedení s dráhou nebude situováno pod výhybkovými konstrukcemi.
- Výměny zemních lan a vodičů budou provedeny v souladu s Pokynem provozovatele dráhy č. 2/2015.
- Minimální vzdálenost protlaku od kraje přejezdové konstrukce musí být min. 10 metrů.
- Krytí chrániček musí být nejméně 1,5m od pláň tělesa železničního spodku, tj. 2,1m od horního povrchu kolejového lože, protlaky musí být vedeny v hloubce 1,0m pod dnem drážních příkop.
- Chráničky podzemních vedení musí být vybudovány v celé délce křížení, nejméně do vzdálenosti 2,0m od paty svahu náspu nebo 0,6m od vnější hrany příkopu, přičemž tato vzdálenost nesmí být menší než 4,0m od osy krajní koleje.
- Chráničky podzemních vedení musí být provedeny z materiálů s vysokou trvanlivostí a musí vyhovovat zatížení podle ČSN 73 6203.
- Zápichové jámy musí být pokud možno umístěny mimo pozemky ve vlastnictví SŽ.
- Na dobu, kdy se bude provádět protlak pod tratí, je nutno objednat písemně drážní dohled.
- Po ukončení všech prací bude provedeno zpětné předání dotčených ploch SŽ vedoucímu příslušného Provozního střediska. Dotčené plochy SŽ budou uvedeny do původního stavu, dotčené kolejové lože bude doplněno novým čistým štěrkem, dotčené drážní stezky budou opraveny a dosypány odpovídající frakcí 4/16.
- V případě, že by pracovními postupy zhotovitele došlo k narušení GPK (zaměření stávajícího stavu dotčených úseků kolejiště zajistí zhotovitel), nebo poškození drážní infrastruktury, tak bude zhotovitelem neprodleně po ukončení prací zajištěna náprava na vlastní náklady.
- Na dotčených plochách SŽ nezůstanou zanechány odpady, které patří mezi nebezpečné z hlediska ochrany životního prostředí, jejich likvidace bude provedena dle zákona č.185/2001. Odpady nesmí být páleny v místech, kde se nachází kabely ve správě SŽ OŘ Ostrava.

Správa tratí  
Oblastní ředitelství Ostrava  
Správa železnic, státní organizace