



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

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

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

| | | | |
|-----------------------|--|---|---------|
| Název stavby/akce: | Odstranění havarijního stavu po povodních 2024 – komplexní oprava trati v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku – PD Olomoucký kraj TUDU 137106 - 137202 Vápenná (mimo) - Javorník (mimo) | Zakázka: 31/24/1041.208 | |
| Místo stavby | | Datum: 28.4.2025 | |
| Název části: | | Stupeň dokumentace: PDPS | |
| Název objektu: | | Označení části: D.2.1.1.9 | |
| Odpovědný projektant: | Ing. Adam Petrásek | Označení objektu: SK 00-14-03 | |
| Zpracovatel přílohy: | Ing. Adam Petrásek, Radek Kyba, DiS. | Formát: A4 | |
| Název přílohy: | Technická zpráva | Měřítko: - | |
| | | Číslo přílohy: 1 | Č.paré: |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Základní údaje o stavebním objektu..... | 3 |
| 1.1 | Účel stavby | 3 |
| 2 | Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury | 3 |
| 3 | Rozsah navrženého řešení | 3 |
| 4 | Stávající stav..... | 3 |
| 5 | Nový stav | 3 |
| 5.1 | Výstroj dráhy | 4 |
| 5.1.1 | čl.137 – návěst Kilometrická poloha | 4 |
| 5.1.2 | čl.157 – návěst Očekávejte traťovou rychlost..... | 5 |
| 5.1.3 | čl.158 (1) – návěst Traťová rychlost | 5 |
| 5.1.4 | čl.158 (3) – návěst Traťová rychlost | 6 |
| 5.1.5 | čl.387 – návěst Pískejte | 6 |
| 5.1.6 | čl.135 (6) – návěst Konec nástupiště | 6 |
| 5.1.7 | čl.135 (1) – návěst Vlak se blíží k zastávce | 6 |
| 5.1.8 | čl.130 (1) – návěst Vlak se blíží k samostatné předvěsti | 7 |
| 5.1.9 | čl.130 (6) – návěst Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu..... | 7 |
| 5.1.10 | čl.139 (1) – návěst Stoupání tratě, čl.139 (2) – návěst Klesání tratě..... | 7 |
| 5.1.11 | čl.211 – návěst Posun zakázán | 7 |
| 5.2 | Ostatní značky | 7 |
| 5.2.1 | A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný | 7 |
| 5.2.2 | P6 – Stůj, dej přednost v jízdě | 8 |
| 5.2.3 | B17 – Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznač. mez | 8 |
| 5.3 | Zajištění prostorové polohy koleje | 8 |
| 6 | Inženýrské sítě v prostoru stavby | 9 |
| 7 | Vytyčení a zajištění | 9 |
| 8 | Související předpisy | 10 |

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU

Ve skupině objektů SK 00-14-03 Výstroj trati jsou zahrnuty všechny tři SO (SO 11-14-01, SO 12-14-01 a SO 12-14-02), které v rámci projektové dokumentace výstroj trati řeší.

Je zde obsaženo umístění nepřenositelných návěstidel dle ustanovení předpisu SŽ D1 a také svíslého dopravního značení pozemních komunikací v místě železničních přejezdů.

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. 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 Ostrava.

3 ROZSAH NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Nejnižší staničení tímto SO řešeného neproměnného návěstidla má hodnotu km 12,500.

Nejvyšší staničení tímto SO řešeného neproměnného návěstidla má hodnotu km 20,373.

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

Dílní části výstroje dráhy, které byly správcem infrastruktury v rámci zajištění provozuschopnosti průběžně obnovovány, budou buď opětovně použity přímo v rámci stavby, nebo vyzískány pro použití na jiných místech sítě.

Chybějící části výstroje, resp. její části, které neodpovídají stavu po provedení této stavby bude nutné doplnit, resp. nahradit.

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 budou před započítáním prací na železničním svršku, resp. spodku buď ochráněna proti poškození nebo snesena. Tato návěstidla budou obnovena (očistěna a opatřena novým bílým nátěrem s popisem provedeným černými číslicemi).

Do míst poškozených nebo zcela chybějících staničníků budou pořízeny a usazeny staničníky nové železobetonové. Dle závěrů místního šetření se jedná o hm 16,1, hm 18,2 – 18,6 a hm 19,3 – 19,8. Číslice s hodnotami staničení všech těchto nově vyrobených a dodaných staničníků musí mít reliéfní (plastické) provedení. Všechny staničníky budou opatřeny bílým nátěrem s černými číslicemi. Po dokončení prací na ŽSp a ŽSv 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 z kamenných či žb staničníků umístit v jeho přesné poloze (např. v místě přejezdu, na mostě s prvkovou mostovkou, atp.) potom nesmí být osazen a musí být nahrazen

tabulovým staničnickem, přičemž na takovém tabulovém staničnicku musí být při umístění mimo jeho přesnou polohu uveden doměrek s jeho přesnou skutečnou polohou v souladu s předpisem SŽDC M21. V rozsahu navrženého řešení se dle závěrů místního šetření jedná o staničnický hm 13,5, hm 13,7 a hm 19,9. Tyto znaky budou předány správci a nahrazeny novými tabulovými staničnickými.

Do míst staničnicků s hodnotami sudých a lichých kilometrů (a navíc ještě i do hm 13,5, hm 13,7 a hm 19,9 – viz výše) budou dále pořízeny také staničnický nové ve formě tabulového návěstidla s bílou deskou. Do polohy km 16,9 a km 17,8 budou pořízeny staničnický nové ve formě tabulového návěstidla se žlutou / bílou deskou. Použití tabulového staničnicku se žlutou deskou se řídí předpisem SŽ D1, čl. 137 a Přílohou F tohoto předpisu, článek F.1.19.1.

Příklad umístění tabulových staničnicků 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 staničnicků na neelektrizované trati se doměrek „000“ neuvádí.

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

Na všech tabulových staničnických musí být uvedeny údaje o TUDU. Nalepení údaje TUDU na tabulové staničnický zabezpečí zhotovitel. Údaje o TUDU mají být u nových staničnicků přednostně zhotoveny přímo u výrobce.

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

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 312D nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny předvěstníky platné dle TTP 312D 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 312D nejpozději

k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 312D 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 312D, Tab. 06.

5.1.4 čl.158 (3) – návěst Traťová rychlost

Dva rychlostníky N nad sebou, kde na horním rychlostníku N jsou svislé černé pruhy na levém i pravém okraji a v obou černých pruzích vždy tři pod sebou umístěné bílé kruhy. Rychlost návěstěnou horním rychlostníkem N mohou využít pouze tzv. stanovená vozidla, tj. taková, jež mohou využívat hodnot nedostatku převýšení až 130 mm, při současném splnění dalších definovaných podmínek. 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.

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 312D nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 312D 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 312D, Tab. 06.

5.1.5 čl.387 – návěst Pískejte

Před všechny přejezdy nevybavené PZZ budou pro oba směry jízdy umístěna návěstidla „Výstražný kolík“. Návěstidla musí být umístěna vždy nejméně ve stanovené vzdálenosti, která je pro každý přejezd uvedena v jeho evidenčním listu, případně ve vzdálenosti nově stanovené a uvedené v projektové dokumentaci.

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 umístěna na opačné straně koleje, než na které se nachází nástupiště. Důvodem tohoto umístění je zejména snížení jejich dostupnosti pro cestující veřejnost a tím snížení pravděpodobnosti jejich poškození, zničení či odcizení.

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.

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 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 (3), písmeno b).

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

Budou použita stávající návěstidla s rozměrem desky 290 x 780 mm 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 Žulové i ve Velké Kraši 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 návěstidla po dokončení prací usazena a stabilizována do poloh dle dokumentace. V případě požadavku na dodatečnou úpravu km polohy musí být vždy dodržena nejmenší dovolená vzdálenost dle SŽ D1, čl.211 (4), písmeno a), tj. na záhlaví stanice nejméně 50 m od vjezdového návěstidla.

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

5.2 Ostatní značky

5.2.1 A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný

Na přejezdech P4353 – P4358 a P4360 – P4363 budou stávající výstražné kříže vyměněny za nové svislé dopravní značky A32a (včetně sloupků). Značky budou umístěny na nových 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 značka A32a, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu, krytka sloupku a usazení a stabilizace sloupku.

5.2.2 P6 – Stůj, dej přednost v jízdě

Zároveň budou na přejezdech P4353 – P4358 a P4360 – P4363 osazeny také nové dopravní značky P6 Stůj, dej přednost v jízdě.

Značky budou umístěny na společných nových sloupcích se značkami A32a (viz výše).

Součástí je vždy jedna značka P6, montážní prvky s jednostrannými úchyty vč. spojovacího materiálu a montáž na již usazený a stabilizovaný společný sloupek se značkou A32a.

5.2.3 B17 – Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznač. mez

Pro možnost dosažení cílových rychlostí budou před přejezdy P4353 – P4358 a P4360 – P4363 osazeny také nové dopravní značky B17 Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez.

Tyto dopravní značky budou osazeny na nové samostatné sloupky do poloh v souladu s Technickými podmínkami TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (které definují jejich boční umístění, výškové umístění, vzájemnou vzdálenost mezi značkami, atd.).

Omezení délky vozidel je řešeno individuálně pro každý z přejezdů a je uvedeno v rámci SO 12-10-01.2, SO 12-14-01, SO 12-14-02, SO 12-14-03 a SO 12-14-04.

5.3 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 není součástí SK 00-14-03 Výstroj trati.

6 INŽENÝRSKÉ SÍŤ 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

Radek Kyba, DiS.

tel. 720 826 656

e-mail: radek.kyba@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>Průjezdne 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> |
| SŽ D1 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> | |