


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):	<b>Ing. Petr Burda</b>	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		Datum: <b>28.4.2025</b>	Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
Název části:	<b>Železniční přejezdy</b>	Označení části: <b>D.2.1.3.4</b>	
Název objektu:	<b>Obnova přejezdu P4363, evid.km 19,194</b>	Označení objektu: <b>SO 12-14-04</b>	
Odpovědný projektant:	Martin Lipenský, DiS.	Formát:	<b>A4</b>
Zpracovatel přílohy:	Radek Kyba, DiS.	Měřítko:	-
Název přílohy:	<b>Technická zpráva</b>	Číslo přílohy:	Č.paré:
		<b>1.001</b>	





## Obsah

1	Základní údaje o stavbě .....	5
1.1	Identifikační údaje.....	5
1.2	Umístění stavby, správce .....	6
1.3	Popis stavby .....	6
1.4	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech .....	7
2	Vstupní podklady .....	7
3	Popis stávajícího stavu.....	7
4	Navrhovaný stav.....	7
4.1	Obecně .....	7
4.2	Železniční svršek.....	8
4.3	Nová přejezdová konstrukce .....	8
4.4	Nová konstrukce vozovky.....	8
4.5	Nový přejezdný brod.....	9
4.6	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace .....	9
5	Vliv stavby na životní prostředí .....	9
5.1	Vliv na životní prostředí .....	9
5.2	Odpadové hospodářství .....	10
6	Koordinace, přípravné práce .....	10
7	Polohový systém, staničení a vytyčování.....	10
8	Inženýrské sítě v prostoru stavby.....	11
9	Dokončovací práce.....	11
10	Závěrečná ustanovení .....	11
11	Související předpisy:.....	12



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

---



## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Identifikační údaje

<b>Název stavby:</b>	„Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“
<b>Specifikace stavby:</b>	Veřejná dopravní stavba liniového charakteru, stavba dráhy
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Projektová dokumentace pro povolení stavby (DUSP) a Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
<b>Dílčí část – objekt (SO/PS):</b>	<b>SO 12-14-04</b> Obnova přejezdu P4363, evid. km 19,194
<b>Charakter dílčí části:</b>	změna dokončené stavby
<b>Katastrální území:</b>	Kobylá nad Vidnavkou [667404]
<b>Místo stavby dílčí části:</b>	Železniční přejezd P4363, evid. km 19,194
<b>Trať podle nákrešného JŘ:</b>	312D – Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku
<b>Trať podle prohlášení o dráze:</b>	775 00 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku
<b>Trať podle knižního JŘ:</b>	295 – Lipová lázně – Javorník ve Slezsku
<b>Traťový úsek TU:</b>	1371 Lipová Lázně (mimo) – Bernartice u Javorníka (mimo)
<b>Definiční úsek DU:</b>	08 Žulová – Velká Kraš
<b>Kategorie dráhy:</b>	regionální
<b>Období realizace:</b>	předpoklad r. 2025-2026

#### Údaje o stavebníkovi:

**Investor:** Správa železnic, státní organizace



Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČO: 709 94 234

**V zastoupení:** Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství Ostrava

Muglinovská 1038/5

702 00 Ostrava



### Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

**Hlavní projektant stavby:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Hlavní projektant stavby: Ing. Petr Burda  
Autorizace ČKAIT: 0601748

**Odpovědný projektant SO 12-14-04:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Odpovědný projektant: Martin Lipenský, DiS.  
Autorizace ČKAIT: 0602274

**Zpracovatel SO 12-14-04:** PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,  
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161  
Zpracovatel: Radek Kyba, DiS.

### 1.2 Umístění stavby, správce

Začátek přejezdu: km 19,191  
Konec přejezdu: km 19,194  
Kraj: Olomoucký  
Okres: Jeseník  
Správce: OŘ Ostrava, ST Olomouc

### 1.3 Popis stavby

Řád koleje: 6  
Hmotnost na nápravu: 20,0 t / 7,2 t  
Traťová třída dle UIC: C3  
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní: P6  
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní: F4  
Maximální traťová rychlost: 60 km/h  
Poloha v trati: mezistaniční úsek  
Traťové zabezpečovací zařízení: reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě zařízení  
Trakční soustava: nezávislá  
Trať: Jednokolejná s provozem obousměrným  
Správce trati: Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Ostrava



## 1.4 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury – stavbu dráhy. Stavba má za účel odstranit havarijní stav po povodňových škodách a obnovit provozuschopnost železniční infrastruktury v celém řešeném úseku. Účelem tohoto stavebního objektu je obnova přejezdu P4363, evid. km 19,194. Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena vnitřními pryžovými panely.

## 2 Vstupní podklady

- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie)
- Prohlídka traťového úseku a dané lokality, místní šetření
- Zápis z místního šetření
- Zadávací dokumentace stavby, Správa železnic s.o.
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Podklady správce infrastruktury – OŘ Ostrava
- Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů

## 3 Popis stávajícího stavu

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

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

Pod pozemní komunikací se vedle propustku nachází odvodňovací trubka, která odvádí vodu od propustku do vodoteče.

## 4 Navrhovaný stav

### 4.1 Obecně

Stavební objekt bude realizován v ev. km 19,194 na přejezdu P4363 stávající železniční tratě. Jedná se o přejezd na účelové komunikaci. V místě přejezdu je kolej přímá. Dále došlo k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Nově je navržena pryžová rozebíratelná konstrukce. Šířka komunikace bude obnovena do stavu před povodní, úhel křížení se nemění. Pod přejezdem bude zřízena konstrukční vrstva ze šterkodrti fr. 0/63 tl. 500 mm (hutnění po vrstvách max. tl. 300mm).



## 4.2 Železniční svršek

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

## 4.3 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 antikorozi 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.

## 4.4 Nová konstrukce vozovky

Šířka přejezdové komunikace bude odpovídat šířce stávající komunikace. 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 (v místě navržené skladby z asfaltového betonu), 400 mm (v místě navržené skladby z R-materiálu) od výšky nově navržené nivelety.

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> |   |
| - Štěrkoдрť ŠD <sub>A</sub> fr. 0/32                                   | 150 mm                                  |
| - Štěrkoдрť ŠD <sub>A</sub> fr. 0/63                                   | 200 mm – hutnění po vrstvách max 300 mm |





- Celkem 450 mm

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

Skladba komunikace dle TP 170 je navržena následující:

- R-mat s dvouvrstvým nátěrem 150 mm
- Štěrkodrt ŠD<sub>A</sub> fr. 0/63 250 mm
- Celkem 400 mm

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

#### 4.5 Nový přejezdňý brod

Bude vybudován nový přejezdňý brod z kamenné rovnaniny do betonového lože. Okraje brodu budou od komunikace odděleny betonovým prahem z betonu C25/30 XC3 o rozměrech 0,3x1,0x2,5m. Stávající konstrukce přejezdu bude odtěžena spolu se stávajícím materiálem komunikace v šířce minimálně 2,5 m do hloubky 500 mm (v místě navržené skladby přejezdňého brodu) od výšky nově navržené nivelety.

Skladba přejezdňého brodu je navržena následující:

- Kamenná rovnanina (lom. kámen 50-100 kg) 250 mm
- Betonové lože C25/30 XC3 250 mm
- Celkem 500 mm

#### 4.6 Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Přejezd P4363 v ev. km 19,194 bude odvodněn příčným a podélným sklonem komunikace. Voda z propustku bude odvedena hrdlovou troubou D800 S v betonovém loži s boční opěrou pod pozemní komunikací do vodoteče.

### 5 Vliv stavby na životní prostředí

#### 5.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hluchnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a



povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

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

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

## 5.2 Odpadové hospodářství

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem č.541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Při nakládání se stavebními a demoličními odpady má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejm. směrnici 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) jednoznačnou prioritu jejich materiálové využití před uložením na skládce odpadů. Recyklovat a opětovně používat musí zhotovitel stavby minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů vč. materiálu železničního svršku a spodku. Uložení na skládce lze akceptovat až jako poslední možnost pro nakládání se stavebními a demoličními odpady. Pro stavební a demoliční odpady, které nebudou opětovně využity na předmětné stavbě je navrženo vhodné zařízení pro nakládání s odpady.

Následným provozem objektu nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

V průběhu přípravy a realizace je nutno respektovat směrnici SŽ SM096 pro nakládání s odpady. V této souvislosti je požadavek na zpracování Závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice) a Výkazu o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice) zhotovitelem stavby.

## 6 Koordinace, přípravné práce

Stavební objekt „SO 12-14-02 Obnova přejezdu P4361, evid. km 18,112, „Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD“.

## 7 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.



Zhotovitel je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození bodů železničního polygonu. V případě poškození bodu bude zhotovitelem vyvoláno jednání se správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie – SŽG) a bude zjednána náprava zastabilizováním nového bodu.

## 8 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě následujících organizací: **Správa železnic s.o., ČD Telematika**. Stavba nevyžaduje přeložky vedení cizích vlastníků, provedeno bude ochránění stávajících kabelových tras SSZT.

### Vybraný zhotovitel zajistí vytyčení podzemních inženýrských sítí v zájmovém území stavby.

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

## 9 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

## 10 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další okolnosti, absence zapracování okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považováno za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné, pokud nebylo uvedeno jinak.

*V Pardubicích  
vypracoval: Radek Kyba, DiS.  
Prodin a.s.  
e-mail: radek.kyba@prodin.cz  
tel.: 720 826 656*



## 11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupišť na drahách celostátních, regionálních a vlečkách</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody</i>
ČSN 73 6390	<i>Nápisy názvů železničních stanic a zastávek, Změna 1</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽ S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽ S 4	<i>Železniční spodek</i>
SŽDC M21	<i>Topologie sítě a staničení tratí železničních drah</i>
SŽ Bp1	<i>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</i>
SŽ Bp3	<i>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>
TP 133	<i>Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 170	<i>Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004</i>
VL Ž	<i>Vzorové listy železničního spodku</i>
VL 0 – 6.4	<i>Vzorové listy pozemních komunikací</i>
TKP SSD	<i>Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC</i>
TKP PK	<i>Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD</i>

...a všechny další v platném znění na které se výše uvedené publikace odkazují