

Jiná ověření:		Paré:																																																							
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:																																																							
		..... Podpis: Datum:																																																							
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:																																																						
000	04.03.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Milan Lukášek																																																						
<table border="1"> <tr> <td>Stavebník/Investor:</td> <td><b>Správa železnic, státní organizace</b></td> <td rowspan="4">  <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b> </td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td><b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b></td> </tr> <tr> <td>Zástupce investora:</td> <td><b>Stavební správa východ</b></td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td><b>Nerudova 1, 779 00 Olomouc</b></td> </tr> </table>				Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>	Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>	Zástupce investora:	<b>Stavební správa východ</b>	Adresa:	<b>Nerudova 1, 779 00 Olomouc</b>																																													
Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>																																																							
Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>																																																								
Zástupce investora:	<b>Stavební správa východ</b>																																																								
Adresa:	<b>Nerudova 1, 779 00 Olomouc</b>																																																								
<table border="1"> <tr> <td>Zhotovitel díla:</td> <td><b>Signal Projekt s.r.o.</b></td> <td rowspan="3">  </td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td>Vídeňská 55, 639 00 Brno</td> </tr> <tr> <td>Kontakt:</td> <td>T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz</td> </tr> <tr> <td>Zhotovitel části/objektu:</td> <td><b>Prodin a.s.</b></td> <td rowspan="3">  </td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td>K Vápence 2745</td> </tr> <tr> <td>Kontakt:</td> <td>T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz</td> </tr> <tr> <td>Hlavní projektant (HIP):</td> <td><b>Ing. Milan Lukášek</b></td> <td>Specialista:</td> <td><b>Ing. Adam Petrásek</b></td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Název stavby/akce:</td> <td><b>Rekonstrukce PZM v km 64,614 (P4038) trati Týniště nad Orlicí - Letohrad</b></td> <td>Označení investora: <b>S622300012</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Zakázka: <b>24-068-35-113</b></td> </tr> <tr> <td>Název části:</td> <td>Železniční svršek a spodek</td> <td>Označení části: <b>D.2.1. 1</b></td> </tr> <tr> <td>Název objektu/dílní části:</td> <td><b>Doudleby nad Orlicí, železniční svršek</b></td> <td>Označení objektu/komplexu: <b>SO 21-10-01</b></td> </tr> <tr> <td>Název přílohy:</td> <td>Technická zpráva</td> <td>Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b></td> </tr> <tr> <td>Název dílní části přílohy:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Odpovědný projektant:</td> <td>Zpracovatel přílohy:</td> <td>Měřítko:</td> </tr> <tr> <td>Ing. Adam Petrásek</td> <td>Ing. Nelly Neslová</td> <td>Formáty: A4</td> </tr> <tr> <td>Kraj:</td> <td>Katastrální území:</td> <td>TUDU:</td> </tr> <tr> <td>Královéhradecký</td> <td>Doudleby nad Orlicí, Vamberk</td> <td>viz. technická zpráva</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Smluvní datum zpracování: <b>04.03.2025</b></td> </tr> <tr> <td colspan="3">         Označení investora: S 6 2 2 3 0 0 0 1 2 - P D P S - D 2 1 0 1 - S 0 2 1 1 0 0 1 - X X - 1 - 0 0 1 - 0 0 0          Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podoba: Příloha: Revize:       </td> </tr> </table> <p>[Prostor pro další informace]</p>				Zhotovitel díla:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b>		Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	Zhotovitel části/objektu:	<b>Prodin a.s.</b>		Adresa:	K Vápence 2745	Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz	Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Milan Lukášek</b>	Specialista:	<b>Ing. Adam Petrásek</b>	Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce PZM v km 64,614 (P4038) trati Týniště nad Orlicí - Letohrad</b>	Označení investora: <b>S622300012</b>			Zakázka: <b>24-068-35-113</b>	Název části:	Železniční svršek a spodek	Označení části: <b>D.2.1. 1</b>	Název objektu/dílní části:	<b>Doudleby nad Orlicí, železniční svršek</b>	Označení objektu/komplexu: <b>SO 21-10-01</b>	Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>	Název dílní části přílohy:			Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Ing. Adam Petrásek	Ing. Nelly Neslová	Formáty: A4	Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Královéhradecký	Doudleby nad Orlicí, Vamberk	viz. technická zpráva			Smluvní datum zpracování: <b>04.03.2025</b>	Označení investora: S 6 2 2 3 0 0 0 1 2 - P D P S - D 2 1 0 1 - S 0 2 1 1 0 0 1 - X X - 1 - 0 0 1 - 0 0 0 Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podoba: Příloha: Revize:		
Zhotovitel díla:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b>																																																								
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno																																																								
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz																																																								
Zhotovitel části/objektu:	<b>Prodin a.s.</b>																																																								
Adresa:	K Vápence 2745																																																								
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz																																																								
Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Milan Lukášek</b>	Specialista:	<b>Ing. Adam Petrásek</b>																																																						
Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce PZM v km 64,614 (P4038) trati Týniště nad Orlicí - Letohrad</b>	Označení investora: <b>S622300012</b>																																																							
		Zakázka: <b>24-068-35-113</b>																																																							
Název části:	Železniční svršek a spodek	Označení části: <b>D.2.1. 1</b>																																																							
Název objektu/dílní části:	<b>Doudleby nad Orlicí, železniční svršek</b>	Označení objektu/komplexu: <b>SO 21-10-01</b>																																																							
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>																																																							
Název dílní části přílohy:																																																									
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:																																																							
Ing. Adam Petrásek	Ing. Nelly Neslová	Formáty: A4																																																							
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:																																																							
Královéhradecký	Doudleby nad Orlicí, Vamberk	viz. technická zpráva																																																							
		Smluvní datum zpracování: <b>04.03.2025</b>																																																							
Označení investora: S 6 2 2 3 0 0 0 1 2 - P D P S - D 2 1 0 1 - S 0 2 1 1 0 0 1 - X X - 1 - 0 0 1 - 0 0 0 Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podoba: Příloha: Revize:																																																									



# Obsah

Obsah .....	3
1 Základní údaje o stavbě .....	4
1.1 Identifikační údaje .....	4
1.2 Umístění stavby, správce .....	5
1.3 Popis stavby .....	6
2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech .....	7
3 Podklady .....	7
3.1 Vstupní podklady .....	7
3.2 Polohový systém, staničení a vytyčování .....	7
3.3 Inženýrské sítě .....	7
4 Popis stávajícího stavu .....	8
5 Navrhovaný stav - SO 21-10-01 Železniční svršek .....	9
5.1 Směrová a výšková úprava GPK .....	9
5.2 Izolované kolejnice, LISy, kolejnicové styky .....	10
5.3 Výstroj trati .....	13
<b>5.3.1 Čl. 157 – návěst Očekávejte traťovou rychlost</b> .....	13
<b>5.3.2 Čl. 158 (1) – návěst Traťová rychlost</b> .....	13
<b>5.3.3 Čl. 158 (2) – návěst Traťová rychlost</b> .....	14
<b>5.3.4 Čl. 142 (1) – návěst Zapněte čisticí zařízení, (2) – návěst Vypněte čisticí zařízení ...</b> .....	14
6 Vliv stavby na životní prostředí .....	14
6.1 Vliv na životní prostředí .....	14
6.2 Odpadové hospodářství .....	14
7 Koordinace, přípravné práce .....	15
8 Inženýrské sítě v prostoru stavby .....	15
9 Dokončovací práce .....	15
10 Závěrečná ustanovení .....	16
11 Související předpisy: .....	17



## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Identifikační údaje

<b>Název stavby:</b>	„Rekonstrukce PZM v km 64,614 (P4038) trati Týniště nad Orlicí - Letohrad“
<b>Specifikace stavby:</b>	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro společné povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)
<b>Dílčí část – objekt (SO/PS):</b>	SO 21-10-01 Doudleby nad Orlicí, železniční svršek
<b>Charakter dílčí části:</b>	změna dokončené stavby
<b>Katastrální území:</b>	Doudleby nad Orlicí [631426], Vamberk [776785]
<b>Místo dílčí části:</b>	Stavba na celostátní trati Letohrad – Týniště nad Orlicí Stavba na regionální trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách
<b>Trať podle prohlášení o dráze:</b>	547 00, 549 00
<b>Traťový úsek TU:</b>	1302 Letohrad – Týniště nad Orlicí 1321 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách
<b>Definiční úsek DU:</b>	1302 L1, 1302 24, 1321 02, 1321 B1
<b>Kategorie dráhy:</b>	celostátní, regionální
<b>Údaje o stavebníkovi:</b>	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
	
<b>Zástupce investora:</b>	Stavební správa východ Nerudova 1 779 00 Olomouc
<b>Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:</b>	
<b>Hlavní projektant stavby:</b>	Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161 Hlavní projektant stavby: Ing. Milan Lukášek
<b>Odpovědný projektant SO 21-10-01:</b>	PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice, IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161 Odpovědný projektant: Ing. Adam Petrásek Autorizace ČKAIT 0601600



## 1.2 Umístění stavby, správce

Kraj: Královéhradecký  
Okres: Rychnov nad Kněžnou  
Správce: OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové

Tabulka dotčených pozemků SO 21-10-01:

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	Stavba, způsob využití
<b>Obec: Doudleby nad Orlicí [576301]; Katastrální území: Doudleby nad Orlicí [631426]</b>						
1	520/14	České dráhy, a.s.	584	19773	ostatní plocha	dráha
2	520/13	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1036	1177	ostatní plocha	dráha
3	3478	Městys Doudleby nad Orlicí	10001	583	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené
4	3479	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1036	9618	ostatní plocha	dráha
5	3481	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1036	10015	ostatní plocha	dráha
<b>Obec: Vamberk [576883]; Katastrální území: Vamberk [776785]</b>						
6	2305/1	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	2349	7551	ostatní plocha	dráha
7	2305/2	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	2349	352	ostatní plocha	dráha
8	1804/1	Město Vamberk	10001	10660	ostatní plocha	silnice
9	2306/3	České dráhy, a.s.	55	8827	ostatní plocha	dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích.



### 1.3 Popis stavby

Celostátní trať č. 513A Letohrad – Týniště nad Orlicí

Hmotnost na nápravu:	... 20,0t/7,2t
Traťová třída dle UIC:	... C3
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P5
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	... F3
Největší povolená délka vlaku	... 424 m
Nejvyšší traťová rychlost:	80 km/h
Poloha v trati:	žst. Doudleby nad Orlicí / širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	telefonické dorozumívání
Trakční souprava:	bez trakčního vedení
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové)

Regionální trať č. 513B Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Hmotnost na nápravu:	... 20,0t/6,4t
Traťová třída dle UIC:	... C2
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P5
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	... F3
Největší povolená délka vlaku	... 410 m
Nejvyšší traťová rychlost:	50 km/h
Poloha v trati:	širá trať / žst. Vamberk
Traťové zabezpečovací zařízení:	telefonické dorozumívání
Trakční souprava:	bez trakčního vedení
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové)



## 2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu P4038 v km 64,614 trati Letohrad - Týniště nad Orlicí. Souběžně s touto stavbou proběhne i opravná práce „Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Doudleby n. O.“, kde bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení v žst. Doudleby nad Orlicí včetně zabezpečení přejezdu P4037, zřízení nových traťových zabezpečovacích zařízení v mezistaničních úsecích Potštejn – Doudleby nad Orlicí, Vamberk – Doudleby nad Orlicí a Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí. Objekt železničního svršku je vyvolaný výše uvedenými zásahy do zabezpečovacího zařízení obou staveb. Stavbou bude dotčena celostátní trať Letohrad – Týniště nad Orlicí TÚDÚ 1302 L1 žst. Doudleby nad Orlicí, 1302 24 Doudleby nad Orlicí (mimo) -Potštejn (mimo) a regionální trať Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách TÚDÚ 1321 02 Doudleby nad Orlicí (mimo) – Vamberk (mimo), 1321 B1 žst. Vamberk.

Obsahem „SO 21-10-01 Doudleby nad Orlicí, železniční svršek“ je rušení stávajících izolovaných kolejnic (Ik1 a Ik2) tvořených izolovanými styky (IS) na záhlaví železniční stanice Doudleby nad Orlicí, rušení stávajících lepených izolovaných styků (LIS) v mezistaničním úseku Doudleby nad Orlicí – Vamberk v km 1,638; 1,945; 2,140; před výhybkou č.2 v žst. Vamberk a na vlečkové koleji. Dále je součástí objektu směrová a výšková úprava oblouku v koleji č. 1 na „potštejském“ zhlaví. Ve většině případů dojde k demontáži stávajícího IS/LIS a jeho nahrazení kolejnicovou vložkou. Součástí stavby je obnova výstroje dráhy.

## 3 Podklady

### 3.1 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

### 3.2 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.

Staničení řešených míst je vztaženo k průběžnému staničení koleje č.1 z projektu PPK „Projekt prostorové polohy koleje na trati TÚ 1302 v úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo) – Letohrad (včetně)“, zpracované 11/2015 firmou Prodin a.s..

### 3.3 Inženýrské sítě

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě drážních i civilních správců. **Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením**



stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správci**. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!

## 4 Popis stávajícího stavu

- ŽST Doudleby nad Orlicí, záhlaví ŽST Doudleby nad Orlicí

Řešený oblouk ve staniční koleji č. 1 tvoří kolejnice tvaru S49 (2010) na betonových pražcích SB8 (2010) s tuhým podkladnicovým upevněním (svěrky ŽS4), rozdělení „d“. Oblouk je poloměru  $R=200\text{m}$  s převýšením  $D=48\text{mm}$ . Niveleta koleje ve směru staničení stoupá ve sklonu  $0,25\%$ . Stávající rychlost je  $V=40\text{ km/h}$ . Oblouk je se symetrickými přechodnicemi v délce  $45,5\text{m}$ . V těsné blízkosti za přechodnicí jsou společné pražce výhybky č.6.

Izolované kolejnice (Ik) jsou značeny Ik1 a Ik2 ve směru staničení trati. Kilometrická poloha jednotlivých Ik je určena polohou izolovaných styků (IS) na začátku konkrétní Ik (Příklad: IS Ik1.1 km 64,888) a na konci Ik (Příklad: LIS Ik1.2 km 64,913).

### **Ik1 – traťová kolej (Letohrad - Týniště n. O.) mezi ZV a mostem v evid. km 64,948, LEVÝ kolejnicový pás**

**IS km 64,888.** Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "d". Kolej bezстыková.

**IS km 64,913.** Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "d". Kolej bezстыková.

### **Ik2 – traťová kolej (Doudleby n. O. – Rokytnice v Orlických horách) mezi KV a mostem v evid. km 0,603, PRAVÝ kolejnicový pás**

**IS km 0,548.** Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková.

**IS km 0,573.** Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková.

V traťové koleji (Letohrad – Týniště nad Orlicí) se před a za mostem v evid. km 64,948 nacházejí kolejnicové styky (km 64,934 a km 64,959).

- Mezistaniční úsek Doudleby nad Orlicí – Vamberk, ŽST Vamberk

### **LIS km 1,638 – v traťové koleji, oba kolejnicové pásy**

Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková. Nacházejí se za přejezdem P4120 v ev. km 1,594.

### **LIS km 1,945 – v traťové koleji, oba kolejnicové pásy**

Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková. Nacházejí se u vjezdového návěstidla L.





### **LIS km 2,140 – záhlaví žst. Vamberk, oba kolejnicové pásy**

Kolejnice S49, betonové pražce SB8, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková. Nacházejí se u návěstidla Se1.

### **LIS km 2,173 – ve vlečkové koleji, LEVÝ kolejnicový pás (ve směru staničení)**

Kolejnice S49, dřevěné pražce, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková. Je přivařen na KV odbočné větve výhybky č.1.

### **LIS km 2,249 – ve staniční koleji č.1 žst. Vamberk, oba kolejnicové pásy**

Kolejnice S49, betonové pražce SB8 + 1 dřevěný pražec, žebrové podkladnice - upevnění typu K, rozdělení pražců "c". Kolej bezстыková. Nacházejí se mezi ZV výhybky č. 2 a přejezdem P4121 v ev. km 2,232.

## **5 Navrhovaný stav - SO 21-10-01 Železniční svršek**

### **5.1 Směrová a výšková úprava GPK**

Stavební činností bude dotčen úsek km 64,378 204 – km 64,531 957 stávající trati Letohrad – Týniště nad Orlicí. TÚ 1302; DÚ L1 žst. Doudleby nad Orlicí.

Bude provedena úprava geometrie oblouku ve staniční koleji č.1, čímž dojde k odstranění propadu rychlosti.

V celém rozsahu směrové a výškové úpravy koleje bude reprofilováno kolejové lože a bude provedeno došterkování koleje po úpravě PPK. Bude provedeno obnovení bezстыkové koleje v celé délce úseku včetně úpravy dovolené upínací teploty v přilehlých částech dle předpisu S3/2.

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu. Na začátku a na konci je osa koleje směrově napojena na výchozí tečny z projektu PPK. Poloměr oblouku zůstane stávající, dojde ke zvýšení převýšení na 88 mm a tím i možnosti zvýšení rychlosti – odstranění rychlostního propadu. GPK je navrženo tak, aby směrové posuny osy koleje byly co nejmenší.

Návrh GPK je zpracován pro rychlost V vozidel klasické stavby využívající nedostatku převýšení  $I \leq 100\text{mm}$  a pro rychlost  $V_{130}$  vozidel využívajících nedostatku převýšení  $I \leq 130\text{mm}$ . Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6360-1. Návrh je komplexně zpracován v situacích v měřítku 1:500 a dalších výkresových částí řešených v rámci výkresové části.

Výškové řešení kopíruje stávající průběh nivelety. Z hlediska sklonových poměrů řešený úsek trati ve směru staničení nejprve klesá a následně stoupá. Poloměr zakružovacího oblouku lomu sklonů byl zvolen  $R_v=5000\text{ m}$ .

Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1.

Kolejový rošt zůstane stávající.



### Železniční svršek v řešeném úseku – stávající kolejový rošt

- Kolejnice tv. S49 stávající
- Betonové pražce SB8 stávající
- Rozdělení pražců “d” – 611 mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 (doplněné) min. tl. 350mm od ložné plochy pražce

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože došterkováno do plného profilu dle Vzorových listů. Tloušťka kolejového lože je navržena 350mm pod nepřevýšením kolejnicovým pasem. Došterkování bude provedeno z nového přírodního drceného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3.

Kolejové lože bude v opravovaném úseku řešeno jako uzavřené.

Bude provedena obnova upínací teploty stávající BK včetně úpravy v délce 50 m před začátkem řešeného úseku. Vzhledem k malému poloměru oblouku jsou na pražcích osazeny pražcové kotvy. Směrové posuny jsou navrženy co nejnižší, aby s kotvami nemuselo být manipulováno.

## 5.2 Izolované kolejnice, LISy, kolejnicové styky

SO 21-10-01 zahrnuje rušení stávajících izolovaných kolejnic (Ik1-Ik2) tvořených izolovanými styky (4x IS) a rušení stávajících lepených izolovaných styků (8x LIS). Dojde k vyjmutí stávajících IS/LIS a jeho nahrazení kolejnicovou vložkou z užitých kolejnic S49. Obě izolované kolejnice se nacházejí na záhlaví železniční stanice Doudleby nad Orlicí ve směru na Potštejn/Vamberk TÚDÚ 1302 24 a 1321 02. Rušené LIS se nacházejí v mezistaničním úseku Doudleby nad Orlicí – Vamberk TÚDÚ 1321 02 a v ŽST Vamberk TÚDÚ 1321 B1.

Dále budou stávající kolejnicové styky před a za mostem v evid. km 64,948 vyřezány, nahrazeny kolejnicovými vložkami a svařeny.

### **Ik1 – traťová kolej (Letohrad - Týniště n. O.) mezi ZV a mostem v evid. km 64,948, LEVÝ kolejnicový pás**

#### **1x vyjmutí IS km 64,888.**

LEVÝ kolejnicový pás (2x řez).

Řez č.1 bude proveden v polovině mezipražcového prostoru před dírami v kolejnici (předcházející mezipražcový prostor před svarem).

Řez č.2 bude proveden v přilehlém mezipražcovém prostoru za spojkou (cca 3,4m od řezu č.1).

#### **1x vyjmutí IS km 64,913.**

LEVÝ kolejnicový pás (2x řez).

Řez č.1 bude proveden na konci mezipražcovém prostoru před dírou v kolejnici.

Řez č.2 bude proveden v následujícím mezipražcovém prostoru za dírami v kolejnici (cca 4,4m od řezu č.1).

Ze všech konců kolejnic mezi demontovanými ISy budou odříznuty zhmožděné konce. Kolejnice v levém pásu bude **posunuta** proti směru staničení směrem do stanice a přivařena (1x svar). Do posunutím vzniklého prostoru bude vevařena kolejnicová vložka z užití kolejnice S49 (2x svar). LEVÝ kolejnicový pás vložka dl. 7,80m.



Před svařením bude provedena úprava upínací teploty levého kolejnicového pásu dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.

**Ik2 – traťová kolej (Doudleby n. O. – Rokytnice v Orlických horách) mezi KV a mostem v evid. km 0,603, PRAVÝ kolejnicový pás**

**1x vyjmutí IS km 0,548.**

PRAVÝ kolejnicový pás (2x řez).

Řez č.1 bude proveden v předcházejícím mezipražcovém prostoru před dírou v kolejnici.

Řez č.2 bude proveden v polovině přilehlého mezipražcového prostoru za spojkou. (cca 2,1m od řezu č.1).

**1x vyjmutí IS km 0,573.**

PRAVÝ kolejnicový pás (2x řez).

Řez č.1 bude proveden v polovině předcházejícího mezipražcového prostoru.

Řez č.2 bude proveden v následujícím mezipražcovém prostoru za dírou v kolejnici (cca 2,9 m od řezu č.1).

Ze všech konců kolejnic mezi demontovanými ISy budou odříznuty zhmožděné konce. Kolejnice v pravém pásu bude **posunuta** po směru staničení směrem do trati a přivařena (1x svar). Do posunutím vzniklého prostoru bude vevařena kolejnicová vložka z užití kolejnice S49 (2x svar). PRAVÝ kolejnicový pás vložka dl. 5,00m.

Před svařením bude provedena úprava upínací teploty pravého kolejnicového pásu dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.

**Styk km 64,934 – traťová kolej (Letohrad – Týniště nad Orlicí) před mostem evid. km 64,948**

**2x demontáž styku**

oba kolejnicové pásy (demontáže styku + řezy).

Řez č.1 bude proveden v polovině přilehlého mezipražcového prostoru za spojkou.

Řez č.2 bude proveden těsně za svarem. (cca 3,5 m od řezu č.1).

**Styk km 64,959 – traťová kolej (Letohrad – Týniště nad Orlicí) za mostem evid. km 64,948**

**2x demontáž styku**

oba kolejnicové pásy (demontáže styku + řezy).

Řez č.1 bude proveden na kraji přilehlého mezipražcového prostoru.

Řez č.2 bude proveden v polovině přilehlého mezipražcového prostoru za spojkou. (cca 1,4 m od řezu č.1).

Ze všech konců kolejnic mezi styky v obou pasech budou odříznuty zhmožděné konce. Kolejnice budou **posunuty** proti směru staničení směrem do stanice a přivařeny (2x svar). Do posunutím vzniklého prostoru budou vevařeny kolejnicové vložky z užití kolejnice S49 (4x svar). Kolejnicové vložky dl. 5,00m.

Před svařením bude provedena úprava upínací teploty obou kolejnicových pásů dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.



### **LIS km 1,638 – traťová kolej, oba kolejnicové pásy**

**2x vyjmutí LIS km 1,638;** oba kolejnicové pásy (4x řez).

Řezy budou provedeny v následujícím mezipražcovém prostoru za svary.

Budou vevařeny 2 kolejnicové vložky dl. 4,70m z užitých kolejnic S49 (4x svar).

Před svařením bude provedena úprava upínací teploty obou kolejnicových pásů dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.

### **LIS km 1,945 – traťová kolej, oba kolejnicové pásy**

**2x vyjmutí LIS km 1,945;** oba kolejnicové pásy (4x řez).

Řezy budou provedeny v následujícím mezipražcovém prostoru za svary.

Budou vevařeny 2 kolejnicové vložky dl. 4,0m z užitých kolejnic S49 (4x svar).

Před svařením bude provedena úprava upínací teploty obou kolejnicových pásů dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.

### **LIS km 2,140 – záhlaví žst. Vamberk, oba kolejnicové pásy**

**2x vyjmutí LIS km 2,140;** oba kolejnicové pásy (4x řez).

Řezy budou provedeny v následujícím mezipražcovém prostoru za svary.

Budou vevařeny 2 kolejnicové vložky dl. 4,0m z užitých kolejnic S49 (4x svar).

Před svařením bude provedena úprava upínací teploty obou kolejnicových pásů dle Předpisu SŽDC S 3/2 jejich povolením v délce 50 m od svaru na obě strany.

### **LIS km 2,173 – ve vlečkové koleji, LEVÝ kolejnicový pás (ve směru staničení)**

LIS je přivařen na KV odbočné větve výhybky č. 1, bude tedy ponechán ve stávajícím stavu a bude provedeno vodivé propojení lanovou propojkou o průměru  $\varnothing=9\text{mm}$  LBI9/145. Odstranění LISu bude provedeno současně s nejbližší budoucí opravou výhybky.

### **LIS km 2,249 – ve staniční koleji č.1 žst. Vamberk, oba kolejnicové pásy**

**2x vyjmutí LIS km 2,249;** oba kolejnicové pásy (4x řez).

Řezy budou provedeny v následujícím mezipražcovém prostoru za svary.

Budou vevařeny 2 kolejnicové vložky dl. 4,0m z užitých kolejnic S49 (4x svar). Pro provedení prací je nutný posun 1. dřevěného pražce směrem k přejezdu.

- Všechny kolejnicové vložky budou z užitých kolejnic tvaru S49 dodané zhotovitelem.
- Nové pryžové podložky pod patu kolejnice budou vloženy v místech vevařených kolejnicových vložek.
- Nové svérkové komplety ŽS4 budou použity v celé délce rozsahu úpravy upínací teploty kolejnic dle předpisu SŽDC S 3/2 mimo mostní objekt v km 64,948, dále v traťové koleji směrem na Potštejn v délce 27,0 m od polohy IS do stanice a v traťové koleji směrem na Vamberk od polohy IS do úrovně ZV2.
- Všechny nový materiál bude dodán zhotovitelem stavby.
- Vyzískaný materiál bude předán ST HK a uložen na vhodném místě v žst. Doudleby nad Orlicí.



- Poškozené pryžové podložky budou určeny do odpadu.

### 5.3 Výstroj trati

Součástí stavby je uvedení stávající výstroje dráhy do souladu s projektovou dokumentací navrhovanými parametry.

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 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.

#### 5.3.1 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 nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 513A a TTP 513B nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny předvěstníky platné dle TTP 513A a TTP 513B v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové předvěstníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).*

#### 5.3.2 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 nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 513A a TTP 513B nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 513A a TTP 513B v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové rychlostníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).*

*Staničení s kilometrickými polohami stávajících rychlostníků jsou uvedena v platné TTP 513A a TTP 513B, Tab. 06.*



### 5.3.3 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.

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

*Aktivace nových rychlostníků nesmí být provedena dříve, než nabude účinnosti Změna Tabulek traťových poměrů. Nedojde-li k nabytí účinnosti Změny TTP 513A a TTP 513B nejpozději k poslednímu dni nepřetržité výluky, musí být všechny rychlostníky platné dle TTP 513A a TTP 513B v době před zahájením výlukových prací stále umístěny ve svých původních kilometrických polohách a všechny nové rychlostníky musí být zneplatněny (např. zakrytím neprůhlednou fólií).*

*Staničení s kilometrickými polohami stávajících rychlostníků jsou uvedena v platné TTP 513A a TTP 513B, Tab. 06.*

### 5.3.4 Čl. 142 (1) – návěst Zapněte čistící zařízení, (2) – návěst Vypněte čistící zařízení

Tyto návěsti v km 1,616 a km 2,252 budou zrušeny a demontovány bez náhrady.

## 6 Vliv stavby na životní prostředí

### 6.1 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 hlučnosti 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 unikát olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

### 6.2 Odpadové hospodářství

S materiálem, který nebude dále využit v rámci stavby, bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

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.

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

#### **Zatřídění odpadů dle vyhlášky 8/2021 Sb. a jeho předpokládané množství.**

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených prací je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	0,182	odvoz na skládku

## **7 Koordinace, přípravné práce**

Stavební práce je nutné koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory této stavby. A dále je nutné stavbu koordinovat se souběžnou opravnou prací „Oprava zabezpečovacího zařízení žst. Doudleby n. O.“.

V rámci přípravných prací bude provedeno vytýčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

## **8 Inženýrské sítě v prostoru stavby**

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě drážních i civilních správců. Sítě sice vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

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.

## **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 zpracování 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.

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Projekt je zpracován v souladu s platnými TP a ČSN.

*V Pardubicích  
vypracoval: Ing. Nelly Neslová  
Prodin a.s.  
e-mail: nelly.neslova@prodin.cz  
tel.: 725 918 536*





## 11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	Vyhláška o dokumentaci staveb
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb
266/1994 Sb.	Zákon o drahách, ČR, 1994
13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997
541/2020 Sb.	Zákon o odpadech, ČR, 2020
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování
ČSN 73 4959	Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6108	Lesní dopravní síť
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽ S 3/2	Bezstyková kolej
SŽ S 4	Železniční spodek
SŽDC S 5/4	Protikoroziní ochrana ocelových konstrukcí
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004
SŽDC Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
VL 0 – 6.4	Vzorové listy pozemních komunikací
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC
TKP PK	Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD

Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"

Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací

