





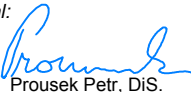

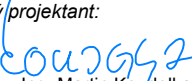
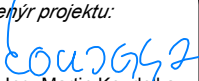
Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Prousek Petr, DiS.	
01	27.11.2017	Odevzdání čístopisu přípravné dokumentace	Prousek Petr, DiS.	

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

Vypracoval:  Prousek Petr, DiS.	Kontroloval:  Ing. Melichar Stanislav	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Koudelka	Hlavní inženýr projektu:  Ing. Martin Koudelka
---	---	--	--

KRAJ: ÚSTECKÝ	OKRES: CHOMUTOV	OÚ: CHOMUTOV
---------------	-----------------	--------------

Název akce: REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV	
---	--

Obsah: SO 12-01 Zast. Jirkov, nástupiště E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	-
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Formát:	-
	Verze:	Část:
	Č. přílohy:	
01	E.1.2.1	1

E. 1. 2. 1. 1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 12-01 Zast. Jirkov, nástupiště

O B S A H:

1. Identifikační údaje	2
1. 1. Identifikační údaje stavby	2
1. 2. Identifikační údaje objednatele (stavebníka)	2
1. 3. Identifikační údaje zpracovatele dokumentace.....	3
2. Všeobecné údaje	4
2. 1. Obsahová náplň.....	4
3. Přehled výchozích podkladů	5
3. 1. Podklady k zadávací dokumentaci	5
3. 2. Podklady zajištěné v rámci zpracování dokumentace.....	5
3. 3. Archivní dokumentace a historické prameny.....	5
4. Průzkum inženýrských sítí.....	5
5. Stávající stav	6
6. Navrhovaný stav	6
6. 1. Nástupiště	6
6. 2. Zábradlí.....	7
6. 3. Odvodnění nástupiště.....	7
7. Návrh postupu prací.....	7
8. Nakládání s odpady	7
9. Polohový systém	8
10. Použité normy a předpisy	8

1. Identifikační údaje

1. 1. Identifikační údaje stavby

Zakázkové číslo:	SML-P-2016-009
ISPROTIN:	542 352 0019
ISPROFOND:	327 321 4901
Název akce:	„Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Nové Sedlo nad Bílinou [70 6728] Kyjice [78 6551] Otvice [71 6961] Jirkov [66 0761] Chomutov I [65 2458]
Druh dokumentace:	Záměr projektu a Přípravná dokumentace (PD)
Trať:	Trať č. 130 – Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří (dle SJŘ) Trať č. 133 – Odbočka Dolní Rybník – Jirkov (dle SJŘ) Trať č. 504A – Ústí nad Labem – Kadaň Prunéřov (dle TTP)
Traťový úsek:	0602 žst. Most – žst. Chomutov – záp. Zhlaví 0633 Dolní Rybník - Jirkov
Definiční úsek:	C5 žst. Kyjice 06 Kyjice – ústřední stavědlo – Dolní Rybník D1 D1 Odbočka Dolní Rybník 08 Dolní Rybník – Chomutov- město E1 odb. Chomutov-město 10 odb. Chomutov-město - Chomutov-os.n. F1 žst. Chomutov-os.n. 02 Dolní Rybník - Jirkov B1 nz. Jirkov
Správce:	SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Popis zadání:	Rekonstrukce trati v daném úseku, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů

1. 2. Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Investor a objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupená	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Vlastimil Spiegl Email: Spiegl@szdc.cz Tel: + 420 972 443 128 Mob: + 420 607 089 896

1. 3. Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**
U Elektry 830/2b
198 21 Praha 9 - Hloubětín
IČ: 49 82 31 41
DIČ: CZ 49 82 31 41

Subdodavatelé: **SUDOP PRAHA a.s.**
Olšanská 2643/1a
130 80 Praha3 - Žižkov
IČ: 25 79 33 49
DIČ: CZ 25 79 33 49

NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582
110 00 Praha 1
IČ: 64 93 95 11
DIČ: CZ 64 93 95 11

Zpracovatelé dokumentace:

Hlavní vedoucí projektu Ing. Martin Koudelka
PROJEKT servis, spol. s r.o.
Email: martin.koudelka@projekt-servis.cz
Mob: + 420 725 059 889

Zástupce HIPa Ing. Bc. Martin Verner
PROJEKT servis, spol. s r.o.
Email: martin.verner@projekt-servis.cz
Mob: + 420 739 507 861

2. Všeobecné údaje

Stavební objekt SO 12-01 Zast. Jirkov, nástupiště se nachází na dvoukolejně elektrifikované celostátní trati č. 130 – Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří (dle SJŘ).

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k demolici dvou stávajících vnějších nástupišť typu SUDOP a jejich nahrazením dvěma vnějšími nástupišti s výškou 0,55 m nad temenem kolejnice. Pro přístup na jednotlivá nástupiště budou vytvořeny bezbariérové přístupy z podchodu pomocí ramp a dále samotné schodiště pro každé nástupiště. Nástupiště budou opatřena novým zábradlím.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00.

2. 1. Obsahová náplň

2. 1. 1. Demontáže

- | | |
|-----------------------------------|--------------------|
| • Demontáž stávajících nástupišť | 2ks |
| • Rozebrání nástupiště typu SUDOP | 498m |
| • Plocha nástupišť | 1495m ² |
| • Délka zábradlí | 491m |
| • Povrch nástupišť | asfaltový kryt |

2. 1. 2. Nový stav

- | | |
|---------------------------------|--------|
| • Počet nástupišť | 2ks |
| • Výška nástupní hrany nad T.K. | 550 mm |
| • Délka nástupních hran | 400m |
| • Celková délka zábradlí | 354m |
| • Žlabové kanálky | 164m |
| • Potrubí z trub DN | 27m |
| • Konzolové desky KS-230 | 378ks |
| • Konzolové desky KS-150 | 22ks |

3. Přehled výchozích podkladů

3. 1. Podklady k zadávací dokumentaci

- a) „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“ Příloha č. 3c) - Zvláštní technické podmínky, Záměru projektu a Přípravné dokumentace.
- b) Mapové a geodetické podklady v úseku ŽST Kyjice –ŽST Chomutov zpracované SŽDC SŽG 4/2017
- c) Biologický průzkumLetní aspekt

3. 2. Podklady zajištěné v rámci zpracování dokumentace

- a) Biologický průzkumLetní aspekt
- b) STP
- c) Geologický průzkum
- d) Revizní zprávy a mimořádné prohlídky
- e) Projekt PPK

3. 3. Archivní dokumentace a historické prameny

- a) Původní výkresová dokumentace mostních objektů
- b) Původní výkresová dokumentace pozemních objektů
- c) Geologické změny historicky

4. Průzkum inženýrských sítí

Pro zpracování projektu bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- viz. B Souhrnná část

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- viz. B Souhrnná část

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č.266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění. Posuny koleje v řádech dm nemají zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy, a proto se tato hranice v souladu se zákonem o drahách nemění.

5. Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou v Zast. Jirkov, dvě vnější nástupiště z konstrukce typu SUDOP s výškou nástupní hrany 280mm nad TK. Nástupiště jsou tvořena konzolovou nástupištní deskou s tvárnici Tischer a úložným blokem U 65. Obě nástupiště mají stejnou délku nástupní hrany 249m, dle stávajícího zaměření, celková délka nástupní hrany je 498m. Sklon nástupiště je vzhledem k propadu konzolových desek a aktuálního stávajícího stavu asfaltového krytu plochy nástupiště směrem ke koleji. Přístup na každé nástupiště je řešen schodištěm z podchodu. Podchod je přístupný pouze z výpravní budovy. Počet cestujících v této stanici je 65 nastupujících a 65 vystupujících. Uvedené hodnoty jsou nejvyšší špičková frekvence nastupujících a vystupujících cestujících na jeden vlak a pocházejí ze sčítací kampaně dopravy ČD, a.s..

6. Navrhovaný stav

V navrhovaném stavu se vychází ze vzorového listu Ž 8.33-N. Budou zřízena dvě nová nástupiště výšky 550mm nad TK. Osová vzdálenost nástupištní hrany od osy kolejí je 1 670mm. Poloha nástupiště byla zachována dle stávajícího stavu, změní se pouze jeho plocha, která z důvodu zvyšování nástupní hrany bude také navýšena do vhodné výšky a sklonu. Pro přístup na nástupiště bude zřízen nový přístupový chodník SO-12-03 délky 120m z ulice Jirkovská. Tento přístupový chodník bude nově vybudován pro zlepšení bezbariérového přístupu a zlepšení přístupu na nástupiště z obce Otvice. V současném stavu přístup pouze výpravní budovou z ulice Obchodní zóny. Za nástupištěm bude terén upraven do vhodného navazujícího sklonu svahu. Pro bezbariérový přístup z podchodu na nástupiště budou vybudovány rampy. Pro založení a návrh přisypávky bude v dalším stupni doplněn podrobný průzkum.

6. 1. Nástupiště

Jednotlivá nová nástupiště budou délky 200m. Délka nástupní hrany je 400m. Nová nástupištní hrana typu SUDOP, bude tvořena konzolovými deskami KS-230. Plocha povrchu nástupiště bude z betonové dlažby. Konzolové desky jsou opatřeny vodícími liniemi s podélnými drážkami a optickým značením nátěrem. Odvodnění nástupišť pro odvedení povrchové vody se provede příčným jednostranným sklonem 2% směrem od koleje, kde bude v místě ramp a schodišť podchodů odvedena povrchová voda pomocí betonových žlábků s mřížemi mimo nástupiště s vyústěním na přilehlý terén. Betonové dlažební desky budou u zadní hrany nástupišť ohraničeny chodníkovými obrubníky osazenými v betonovém loži a patkami z prostého betonu pro sloupky zábradlí. Nástupiště bude při jeho zadní hraně vysvahováno hutněným násypem z nenamrzavého materiálu, povrch této přisypávky bude poté ohumusován a opatřen vegetační ochranou. V místě přístupu na nástupiště stávajícím schodištěm budou použity z důvodu šířky od nástupní hrany po zídku schodiště konzolové desky KS-150.

6. 1. 1. Skladba nástupiště

Skladba konstrukčních vrstev chodníků vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D2 (D2-D-1), třída dopravního zatížení O. Konstrukční skladba nástupiště bude následující:

- betonová dlažba tl. 60mm
- kladecí vrstva fr. 4/8 tl. 40mm
- Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63 tl. 200mm
- zhutněný nenamrzavý zásyp

6. 2. Zábradlí

Nové zábradlí bude osazeno podél zadních hran nástupištní plochy z důvodu vysokého svahu za touto hranou. Na začátku/konci nástupiště bude zábradlí osazeno do vzdálenosti 2,5 m od osy koleje. Celková délka zábradlí bude 354 m.

Na nástupištních bude vetknuto do betonového základu. Zábradlí je tvořeno sloupky z ocelových bezešvých trubek TR 60,3x4mm, které na volných koncích přechází v horní madlo ve výšce ~1100mm nad pochozím povrchem. V místě začátku nástupišť, bude vzhledem k terénu, který je za nástupištěm v náspu, horní madlo ve výšce 900mm nad pochozím povrchem. Nižší madlo ve výšce 850-1000mm a spodní díl ve výšce 160-200mm jsou tvořeny spojovací trubicí TR 44,5x3,2mm, výplňové svislé vnitřní pruty z plných tyčí D20mm. Sloupky jsou ukotveny do monolitických patek přes patní plech P20-170/170 chemickými kotvami M16x220, v příčném směru zábradlí.

Všechna zábradlí budou opatřena kombinovaným protikorozním nátěrem.

Vrchní nátěr bude proveden v jednotném odstínu: RAL 5002

6. 3. Odvodnění nástupiště

Nástupiště č.1 u výpravní budovy, bude odvodněno pomocí žlabových kanálků a gravitačního kanalizačního potrubí s napojením u dešťových svodů ze zastřešení. Žlabové kanálky jsou vypádovány směrem k napojení a svedení dešťové vody ze zastřešení do kanalizačního potrubí v místě vyznačeném v situaci stavby a schématu odvodnění. Kanalizační potrubí je vedeno od svodů DS5-DN 110 a DS6-DN 110 pod pochozí plochou nástupiště, které je vyústěno na terén mimo kolejiště. Žlaby budou v nástupišti umístěny tak, aby zamezovali vtékání vody do podchodu přes schodiště a nově zřízený přístupový chodník.

Nástupiště č. 2, bude odvodněno pouze pomocí žlabů v místě schodiště a nově zřízeného přístupového chodníku. Žlab bude vyústěn a vypádován na stávající terén mimo kolejiště a bude v nástupišti umístěn tak, aby zamezoval vtékání vody do podchodu přes schodiště a nově zřízený přístupový chodník.

Schéma odvodnění ve výkrese: E_01_02_01_05_Schema_odvodneni.

7. Návrh postupu prací

- 1) Během trháni a bourání železničního svršku a spodku, SO 11-01 a SO 11-02, dojde k demolicí stávajících nástupišť, včetně odpojení inf. systému.
- 2) Úprava zemní plně
- 3) Osazení nástupištní úložných bloků U95 do betonového lože
- 4) Osazení nástupištní tvárnice Tischer B na cementovou maltu
- 5) Montáž výplňových desek a zasypány materiálem násypu nástupiště
- 6) Osazení nástupištní desky KS 230 na cementovou maltu
- 7) Vložení a vypádování odvodňovacích trub DN s následným obsypem v ploše nástupišť
- 8) Zřízení podkladních vrstev ze štěrkodrti pod betonovou dlažbu a odvodňovací žlaby
- 9) Položení odvodňovacích žlabů, betonové dlažby a zřízení varovného signálního pásu
- 10) Osazení zábradlí a tabulí informačního systému

8. Nakládání s odpady

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC, s.o. ve správě SŽDC SDC Ústí nad Labem. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace. Odpady kategorie O i nebezpečný odpad kategorie N.

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

9. Polohový systém

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání. Další podrobnosti o pevných bodech v části I. Geodetická dokumentace.

10. Použité normy a předpisy

Při zpracování dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Dokumentace dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S3/2 Bezstyková kolej

- TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06-OP z 30.6.2006).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GR SŽDC č.20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů (č.j. 4 124/04-OI)

V listopadu 2017

Vypracoval: Prousek Petr, DiS.