

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ke stavebnímu objektu **SO 01–10–01 Přejezd P3340, Železniční spodek a svršek**

stavby : **„Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice-Česká Lípa“**

1. Všeobecně

V rámci stavebních prací bude provedena oprava železničního přejezdu P3340 včetně výměny železničního svršku.

Kolej v místě přejezdu křížuje pozemní komunikaci II/2611 ul. Masarykova, s blízkými křižovatkami po obou stranách koleje. Vedle železničního přejezdu, v místech chodníků jsou v koleji osazeny přechody pro pěší. Dotčený železniční přejezd patří k vytíženým přejezdům v samém centru města Litoměřice a nachází se v blízkosti žst. Litoměřice horní nádraží.

Řešený žel. přejezd je kolmý, stávající šíře přejezdu je včetně obou přechodů 25 m v ose koleje. přejezd se nachází v přechodnici oblouku o $r = 250$ m.

Přejezd včetně přechodů je zabezpečen PZS, v současnosti bez závor. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová, konstrukce na přechodech je tvořena osazenými železobetonovými vnitřními a vnějšími panely. Přejezdová konstrukce na přejezdu i přechodech bude v rámci opravných prací vyjmuta včetně konstrukce nejnútnejší části chodníků a nahrazena konstrukcí novou. Železniční svršek ve stávající koleji v místě přejezdu je tv. S49 na pražcích betonových SB8.

Součástí stavebních prací je i výměna železničního svršku. Začátek výměny je situován 10 m před prvním přechodem. Úsek výměny žel. svršku bude napojen na nový žel. svršek ze stavby Litoměřice h.n., tedy bude zakončen v km 43,668 408.

Veškeré požadavky zadavatele, které vyplynuly z jednání během projektových prací, byly do návrhu zapracovány.

Oprava koleje, výměna přejezdové konstrukce a úprava komunikace v nejnútnejším rozsahu nebude mít vliv na okolní výstavbu, pozemky nebo na odtokové poměry v území. Rozsah stavebních prací byl stanoven zadávacími podmínkami.

Jako podkladů bylo použito :

- vlastní prohlídka na místě
- konzultace se zadavatelem
- geodetické podklady (SŽG Praha)
- porady projektanta

2. SO 01-10-01 Železniční svršek

2.1 Geodetické podklady

Dotčený železniční přejezd se nachází v úseku mezi projektovaným stavem Projektu PPK (SŽG) a mezi realizovanou stavbou „Rekonstrukce žst. Litoměřice h.n.. Podklady k těmto stavbám byly rovněž poskytnuty digitální podobě.

2.2. Stávající stav

Kolej v dotčením úseku je tv. 49E1 na pražcích betonových SB8 až do km 43,668 408, kde začíná nový železniční svršek ze stavby Litoměřice h.n. Kolejové lože v celém úseku je zapuštěné. Kolej je svařena do BK.

3. Navržený stav

3.1. Směrové poměry

Začátek úseku	km 43,477 147
Konec úseku	km 43,802 625

Návrh směrových poměrů v koleji vychází z projektu PPK a na konci úseku se napojuje na projekt ze stavby Rekonstrukce Litoměřice h.n.

Po dohodě se zástupci SŽG byla v projektu PPK navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,5, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544 (body jsou vyznačeny). Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK je navržena změna poloměru $r=20000$ na $r=25000$ s posunem tohoto oblouku zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována.

Přímo na přejezdu P3340 je potom oproti projektu PPK navržen pouze jeden oblouk o $r=240$ m s delší vstupní přechodnicí. Výstupní přechodnice včetně délky a tečny do v.č. 1 potom respektuje projekt pro stavbu Rekonstrukce Litoměřice h.n. Tímto návrhem bude příčný posun osy koleje na přejezdu pouze 4 mm oproti 19 cm z projektu PPK.

Návrh směrových úprav je dle požadavku na traťovou rychlost $v=50$ km/h s posouzením na v_{130} . Převýšení v oblouku je navrženo $D=48$ mm (minimalizováno převýšení), rozšíření rozchodu 4 mm, výběh rozšíření $Lu_1=6$ m, $Lu_2=15$ m.

Úpravy projektu PPK od km 43,414 byly kladně projednány se SŽG.

3.2. Sklonové poměry

Návrh sklonových poměrů v traťové koleji vychází z projektu PPK a z projektové dokumentace stavby Litoměřice h.n. dle které byla provedena realizace nedávné stavby. Výškové řešení Projektu PPK bylo pouze upraveno v rozsahu popisovaných směrových úprav v předchozí kapitole. LN v km 43,436 005 je fixní. Sklonové poměry od tohoto LN jsou upraveny z důvodu nutného snížení nivelety TK na železničním přejezdu P3340. Z důvodu snížení nivelety na železničním přejezdu je nutno vyjmout stávající železniční svršek i v úseku km 43,477 147 – km 43,577 760. Po vyjmutí tohoto úseku v dl. 106,613 m bude z důvodu snížení nivelety kolejové lože odtěženo, upravena PTŽS do předepsaného tvaru a následně stáv. žel. svršek vrácen zpět.

Výškové řešení potom respektuje projektovaný a zrealizovaný stav ze stavby Litoměřice h.n., kde sklon výstupní přechodnice zůstává zachován.

Kapacitní údaje :

- | | |
|---|-----------|
| • Vyjmutí stáv. koleje a opětovné vrácení po snížení nivelety
(km 43,477 147 – 43,577 760) | 100,613 m |
|---|-----------|

• Vyjmutí přejezdové a přechodové konstrukce	1+2 ks
• Vyjmutí stávajícího žel. svršku pro rekonstrukci	90.648 m
• Nový žel. svršek tv 49E1, bet pražce dl. 2,40 (km 43,577 760 – 43,668 408)	90,648 m
• Pražcové kotvy (na 2. pražci)	87,52 m
• Směrová a výšková úprava koleje celkem (km 43,477 147 – 43,802 625)	325,478 m
• Zřízení BK	325,478 m
• Oprava chodníkových konstrukcí	
• Oprava pozemní komunikace	

3.3. Železniční svršek

Součástí stavebních prací je i rekonstrukce železničního svršku. Začátek výměny je situován 10 m před prvním přechodem. Úsek výměny žel. svršku bude napojen na nový žel. svršek ze stavby Litoměřice h.n., tedy bude zakončen v km 43,668 408.

Železniční svršek je navržen tv. 49E1 na pražcích betonových dl. 2,40 a pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení „c“ (v místě přejezdů s antikorozií úpravou). Kolejové lože bude v celém řešeném úseku zřízeno nové, uzavřené, kolej svařena do BK.

V délce přejezdových konstrukcí (přechod-přejezd-přechod), tedy v dl. 25 m bude rozdělení pražců „u“=600 mm. V ostatních úsecích „c“.

Vyjmutý žel. svršek z důvodu snížení nivelety TK bude po opětovně vrácen zpět na upravenou a zhutněnou PTŽS a následně rovněž svařen do BK. Stávající svary budou odstraněny a do celkové délky budou doplněny kolejnice stejného tvaru min. dl. 5,0 m.

Rozsah úprav – rekonstrukce žel. svršku :

Začátek rekonstrukce (nový žel. svršek)	km 43,577 760
Konec rekonstrukce (nový žel. svršek)	km 43,668 408

Kolejové lože

Kolejové lože je navrženo šterkové s mocností min. 0,35 m pod ložnou plochou betonového pražce. Tvar kolejového lože je navrhován v souladu s příslušnými normami. Nové kolejové lože je navrženo jak v koleji s novým železničním svrškem, tak v koleji před přejezdem kde je uvažováno se snížením nivelety. Vyzískaný šterk bude využit pro potřeby Správy železnic (možnost zasypu pod drážní stezky).

Kolejové lože je v celém úseku uzavřené. V navazujících úsecích, kde bude provedena pouze směrová a výšková úprava, bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

V úseku celé vyjmuté koleje bude kolejové lože odstraněno v plném rozsahu a provedena úprava PTŽS. Pláň tělesa železničního spodku je navržena ukloněná ve sklonu 5% do navrženého podélného trativodu. Příkopy v tomto úseku není možno ze stísněných poměrů realizovat.

Kolejové lože v celém úseku bude nové. Z důvodu malého vyzískaného kameniva se neuvažuje s recyklací, výzisk bude využit pro potřeby Správy železnic - OŘ Ústí n.L.

V celé délce úseku je navržena směrová a výšková úprava (včetně výstupní přechodnice stavby Litoměřice h.n.ú). Rovněž podél koleje v celé délce budou zřízeny drážní stezky tl. 50 mm ze štěrkodrti frakce 4–16 mm.

Pražcové kotvy

V rámci stavebních prací je uvažováno v úseku nového železničního svršku s osazením pražcových kotev v délce 87,52 m s napojením na již nově zřízený železniční svršek ze stavby Litoměřice h.n.. Osazení pražcových kotev na každém 2. pražci je navrženo v koncové části délky přechodnice a v řešeném oblouku $r=240$ m.

Začátek osazení pražcových kotev km 43,580 889

Konec osazení pražcových kotev km 4,668 408

Bezстыková kolej

V rámci realizace stavby bude kolej v celé délce svařena do BK. Tedy jak kolej vyjmutá (po vyřezání svarů) z důvodu snížení nivelety TK, tak kolej nově zrekonstruovaná s připojením na BK ze stavby Litoměřice h.n..

Koleje budou svařeny do BK ve smyslu předpisu SŽDC S3/2 včetně všech pozdějších změn s ohledem na navržený poloměr v koleji. V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava UT BK. BK bude zřízena svařením stykově s odtavením kromě závěrných svarů.

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – *Bezстыková kolej* včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

3.4. Železniční spodek

V rámci opravy koleje se nepředpokládají úpravy žel. spodku mimo úpravy pláně pod rekonstruovanou kolejí a v části koleje, kde je navrženo snížení nivelety. Vlevo koleje bude zřízeno vsakovací žebro, vpravo koleje potom podélný trativod.

V úseku, kde je navrženo vyjmutí koleje navrhujeme odtěžení štěrkového lože, úpravu pláně v š. 3,10 m a ve sklonu 5% vpravo koleje, její zhutnění a zřízení kolejového lože komplet z nového materiálu.

Odvodnění

Vlevo koleje je navrženo zřízení vsakovacího žebra dl. 100,6 m. Zakončení je situováno před prvním žel. přechodem.

Vpravo koleje je navržen podélný trativod DN200 v délce 190 m, tedy podél celého úseku.

Vsakovací žebro vlevo koleje

Vlevo koleje od km 43,477 147 do km 47,577 760, v délce 100,6 m je navrženo zřídit vsakovací žebro.

Vsakovací žebro je navrženo šířky 0,5 m s hloubkou dna min. 1,0 m pod plání tělesa železničního spodku. Vsakovací žebro bude mít jednotnou výplň rýhy drceným kamenivem frakce 16/32. Stěny a dna rýhy vsakovacích žebor budou vyloženy separační geotextilií. Upozorňujeme na křižující kabelové trasy SEE a SZT v koncové části tohoto vsakovacího žebra.

Trativod vpravo koleje

Podél stávající koleje a v místě žel. přejezdu a přechodů dnes odvodnění neexistuje. Prostorové poměry současně neumožňují zřízení otevřených odvodňovacích příkopů.

Po dohodě s OŘ ST UnL je navrženo vpravo koleje, pod úrovní ukloněné nové PTŽS zřídit nový podélný trativod. Poloha trativodu je zřejmá s přílohy *Situace navrženého stavu*. Trativod bude zaústěn do trativodní šachty Š1 ze stavby Litoměřice h.n. Množství zachycených vod bude pouze z prostoru vlastní koleje.

Trativodní větev je navržena vpravo koleje od VŠ0.1 – Š1(stávající).

Délka trativodní větve je 190 m.

Spád trativodní větve v začátku úseku shodný se sklonem koleje (18,6‰), za železničním přejezdem až do stávající šachty Š1 je potom navržen 5‰. Spát trativodu je ve směru staničení. Koncová šachta Š1 je dostatečně hluboká, výška odtoku 179,495 vzešla z geodetického zaměření DSPS stavby Litoměřice h.n..

V konci úseku před koncovou stávající šachtou Š1, trativod obchází betonový základ rampy. Tvar základu se nepodařilo zjistit, je tedy nutno při realizaci stavby tuto skutečnost prověřit a po dohodě se ST popřípadě upravit trasu trativodu (i za cenu nenormové vzd. šachty k ose koleje).

Při zřízení trativodu upozorňujeme na kabelovou trasu SZT, která vpravo koleje 3x křižuje navrženou osu trativodu a vede v celé délce v souběhu. Dle předchozí věty opětovně upozorňujeme na místo bet. základu rampy, kde i kabelová trasa SZT tento základ obchází v hloubce cca 1,0 m pod stávajícím TK.

Rovněž v prostoru přechodů a vlastního železničního přejezdu přechází napříč kolejí inženýrské sítě (CETIN, SEE, SČVK - vodovod a kanalizace, horkovod). Pod kolejí i pod silniční komunikací se nachází zákryt Pokratického potoka. Dle výškových hodnot zaměření kabelové trasy SZT by však konstrukce tohoto zákrytu měla být v dostatečné hloubce.

Trativodní šachty

Celé odvodnění včetně šachet se zřídí ze schválených materiálů PEHD. Vrcholovou a kontrolní šachty navrhujeme z materiálu PEHD DN 400, poklopy u šachet navrhujeme plastové a zabezpečené proti krádeži přišroubováním. Průměr trubek u podélných trativodů navrhujeme PEHD DN 200 perforované ve výšce 220°, pod vlastní silniční komunikací potom podbetonované dle vzorových řezů.

Trativodní potrubí bude uloženo do vyrovnávací vrstvy tl. 0,05 m. Trativodní rýha bude opatřena po obvodě filtrační geotextilií min. 180 g/m². Trativodní rýhy budou vyplněny drceným kamenivem fr. 16-32 mm. Zásyp potrubí v oblasti kolejiště bude proveden propustným, nenamrzavým a nesoudržným materiálem, míra zhutnění min. ID = 0,80.

Tabulka šachet je umístěna za touto technickou zprávou.

Stávající šachta určená k napojení

Napojení trativodů je navrženo do stávající odvodňovací šachty Š1 ze stavby Litoměřice h.n. Výška odtoku z této stavby byla zjištěna dle GDSPS stavby. Návrh byl odsouhlasen OŘ-ST Ústí n.L.

Geotextilie

Použitá filtrační geotextilie musí splňovat minimální parametry stanovené OTP „Geosyntetické výrobky v tělese železničního spodku“ č.j. S 54 316/2014-O13, s účinností od 1. 2. 2015.

Vliv železničního mostu evid. km 43,606

V prostoru přejezdu P3340 se nachází mostní objekt evid. km 43,606, který přemostňuje Pokratický potok. Nosná konstrukce je klenbová z kamenného zdiva lomového, spodní stavba (opěry a základy) z kamenného zdiva lomového.

Rozměrové parametry mostu (z evidence správce): délka 6,8 m, délka přemostění 4,0 m, výška 3,8 m, šířka 4,6 m (pouze konstrukce pod kolejí), stavební výška 2,5 m, výška lože a přesypávky 1,2 m (vztaženo k niveletě koleje = k horní ložné ploše pražce), rozpětí 3,8 m.

Během realizace stavby se předpokládá možnost odhalení části klenby, jelikož nové odvodnění (trativod) bude mít rýhu do hloubky 1,165 m k niveletě stávající koleje. Konstrukce mostu nesmí být stavebními pracemi poškozena.

4. Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965

V rámci stavebních prací bude provedena oprava železničního přejezdu P3340 včetně výměny železničního svršku.

Kolej v místě přejezdu křížuje pozemní komunikaci II/2611 ul. Masarykova, s blízkými křižovatkami po obou stranách koleje. Vedle železničního přejezdu, v místech chodníků jsou v koleji osazeny přechody pro pěší. Dotčený železniční přejezd patří k vytíženým přejezdům v samém centru města Litoměřice a nachází se v blízkosti žst. Litoměřice horní nádraží.

Řešený žel. přejezd je kolmý, stávající šíře přejezdu je včetně obou přechodů 25 m v ose koleje. přejezd se nachází v přechodnici oblouku o $r = 250$ m.

Přejezd včetně přechodů je zabezpečen PZS, v současnosti bez závor. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová, konstrukce na přechodech je tvořena osazenými železobetonovými vnitřními a vnějšími panely.

Návrh vlastní přejezdové konstrukce a oprava přilehlých chodníků k přechodům je řešena v SO 01-13-01.

5. Inženýrské sítě :

Stávající podzemní sítě jsou zakresleny v půdorysu objektu. Některé sítě však mohou být zakresleny nepřesně, protože jejich správci nedodali jejich přesnou polohu. Před realizací stavby se musí vytýčit a zjistit jejich hloubky kopanými sondami.

Trasa vpravo koleje na půdorysu označená „SŽ – OŘ UL – SSZT (nezaměřená poloha)“ je z podkladů správce. Zároveň vede „Společná zaměřená trasa podzem. vedení - zabezpečovací + sdělovací místní“ (geodeticky zaměřená, předpokládaný správce OŘ Ústí n.L. - SSZT a ČD – Telematika a.s.). Tento rozpor se musí před realizací stavby vyjasnit.

Vlevo koleje vede stávající trasa n.n. OŘ Ústí n.L. – SEE, která v oblasti přejezdu přechází pod kolejí na pravou stranu.

Trasy vodovodu a kanalizace SČVK jsou místy mimo polohu zaměřenou geodeticky SŽG Praha. Potrubí trasy SČVK – kanalizace však vede v dostatečné hloubce, aby nebylo zemními pracemi zasaženo (pravděpodobně pod dnem Pokratického potoka). Trasa vodovodu SČVK vede pravděpodobně nad klenbou mostu evid. km 43,606, může tak být dotřena snížením úrovně přejezdu (SO 01-13-01) a konstrukcí odvodnění (trativod) – součást SO 01-10-01.

Příčně pod kolejí v místě přejezdu vede trasa plynovodu s předpokladem min. hloubky 1,0 m pod povrchem stávající vozovky. Z důvodu snížení úrovně koleje (zároveň vozovky v místě přejezdu) o 0,13 m musí být přizván správce plynovodu během realizace zemních prací a při odkrytí potrubí. Potrubí musí být řádně ochráněno.

Před zahájením prací budou všechny stávající inženýrské sítě v terénu vytyčeny a kopanými sondami se zjistí jejich hloubky. Při provádění prací je nutné všechny stávající i nové souběžné a křižující trasy vhodně ochránit dle požadavku jednotlivých správců (zejména výkopy v ochranném pásmu provádět ručně).

Nové trasy vedení zabezpečovacího zařízení (součást PS 01-01-31) jsou zakresleny v jednotlivých výkresových přílohách. Řešení jejich ochrany je součástí PS 01-01-31.

Návrh opatření:

V rámci realizace stavebních prací se neuvažuje s překládkou stávajících kabelových tras ve správě OŘ Ústí nad Labem (SSZT a SEE) a ČD – Telematika a.s., které se v prostoru stavby nacházejí. Předpokládáme, že tyto kabelové trasy jsou uloženy v normových hloubkách. Snížením nivelety koleje (NK) a odtěžením kolejového lože a následnou úpravou pláň na normové hodnoty včetně zřízení vsakovacího žebra a podélného trativodu by nemělo dojít k fyzickému koliznímu střetu s konstrukcí kabelových tras. Bude však nutné zajistit jejich dostatečné hloubky zejména v křížení s kolejí.

Všechny výkopové práce v blízkosti zjištěných kabelových tras musí být prováděny pouze ručně, bez mechanizace a těžké techniky. Veškeré úpravy tras budou geodeticky zaměřeny a řádně zaevidovány.

Kabelové trasy křižující kolej:

Jedná se o trasy v místech, kde bude stávající kolejové lože odtěženo, upravována PTŽS, zřizováno žebro a trativod.

Všechny řádně nezajištěné stávající trasy (podchody pod kolejí) ve správě OŘ Ústí n.L. budou uloženy do betonových kabelovodů (chráničků). Jejich zákrytové musí být vyztužené, aby měly potřebnou únosnost pro působení zatížení ze žel. dopravy (konzultováno s možným výrobcem - nutnost speciální objednávky před realizací). Je uvažováno s délkou betonových kabelovodů v hodnotě 4 x 10,0 m. Pod žlaby bude zřízena vyrovnávací vrstva z písku (štěrkopísku) v min. tl. 150 mm. Během realizace stavby může být použita jiná spolehlivá konstrukční ochrana podle požadavků správců po zjištění stavu kabelových tras během realizace. Krytí kabelovodů pod

niveletou koleje (horní ložnou plochou pražců) musí být min. 1,5 m. V případě realizačních obtíží s touto hloubkou se musí ve spolupráci se správci sítí zajistit dostatečná dodatečná ochrana sítí.

Kolej křižující kabelové trasy nedrážních správců (CETIN, ČEZ Distribuce) se předpokládají ve stávajících chráničkách. Během realizace se z důvodu snížení nivelety koleje posunou do dostatečné hloubky (min. krytí 1,5 m), pokud to bude potřebné (ověření na místě). Pro tento účel se vytvoří výkopy, na jejich dnech šterkopísková lože. Obnoví se výstražné zakrytí chrániček. Takto se uvažuje úprava v délkách 10,0 + 4 x 7,0 m. V případě zjištění poškození stávajících chrániček se tyto chráničky vymění za nové. Předběžně uvažují se dělené nasazovací chráničky z plastů DN 150 (např. PEHD) – bude upřesněno během realizace (předběžně uvažováno 3 x 7,0 m). Tímto způsobem mohou být zajištěny také drážní sítě. Dotčení mimodrážní správci budou k realizaci přizváni.

Kabelové trasy vedoucí podél koleje:

Kabelová trasa OŘ Ústí n.L. - SEE a SSZT nacházející se vpravo koleje v souběhu s navrženým trativodem (a 3x křižující tuto trasu) bude v celé délce trativodu (190 m) přesně vytýčena, ručně odkopána a odsunuta provizorně dovnitř oblouku. Tím se vytvoří prostor pro provedení výkopových prací pro trativod, osazení šachet a potrubí. Dle stavebního dozoru příslušného správce potom budou kabelové trasy vráceny zpět k trativodní rýze. Trasa kabelů potom nesmí křížit vlastní trasu trativodu. Současně upozorňujeme na prostor v konci úseku trativodu (před Š1), kde kabelová trasa SSZT rovněž obchází základ rampy. Při stavebních pracích v těchto místech je nutno postupovat zvláště opatrně. Upravená poloha kabelové trasy bude geodeticky zaměřena před zasypáním.

6. Staničení :

Staničení vychází z podkladů, které dodala Správa železniční geodezie. Staničení vychází z vyhotoveného projektu PPK.

7. Likvidace odpadů :

Pro nakládání s odpady platí zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění, klasifikace odpadů je prováděna dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno po jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech. Odpady jsou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a je specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou. Využití či odstranění odpadů z výstavby záměru zajistí firma provádějící stavební práce. Vlastní provoz nebude představovat žádnou produkci nebezpečných odpadů. Při provozu budou produkovány různé složky vytříděného komunálního odpadu v množství shodném jako doposud. Zhotovitel jako původce odpadů v průběhu provádění stavby zabezpečí nakládání s vyprodukovanými odpady v souladu s platným zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a dalšími souvisejícími prováděcími předpisy a podle směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Projekt předpokládá využití max. vytěženého materiálu v rámci stavby. Nevyhovující materiál z kolejové lože nebo po úpravě pláň bude odvezen na skládku.

8. Dotčená ochranná pásma :

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dojde ke kolizi s ochrannými pásmy stávajících inženýrských sítí. Vyjádření správců sítí (ve správě Správy železnic i mimodrážních) je obsahem dokladové části. Jednotlivá vedení inženýrských sítí budou dle požadavků jejich správců během stavby ochráněna.

V místě stavby se nenachází žádná ochranná pásma přírody ani chráněné objekty či porosty.

9. Zábor pozemků :

Objekt železničního svršku nevyžaduje žádný trvalý zábor.

10. Požární ochrana :

Stavbou objektu nebudou dotčena stávající zařízení požární ochrany. Veškeré přístupové cesty ke stávajícím objektům zůstanou zachovány. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným hasičským sborem.

11. Bezpečnost při práci :

Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy související s touto pracovní činností, tak i bezpečnostní předpisy platné pro provoz a provádění prací za současného provozu železnic.

12. Geodetické zaměření :

Geodetické podklady byly dodány zadavatelem, dále viz. kap. 2.1.

V Ústí nad Labem, únor 2021

Vypracoval : Ing. Miroslav Novák

TABULKA ŠACHET

číslo šachty	typ šachty	průměr šachty DN	kóta TK	kóta poklopu	kóta dna šachty	kóta dna výkopu	kóta přítoku I	kóta přítoku II	kóta odtoku	výška šachty
		mm	m	m	m	m	m	m	m	m
Trativodní větev - vpravo koleje										
Vš0.1	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	183.211	182.991	182.023				182.023	0.97
Š0.2	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	182.573	182.353	181.383		181.383		181.383	0.97
Š0.3	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	181.923	181.703	180.732		180.732		180.732	0.97
Š0.4	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	181.451	181.231	180.296		180.296		180.296	0.94
Š0.5	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	181.262	181.042	180.122		180.122		180.122	0.92
Š0.6	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	181.164	180.944	179.998		179.998		179.998	0.95
Š0.7	DRENÁŽNÍ ŠACHTA PEHD	400	181.201	180.981	179.874		179.874		179.874	1.11
Š1	STÁVAJÍCÍ		181.251				1789.769		179.495	