



**Aktualizace 12/2021**

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Roman Siváček, DiS.		Zodp. projektant: Ing. Adam Petrásek	Kontroloval: Ing. Adam Petrásek		
Kraj: Královéhradecký		Traťový úsek/Obec: Police nad Metují – Teplice nad Metují			
Investor Správa železnic s.o.; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
<b>OPRAVA KOLEJÍ A VÝHYBEK V ŽST. TEPLICE NAD METUJÍ</b>				Formát	A4
				Datum	03/2020
				Účel	ZPD
				Č. zakázky	3111-19-105
				Změna	Č. kopie
				Měřítko	
<b>SO 01 Železniční svršek</b>				Část dokumentace	Č. výkresu
				<b>E</b>	<b>1</b>
Obsah výkresu: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>					



# Obsah

1	Základní údaje o stavbě .....	2
1.1	Umístění stavby .....	2
1.2	Popis stavby .....	2
2	Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury .....	3
3	Seznam souvisejících staveb .....	3
4	Rozsah navrženého řešení, prostorová poloha koleje, rychlosti.....	3
5	Stávající stav .....	4
5.1	Stávající stav .....	4
6	Nový stav.....	4
6.1	Směrové řešení .....	4
6.2	Výškové řešení .....	5
6.3	Prostorové uspořádání .....	5
6.4	Kolejový rošt .....	5
6.4.1	Kolejnice .....	5
6.4.2	Pražce.....	6
6.5	Rozšíření rozchodu .....	6
6.6	Izolované styky .....	7
6.7	Kolejové lože .....	7
6.8	Bezstyková kolej a pražcové kotvy .....	7
6.9	Úprava drážních stezek.....	8
6.10	Výstroj trati.....	8
6.11	Zajištění koleje.....	8
7	Ostatní informace k projektu .....	9
8	Koordinace, přípravné práce.....	9
9	Dokončovací práce.....	9
10	Inženýrské sítě v prostoru stavby.....	10
11	Vytýčení a zajištění .....	10
12	Související předpisy: .....	11

## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Umístění stavby

Trať dle NJŘ:	506A	Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.
Číslo trati dle Prohlášení o dráze	628 00	Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice
Traťový úsek:	1561	Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice
Definiční úsek:	20	Česká Metuje – Teplice n. Met.
	K1	Teplice n. Met.

Začátek úseku stavby: km 81,575

Konec úseku stavby: km 82, 330

Kategorie dráhy: Dráha celostátní (dle prohlášení o dráze 2020)

Kraj: Královéhradecký

Okres: Náchod

Obec: Teplice nad Metují [574538];

Katastrální území: Lachov [766356]

Parcely:

Obec	Katastrální území	Číslo pozemku
Teplice nad Metují [574538]	Lachov [766356]	723/1
Teplice nad Metují [574538]	Lachov [766356]	723/2

Stavba bude realizována pouze na zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

### 1.2 Popis stavby

Řád koleje:	6
Hmotnost na nápravu:	20,0 t / 8,0 t
Traťová třída dle UIC:	C4
Skupina přechodnosti:	2
Nejvyšší traťová rychlost:	100 km/h
Normativ délky osobního vlaku:	100 m
Normativ délky nákladního vlaku:	323 m
Poloha v trati:	širá trať, žst. Teplice nad Metují
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo (bez návěstního bodu)
Trakční soustava:	nezávislá
Trať:	jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ HK)



Kolejový rošt v celé délce vjezdového oblouku bude snesen. Stávající výhybky V1 a V2 budou sneseny a nahrazeny novými poměrovými výhybkami. Stupňové výhybky V3, V4, V5 budou sneseny a nahrazeny regenerovanými poměrovými. Součástí opravy bude i snesení kolejového roštu před a za opravovanými výhybkami a jeho nahrazení novým a regenerovaným kolejovým roštem. Ve vjezdovém oblouku a v 1.koleji bude provedeno strojní čištění kolejového lože, ve výhybkách a ve zbývajících kolejích potom výměna kolejového lože. V celém opravovaném úseku bude zřízena bezstyková kolej. Stav železničního spodku nevykazuje poruchy (nevyskytují se zde blátivá místa), proto není zadavatelem požadována jeho oprava.

Konfigurace zhlaví a kolejí v ŽST Teplice nad Metují zůstane stávající.

Ve výkresové dokumentaci je v úseku před ZV1 kromě stavebního staničení zobrazeno i staničení související stavby „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“, které je v žst. Police n. Met. navázané na předchozí úsek. Projektová dokumentace stavby „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“ vznikla později než dokumentace stavby „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice n. Met.“.

V místě výměnového styku výh. č.1 v žst. Teplice n. Met. je umístěn skok staničení, přičemž platí, že: ZV1 km 81,933 817 (projekt „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“) = ZV1 km 81,927 326 (projekt „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice n. Met.“)

## 2 Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury

Správcem majetku je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

## 3 Seznam souvisejících staveb

Provedena Aktualizace dokumentace 12/2021:

Stavba musí být koordinována se stavbou „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“

## 4 Rozsah navrženého řešení, prostorová poloha koleje, rychlosti

Začátek řešeného úseku se nachází v km 81,575.

Konec řešeného úseku v koleji č.1 se nachází v km 82,250, v koleji č.8 potom v km 82,330.

Prostorová poloha koleje stavby „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“ a prostorová poloha koleje stavby „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice n. Met.“ na sebe v místě styku obou staveb (km 81,581 924 = km 81,575 433) vzájemně navazují.

Konec směrového a výškového řešení stavby „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice n. Met.“ je v 1. koleji navázán na nestavební projekt PPK.

Nejvyšší rychlost v řešeném úseku ( $V=60$  km/h) zůstává beze změny. Navržené řešení umožňuje odstranění propadu rychlosti v 1. koleji ( $V=40$  km/h).

## 5 Stávající stav

### 5.1 Stávající stav

#### vjezdový oblouk

Kolejnice S49, pražce dřevěné s upevněním K, pražce betonové SB5 s rozponovými podkladnicemi TR5 a svěrkami T5 a T6, rok vložení 1979. Kolej stykovaná, konce kolejnic ve stycích zdeformované. Kolejové lože mírně znečištěné.

#### staniční koleje

č.1 – dopravní – kolejnice S49 a T, pražce dřevěné a betonové SB6, upevnění K, rok vložení 1979. Kolej svařena do BK, kolejové lože mírně znečištěné.

č.2 – dopravní – kolejnice S49, pražce dřevěné a betonové SB6, upevnění K, rok vložení 1981 a 1982. Kolej svařena do BK, kolejové lože mírně znečištěné.

č.4 – dopravní – kolejnice S49, pražce dřevěné a betonové PB3, upevnění K, rok vložení 1994. Kolej v části stykovaná, v části svařena do BK, kolejové lože mírně znečištěné.

č.6 – dopravní – kolejnice S49, pražce dřevěné s rozponovými podkladnicemi TR5 a svěrkami T5 a T6, rok vložení 1982. Kolej stykovaná, kolejové lože značně znečištěné.

č.8 – manipulační – kolejnice S49, pražce dřevěné s rozponovými podkladnicemi TR5 a svěrkami T5 a T6, rok vložení 1982. Kolej stykovaná, kolejové lože značně znečištěné.

#### výhybky

č.1, J S49 1 : 9 – 300 P, km 81,929, dřevěné pražce, převýšení 72 mm, stykovaná, rok vložení 1979

č.2, J S49 1 : 9 – 300 P, km 81,962, dřevěné pražce, převýšení 72 mm, stykovaná, rok vložení 1979

č.3, J T6° P, km 82,120, ocelové pražce, stykovaná, rok vložení 1956

č.4, OA 6°, km 82,150, ocelové pražce, stykovaná, rok vložení 1948

č.5, J T6° L, km 82,157, dřevěné pražce, stykovaná, vložena 1990

č.6, J A6° P, km 82,195, ocelové pražce, stykovaná, vložena 1954

## 6 Nový stav

### 6.1 Směrové řešení

Směrová úprava kolejí je navržena od km 81,575 (v traťové koleji) do km 82,329 (k.č.8). Začátek úpravy se nachází v místě styku s realizačně související opravou prací „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“. Konec směrového řešení je v 1. koleji v km 82,250 navázán na projekt PPK.

Přímá v 1.koleji (mezi KP km 82,073 a ZO km 82,217) je navržena v poloze, ve které míří přímo na most evid. km 82,597 (pevná jízdní dráha) a na bezprostředně za ním se nacházející výhybku č.16 (regenerovaná JS49-1:9-300), jejíž oprava byla provedena v roce 2021. Výhledově tak bude možné odstranit všechny kompenzační oblouky v 1.koleji a stavebně dosáhnout přímé koleje v celé délce od KP km 82,073 až do ZP km 82,687.

Návrh GPK byl proveden tak, aby příčné směrové posuny osy koleje byly nejmenší možné při současném splnění požadavků na dosažení cílových rychlostí a dosažení polohy koleje co nejlépe odpovídající stávajícímu tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty.



Konfigurace zhlaví v ŽST. Teplice nad Metují zůstává zachována. Koleje č 1, 2, 4, 6 a 8 budou vyrovnány rovnoběžně s minimální osovou vzdáleností 4,80m.

Výhybky č.1 a č.2 jsou navrženy jako obloukové, jednostranně transformované a spolu s vjezdovým obloukem před ZV1 a navazujícími oblouky za KV1 a KV2 se nacházejí v jednotném převýšení  $D=66$  mm.

## 6.2 Výškové řešení

Výšková úprava kolejí je navržena od km 81,575 (v traťové koleji) až km 82,329 (k.č.8). Začátek úpravy se nachází v místě styku s realizačně související opravou prací „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“. Konec výškového řešení je v 1. koleji navázán na projekt PPK.

Návrh výškového řešení byl proveden tak, aby zvedy osy koleje byly pokud možno optimální při současném splnění požadavků na dosažení cílových rychlostí a dosažení polohy koleje co nejlépe odpovídající stávajícímu tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty.

Poloměry zakružovacích oblouků mají typicky hodnotu  $R_v=4000$ m, nejmenší hodnota je  $R_{\min}=2000$ m.

## 6.3 Prostorové uspořádání

V úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

## 6.4 Kolejový rošt

Stávající výhybky č.1, 2, 3, 4, 5 budou sneseny a nahrazeny výhybkami poměrovými tvaru S49. Výhybky č.1 a č.2 budou dodány jako nové modernizované výhybky 1.generace na nových dřevěných pražcích, výhybky č.3, 4 a 5 budou regenerované výhybky 1.generace.

Výhybka č.1 bude vyrobena a dodána s prodlouženou stavební délkou celé srdcovkové části o 1,20 m.

Výhybka č.2 bude vyrobena a dodána s prodlouženou délkou obou opornic o 3,00 m ( $KV1=ZV2$ ).

Srdcovka pro regenerovanou výhybku č.4 bude vyrobena a dodána s délkou prodlouženou o 1,20 m.

Stávající kolejový rošt v řešených úsecích před a za výhybkami bude snesen (vyjmut) a nahrazen novým/užitým/regenerovaným (podrobněji viz další text a také Výkresová dokumentace, Podélné profily, ve kterých je mj. rozkreslen nový stav ŽSv).

Veškeré zemní práce musí být provedeny před zahájením souvislé výměny kolejového roštu a před zahájením strojního čištění kolejového lože tak, aby nedošlo ke znečištění nového nebo vyčištěného kolejového lože, případně k poškození součástí nového kolejového roštu.

### 6.4.1 Kolejnice

V novém stavu budou zhotovitelem do koleje vloženy nové kolejnice 49E1 R260 a 49E1 R350HT a užité, regenerované nebo stávající kolejnice S49. Kolejnice budou dodávkou investora.

Do vjezdového oblouku a koleje č.1 budou použity nové kolejnice 49E1 R350HT

Přípoje bezprostředně navazující na konec nové výhybky č.2 budou směrem do 2.koleje i do 4.koleje z nových kolejnic 49E1 R260 a to vždy minimálně v délce úseku zřízeného na nových dřevěných pražcích.

V ostatních případech budou použity buď kolejnice užité, regenerované nebo stávající, ze kterých budou odstraněny všechny stávající svary a defektoskopické vady.



Výměna kolejnic bude bezprostředně a plynule navazovat na související opravnou práci „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“. **Dlouhé kolejnicové pasy dodané investorem nebudou na rozhraní obou staveb uměle oddělovány a následně svařovány, ale naopak budou přes toto rozhraní plynule přecházet ve svých základních délkách!**

#### 6.4.2 Pražce

Souvislá výměna pražců bude bezprostředně a plynule navazovat na související opravnou práci „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“. V rámci souvislé výměny pražců budou v **traťové koleji a ve staniční koleji č.1 mezi výhybkami č.1 a 5** vloženy nové betonové pražce délky 2,60m s bezpodkladnicovým upevněním W14 pro kolejnice 49E1 a pro úklon kolejnic 1:40. V celém úseku nově vkládaných pražců budou vloženy betonové pražce s návrhovou hodnotou rozchodu 1437 mm.

Pražce nové betonové vkládané v rámci souvislé výměny dodá investor, zhotovitel stavby zajistí přepravu na místo stavby.

Pražce nové betonové budou vloženy s rozdělením „u“ pro bezстыkovou kolej.

Ve všech výhybkách (nových i regenerovaných) a v oblasti dlouhých doplňkových pražců za výhybkami (tj. až do délky pražce 4,7 m včetně) musí být použity nové dubové pražce.

Před a za všemi výhybkami (novými i regenerovanými) budou vždy až k prvnímu betonovému pražci rovněž použity **nové příčné pražce dubové dl. 2,6 m**. Nové příčné dřevěné pražce z jiné dřeviny než dub nebudou dodány ani vloženy.

Drobné kolejivo (podkladnice S4pl, přechodové podkladnice 1:80 a 1:40, podkladnice S4, vrtule s dvojími pružnými kroužky, svěrkové komplety) musí být použito jako materiál nový.

Výskyt zánovních nebo užitých podkladnic je přípustný pouze před a za regenerovanými výhybkami č.3, 4 a 5, avšak ostatní drobné kolejivo bude i v těchto místech vždy z kategorie nový materiál.

**V ostatních staničních kolejích (tj. mimo kolej č.1) budou vloženy užití betonové pražce SB8P (koleje č.2 a č.4) a SB6 (koleje č.6 a č.8).** Do koleje vkládané užití pražce SB 6 musí mít plastové hmoždinky (SŽDC S3 díl XV, Tab.3). Podrobný popis rozmístění svrškového materiálu je uveden ve výkresech podélných profilů jednotlivých kolejí a také ve výkresu montážní plán přípojí. V rámci zřízení kolejového roštu budou použity nové pryžové podložky pod patou kolejnice. Rozdělení pražců viz Výkresová dokumentace, Podélné profily).

Po vyjmutí stávajících pražců bude při jejich skládání na zadavatelem určeném místě provedeno vytřídění pražců – užití / k likvidaci. Z pražců určených k likvidaci bude provedena demontáž podkladnic.

#### 6.5 Rozšíření rozchodu

Rozšíření rozchodu koleje v obloucích s  $R=258$  m nebude zřizováno, ve vjezdovém oblouku a v koleji č.1 budou použity pražce s návrhovou hodnotou rozchodu 1437 mm, se základními úhlovými vodíci vložkami.

V koleji č.2 bude v oblouku  $R=190$ m zřízeno rozšíření rozchodu koleje  $\Delta u_1=12$ mm s výběhem rozšíření rozchodu v délce 7 m za KV2 a v délce 11 m směrem do výstupní přechodnice (viz Výkresová dokumentace, Podélné profily a Montážní plán přípojí).

V koleji č. 8 bude v oblouku  $R=200$ m zřízeno rozšíření rozchodu koleje  $\Delta u_2=7$ mm s výběhem rozšíření rozchodu v délce 5m (viz Výkresová dokumentace, Podélné profily a Montážní plán přípojí).



## 6.6 Izolované styky

Součástí stavby bude vevaření 4 ks nových LIS v koleji č.1 (IK 1 a IK 2) a dále vždy po 2 ks nových LIS v kolejích č.2, 4 a 6 (IK 3, IK 4 a IK 5).

## 6.7 Kolejové lože

Kolejové lože bude odtěženo a zřízeno z nového materiálu v prostoru výhybkových konstrukcí a dále také ve všech úsecích, ve kterých neproběhne plnoprofilové strojní čištění (viz Výkresová dokumentace, Podélné profily).

Úsek strojního čištění kolejového lože bude bezprostředně a plynule navazovat na související opravnou práci „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“. Strojní čištění bude provedeno v rozsahu km 81,575 do km 81,927 a dále od km 82,000 do km 82,145 (viz Výkresová dokumentace, Podélný profil koleje č.1). Část podsítného může být využita k úpravě pochozích ploch drážních stezek, zbývající část podsítného bude odchycena na MFS vozy a odvezena na stavební deponii. Podsítné, které nebude možné využít jako materiál pro terénní úpravy, bude v souladu se zákonem o odpadech uloženo na skládku.

Strojní čištění kolejového lože bude provedeno jako plnoprofilové s úklonem těžící lišty tak, aby bylo dosaženo příčného sklonu (úklonu) stávající pláň drážního tělesa dle výkresové části dokumentace (viz výkresy Vzorové příčné řezy). Příčný sklon pláň je nutný z důvodu zlepšení odvodu vody z kolejového lože. **Strojní čištění bude provedeno až po předchozím odtěžení přebytečného materiálu ze stezek nikoliv naopak.** Z hlediska technologie stavebních prací nesmějí být podél nebo dokonce přímo na vyčištěném kolejovém loži prováděny práce, které by způsobily jeho nové znečištění.

V celém rozsahu opravy bude provedena obnova drážních stezek dle Vzorových listů. Šířka drážních stezek v úsecích s otevřeným kolejovým ložem musí být nejméně 400mm. Na pochozí vrstvu těchto drážních stezek je možno použít výzisk ze strojního čištění, pochozí vrstva bude zřízena v tloušťce 50mm. Při zřizování této vrstvy je třeba důsledně dbát na dodržení výškového vztahu mezi zemní plání a drážní stezkou. Výšková úroveň pochozí vrstvy drážní stezky v úsecích s otevřeným kolejovým ložem nesmí být nad výškovou úroveň zemní pláň, vytvořenou těžící lištou strojní čističky! Je bezpodmínečně třeba dbát na dodržení zásady zachování volného a plynulého odtoku vody z KL.

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože doplněno do plného profilu dle Vzorových listů a předpisu S 3/2.

V souladu s předpisem S 3/2, Tab. 1 bude otevřené kolejové lože v obloucích o poloměru  $R < 420m$  zřízeno na vnější straně oblouku nejen jako rozšířené, ale zároveň ještě s nadvýšením (dle Obr. 1c předpisu).

## 6.8 Bezstyková kolej a pražcové kotvy

Bude provedeno zřízení bezstykové koleje v celé délce opravovaných úseků včetně úpravy dovolené upínací teploty v přilehlých částech dle předpisu S3/2.

Na začátku opravovaného úseku bude nově zřizovaná BK bezprostředně a plynule navazovat na BK zřízenou v rámci související opravné práce „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“ Úprava upínací teploty ve staničních kolejích žst. Teplice nad Metují bude provedena vždy v celé délce SVÚ a ukončena bude vždy až v přímém úseku koleje.

Rozšíření a nadvýšení kolejového lože v obloucích bude provedeno dle předpisu SŽDC S3/2.





Pražcové kotvy budou instalovány v rozsahu znázorněném ve výkresové dokumentaci (viz Podélné profily jednotlivých kolejí a Montážní plán přípojení). Zvláštní pozornost je třeba věnovat montáži pražcových kotev ve výměnových částech výhybek č.1 a č.2. Počínající pražcem č.3 musí být kotvy ve výhybce osazeny ve střední části pražců, tj. v 1/2 vzdálenosti mezi pojezdnými hranami opornic konkrétního pražce tak, aby nezasahovaly do pracovního prostoru pěchů ASP. Zároveň je třeba dbát na správné umístění kotev v podélném směru. Ve výhybce č.1 budou umístěny v počtu 10 ks na pražcích č. 04, 01, 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24 a ve výhybce č.2 v počtu 7 ks na pražcích č. 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21!

## 6.9 Úprava drážních stezek

Úprava drážních stezek bude provedena odtěžením přebytečného materiálu v rámci zemních prací před zahájením SČ (resp. před zahájením návozu nového kolejového lože v úsecích s jeho výměnou). Definitivní úprava pochozích ploch bude provedena po dokončení směrové a výškové úpravy kolejí a výhybek.

Drážní stezky jsou navrženy dle předpisu S3, díl X.

Šířka drážních stezek v úsecích s otevřeným kolejovým ložem musí být nejméně 400 mm.

V úsecích s uzavřeným kolejovým ložem musí být šířka stezky v úrovni horních ploch pražců nejméně 3,5 m od osy koleje s povrchovou úpravou v pásu vymezeném vzdáleností 1,7 – 3,0 m od osy koleje (viz také předpis S3, díl X, čl. 13 – 16). V odůvodněných případech může povrchová úprava zasahovat i do vzdálenosti větší než 3,0 m od osy koleje.

U paty svahu cca v km 81,900 – 82,015 se ve vzdálenosti cca 4,3 m vpravo od osy krajní koleje nachází kamenná příkopová zídka, která je v km 82,015 vyústěna do vpusti kryté ocelovou mříží. Příkopová zídka i vpust budou v rámci prací zachovány a pročištěny.

## 6.10 Výstroj trati

Součástí objektu železničního svršku jsou i vyvolané úpravy prvků výstroje dráhy:

- |  |      |
|--|------|
| - Námezník (demontáž starých a montáž nových)  | 5 ks |
| - Staničník (demontáž a montáž, obnova nátěru) | 8 ks |
| - Rychlostník                                  | 4 ks |

*Případná demontáž stávajících rychlostníků 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.*

## 6.11 Zajištění koleje

V rámci SO bude provedeno zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3, díl III. K zajištění PPK budou použity konzolové značky na ocelových sloupcích s betonovými základy. Sloupky budou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 1003 – signální žlutá. V některých místech (např. římsy mostů a propustů, ...) mohou být po odsouhlasení Správcem PPK místo ocelových sloupků s betonovými základy použity měřické hřeby umístěné přímo v těchto zídkách a římsách.



Projekt zajištění PPK vč. jeho projednání se Správcem PPK a vč. veškeré související dokumentace požadované výše zmíněným předpisem zajistí zhotovitel stavby. Definitivní umístění zajišťovacích značek bude určeno v rámci výstavby místním šetřením za účasti zástupce zhotovitele a zástupce Správce prostorové polohy koleje.

## 7 Ostatní informace k projektu

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Absence zpracování okolností, které nebyly projektantovi zadavatelem prokazatelně sděleny či poskytnuty, nemůže být považována za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány okolnosti, 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 a úplné, pokud nebylo výslovně uvedeno jinak.

Projekt je zpracován v souladu s platnými TKP a ČSN. V rámci výstavby budou dodrženy podmínky a postupy stanovené v rámci TKP staveb státních drah pro stavební postupy a činnosti, kvalitu materiálu atd..

## 8 Koordinace, přípravné práce

Aktualizace 12/2021

Veškeré činnosti je nutné koordinovat se související stavbou „Oprava trati v úseku Police n. Met. – Teplice n. Met.“

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

Přeložky inženýrských sítí nejsou součástí této stavby, neboť vzhledem k poloze inženýrských sítí dle zákresů poskytnutých jejich správcem by jich nemělo být třeba. Inženýrské sítě uložené v souladu s platnými ČSN a drážními předpisy nebudou stavbou dotčeny.

Vzhledem k poloze dálkového optického a metalického kabelu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, které je uloženo v souběhu s řešenou kolejí, bude nutné dbát zvýšené opatrnosti při stavební činnosti v blízkosti tohoto kabelového vedení. V případě, že dojde ke zmenšení krytí tohoto vedení v rámci zemních prací na otevření kolejového lože, bude po dohodě s místním správcem vedení provedeno zahloubení kabelové trasy.

## 9 Dokončovací práce

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

Součástí dokončovacích prací bude předání ocelového šrotu objednateli dle kategorizace výzisku a pokynů zástupce objednatele, ekologická likvidace pražců určených k likvidaci, pryžových, polyetylenových a penefolových podložek a výzisku ze strojního čištění příp. těžení štěrkového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.



## 10 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě ČD Telematika, SŽDC s.o., Správy železnic SEE a SSZT. Veškeré sítě 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 vytyčit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí budou provedena taková opatření, která zamezí poškození sítě v rámci stavebních prací.

## 11 Vytýčení a zajištění

Vytýčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Polohové a výškové měření navazuje na stávající drážní bodové pole převzaté od SŽG Praha.

Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění prostorové polohy koleje provede zhotovitel stavby.

Rozsah zajištění PPK doporučujeme předem konzultovat se správcem PPK. Pro zajištění prostorové polohy koleje budou použity konzolové zajišťovací značky na samostatném sloupku. Při osazování zajišťovacích značek je třeba dát pozor na inženýrské sítě vedoucí podél koleje.

Jako výchozí body pro veškeré vytyčovací práce, kontrolní měření a zaměření skutečného provedení stavby musí být použity body stávajícího železničního bodového pole (ŽBP), které splňují TKP staveb státních drah.

Pokud dojde k dotčení nebo zničení bodů ŽBP, budou nahrazeny v souladu s předpisem SŽDC M20/MP007 a zaslány správci ŽBP ke kontrole, a to nejpozději před provizorním zajištěním koleje. V případě, že zajištění koleje není předmětem stavby, bude kompletní dokumentace nahrazených bodů ŽBP zaslána správci ŽBP ke schválení v rámci DSPS.

**Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné body vytyčovací sítě v terénu vyhledat a viditelně označit (kolíky, barva, výstražná páska) tak, aby nedošlo během stavby k jejich zničení!**

*V Pardubicích  
vypracoval: Roman Siváček, DiS.  
tel. 727 935 988*



## 12 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>
185/2001 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2001</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽDC S 4	<i>Železniční spodek</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>
<i>Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"</i>	
<i>Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací</i>	