

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

## D.2.1.2

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

Generální projektant:

**SPOLEČNOST PRO OPRAVU TRATI  
POLICE - TEPLICE**



**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: <i>Nelly Neslová</i> <b>Ing. Nelly Neslová</b>		Zodp. projektant: <i>Martin Lipenský</i> <b>Martin Lipenský, DiS.</b>		Kontroloval: <i>David Derka</i> <b>ing. David Derka</b>	
Kraj: <b>Královéhradecký</b>		Traťový úsek/Obec: <b>Police n. Metují – Teplice n. Metují</b>			
Investor <b>Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1</b>					
Akce:  <b>PROSTÁ REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU POLICE NAD M. – TEPLICE NAD M.</b>  <b>SO 12-01 ZAST Žďár nad Metují, prostá rekonstrukce nástupiště</b>					
			<b>PRODIN A.S.</b> <b>K VÁPENEC 2745 DIČ: CZ25292161</b> <b>530 02 PARDUBICE IČO: 25292161</b>		
			Formát <b>A4</b>		
			Datum <b>12/2024</b>		
			Účel <b>DSP+ PDPS</b>		
			Č. zakázky <b>31/24/1028.208</b>		
			Změna		Č. kopie
			Měřítko <b>-</b>		
Obsah přílohy: <b>Technická zpráva</b>			Část dokumentace <b>D.2.1.2.1</b>		Č. přílohy <b>1</b>





# Obsah

<b>1</b>	<b>Základní údaje o stavbě .....</b>	<b>3</b>
1.1	Umístění stavby .....	3
1.2	Popis stavby .....	4
<b>2</b>	<b>Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Seznam VSTUPNÍCH PODKLADŮ.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Seznam souvisejících staveb .....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Stávající stav.....</b>	<b>6</b>
1.1	Obecně .....	6
1.2	Umístění stavebního objektu: .....	6
1.3	Stávající stav .....	7
<b>2</b>	<b>Nový stav .....</b>	<b>7</b>
2.1	Hrana nástupiště .....	7
2.2	Bezpečnostní prvky na nástupišti .....	8
2.3	Zábradlí.....	9
<b>6</b>	<b>Ostatní informace k projektu .....</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Koordinace, přípravné práce .....</b>	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>Dokončovací práce .....</b>	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Inženýrské sítě v prostoru stavby .....</b>	<b>11</b>
<b>10</b>	<b>Vytýčení a zajištění.....</b>	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>Související předpisy: .....</b>	<b>12</b>



## 1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### 1.1 Umístění stavby

Trať dle NJŘ:	506	Týniště nad Orlicí - Otovice zastávka; Dobruška - Opočno pod Orlickými horami; Václavice - Starkoč
Číslo trati dle Prohlášení o dráze	628	Týniště nad Orlicí - Meziměstí státní hranice
Trafový úsek:	1561	Týniště nad Orlicí - Meziměstí státní hranice
Definiční úsek:	18	Police n. Metují – Česká Metuje;
	J1	Česká Metuje;
	20	Česká Metuje - Teplice n. Metují

Začátek úseku stavby: km 72,963 3

Konec úseku stavby: km 80,650 0

Celková délka stavby: 7 686,70 m

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

Kraj: Královéhradecký

Okres: Náchod

Obec: Bezděkov nad Metují [573884]; Velké Petrovice [574571]; Žďár nad Metují [574686]; Police nad Metují [574341]; Česká Metuje [573981]; Teplice nad Metují [574538];

Katastrální území: Bezděkov nad Metují [603597]; Velké Petrovice [779261]; Žďár nad Metují [795186]; Police nad Metují [725323]; Česká Metuje [621625]; Dědov [766313]; Lachov [766356]

Parcely:

Obec	Katastrální území	Číslo pozemku
Bezděkov nad Metují [573884]	Bezděkov nad Metují [603597]	1018/6
Bezděkov nad Metují [573884]	Bezděkov nad Metují [603597]	1018/1
Velké Petrovice [574571]	Velké Petrovice [779261]	618
Velké Petrovice [574571]	Velké Petrovice [779261]	619
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1126
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1125
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1123/1
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1121
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1118
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1117



## SO 12-01 ZAST Žďár nad Metují, prostá rekonstrukce nástupiště

Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1116
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1112/1
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1154
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1152
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1150
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1148
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	352/1
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	st. 56
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	372/4
Teplice nad Metují [574538]	Dědov [766313]	482/1
Teplice nad Metují [574538]	Lachov [766356]	723/1

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 trati:	... 6
Hmotnost na nápravu:	... 20,0 t / 8,0 t
Traťová třída dle UIC:	... C4
Skupina přechodnosti:	... 2
Traťová rychlost:	... max 100km/h
Normativ délky osobního vlaku:	... 107m
Normativ délky nákladního vlaku:	... 334m
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	trať s automatickým hradlem s dálkovým řízením provozu
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

Účelem stavby je výměna stávajícího nevyhovujícího železničního svršku, dále v celém úseku trati strojní čištění kolejového lože a směrová a výšková úprava prostorové polohy koleje (PPK) pro odstranění propadů traťové rychlosti. Železniční svršek je již za hranicí své životnosti, je v provozuschopném stavu a správce infrastruktury provádí pravidelnou údržbu, která však vyžaduje stále větší finanční prostředky.



V návaznosti na stavební činnosti na železničním svršku budou provedeny i stavební činnosti na některých mostních konstrukcích a propustcích, kdy se jedná o zvýšení únosnosti konstrukce případně sanaci konstrukce. Dále budou provedeny činnosti spočívající ve zvýšení únosnosti podloží koleje v prostoru železničních přejezdů a nahrazen materiál železniční pláně v úsecích s výskytem poruch pláně železničního spodku. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti bude provedena úprava stávajícího zabezpečovacího zařízení přejezdů. U zastávky Žďár nad Metují a Česká Metuje bude provedena rekonstrukce hrany nástupiště novým materiálem a konstrukcí z konzolových desek s výškou hrany 550mm nad TK, hrana nástupiště na zastávce Dědov bude směrově a výškově upravena dle nového stavu koleje při zachování stávající výšky 380mm nad TK.

**Výluky - traťová kolej Hronov – Teplice nad Metují (dle POV a harmonogramu prací, které jsou součástí této dokumentace).**

**Předpokládaná délka výluky provozu na trati z hlediska realizované stavební činnosti je stanovena na 56 dní nepřetržitých výluk v roce 2025 (56N) a 7 dní nepřetržitě v roce 2026 (7N) pro následnou úpravu koleje.**

## 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, s.o., OŘ Hradec Králové.

## 3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Zaměření stávajícího stavu
- Prohlídka traťového úseku a dané lokality
- Zadávací dokumentace
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- Záměr projektu neinvestiční akce „Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“ zpracovaný ST Hradec Králové, 4/2020
- Zjednodušená projektová dokumentace „Oprava koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují km 78,574 – 79,500“ zpracovaná SGJW Hradec Králové, 6/2014; realizace 2017
- Geotechnický průzkum zpracovaný Global – Geo, s.r.o., 9/2020

## 4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH STAVEB

Souvisejícími stavbami předloženým projektem řešené stavby jsou následující:

Stavby realizačně předcházející

- 2017 realizovaná opravná práce Správy železnic, s.o., ST OŘ Hradec Králové „Oprava koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují km 78,574 – 79,500“
- Opravná práce Správy železnic, s.o., „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice nad Metují“



## **SO 12-01 ZAST Žďár nad Metují, prostá rekonstrukce nástupiště**

### **1 STÁVAJÍCÍ STAV**

#### **1.1 Obecně**

Stavební činností bude dotčen úsek km 75,600 – km 75,730 stávající trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice TUDÚ 156118 - Police nad Metují – Česká Metuje.

Účelem stavebního objektu je prostá rekonstrukce nástupiště na zastávce Žďár nad Metují a přizpůsobení nástupní hrany nové prostorové poloze koleje.

Provedeno bude odstranění (demontáž) stávající nástupištní konstrukce a zřízení nástupištní konstrukce nové.

Kapacitní údaje stavebního objektu:

- **ZAST Žďár nad Metují**
  - Odstranění stávající nástupní hrany tvořené tvárnicemi Tischer 135,0m
  - Zřízení nové nástupní hrany z konzolových desek dl.2,30m 110,0m
  - Zřízení přístupu na nástupiště formou chodníku s podélným sklonem
  - Zřízení přístupu na nástupiště formou schodiště
  - Protažení stávajícího odvodňovacího žlabu

#### **1.2 Umístění stavebního objektu:**

Začátek SO: km 75,617 757  
Konec SO: km 75,727 757  
Celková délka: 110,0 m  
Obec: [574686] Žďár nad Metují  
Katastrální území: [795186] Žďár nad Metují

Parcely:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m2]	Druh pozemku	Stavba / způsob využití
1	1112/1	Správa železnic, státní organizace	124	27908	ostatní plocha	dráha



### 1.3 Stávající stav

Stávající konstrukce nástupiště se nachází v přímé koleji v blízkosti železničního přejezdu P5117 v ev. km 75,741 na pravé straně ve směru staničení. Nástupiště je vybaveno zděným přístřeškem a osvětlením. Kolem přístřešku je zpevněná plocha tvořená zámkovou dlažbou. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlé komunikace u přejezdu v ev. km 75,741.

Stávající nástupní hrana je tvořena tvárnicemi Tischer na úložných blocích. Jedná se o úrovněvé nástupiště. Délka stávající nástupní hrany je 135 m a výška nástupní hrany je 0,300 m. Šířka nástupiště je 2,5 m. Pochozí plocha je tvořena šterkodrtí.

## 2 NOVÝ STAV

### 2.1 Hrana nástupiště

Nová konstrukce nástupiště bude umístěna v km 75,617 757 – 75,727 757 na železniční trati Police nad Metují – Teplice nad Metují. Součástí stavby bude úprava osvětlení a přípojky NN, které jsou řešené v části D.2.3.6.1 této dokumentace. Orientační systém v zastávce bude řešen v samostatném objektu SO 14-01 Výstroj trati, km 73,079 – km 81,580. V rámci tohoto objektu budou pod nově zřizovanými zpevněnými plochami s předstihem uloženy kabelové chráničky – HDPE pr. 160mm jako příprava pro kabely rozhlasu nebo jiné sdělovací technologie. Chránička bude umístěna pod schodištěm v délce 4,0m a pod přístupovým chodníkem s podélným sklonem v délce 11,0m.

Nová konstrukce nástupiště je navržena délky 110 m. Výška nástupištní hrany nad spojnici temen kolejnic bude 0,550 m a bude vzdálená od osy koleje 1,680 m. Nová nástupištní hrana bude tvořená konzolovými deskami KTD-230 Z (desky opatřené zámkou) a nástupištními zídkami z tvárnic Tischer uložených na úložných blocích. Úložné bloky budou uloženy do podkladního betonu C20/25 tl. 150 mm.

Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou a to v následující skladbě:

Betonová dlažba 200x200 mm DL	60 mm
Drcená frakce 4/8 L	40 mm
Šterkodrt frakce 8/16 ŠD <sub>A</sub>	150 mm
<b>Celkem</b>	<b>250 mm</b>

Dlažební prvky v prostoru nástupiště jsou bez sražené hrany, se spárami maximálně 4 mm. V rámci dlažebních prvků se nesmí měnit směr spáry, prvky jsou kladeny jen na stříh a jednotlivé prvky musí být pravoúhlé. Minimální velikost dlažby na nástupišti je 200x200 mm. Pro dlažby do 300x300 mm bez pojiždění osobními automobily musí podkladní vrstva a zemní plán splnit požadavky na únosnost – 30 MPa na zemní pláni a 50 MPa na podkladní vrstvě. Spáry budou vysypány křemičitým pískem. Minimální tloušťka dlažebních prvků z betonu je pro pochozí plochy 60 mm. Všechny dlažební prvky musí splnit požadavky odolnosti na prostředí XF4. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Součinitel smykového tření povrchu nástupiště a povrchu schodů musí být minimálně 0,6. U šikmých ploch musí být součinitel smykového tření  $0,7 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze. Při obnově povrchů je nutné předložit doklad o splnění protiskluzných vlastností.





Vnější hrana nástupiště bude tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Obrubník bude v úrovni pochozí plochy nástupiště. Za obrubníkem bude navazovat mírný svah ve sklonu 1:2 na stávající terén. Začátek svahu bude odsazen od obrubníku o 0,5 m. Na začátku nástupiště, cca na 45 m bude zemní těleso rozšířeno pomocí svahových stupňů. Podél zadní hrany nástupiště budou vyřezány náletové dřeviny.

Příčný sklon nástupiště po celé délce nástupní hrany je 1 % ve směru od koleje. Podélný sklon je dle sklonu koleje 14,8 ‰. Volná šířka nástupiště bude minimálně 2,5 m.

Vlevo od budovy zastávky bude podél nenástupní hrany zřízen přístupový chodník na nástupiště s podélným sklonem max. 8 ‰. Volná šířka chodníku bude min. 1,6 m. Pochozí plocha chodníku bude tvořena betonovou dlažbou 200x200 mm se sraženou hranou. V místě podélného přístupového chodníku bude vnější hrana nástupiště tvořena prefabrikovanou betonovou zídou – krabicový díl opěrných zdí (910x760x2980mm). Celková délka zídky bude 9,0 m. Vpravo od budovy zastávky bude výškový rozdíl mezi stávající zpevněnou plochou a novým mimoúrovňovým nástupištěm oddělen schodištěm se čtyřmi schodišťovými stupni. Schodišťové stupně budou tvořeny betonovými prefabrikáty 0,350x0,150x1,0 m. Šířka schodiště bude 3,0m.

Ukončení nástupiště bude provedeno po obou stranách monolitickou zídou se zábradlím. Na straně se schodištěm bude zídka prodloužena podél schodišťových stupňů.

Zastávka je uvažována bez obsluhy. Stávající tvárnice Tischer budou předány objednateli, stávající úložné bloky budou zlikvidovány.

Nástupiště bude odvodněno díky příčnému a podélnému sklonu nástupiště. Před budovou zastávky bude prodloužen stávající odvodňovací žlab až na konec stávající zpevněné plochy.

## 2.2 Bezpečnostní prvky na nástupišti

Ve vzdálenosti 0,800 m od nástupní hrany bude začínat vodící linie s funkcí varovného pásu v šířce 0,400 m, která bude opatřena na straně ke koleji žlutým nátěrem (odstín RAL 6200) o šířce 0,150 m.

Ve vzdálenosti 0,200 m od vodící linie s funkcí varovného pásu bude na nástupišti zřízen signální pás vyznačující přístup k přístupovému chodníku. Pás bude zřízen šířky 0,800 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu bude v místě signálního pásu přerušena v šířce 0,400 m. Povrch signálního pásu bude tvořen výstupky tvaru kulovitých úsečí nebo komolých kuželů či válců a musí být barevně shodný s ostatní pochozí plochou nástupiště. Signální pás je součástí konzolové prefabrikované desky typu KTD-230 Z signální.

Stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně vyrovnávacích schodů před budovou zastávky bude kontrastně označena pruhem žluté barvy šířky 0,1m na délku schodu, ve vzdálenosti 0,05m od hrany schodu. Dále bude před prvním schodem směrem dolů zřízen zdrsňový pás o šířce 0,4m.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 0,250 m (optimálně 0,400 m).

Rovněž je nutné dodržet tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;



- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linii s funkcí varovného pásu;
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.

## 2.3 Zábradlí

Nástupiště bude vybaveno ocelovým zábradlím výšky 1100 mm nad pochozí plochou. Zábradlí bude umístěno na obou koncích nástupiště ve vzdálenosti 2,5 m od osy koleje. Zábradlí na konci nástupiště bude provedeno se svislou výplní. Schodiště bude vybaveno po obou stranách zábradlím se svislou výplní a s madly ve dvou úrovních – 900 a 750 mm nad pochozí plochou. Madla budou ukotvena přímo na zábradlí. Na konci nástupiště před budovou zastávky bude zábradlí protaženo podél schodiště na nástupiště. Na druhé straně schodiště bude zábradlí ukotveno do samostatných betonových patek. Na monolitických zídkách na konci nástupiště bude zábradlí ukotveno přes patní desku s podlitím. Dále bude zřízeno zábradlí se svislou výplní podél přístupového chodníku na levé straně ve směru staničení. Ukotveno bude do prefabrikované zídky chemickými kotvami. Zábradelní madla podél přístupového chodníku budou ve výšce 900 a 250 mm nad pochozí plochu a budou kotvena přímo na zábradlí nebo do prefabrikátů. Madla musí nepřerušovaně sledovat sklon schodišť a šikmých ploch, musí oba konce přesahovat minimálně o 300 mm a musí být ukončena zaobleně. Rozměry a jednotlivé prvky zábradlí a madel jsou znázorněny ve výkresové části. Veškerá zábradlí, madla a jejich uchycení/ukotvení je navrženo v souladu se Vzorovými listy Ž12.

Dílenskou dokumentaci zábradlí zpracuje dodavatel stavby.

Povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na SŽ s.o. - dle předpisu S5/4 - ONS 21, celková tloušťka nátěrového systému - 240  $\mu$ m (např. systém DERIZOL). Barevní odstín zábradlí bude RAL 7016 (Antracitová šedá). Zábradlí včetně madel musí být opticky kontrastní s okolním prostředím.

Konstrukční uspořádání zábradlí a zábradelních madel musí odpovídat platné legislativě a normám, zvláště ČSN 73 4959 a ČSN 74 3305 v platném znění a VL Ž12.

Svary zábradlí musí být provedeny minimálně takto:

- Připoj patního (kotevního) plechu bude proveden koutovým svarem  $a = 4$  mm. Spoj sloupků a madel bude proveden koutovým svarem  $a = 3$  mm.
- Všechny spoje budou provedeny jako celoobvodové.
- Jakost tupých a koutových svarů musí odpovídat:
  - pro třídu provedení EXC 3 **B** dle ČSN EN ISO 5817
  - pro třídu provedení EXC 2 **C** dle ČSN EN ISO 5817

Použitý materiál musí být min. S235JR, plechy a profily TDP dle ČSN EN 1002.



## 6 OSTATNÍ INFORMACE K PROJEKTU

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 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..

## 7 KOORDINACE, PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

Je nutné stavební objekt SO 12-01 koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory stavby „Prostá rekonstrukce trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“, viz. seznam PS a SO, který je součástí dokumentace.

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

V rámci akce budou přeloženy kabelové trasy ve správě SSZT a ČD Telematika, které jsou v kolizi v souvislosti s pracemi na železničním svršku, řešením nového odvodnění a nově navrženým nástupištěm ve Žďáru nad Metují. Přeložky jsou řešeny v samostatném objektu SO 55-01 Úprava kabelové trasy, km 73,079 – km 81,580. Přeložky ostatních inženýrských sítí nejsou součástí této stavby a vzhledem k poloze inženýrských sítí, dle zákresů jejich správců, nebudou potřeba. Inženýrské sítě uložené v souladu s platnými ČSN a drážními předpisy nebudou stavbou dotčeny.

Vzhledem k poloze 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.

## 8 DOKONČOVACÍ PRÁCE

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

V rámci dokončovacích prací bude také provedeno zaměření GPK dokončené stavby KRABem, záznam a vyhodnocení měření bude předán investorovi akce.



## 9 INŽENÝRSKÉ SÍŤ V PROSTORU STAVBY

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě ČD Telematika, CETIN, ČEZ, GasNet, Správy železnic SEE a SSZT. Předpokládá se kolize se sítěmi ve správě ČD Telematika a Správy železnic SSZT. Ostatní 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 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.

## 10 VYTYČENÍ A ZAJIŠTĚNÍ

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Vytyčení bude provedeno ze stávajících stabilizovaných bodů železničního polygonu.

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

*V Pardubicích  
vypracovala: Ing. Nelly Neslová  
tel. 725 918 536*



## 11 SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
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>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, 2020</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 S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽ S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽ S 4	<i>Železniční spodek</i>
SŽDC M21	<i>Topologie sítě a staničení tratí železničních drah</i>
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>
SŽ Ž 1-12	<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 GR 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>	
<i>Směrnice SŽ č. 118 „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému SŽ s.o. (01/2023)"</i>	
<i>SŽ PO-25/2020-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Standardy pro povrchy nástupišť</i>	