

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

„Oprava úseku Rumburk - Velký Šenov“

Datum vydání: 11. 10. 2018

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	3
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1.	VŠEOBECNĚ.....	4
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	4
4.3.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	5
4.4.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.5.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	6
4.6.	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	6
4.7.	NÁSTUPIŠTĚ	7
4.8.	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	7
4.9.	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI.....	8
4.10.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	10
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování jednostupňového projektu pro provedení opravných prací úseku Rumburk - Velký Šenov. Vzhledem k charakteru stavby (TSO) není vyžadováno stavební povolení ani ohlášení stavby. Stavba bude realizována na základě oznámení opravných a udržovacích prací na DÚ. V rámci zpracování projektu nebude požadováno posuzování stavby na splnění požadavků TSI. Základním cílem projektu je řešit formou opravných prací náhradu kolejového roštu v úsecích s nevyhovujícím stavem a opravu souvisejících mostních objektů. Projekt bude řešit zavedení rychlostního profilu V130, odstranění stávajících propadů rychlosti a budoucí možné zvýšení rychlosti ve vhodných úsecích nad stávající nejvyšší TR (60 km/h). Budou provedeny vyvolané nezbytné úpravy zabezpečovacích zařízení. V rámci projektu nebude měněna konfigurace dopravního, případné práce v dopravních budou mít pouze opravný charakter.
- 1.1.2. Zhotovitel zpracuje jednostupňový projekt pro vypsání realizační VZ. Oborově bude projekt obsahovat stavební část – železniční svršek, spodek, přejezdy, zastávky, mosty a propusti. Zabezpečovací zařízení bude pouze upravováno z titulu zvýšení rychlosti a jiných stavebních úprav.
- 1.1.3. V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování projektu:
- Zajištění potřebného inženýringu pro zpracování PD
 - Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, které mohou být dotčeny touto stavbou pro potřeby PD
 - Provedení nejnutnějšího geotechnického průzkumu v místě stavby pro PD (bližší čl. 4.6.2.)
 - stavebně technický průzkum MO nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín

1.2. Hlavní cíle stavby

Hlavním cílem stavby je náhrada již nevyhovujícího železničního svršku v souvislých úsecích, zavedení rychlostního profilu V130, odstranění stávajících propadů rychlosti a případné zvýšení traťové rychlosti. Předpokládá se oprava po ucelených mezistaničních úsecích pro zkrácení výlukových časů. Projekt dále posoudí možnost úpravy traťové třídy zatížení C2 na C3.

Sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé zařízení nebude měněno (dnes III. Kategorie, úsekové ovládání v úseku Rumburk – Šluknov, dle předpisu SZDC D3 v úseku Šluknov – Velký Šenov), pouze budou provedeny úpravy vyvolané zvýšením rychlosti a stavebními úpravami.

1.3. Místo stavby

Jedná se o úsek trati Rumburk – Dolní Poustevna, dílčí úsek Rumburk (mimo) – Velký Šenov (mimo).

Kraj: Ústecký
 Okres: Děčín
 Katastrální území: Dolní Křečany, Staré Křečany, Království, Šluknov, Císařský, Velký Šenov
 Správce: OŘ Ústí nad Labem – SNB, SBBH, ST Ústí nad Labem, SSZT Ústí nad Labem, SEE, SMT

1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6 / F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	468 Rumburk – Dolní Poustevna st.hr.
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	546A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	083
Číslo traťového a definičního úseku	118102, 1181B1, 118104, 1181F1, 118112, 111C1,
Traťová třída zatížení	C2 (20t/6,4)
Maximální traťová rychlost	60 km/h

Trakční soustava	-
Počet traťových kolejí	1

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. Nejsou.

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1. Železniční bodové pole pro úsek TU1181 Rumburk – Velký Šenov km 0,0 - 16,0 splňující TKP staveb státních drah (primární a sekundární systém-ZGB a GB) a železniční mapové podklady zaměřené do hranice dráhy, rovněž splňují TKP staveb státních drah. Projekt GPK pro zavedení rychlostního profilu V130 na trati Rumburk – Velký Šenov platný od 25.6.2018 – bude předáno po podpisu SoD.

2.2.2. K vypracování PD bude využit zpracovaný „Projekt GPK pro zavedení rychlostního profilu V130 na trati Rumburk – Velký Šenov“ – bude předáno po podpisu SoD.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1.1. Investice SZDC „Rekonstrukce nástupišť v žst. Šluknov“, příprava dosud nezahájena.

3.1.2. Investice SZDC „Výstavba PZS v km 2,565 a 14,031 trati Rumburk - Dolní Poustevna“, příprava dosud nezahájena.

3.1.3. Investice SZDC "Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží", realizace 2019.

3.1.4. Opravná práce „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Rumburk-Dolní Poustevna“ - realizace 2018/2019

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

4.1.1. Hlavní náplní projektu je navrhnout takové úpravy, které povedou k udržení provozuschopnosti dopravní a odstranění omezení a závad na infrastruktuře.

4.1.2. Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti a umožnila plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích, provedla nutnou obnovu traťových kolejí a vybraných výhybek v dopravních a případně opravu umělých staveb. Součástí dokumentace bude i úprava staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení vyvolaná stavebními úpravami a zvýšením rychlosti.

4.1.3. Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními a opravnými akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.

4.1.4. Ve stanicích bude přednostně navrženo takové řešení úpravy nástupišť a přístupových cest, aby nebylo nutné zřizovat zabezpečení úrovnových přechodů a žádat o stavební povolení.

4.1.5. Práce zhotovitele bude ukončena předáním podkladů pro VZ. Potřeba stavebního povolení se nepředpokládá.

4.1.6. Případné správní poplatky hradí zhotovitel a za tímto účelem si je ocení.

4.1.7. Kontrolní rozpočet předloží zhotovitel před dokončením ke kontrole objednateli.

4.1.8. V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SZDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

4.2. Dopravní technologie

4.2.1. Z důvodu předpokládaných změn TR bude zpracována zjednodušená DT. Na základě grafů rychlosti budou stanoveny jízdní doby pro používané typy vozidel a zpracován upravený GVD na stávající rozsah dopravy.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

Stávající TZZ v mezistaničním úseku Rumburk - Šluknov je zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo pro tratě s dispečerským řízením dopravy.

ŽST Šluknov je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s cestovým systémem stavění jízdních cest. Při dálkové obsluze ovládá zařízení výpravčí ŽST Rumburk, při místní obsluze výpravčí ŽST Šluknov. V základním stavu je zařízení přepnuté na dálkové ovládání z JOP ŽST Rumburk. Stanice je vybavena počítači náprav typu Siemens – Frauscher.

V mezistaničním úseku Šluknov – Mikulášovice dolní nádraží se jízdy vlaků zabezpečují dle předpisu SŽDC D3. V TÚ Šluknov – Velký Šenov se nachází v km 12,692 ručně stavěná výhybka L1 na vlečku „Kamenolom Šluknov“, zabezpečená pouze výměnovými zámky.

V úseku je celkem 18 přejezdů, z toho 13 s PZZ:

P3532 km 0,770 - PZS 3SBI typ ARE
P3533 km 1,385 - PZS 3ZBI typ ARE
P3537 km 4,560 - PZS 3SBI typ VÚD
P3538 km 7,020 - PZS 3SBI RE
P3540 km 8,971 - PZS 3SBI typ ARE
P3541 km 9,251 - PZS 3SBI typ ARE
P3542 km 10,039 - PZS 3SBI RE
P3543 km 10,244 - PZS 3SBI RE
P3545 km 10,601 - PZS 3SBLI ARE
P3550 km 14,661 - PZS 3SBL RE
P3551 km 14,916 - PZS 3SBL RE
P3552 km 15,051 - PZS 3SBL RE
P3554 km 16,160 – PZS 3SBL ARE

Ostatní přejezdy jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži. V rámci související akce „Výstavba PZS v km 2,565 a 14,031 trati Rumburk - Dolní Poustevna“ se předpokládá vybudování PZZ i na těchto přejezdech.

V rámci opravné práce „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Rumburk-Dolní Poustevna“ bude PZZ v km 4,560 nahrazeno novým (reléově elektronickým) již s délkami přibližovacích úseků realizovaných na novou rychlost. Součástí zmiňované opravné práce je i doplnění závor na PZZ v km 8,971 a tím související úpravy přibližovacích úseků ze směru pouze od ŽST Rumburk. Zvýšení rychlosti v úseku 8,971 až 9,425 se neuvažuje vzhledem k pravděpodobnému prodloužení doby výstrahy PZZ 8,971, které by bylo způsobeno posunutím ovládacích úseků na staniční kolej (nyní jsou od odjezdových návěstidel ŽST Šluknov S1, S2). Bude posunuta předvěst PŘL na novou zábrzdou vzdálenost minimálně 700m.

4.3.2. Požadavky na nový stav

Na stávajícím SZZ, TZZ a dotčených PZZ budou provedeny pouze nezbytné úpravy vyvolané zvýšením traťové rychlosti (minimálně úprava ovládacích úseků PZZ včetně nezbytné kabelizace, změna zábrzdě vzdálenosti – posun návěstidla PŘS).

Bude zajištěn dohled a zabezpečení výhybky L1 „Kamenolom Šluknov“ pro odstranění stávající TOR 40 km/h, včetně nezbytné kabelizace do ŽST Šluknov.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

V ŽST Šluknov je telefonní zapojovač, náhradní telefonní zapojovač a staniční rozhlas. Rozhlas ovládá výpravčí ŽST Rumburk. Záznamové zařízení REDAT 3 je umístěné v dopravní kanceláři ŽST Mikulášovice dolní nádraží.

Kamerový systém je vybaven dvěma kamerami. Kamery jsou umístěny na přístřešku nádražní budovy, zabírají hranu nástupiště a kolejiště a vzájemně na sebe vidí. Kamerový systém slouží k zajištění bezpečnosti železničního provozu a bezpečnosti cestujících.

Dohledové pracoviště je umístěno v DK v ŽST Rumburk. Kamerový systém neumožňuje pořizovat trvalý záznam. Z důvodu nedostatečného zajištění přenosové cesty dochází k častým výpadkům kamerového systému.

Stávající sdělovací kabelizace Rumburk - Šluknov (kombinace DK+závislostní kabel PZS) je na hranici provozuschopnosti, jehož následkem dochází k častým výpadkům přenosu dat.

4.4.2. Požadavky na nový stav

Úpravy sdělovacího zařízení se v této stavbě nepředpokládají, kamerový systém a kabelizace bude řešena ve stavbě „Rekonstrukce nástupišť v žst. Šluknov“. V rámci již realizovaných a probíhajících opravných prací OŘ budou položeny v tomto úseku HDPE trubky.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

Zastávka Valdek - elektrické osvětlení na zastávce je provedeno LED svítidly na sklopných stožárech, napájení je z rozvodu ČEZ do plastového pilíře umístěného v prostoru zastávky, ovládání je spínacími astrohodinami.

Zastávka Šluknov-údolí - Elektrické osvětlení na zastávce je provedeno výbojkovým svítidlem na sklopném stožáru, napájení je z rozvodu ČEZ do plastového pilíře umístěného v prostoru zastávky, ovládání je fotobuňkou.

ŽST Šluknov – osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno pomocí, sklopných stožárků.

Zastávka Šluknov-zastávka - elektrické osvětlení na zastávce je provedeno LED svítidly na sklopných stožárech, napájení je z rozvodu ČEZ do plastového pilíře umístěného v prostoru zastávky, ovládání je spínacími astrohodinami.

Zastávka Velký Šenov-zastávka - elektrické osvětlení je napájeno z rozvodu ČEZ. Na budově zastávky je výbojkové svítidlo na rameni a výbojkové svítidlo na výložníku. Venkovní osvětlení je spínané a ovládané fotobuňkou se spínacími hodinami.

4.5.2. Požadavky na nový stav

V souvislosti s čl.4.7.2 dojde k úpravě osvětlení v zastávkách Valdek, Šluknov-zastávka a Velký Šenov-zastávka.

Případné nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u SZDC.

4.6. Železniční svršek a spodek

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Stávající tvar a stáří železničního svršku je uveden v příslušných pasportech železničního svršku. Převážně se jedná o kolejnice tvaru T a S49 r. v. 1995 na pražcích SB5 nebo SB 3/4 z roku 1971

V ŽST Šluknov jsou dvě průběžné dopravní koleje (č. 1, 2) a jedna průběžná manipulační kolej (č. 4). Kolejnice jsou tvaru T nebo S49 r.v.1989 a pražce SB5 z roku 1979.

V km 12,692 úseku Šluknov – Velký Šenov se nachází odbočná výhybka L1 na vlečku č. 3208 „Kamenolom Šluknov" tvaru T6° na dřevěných pražcích.

Stávající odvodnění je většinou zanesené a nefunkční. Poruchy únosnosti pláně železničního spodku jsou patrné v km 4,700 a v km 14,650.

4.6.2. Požadavky na nový stav

Bude navržena obnova (výměna roštu) železničního svršku v obou traťových úsecích zahrnutých do rozsahu stavby, tedy Rumburk – Šluknov a Šluknov – Velký Šenov, vyjma úseků, které již byly obnoveny v předchozích letech (km 14,300 – 16,200). V těchto úsecích bude provedena úprava GPK/PPK na nově navržený/vyprojektovaný stav (projednaný a schválený SZG) pro vyšší rychlost, včetně úprav BK.

V ŽST Šluknov bude provedena obnova (regenerace stávajících) krajních vjezdových výhybek a směrová úprava výběhů do stanice, včetně demontáže výh. č. 1 a 6 a jejich náhrada kolejovým polem. Ostatní ŽST a dopravní nejsou předmětem této stavby.

Obnova výhybky L1 „Kamenolom Šluknov" (primárně z vyzískaného materiálu).

V případě příznivých směrových poměrů je možné zvýšení stávající traťové rychlosti až do limitu 100 km/h. Předpokládá se zavedení rychlostního profilu V130.

V rámci stavby bude provedeno zbourání opěr km 7,780 a 8,050 po bývalém přemostění tratě, včetně návrhu zemních úprav a opravy odvodnění.

V místě poruch únosnosti pláň železničního spodku v km 4,700 a v km 14,650 bude proveden geotechnický průzkum žel. spodku a na základě jeho výsledků bude případně navržena i obnova železničního spodku včetně odvodnění v nezbytném rozsahu. Předpokládaný rozsah GTP je stanoven na 6 sond vč. statické zatěžovací zkoušky.

Z důvodu posunů při optimalizování průběhu GPK koleje je nutné řešit případné rozšíření zemní pláň a s tím související odvodnění a trativody, vyplývající svahování náspů či řešení zárubních zdí.

Součástí bude i nová výstroj trati vyvolaná změnami TR.

4.7. Nástupiště

4.7.1. Popis stávajícího stavu

Zastávka Valdek leží v km 4,547 mezi stanicemi Rumburk a Šluknov. Má nástupiště typu Tischer o celkové délce 100 m, výška 200 mm nad temenem kolejnice.

Zastávka Šluknov-údolí leží v km 7,219 mezi stanicemi Rumburk a Šluknov. Zastávka má sypané nástupiště o celkové délce 70 m, výška 200 mm nad temenem kolejnice. Zastávka není obsluhována dopravci.

Zastávka Šluknov-zastávka leží v km 11,571 mezi stanicí Šluknov a dopravnou Velký Šenov. Zastávka má nástupiště typu Tischer o celkové délce 90 metrů, výška 200 mm nad temenem kolejnice.

Zastávka Velký Šenov-zastávka leží v km 14,630 mezi stanicí Šluknov a dopravnou Velký Šenov. Zastávka má nástupiště typu Tischer o celkové délce 100 metrů, výška 250 mm nad temenem kolejnice.

4.7.2. Požadavky na nový stav

Nástupiště v zastávkách Valdek, Šluknov-zastávka a Velký Šenov-zastávka bude obnoveno dle Vyhl.177/95 s výškou nad temenem kolejnice 550mm a upraveno na délku dle požadavku objednavatelů osobní dopravy. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

4.8. Železniční přejezdy

4.8.1. V předmětném úseku se nachází přejezdy:

Staničení	číslo	komunikace	konstrukce
Km 0,770	P3532	komunikace III. třídy	živičná konstrukce
Km 1,385	P3533	komunikace II. třídy	živičná konstrukce
Km 2,565	P3535	úcelová komunikace	betonový panel, kříže
Km 4,560	P3537	komunikace II. třídy	pryžová konstrukce
Km 7,020	P3538	úcelová komunikace	betonová konstrukce
Km 8,971	P3540	komunikace II. třídy	pryžová konstrukce
Km 9,251	P3541	komunikace III. třídy	pryžová konstrukce
Km 10,039	P3542	místní komunikace	výdřeva/živičná konstrukce
Km 10,244	P3543	komunikace III. třídy	živičná konstrukce
Km 10,334	P3544	místní komunikace (pěší)	výdřeva, kříže
Km 10,601	P3545	komunikace III. třídy	živičná konstrukce
Km 10,798	P3546	úcelová komunikace (pěší)	betonový panel, kříže
Km 11,542	P3547	úcelová komunikace	betonový panel, kříže
Km 14,031	P3549	úcelová komunikace	betonový panel, kříže
Km 14,661	P3550	komunikace II. třídy	živičná konstrukce
Km 14,916	P3551	úcelová komunikace	výdřeva
Km 15,051	P3552	úcelová komunikace	betonový panel
Km 16,160	P3554	komunikace II. třídy	betonový panel

4.8.2. Požadavky na nový stav

U přejezdů na MK a ÚK bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady. Projednání bude doloženo v dokladové části, a to včetně vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod.

U všech ponechaných přejezdů budou ověřeny rozhledové poměry a u přejezdů vybavených PZZ bude zajištěn přepočít a úprava ovládacích úseků s ohledem na zvýšení rychlosti.

Ponechané přejezdy budou předmětem opravy přejezdových konstrukcí na rozebíratelné pryžové nebo železobetonové konstrukce ve smyslu zásad čj. 15497/2017-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 3. 4. 2017. Přejezdy kde nebude prováděna obnova svršku a již jsou z pryžových konstrukcí, je možno je na základě posouzení jejich stavu ponechat. Předpokládáme však, že budou předmětem úpravy nově navržené GPK/PPK s možným dopadem na rekonstrukci závěrných zídek.

4.9. Mosty, propustky, zdi

4.9.1. Popis stávajícího stavu

V řešeném úseku se nachází celkem 10 mostů a 36 propustků různého stavu a konstrukce. Níže jsou uvedeny pouze ty objekty, kde správce předpokládá stavební počín z důvodu plánované obnovy železničního svršku a dosažení přechodnostních parametrů trati:

Rumburk - Šluknov

Most km 0,653 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 7,90 m, šířka - 4,95, výška - 6,15 m.

Most km 1,271 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 7,00 m, šířka - 5,10, výška - 5,30 m.

Propustek km 2,430 - o šířce 6,40 m a světlosti otvoru 0,80 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 2,622 - o šířce 5,28 m a světlosti otvoru 0,80 m, je tvořen dvojicí betonových trubek a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 4,496 - o šířce 6,40 m a světlosti otvoru 1,90 m, je tvořen kamennou klenbou a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

Propustek km 4,620 - o šířce 5,20 m a světlosti otvoru 1,95 m, je tvořen kamennou klenbou a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

Most km 5,625 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 11,90 m, šířka - 22,75, výška - 11,10 m.

Most km 8,303 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 8,00 m, šířka - 5,15, výška - 5,15 m.

Propustek km 8,917 - betonový deskový s betonovými opěrami šířky 5,40 m a světlosti otvoru 0,90 m.

Šluknov – Velký Šenov

Most km 9,869 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 13,45 m, šířka - 20,30, výška - 5,60 m.

Propustek km 10,236 - o šířce 7,40 m a světlosti otvoru 0,60 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 10,260 - šířce 5,60 m a světlosti otvoru 0,50 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 10,692 - o šířce 4,60 m a světlosti otvoru 0,60 m, je tvořen nosnou konstrukcí se zabetonovanými kolejnicemi a betonovými opěrami - vše poškozeno.

Propustek km 10,777 - o šířce 6,20 m a světlosti otvoru 0,80 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 11,209 - o šířce 6,20 m a světlosti otvoru 0,80 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Most km 12,357 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, spodní stavbu pak kamenné opěry. Délka mostu - 10,65 m, šířka - 4,50, výška - 5,50 m.

Propustek km 13,140 - o šířce 5,70 m a světlosti otvoru 0,70 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše silně poškozeno.

Propustek km 13,305 - o šířce 5,30 m a světlosti otvoru 0,50 m, je tvořen nosnou konstrukcí z kamenných desek a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

Most km 14,306 - nosnou konstrukci deska se zabetonovanými nosníky spodní stavbu pak betonové opěry. Délka mostu - 8,00 m, šířka - 4,80 m, výška - 2,90 m.

Propustek km 15,134 - o šířce 4,65 m a světlosti otvoru 2,00 m, je tvořen nosnou konstrukcí se zabetonovanými kolejnicemi a betonovými opěrami - vše poškozeno.

Propustek km 15,483 - o šířce 8,30 m a světlosti otvoru 0,80 m, je tvořen betonovou trubkou a betonovými čely - vše poškozeno.

Propustek km 16,166 - o šířce 5,00 m a světlosti otvoru 1,00 m, je tvořen nosnou konstrukcí z kamenných desek a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

Propustek km 16,193 - o šířce 7,00 m a světlosti otvoru 0,95 m, je tvořen nosnou konstrukcí z kamenných desek a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

Propustek km 16,893 - o šířce 5,00 m a světlosti otvoru 0,50 m, je tvořen nosnou konstrukcí z kamenných desek a kamennými opěrami - vše silně poškozeno.

4.9.2. Požadavky na nový stav

Všeobecně:

U všech obnovovaných mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (čj. S30135/2015–S 13) kategorie C. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (sanace, obnovy SVI a PKO....) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu. U mostních objektů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2/24 – Zatížení mostů dopravou. Propustky s nosnou konstrukcí z kamenných desek, ze zabetonovaných nosníků a kolejnic a z betonových trub neznámého původu a kvality budou z důvodu požadavku zvýšení TTZ přestavěny. Budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu (žlb. trubky nebo rámy).

Na obnovovaných mostních objektech s ložisky, u nichž bude dosaženo 80 % a více největší přípustné diletující délky podle Tab. 1 dílu XII předpisu SZDC S3, musí být prověřeno spolupůsobení koleje a mostu (interakce, posouzení prvků železniční konstrukce, uložení, ...). Toto se týká mostních objektů s nepřerušenou bezстыkovou kolejí, případně mostů s více diletujícími nosníky, kde budou kolejnice svařeny do větší délky přes tyto nosníky (Tab. 1, případy 2, 3 a 4). U konstrukcí v Tab. 1 neuvedených stanoví další postup O13.

Nepotřebné objekty (propustky) v součinnosti s řešením odvodnění svršku a spodku navrhnout ke zrušení.

Mostní objekty vyžadují dle správce níže uvedený rozsah úprav :

Rumburk - Šluknov

Most km 0,653 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rozšíření objektu, obnova systému vodotěsné izolace, řešení přechodů, nové zábradlí.

Most km 1,271 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rozšíření objektu, obnova systému vodotěsné izolace, řešení přechodů, nové zábradlí.

Propustky km 2,430; 2,662; 4,496 a 4,620 - nahrazení stávajícího propustku při použití železobetonových trubek či ráků (případně by bylo možné použít ocelovou flexibilní konstrukci).

Most km 5,625 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, obnova systému vodotěsné izolace, nové zábradlí, odláždění dna vodoteče (ochrana opěr).

Most km 8,303 - nahrazení stávajícího mostu při použití flexibilní ocelové konstrukce, zajištění podzákladí.

Propustek km 8,917 - sanace objektu, nové římsy, obnovení systému vodotěsné izolace.

Šluknov – Velký Šenov

Most km 9,869 - zrušení objektu.

Propustek km 10,236 - nahrazení stávajícího propustku při použití železobetonových trubek či ráků (případně by bylo možné použít ocelovou flexibilní konstrukci) - nutno řešit společně s propustkem v km 10,260.

Propustek km 10,260 - nahrazení stávajícího propustku při použití železobetonových trubek či ráků (případně by bylo možné použít ocelovou flexibilní konstrukci) - nutno řešit společně s propustkem v km 10,236.

Propustek km 10,692 - sanace objektu, obnova systému vodotěsné izolace.

Propustek km 10,777 - oprava čel objektu.

Propustek km 11,209 - oprava čel objektu, vlevo zajištění stability tělesa žel. spodku před a za propustkem (gabiony).

Most km 12,357 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rozšíření objektu, obnova systému vodotěsné izolace, řešení přechodů, nové zábradlí.

Propustky km 13,140 a 13,305 - nahrazení stávajícího propustku při použití železobetonových trubek či ráků (případně by bylo možné použít ocelovou flexibilní konstrukci).

Most km 14,306 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rozšíření objektu, obnova systému vodotěsné izolace, řešení přechodů, nové zábradlí.

Propustek km 15,134 - sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rozšíření objektu, obnova systému vodotěsné izolace, řešení přechodů, nové zábradlí.

Propustek km 15,483 - sanace betonových čel, nové římsy.

Propustky km 16,166; 16,193 a 16,893 - nahrazení stávajícího propustku při použití železobetonových trubek či ráků (případně by bylo možné použít ocelovou flexibilní konstrukci).

4.10. Pozemní stavební objekty

4.10.1. Popis stávajícího stavu

Výpravní a jiné budovy nejsou předmětem zadání. Přístřešky :

- Valdek nový betonový ŽPSV
- Šluknov údolí bez přístřešku (neobsluhovaná zastávka)
- Šluknov zastávka nový betonový ŽPSV
- Velký Šenov zastávka původní zděný a uzamčený objekt.

4.10.2. Požadavky na nový stav

Valdek, Šluknov zastávka – v případě zvýšení nástupištní hrany, lze stávající přístřešky rozebrat a osadit na novou niveletu.

Šluknov údolí – bez přístřešku.

Velký Šenov zastávka – vybudování nového betonového přístřešku ŽPSV.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Objednatel požaduje zpracovat vlastní jednostupňovou projekční dokumentaci v členění dle Směrnice 11 SZDC, části A, B, C, D, E, F, H, I (bez majetkoprávní části) a dále výkazy výměr a položkové rozpočty dle aktuální databáze cen ÚRS a Sborníku SZDC pro údržbu a opravy železniční infrastruktury. Členění výkazů výměr a položkového rozpočtu bude upřesněno při pracovních jednáních.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.