

PŘÍLOHA 1

SO 10-26-01 Výh. Skály - Praha Vysočany, návěsní lávka v km 11,362

Technická zpráva

1. Identifikační údaje

Stavba:	Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)
Objekt:	SO 10-26-01 – Výh. Skály - Praha Vysočany, návěsní lávka v km 11,362
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- zastoupený	SŽDC s.o., Stavební správa Praha, Sokolovská 278/1955, Praha 9
Správce objektu:	SŽDC s.o., OŘ Praha
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Michal Mechl, SUDOP PRAHA a.s.
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Tomáš Soukup, SUDOP PRAHA a.s.
Kraj:	Praha
Pověřená obec:	Praha 9
Katastrální území:	Hloubětín
Staničení lávky – nové:	km 11,362 (TÚ 0901)
Traťový úsek:	1192 - Lysá n. Labem - Praha Vysočany 0901 - Praha - Turnov

2. Charakter stavby

Přípravná dokumentace řeší optimalizaci traťového úseku mezi ŽST Mstětice (mimo) a ŽST Praha Vysočany (včetně). Dokumentace aktualizuje přípravnou dokumentaci „Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, PD“ (SUDOP Praha a.s., 5/2009).

3. Popis objektu

3.1. Základní údaje

Návěsní lávka je navržena na základě typového podkladu „Návěsní lávky a krakorce“, který zpracoval Státní ústav dopravního projektování v roce 1985, a který byl schválen Federálním ministerstvem dopravy a spojů pod č.j. 14 095/88.6 dne 18.7.1988. Úpravy tohoto řešení s ohledem na konkrétní umístění a parametry lávky budou předmětem dalšího stupně PD. Úpravy se budou týkat též ochranných košů kolem návěstidel, zábradlí a protidotykových zábran tak, jak byly tyto úpravy provedeny na několika posledních realizovaných objektech.

Návěsní lávka se skládá z vodorovného příhradového nosníku, sloupů, žebříku s ochranným košem a z konzol pro návěstidla s ochrannými sítěmi. Konzoly je možno umístit v libovolném místě na nosníku. Podlaha je z plechu s oválnými výstupky. Nosník je opatřen zábradlím s třemi vodorovnými pruhy z úhelníků. Lávka je opatřena ochrannými sítěmi proti dotyku s nebezpečným napětím. Přístupu na lávku nepovoláním osobám zabraňují uzamykatelná vrátka.

Lávka je vyrobena z oceli S 235, výrobní skupina dle ČSN 73 2601 je B.

Je navržena návěštní lávka typu "5b" o rozpětí 25,80 m, sloup vpravo typizovaný, levý sloup atypický – vzhledem k umístění základu sloupu mimo těleso dráhy do svahu..

Vlastní návěstidla a kabelové rozvody nejsou součástí tohoto objektu.

3.2. Prostorové uspořádání pod lávkou

Lávka je umístěna v širé trati. Pod lávkou procházejí zleva ve směru staničení nové koleje č. 2, 0 a 1. Koleje jsou ve směrovém oblouku o poloměru $R_0 = 600\text{ m}$, $R_1 = 604,75\text{ m}$, s převýšením kolejnicových pásů 100 mm, kolej č.2 se nachází v přechodnici směrového oblouku $R_2 = 600\text{ m}$, s převýšením 87 mm. Vzdálenost mezi osami kolejí je zleva 10199 + 4750 mm. Železniční trať se nachází v odřezu okolního terénu. Železniční spodek je odvozněn příčným sklonem pláně do trativodů železničního spodku.

Vzdálenost mezi osami kolejí a lícem sloupů lávky je vlevo 6501 mm, vpravo 4050 mm. Pod lávkou se uplatňuje průjezdní průřez VMP 3,0 - minimální vzdálenost líce sloupů 3,125 m je splněna.

3.3. Založení objektu

Pravý sloup bude založen typicky - tedy osazen na monolitickou železobetonovou základovou patku, založení levého sloupu bude provedeno na 2 řady mikropilot – celkem 6 ks (délka bude upřesněna na základě doplňujícího IG průzkumu) – z důvodu blízkosti zárubní zdi SO 10-24-01 a nejasné polohy skalního podloží.

Sloupy budou k patkám přikotveny prostřednictvím patních desek a ocelových svorníků. V patkách budou provedeny prostupy pro vedení kabelů k rozvodným skříním a kapsy pro zabetonování kotevních šroubů. Patky budou provedeny z betonu C 30/37 – XF3 a budou uloženy na podkladním betonu C12/15 X0 tloušťky 100mm. Sklony svahů stavební jámy se předpokládají 1:1.

3.4. Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana ocelové konstrukce návěštní lávky, protidotykových zábran a zábradlí se bude skládat z třívrstvého nátěrového systému, který bude aplikován na povrch oceli otryskaný a opatřený kovovým povlakem provedeným metalizací, v případě zábradlí a protidotykových zábran žárovým zinkováním ponorem. Životnost ochranného nátěrového systému (**ONS**) se požaduje **velmi vysoká VV, min. 20 roků**. Stupeň korozní agresivity prostředí **C5-I - velmi vysoká** – průmyslové prostředí s vysokou vlhkostí a agresivní atmosférou.

4. Související objekty

Poloha a provedení návěštní lávky je zkoordinováno s projektem zabezpečovacího zařízení a s polohou stožárů trakčního vedení. Poloha trakčních stožárů je navržena tak, aby nosná lana systému procházela v bezpečné vzdálenosti pod dolní hranou vodorovného nosníku – min. 7,7 m nad niveletou TK. Konstrukce lávky bude ukolejněna.

Hlavní související objekty:

PS 09-01-11	Výh. Skály, úprava staničního zabezpečovacího zařízení
PS 00.6-02-51	Mstětice - Odbočka Balabenka, úpravy DOK a TK SŽDC s.o.
PS 00.6-02-52	Mstětice - Praha Vysočany, úpravy stávajících DK
PS 00.6-02-53	Mstětice - Praha Vysočany, úpravy HDPE AŽD Praha
PS 09-02-11	Výh. Skály, místní kabelizace
PS 10-02-51	Výh. Skály - Praha Vysočany, úpravy DOK ČD-Telematika a.s.
SO 00.6-15-01	Mstětice - Praha Vysočany, výstroj trati
SO 00.6-15-02	Mstětice - Praha Vysočany, traťová část AVV, úprava a doplnění MIB
SO 10-10-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, železniční svršek
SO 10-11-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, železniční spodek
SO 10-14-01	Zast. Praha Rajská zahrada, nástupiště
SO 10-24-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, zárubní zeď v km 10,847 - 11,434 (zast. Rajská zahrada)
SO 10-41-01	Zast Rajská zahrada, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu
SO 10-42-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, úprava oplocení
SO 10-43-01	Zast Rajská zahrada, orientační systém
SO 10-60-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, trakční vedení
SO 10-61-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 10-62-02	Výh. Skály - Praha Vysočany, zast. Rajská Zahrada - rozvod nn a osvětlení
SO 10-70-01	Výh. Skály - Praha Vysočany, dešťová kanalizace
SO 10-73-12	Výh. Skály - Praha Vysočany, úprava tras kabelů Net4Gas
SO 10-73-15	Výh. Skály - Praha Vysočany, úprava tras kabelů UPC

5. Provádění objektu

Patky budou zbudovány ve svahovaných jamách ve výluce přilehlé koleje.

Díly lávky budou na místo stavby přivezeny na železničních vozech, případně po silnici a po terénu. Na místo budou jednotlivé díly osazeny kolejovým jeřábem EDK 750, nebo EDK 300, případně za použití silničních jeřábů.

Montážní styky konstrukce jsou šroubované.

6. Požadavky na doplnění podkladů

Pro návěstní lávku nebyl proveden geotechnický průzkum. Blízká kopaná sonda K084 (průzkum pražcového podloží trati) v úrovni pláň narazil na zeminy tř. S4 – písek hlinitý (dle průzkumu navíc kvalita s hloubkou roste), což je i s ohledem na poměrně malé namáhání v základové spáře dostatečně únosná hornina. Podrobně bude řešeno v dalším stupni PD. Další průzkum pro založení lávky - je nutno provést vrtanou sondou v místě pravé patky pro zjištění polohy skalního podloží.

Na základě výsledků průzkumu bude v následujícím stupni dokumentace možné upustit od podepření základu mikropilotami.

7. Odchytky oproti předpisům a normám

Odchytky oproti platným předpisům a normám se v navrhovaném řešení neuplatní.

V Praze 24. 3. 2016

Vypracoval:

Ing. Tomáš Soukup
SUDOP PRAHA a.s
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel: 267 094 125
E-mail: tomas.soukup@sudop.cz

ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ

Záznamy z výrobních porad viz dokladová část – H.1.14.

Záznam z projednání připomínek viz dokladová část – H.8.