

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
AKTUALIZACE	12/2024	Aktualizace dokumentace "Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M."	Martin Lipenský, DiS.

D.2.1.1

TÚ 1561; DÚ 18,J1,20 Police n. Metují – Česká Metuje – Teplice n. Metují

Generální projektant:

**SPOLEČNOST PRO OPRAVU TRATI
POLICE - TEPLICE**



PRODIN

PRODIN A.S.
K VÁPENEC 2745 DIČ: CZ25292161
530 02 PARDUBICE IČO: 25292161

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. tel.: +420 585 570 444
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8, 779 00 Olomouc e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Adam Petrásek		Zodp. projektant: Ing. Petr Burda	Kontroloval: Ing. David Derka	 PRODIN PRODIN A.S. K VÁPENEC 2745 DIČ: CZ25292161 530 02 PARDUBICE IČO: 25292161			
Kraj: Královéhradecký		Traťový úsek/Obec: Police n. Metují – Teplice n. Metují					
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážďená 1003/7; 110 Praha 1							
Akce: PROSTÁ REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU POLICE n. Met. – TEPLICE n. Met. SO 14-01 Výstroj trati, km 73,079 – km 81,580							
Obsah přílohy: Technická zpráva				Formát A4	Datum 12/2024	Účel DSP+PDPS	Č. zakázky 31/24/1028.208
				Změna	Č. kopie		
				Měřítko -			
				Část dokumentace D.2.1.1.9	Č. přílohy 1		

1	Základní údaje o stavebním objektu.....	4
1.1	Účel stavby	4
2	Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury	4
3	Rozsah navrženého řešení	4
4	Stávající stav.....	4
4.1	Výstroj dráhy	4
4.2	Orientační systém.....	4
4.2.1	Zastávka Žďár nad Metují	4
4.2.2	Zastávka Česká Metuje	5
4.2.3	Zastávka Dědov	5
5	Nový stav	5
5.1	Výstroj dráhy	5
5.1.1	čl.137 – návěst Kilometrická poloha.....	6
5.1.2	čl.157 – návěst Očekávejte traťovou rychlost.....	6
5.1.3	čl.158 (1) – návěst Traťová rychlost	7
5.1.4	čl.158 (2) – návěst Traťová rychlost	7
5.1.5	čl.387 – návěst Pískejte	8
5.1.6	čl.135 (6) – návěst Konec nástupiště	8
5.1.7	čl.135 (1) – návěst Vlak se blíží k zastávce	8
5.1.8	čl.130 (1) – návěst Vlak se blíží k samostatné předvěsti	8
5.1.9	čl.130 (6) – návěst Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu.....	8
5.1.10	čl.139 (1) – návěst Stoupání tratě, čl.139 (2) – návěst Klesání tratě.....	9
5.1.11	čl.211 – návěst Posun zakázán	9
5.1.12	čl.144 (1) – návěst Zastavte práci pluhu, čl.144 (2) – návěst Začněte práci pluhu.....	9
5.2	Ostatní značky	9
5.2.1	A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný	9
5.3	Orientační systém.....	9
5.3.1	Tabule s nápisy mimo nástupiště	9
5.3.2	Tabule s nápisy a s piktogramy v prostoru nástupišť	10
5.4	Zajištění prostorové polohy koleje	10
6	Inženýrské sítě v prostoru stavby	11
7	Vytyčení a zajištění	11
8	Související předpisy	12

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU

V tomto stavebním objektu je řešeno umístění nepřenositelných návěstidel, dopravních značek a tabulí a piktogramů orientačního systému.

Podmínky pro zřizování a umísťování návěstidel na tratích provozovaných Správou železnic, státní organizace (dále jen Správa) stanovuje předpis SŽ D1, další vnitřní předpisy Správy a technické normy. Každé návěstidlo musí být vyrobeno podle zaváděcích nebo vzorových listů. Odpovědnost za jejich vydání má ta organizační složka Správy, která nové návěstidlo požaduje. Organizační složka odpovídá za umístění, údržbu, obnovu, opravu, zajištění dohlednosti nepřenositelných návěstidel a viditelnosti jejich značení.

1.1 Účel stavby

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

2 SEZNAM VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ ŘEŠENÉ INFRASTRUKTURY

Vlastníkem dlouhodobého hmotného majetku (DLHM), který je předmětem stavby je Česká republika. Správcem tohoto majetku je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

3 ROZSAH NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Nejnižší staničení tímto SO řešeného neproměnného návěstidla má hodnotu km 72,300.

Nejvyšší staničení tímto SO řešeného neproměnného návěstidla má hodnotu km 82,000.

Návěstidla umístěná mimo tento rozsah hodnot staničení jsou uvedena v dokumentaci pouze z důvodu ozřejmení návazností na řešený úsek (zejména v případě rychlostníků) a nejsou zapracována v celkových počtech ks jednotlivých návěstidel.

4 STÁVAJÍCÍ STAV

4.1 Výstroj dráhy

Dílní část výstroje dráhy poblíž zast. Dědov byla obnovena v rámci Opravy v roce 2017. Provedení a umístění této obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům správce.

Větší část stávající výstroje dráhy mezi Policí n. Met. a Teplicemi n. Met. však neodpovídá stavu po provedení této stavby a bude nutné ji vyměnit.

Tabule s názvy zastávek podle vyhl. 177/1995 Sb. budou v rámci této stavby doplněny.

4.2 Orientační systém

4.2.1 Zastávka Žďár nad Metují

Orientační systém na zastávce Žďár nad Metují není zcela v souladu s aktuální směrnicí SŽ č. 118. V současnosti je na budově zastávky umístěna tabule s názvem zastávky a směrová tabule. Ty zůstanou stávající. Na koncích nástupiště chybí tabulka „průchod pro pěší zakázán“.

4.2.2 Zastávka Česká Metuje

Orientační systém na zastávce Česká Metuje není zcela v souladu s aktuální směrnicí SŽ č. 118. V současnosti je na výpravní budově umístěna tabule s názvem zastávky a směrová tabule. Ty zůstanou stávající. Na koncích nástupiště chybí tabulka „průchod pro pěší zakázán“.

4.2.3 Zastávka Dědov

Orientační systém na zastávce Dědov byl obnoven v rámci Opravy v roce 2017. Před započítím prací na železničním svršku, resp. spodku budou všechny jeho součásti buď ochráněny proti poškození nebo sneseny. V případě snesení budou po dokončení prací opětovně usazeny a stabilizovány do polohy odpovídající platným předpisům a projektové dokumentaci.

5 NOVÝ STAV

V případě, že některé z návěstidel nebude možné umístit do polohy předpokládané dokumentací, je nutné kontaktovat správce a projektanta a navržené řešení v koordinaci s nimi aktualizovat.

5.1 Výstroj dráhy

Neproměnná návěstidla musí odpovídat Obecným technickým podmínkám pro neproměnná návěstidla č.j. S 816/2017-SŽDC-O13. Neproměnná návěstidla umístěná na tratích provozovaných Správou mohou pocházet pouze od těch výrobců, kteří mají platné Technické podmínky dodací.

Pokud je návěst definována předpisem SŽ D1, bude u ní pro jednoznačnou identifikaci v dalším textu vždy uvedeno číslo příslušného článku dle v době zpracování platného znění (tj. SŽ D1 ČÁST PRVNÍ ve znění opravy č. 1 a změny č. 1). Výstroj dráhy musí svými rozměry, provedením i umístěním odpovídat platné legislativě. Zejména je třeba dbát na dodržení průjezdného průřezu a jeho postranních volných prostorů (vč. volného schůdného a manipulačního prostoru). Neproměnná návěstidla umístěná na jednom samostatném sloupku vně krajní koleje je v prostoru železničních stanic (mezi vjezdovými návěstidly) doporučeno umísťovat ve vodorovné vzdálenosti 3,5 m mezi sloupkem a osou koleje, na širé trati potom ve vodorovné vzdálenosti 3,0 m mezi sloupkem a osou koleje. Zároveň však vždy musí být splněny podmínky uvedené v následujících dvou odstavcích.

Pro neproměnná návěstidla umístěná na vnější straně krajních kolejí bez převýšení musí bližší svislá hrana štítu návěstidla být ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2,50 m od osy koleje. Tato vzdálenost je dle požadavku SŽ GR O13 dále zvětšena o rezervu hodnoty 50 mm na výsledné minimum 2,55 m. Při naklonění průjezdného průřezu vlivem převýšení koleje musí být (při měření vodorovné vzdálenosti v úrovni TK) tato hodnota na straně nepřevýšeného kolejnicového pásu dále zvětšena. Hodnota zvětšení vodorovné vzdálenosti měřené v úrovni TK závisí na projektované hodnotě převýšení koleje v daném místě a na výšce umístění rozhodného bodu štítu návěstidla měřené kolmo ke spojnici temen obou kolejnicových pásů. Rozhodným bodem štítu návěstidla je ve většině případů jeho ke koleji bližší horní roh. Na straně převýšeného kolejnicového pásu může být hodnota 2,55 m (při měření v úrovni TK) dle stejných výše uvedených zásad naopak odpovídajícím způsobem zmenšena.

Pro neproměnná návěstidla umístěná mezi kolejemi je třeba provést individuální posouzení na základě znalosti rozměru štítu návěstidla, osové vzdálenosti přilehlých kolejí, projektovaných hodnot převýšení a poloměrů přilehlých kolejí a tvaru průjezdného průřezu vč. VSMP. Vždy je však třeba dbát na umístění štítu návěstidla do vůči spojnici temen kolejnic nejvyšší možné přípustné polohy v daném místě tak, aby štít byl co nejvíce vzdálen od dominantního zdroje svého znečištění, jímž je pojezd pohybujícího se kolejového vozidla.

5.1.1 čl.137 – návěst Kilometrická poloha

Všechna stávající návěstidla „staničník“ ve formě kamenného nebo železobetonového znaku umístěná v hektometrových polohách budou v průběhu prací snesena. Nepoškozené historické kamenné znaky s hodnotami sudých i lichých hektometrů budou předány správci. Ostatní znaky (poškozené kamenné a všechny železobetonové) jsou určeny k likvidaci, nerozhodne-li správce jinak. Stávající návěstidla „staničník“ ve formě historického kamenného znaku umístěná v celých km (tj. s hodnotami staničení 74,0 počínaje a 82,0 konče) budou před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku buď ochráněna proti poškození nebo snesena. Tato návěstidla budou obnovena (očistěna, opatřena novým bílým nátěrem s popisem provedeným černými číslicemi). Po dokončení prací budou usazena a stabilizována do polohy přesně odpovídající jejich hodnotě staničení.

Do míst staničníků s hodnotami lichých hektometrů budou pořízeny a usazeny staničníky nové železobetonové. Číslice s hodnotami staničení všech těchto nově vyrobených a dodaných staničníků budou mít plastické provedení. Všechny staničníky budou opatřeny bílým nátěrem s černými číslicemi. Po dokončení prací budou usazeny a stabilizovány do polohy přesně odpovídající jejich hodnotě staničení. Příklad umístění návěstidel je uveden v předpisu SŽDC M21, Příloha B, Obrázek B.11 – B.13. Součástí je návěstidlo samotné a práce a materiál potřebný k jeho usazení a stabilizaci do polohy přesně odpovídající hodnotě staničení.

Nebude-li možné některý ze staničníků s hodnotami lichých hektometrů umístit v jeho přesné poloze, potom nesmí být osazen a musí být nahrazen tabulovým staničníkem, přičemž na takovém tabulovém staničníku musí být uveden doměrek s jeho přesnou skutečnou polohou v souladu s předpisem SŽDC M21.

Do míst staničníků s hodnotami sudých hektometrů (tj. i sudých a lichých kilometrů) budou pořízeny staničníky nové ve formě tabulového návěstidla s bílou nebo žlutou deskou. Použití tabulového staničníku se žlutou deskou se řídí předpisem SŽ D1, čl. 137 a Přílohou F tohoto předpisu, článek F.1.19.1.

Příklad umístění tabulových staničníků je uveden v příloze předpisu SŽDC M21, Příloha B, Obrázek B.20 – B.21. Návěstidla budou umístěna jako oboustranná a s oboustrannými úchyty na jednom společném sloupku. Součástí instalace v každé konkrétní hm poloze je tedy vždy jeden sloupek, dvě tabule, montážní prvky s oboustrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy přesně odpovídající hodnotě staničení. U takto umístěných staničníků na neelektrizované trati se doměrek „000“ neuvádí.

Na všech tabulových staničních musí být uvedeny údaje o TUDU. Nalepení údaje TUDU na tabulové staničníky zabezpečí zhotovitel. Údaje o TUDU mají být u nových staničníků přednostně zhotoveny přímo u výrobce.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 1,7 m nad TK.

Bude-li nezbytné některý z tabulových staničníků umístit mimo jeho přesnou polohu, potom na něm bude uveden doměrek v souladu s předpisem SŽDC M21.

5.1.2 čl.157 – návěst Očekávejte traťovou rychlost

Tato návěst předvěstí snížení traťové rychlosti. Nebude-li některé z návěstidel „Předvěstník N“ (např. z důvodu změny konfigurace terénu) možné umístit do navržené polohy, bude v koordinaci se správcem infrastruktury navrženo umístění nové s podmínkou dodržení ustanovení předpisu SŽ D1, čl. 157 (8), současně s podmínkou dodržení dostatečné dohlednosti takto umístěného návěstidla.

Součástí je vždy jeden sloupek, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku.

Horní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,5 m nad TK.

Aktivace nových předvěstníků v nových kilometrických polohách nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 506A nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny předvěstníky platné dle TTP 506A v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové předvěstníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).

5.1.3 čl.158 (1) – návěst Traťová rychlost

Návěstidlo „Rychlostník N“ je platné pro všechna vozidla. Návěstidlo bude umístěno v místě změny traťové rychlosti.

Součástí je vždy jeden sloupek, jeden rychlostník N, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy odpovídající hodnotě staničení v místě změny rychlosti.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

Aktivace nových rychlostníků v nových kilometrických polohách nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 506A nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 506A v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové rychlostníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).

Stávající rychlostníky jsou v příloze „Schéma výstroje trati“ zakresleny pouze orientačně a bez hodnoty staničení. Tato staničení jsou uvedena v platné TTP 506A, Tab. 06b.

5.1.4 čl.158 (2) – návěst Traťová rychlost

Dva rychlostníky N nad sebou, přičemž rychlost návěstěnou horním rychlostníkem N mohou využít pouze tzv. stanovená vozidla, tj. taková, jež mohou využívat hodnot nedostatku převýšení až 130 mm. Vozidla, jež mohou využívat hodnot nedostatku převýšení nejvýše 100 mm nesmí překročit rychlost návěstěnou dolním rychlostníkem N.

Součástí je vždy jeden sloupek, dva rychlostníky N, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy odpovídající hodnotě staničení v místě změny rychlosti.

Výjimkou jsou pouze rychlostníky v km 73,675, jež se nacházejí v Petrovickém tunelu a z prostorových důvodů budou umístěny na společném sloupku. Zde je tedy součástí jeden sloupek, čtyři rychlostníky N, montážní prvky s oboustrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy odpovídající hodnotě staničení v místě změny rychlosti. Nad rychlostníkem "70/75" (tj. pro směr jízdy z Police n. Met. do Teplic n. Met. bude dle SŽ D1, čl.74, odst.(4), písmeno b) umístěna indikátorová tabulka s šipkou "... označující, pro kterou kolej návěstidlo platí." (indikátorová tabulka s šipkou viz také čl.75 téhož předpisu).

Spodní vodorovná hrana dolního rychlostníku N musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

Aktivace nových rychlostníků v nových kilometrických polohách nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 506A nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 506A v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové rychlostníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).

Stávající rychlostníky jsou v příloze „Schéma výstroje trati“ zakresleny pouze orientačně a bez hodnoty staničení. Tato staničení jsou uvedena v platné TTP 506A, Tab. 06b.

5.1.5 čl.387 – návěst Pískejte

Pro oba směry jízdy budou před přejezdem P5119 (přechod pro pěší bez PZZ) umístěna návěstidla „Výstražný kolík“. Návěstidlo v km 79,132 bylo osazeno v roce 2017 jako nové a bude využito i nadále. Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku bude buď ochráněno proti poškození nebo sneseno. Obě návěstidla budou po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh odpovídajících vzdálenostem uvedeným v dokumentaci, tj. 250 m od osy přejezdu P5119.

Součástí je sloupek, návěstidlo, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do odpovídající polohy.

Horní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

5.1.6 čl.135 (6) – návěst Konec nástupiště

Návěstidla s návěstí Konec nástupiště budou až na jednu výjimku (zast. Dědov) umístěna na opačné straně koleje, než na které se nachází nástupiště. Jedním z důvodů tohoto umístění je snížení jejich dostupnosti pro cestující veřejnost a tím snížení pravděpodobnosti jejich poškození, zničení či odcizení. V zast. Dědov budou použita stávající návěstidla, která byla osazena v roce 2017 jako nová. Na sloupku návěstidla v km 79,481 zůstane i nadále umístěn rovněž v roce 2017 nový piktogram „Průchod pěších zakázán“. Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou obě návěstidla i piktogram buď ochráněna proti poškození nebo snesena.

Součástí je vždy jeden sloupek, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

5.1.7 čl.135 (1) – návěst Vlak se blíží k zastávce

Tato návěst je předvěstí pro návěst Konec nástupiště, která je uvedena v předchozí kapitole 5.1.6.

Návěstidla s návěstí „Vlak se blíží k zastávce“ v km 78,645 a v km 79,100 byla osazena v roce 2017 jako nová a budou využita i nadále. Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena. Nebude-li některé z návěstidel (např. z důvodu změny konfigurace terénu) možné umístit do navržené polohy, bude v koordinaci se správcem infrastruktury navrženo umístění nové s podmínkou dodržení ustanovení předpisu SŽ D1, čl.135 (2) současně s podmínkou dodržení dostatečné dohlednosti takto umístěného návěstidla.

Součástí jsou vždy dva sloupky, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytky sloupků a usazení a stabilizace sloupků.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 1,3 m nad TK.

Další podrobnosti viz také nový vzorový list ZT-67 (čj. 22017/2021-SŽ-GŘ-O13).

5.1.8 čl.130 (1) – návěst Vlak se blíží k samostatné předvěsti

Budou použita stávající návěstidla s rozměrem desky 290 x 780 mm. Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena. V případě snesení budou po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh odpovídajících předepsaným vzdálenostem dle SŽ D1, čl.130 (3), písmeno b).

5.1.9 čl.130 (6) – návěst Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu

Budou použita stávající návěstidla ve stávajících polohách. Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena. V případě snesení budou po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh odpovídajících předepsaným vzdálenostem dle SŽ D1, čl.130 (7), písmeno b).

5.1.10 čl.139 (1) – návěst Stoupání tratě, čl.139 (2) – návěst Klesání tratě

Návěstidlo bude usazeno v místě lomu nivelety podélného sklonu koleje.

Pokud je ve schématu návěstidlo navrženo jako oboustranné, součástí položky je jeden sloupek, dvě tabule, montážní prvky s oboustrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy přesně odpovídající hodnotě staničení lomu nivelety. Pokud je ve schématu návěstidlo navrženo jako jednostranné, součástí položky je jeden sloupek, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do polohy přesně odpovídající hodnotě staničení lomu nivelety.

Spodní vodorovná hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

5.1.11 čl.211 – návěst Posun zakázán

Návěst Posun zakázán zakazuje při posunu směrem ze stanice posunovat za hranici, kterou vytváří.

V Polici n. Met. i v Teplicích n. Met. budou použita stávající návěstidla „Označník“ (bílý sloupek s modrou hlavicí). Před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena. V případě snesení budou obě návěstidla po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh odpovídajících předepsaným vzdálenostem dle SŽ D1, čl.211 (4), písmeno a), tj. na záhlaví stanice ve vzdálenosti nejméně 50 m od vjezdového návěstidla. V případě Police n. Met. výše uvedené podmínce odpovídá umístění v km 73,223 (a nižším) a v případě Teplic n. Met. umístění v km 81,704 (a vyšším).

Horní hrana návěstidla musí být ve výšce minimálně 2,0 m nad TK.

5.1.12 čl.144 (1) – návěst Zastavte práci pluhu, čl.144 (2) – návěst Začněte práci pluhu

Návěstidla s návěstí „Zastavte práci pluhu“ a „Začněte práci pluhu“ budou v souladu s požadavky Správce umístěna před/za nástupiště a před/za přejezdy. Dvě stávající návěstidla s návěstí „Začněte práci pluhu“ budou opětovně využita (km 78,594 a km 79,366), před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou buď ochráněna proti poškození nebo snesena.

Součástí každého návěstidla je sloupek, návěstidlo, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku do odpovídající polohy.

5.2 Ostatní značky

5.2.1 A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný

U přejezdu P5119 budou zřízeny nové svislé dopravní značky A32a. Značky budou umístěny na sloupcích a na své rubové straně budou opatřeny štítkem s evidenčním číslem přejezdu. Výstražné kříže budou osazeny v souladu s vyhláškou č. 386/2023 Sb. čl. II, tj. o rozměrech 1200 mm.

Součástí je vždy jeden sloupek, jedna tabule, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku.

5.3 Orientační systém

5.3.1 Tabule s nápisy mimo nástupiště

Tabule s názvem zastávky musí být dle §21 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. v platném znění umístěna nejméně 100m před začátkem nástupiště příslušné zastávky a její provedení musí odpovídat TNŽ 73 6390 v platném znění. Další pravidla jsou uvedena ve Směrnici č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ a v na ní navazujícím dokumentu „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“.

Líc tabule s názvem zastávky bude svírat s osou koleje úhel 45°, výška spodní hrany tabule musí být min. 2,5 m nad temenem kolejnice. Tabule musí být umístěny mimo průjezdný průřez, neměly by tvořit překážku ve volném schůdném a manipulačním prostoru. Počet sloupků určí výrobce tabulí podle použité technologie.

Vzhled a počet tabulí je patrný z přílohy č.3 tohoto SO.

Součástí položky jsou veškeré nutné práce a materiály pro umístění těchto tabulí.

5.3.2 Tabule s nápisy a s piktogramy v prostoru nástupišť

Orientační systém pro cestující je navržen dle TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“. Jednotná základní pravidla pro vzhled a umístování prvků orientačního a informačního systému ve veřejně přístupném prostoru pro cestující v železničních stanicích a železničních zastávkách a jejich a na železničních zastávkách“ a na ní navazující dokument „Grafický manuál jednotného následnou správu dále stanovuje Směrnice SŽ č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“.

Nejmenší dovolená výška („podchodná výška“) spodní hrany tabulí nad okolním terénem je 2,5 m.

Vzhled a provedení prvků orientačního systému jsou patrné z přílohy č.3 tohoto SO, umístění je zakresleno v půdorysech nástupišť v části D.2.1.2 této dokumentace.

V zastávkách Žďár n. Met. a Česká Metuje budou na koncích nástupišť doplněny piktogramy „Průchod pro pěší zakázán“. Upevněny budou na konstrukci zábradlí pomocí standardizovaných jednostranných úchytů. Celkem budou umístěny 4 ks tohoto piktogramu. Piktogram „Průchod pro pěší zakázán“ musí odpovídat nařízení vlády 11/2002 Sb.

V zastávce Žďár n. Met. bude doplněna tabule s názvem zastávky. Ukotvena bude na samostatných sloupcích za nenástupní hranou nástupiště.

V zastávce Dědov jsou po opravné práci z roku 2017 tabule orientačního systému v souladu se Směrnicí SŽ č. 118 a TNŽ 73 6390. Zůstanou tedy stávající, před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku budou všechny jeho součásti buď ochráněny proti poškození nebo sneseny. V případě snesení budou po dokončení prací opětovně usazeny a stabilizovány do polohy odpovídající platným předpisům a projektové dokumentaci.

Použité písmo v textech prvků orientačního systému bude tvaru Arial CE Bold. Použité barvy budou RAL 5003 (safírová modrá) a RAL 9003 (bílá). Předpokládaný materiál tabulí a prvků orientačního systému je Al, případně FeZn plech opatřený neretroreflexní folií.

Orientační systém je navržen na modulovou velikost 160 mm.

5.4 Zajištění prostorové polohy koleje

S účinností od 1.1.2022 se na neelektrizovaných tratích přistupuje k odchylnému způsobu zajištění prostorové polohy koleje (dále PPK) od aktuálně platného znění předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“, díl III.

Dle dopisu 168954/2021-SŽ-GŘ-O13 bude zajištění PPK na těchto úsecích nově realizováno pouze s využitím bodů železničního bodového pole, za podmínek uvedených v důvodové zprávě „Zajištění prostorové polohy koleje na neelektrizovaných tratích SŽ“, schválené dne 11. 11. 2021 pod

č.j. 162076/2021-SŽ-GŘ-O13, která je přílohou č.1 tohoto dopisu a dále dle přílohy č.2 dopisu „Prováděcí postupy a pokyny“.

Podle výše uvedeného dopisu a jeho příloh bude postupováno až do doby novelizace předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“, díl III.

Projekt zajištění PPK vč. veškeré související dokumentace požadované výše zmíněnými dokumenty zajistí zhotovitel stavby v rámci své realizační dokumentace.

Zajištění PPK je součástí SO 10-01 Železniční svršek, km 73,079 – 81,580.

6 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V PROSTORU STAVBY

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě v majetku TÚDC ve správě ČD Telematika, Správy železnic s.o. Veškeré sítě vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie provádění zasažen realizací SO.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.

7 VYTYČENÍ A ZAJIŠTĚNÍ

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích S-JTSK a v nadmořských výškách Bpv.

Zpracovali:

Ing. Adam Petrásek

tel. 602 117 822

e-mail: adam.petrasek@prodin.cz

Ing. Nelly Neslová

tel. 725 918 309

e-mail: nelly.neslova@prodin.cz

8 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>
177/1995 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>Průjezdné 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>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</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>
SŽD ČÁST PRVNÍ	<i>Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽDC S 4	<i>Železniční spodek</i>
SŽDC M21	<i>Topologie sítě a staničení tratí železničních drah</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>
SŽDC Ž 1-10	<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>
OTP S816/2017-SŽDC-O13	<i>Obecné technické podmínky pro neproměnná návěstidla</i>
Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006	<i>Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních</i>
Směrnice SŽDC č. 118	<i>Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a na tuto Směrnici navazující dokument s názvem: „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“</i>
<i>Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací</i>	

Příloha 1 - Tabulka TUDU pro tabulové staničníky

staničník	TU	DU
73,2	1561	18
73,4	1561	18
73,6	1561	18
73,8	1561	18
74,0	1561	18
74,2	1561	18
74,4	1561	18
74,6	1561	18
74,8	1561	18
75,0	1561	18
75,2	1561	18
75,4	1561	18
75,6	1561	18
75,8	1561	18
76,0	1561	18
76,2	1561	18
76,4	1561	18
76,6	1561	18
76,8	1561	18
77,0	1561	18
77,2	1561	18
77,4	1561	18
77,6	1561	18
77,8	1561	18
78,0	1561	18
78,2	1561	18
78,4	1561	18
78,6	1561	20
78,8	1561	20
79,0	1561	20
79,2	1561	20
79,4	1561	20
79,6	1561	20
79,8	1561	20
80,0	1561	20
80,2	1561	20
80,4	1561	20
80,6	1561	20
80,8	1561	20
81,0	1561	20
81,2	1561	20
81,4	1561	20
81,6	1561	20
81,8	1561	20
82,0	1561	K1