

Zápis

ze vstupní profesní porady akce

Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

nástupiště, mosty, propustky, zdi

konaného dne 15. 9. 2017 v Metroprojektu Praha, a.s.

Přítomni: viz příložená prezenční listina

Obecně:

- dopady zavedení systému ETCS – nezbytný posun nástupiště č. 2 u koleje č. 1 o cca 15 m směrem k Nepomuku a z toho vyplývající nové řešení výstupu z podchodu na toto nástupiště (oproti PD vstřícné umístění schodiště a přístupového chodníku)
- na vstupní profesní poradě dopravní technologie a kolejí dne 11.9.2017 byla znovu diskutována otázka druhé nástupištní hrany u ostrovního nástupiště č. 2 využitelná při výlukách. Toto řešení nebude sledováno, neboť není v souladu s PD ani se studií proveditelnosti a vyžádalo by si značné zásahy do již schváleného technického řešení (koleje, zabezpečovací zařízení). Navíc přínos tohoto řešení po vybudování celého úseku by byl zanedbatelný (minimum výluk).

E.1.2. Nástupiště

V žst. Pačejov se jedná o dvojici mimoúrovňových nástupišť o délce 120 m, šířce 3 m a výškou hrany nástupiště nad TK 550 mm. Obě nástupiště jsou v přímé. U koleje č. 2 je nástupiště vnější, u koleje č. 1 nástupiště jednostranné ostrovní. Konstrukčně jsou navrženy z prefabrikátů H. Odvodnění bude pomocí příčného sklonu 2 % od koleje na hranu, kde je situováno zábradlí o výšce 1,1 m, zámková dlažba s konstrukčními vrstvami. Dešťová voda bude odvedena pomocí liniového žlabu do svodného potrubí.

Přístup na nástupiště č. 1 bude z terénu krátkou rampou, na nástupiště č. 2 schodištěm a pro osoby se sníženou schopností pohybu přístupovým chodníkem. Výstupy z podchodu budou zastřešeny.

[Vznesen požadavek na doplnění služebních schodišť na konec nástupišť.](#)

[Připomínka SŽDC O6 \(Ing. Veliš\) – při posunu nástupišť za současného zachování polohy podchodu nutno dodržet všechny šířkové parametry podle TSI. Pozor u jednostranných nástupišť na splnění obecné podmínky dvou pěších průchodů 80 cm.](#)

V zastávce Kovčín je navržena dvojice vnějších nástupišť o délce 120 m, šířce 2,5 m a výškou hrany nástupiště nad TK 550 mm. Konstrukční řešení je typu Sudop. Z PD převzato řešení nedělat na konci 15 cm zámkové dlažby, ale jen šterkový dosyp. Přístup na nástupiště bude z terénu pomocí krátkých ramp.

[Vznesen požadavek na změnu konstrukčního řešení z typu Sudop na Umsteiger z důvodu jeho větší stability a opět na doplnění služebních schodišť na konec nástupišť.](#)

[Připomínka SŽDC O6 \(Ing. Veliš\) – standardní šířka nástupišť je 3 m. Při šířce 2,5 m bude problém při umístění sloupku osvětlení příp. rozhlasu, pravděpodobně bude v rozporu s ČSN \(překážka blíž než je definováno v čl. 4.5. ČSN\). Šířka 2,5 m není vhodná ani z hlediska mechanizované údržby.](#)

E.1.4. Mosty, propustky, zdi

Obecně:

V řešeném úseku je jeden podchod, čtyři mosty, deset propustků, 2 silniční nadjezdy (výměna protidotykových) zábrana a jedna opěrná zeď.

Prostorové uspořádání na mostních objektech bude navrženo s ohledem na návrhové rychlosti trati. Ty jsou v celém úseku vyšší než 120 km/hod a proto je nutné všude dle ČSN 73 6201 zajistit na objektech VMP 3,0.

Prostorové uspořádání na mostních objektech bude navrženo s ohledem na návrhové rychlosti trati. Na všech objektech bude dodržena nutná šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201. Objekt SO 05-20-04 Most v ev. km 302,850 byl ze stavby vypuštěn.

Do odláždění bude vkládána KARI SÍŤ $\varnothing 8 \times 8 / 100 \times 100$.

Pro přestavované (nové) propustky budou zpracovány hydrotechnické výpočty (dále jen HV), které určí světlost nového otvoru. Stejně tak se bude provádět HV u rekonstruovaných propustků, u nichž bude provedena výměna nosná konstrukce a změna průtočného profilu. U propustků, kde bude zachována nosná konstrukce a nebude se měnit průtočný profil, nebudou hydrotechnické výpočty zpracovávány. Správce trati nedoporučuje zmenšovat profily propustků oproti stávajícímu profilu i za předpokladu, že by to umožňoval hydrotechnický výpočet. Minimální profil nových trubních propustků bude navrhován DN 800 mm a ve výjimečných případech menší.

U přestaveb na trubní propustky, v případě dostatku místa a příznivých polohových poměrů, budou přednostně navrhovány trubní propustky s šikmým zkosením dle MVL649.

Kde je to z prostorových důvodů možné, budou navrženy propustky bez čela s šikmým ukončením.

Po obvodu krajních ŽB trub, které budou betonovány do čel a zdí, bude nalepen 150 mm od líce čela, po vložení trouby do bednění dřívku, bentonitový pásek 20x15 mm s ochrannou mřížkou, pro zamezení průsaku vody spárou mezi troubou a dřívkem.

Odláždění kolem vtoků a výtoků propustků s šikmým ukončením bude prováděno kolmo ke šterkovému loži (obdélníkové) ne oválné jak to bylo v přípravné dokumentaci. Do posledních 20 cm koncových prahů dlažby neosazovat kameny.

Letopočet výstavby bude do dlažby vložen vlysem.

Zatížení umělých staveb:

Zatížení nových konstrukcí železniční dopravou bude určeno pro kategorie tratí **1. třídy** podle Kategorie železničních tratí z hlediska mostů dle ČSN EN 1991-2. Model zatížení bude uvažován **LM71** s národním klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha=1,21$ a model zatížení **SW/2**, u spojitých konstrukcí též model zatížení **SW/0** s klasifikačním součinitelem 1,21 (dle ČSN EN 1991-2, Část 2). Dynamický součinitel bude použit dle ČSN EN 1991-2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

Výsledkem statického výpočtu **nových i stávajících konstrukcí** je stanovení zatížitelnosti **Z_{LM71}** vztažená k zatěžovacímu schématu LM71 podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s.o.).

U stávajících konstrukcí, kde vyjde $Zuic < 1,0$, bude posouzena přechodnost **Z_{LM71}** podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s.o.).

Dále bude konstatováno, zda určená přechodnost vyhovuje min třídě zatížení **D4** s max. dovolenou rychlostí (120 km/h).

U zděných kleneb bude z hlediska mezního stavu použitelnosti provedeno ověření mezního stavu omezení přetvoření (průhybů). Mezní hodnoty průhybů zděných kleneb budou uvažovány podle Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (09.2015) tabulky D.2.

Neprobráno na poradě, převzato z PD:

Pro zásyp a obsypy mostních objektů bude použito min. 50 % dovezená štěrkodrt' a zbytek bude tvořit probírka celého výkopu (max. však 50% vytěženého výkopu).

SO 05-20-01 Most v ev. km 300,177

Most překračuje vodoteč, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými čely a kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 2,7 m a světlá výška ve vrcholu 5,3 m. Úhel křížení s tratí je 90°.

Bude provedena sanace kamenného zdiva klenby, opěr a čel. Stávající římsy budou dle potřeby přezděny. Sanace bude spočívat v plošné očištění kamenného zdiva, hloubkovém spárování a výplňové injektáže. Bude provedeno stažení klenbových věnců kotevními svorníky. Vzhledem k výšce nadnásypu nebude prováděna izolace klenby. Na mostě nebude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- z nadnásypu a v okolí mostu bude odstraněna náletová vegetace. Do nadnásypu nebude jinak zasahováno
- na stávající římsy čel ani křídel nebude osazeno zábradlí
- za rubem římsy a za křídly bude provedeno odláždění

Koncepce mostu byla odsouhlasena.

SO 05-20-02 Most - podchod v km 301,378

Podchod bude pod novou kolejí č. 2 a bude spojovat prostor u výpravní budovy (nástupiště u koleje č. 2) s nástupištěm u koleje č. 1. Nový podchod je navržen jako monolitický železobetonový uzavřený rám o světlé šířce 3,5 m a podchodné výšce 2,55 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Bezbariérový přístup do podchodu bude navržen pomocí přístupových chodníků v kombinaci se schodišti. Odvodnění podchodu je řešeno čerpáním. Schodiště a rampy budou zastřešeny a uzavřeny prosklenými stěnami tak, aby se minimalizoval průnik dešťové vody do podchodu. Pochozí plochy v podchodu jsou navrženy z kamenné dlažby (koef. smyk. tření min. 0,6). Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- řešení podchodu bylo upraveno s ohledem na posun nástupiště o cca. 15 m směrem k Nepomuku (při stávajícím dispozičním řešení vychází vzdálenost mezi hranou nástupiště a schodišťovou zdí nevyhovujících 1,5 m)
- řešení u výpravní budovy a nástupiště u koleje č. 2 bude zachováno. Schodiště i přístupový chodník budou ukončeny na úrovni stávajícího terénu. Přístup od výpravní budovy na nástupiště bude krátkým schodištěm a přístupovým chodníkem vedeným podél schodišťového výstupu nástupiště. Přístup od autobusové zastávky bude přístupovým chodníkem navazujícím na přístupový chodník z podchodu. Řešení u koleje č. 1 bylo změněno. Schodiště bude umístěno do místa přístupového chodníku a přístupový chodník bude nasazen proti schodišti. Přístupový

chodník bude řešen jako půdorysně zalomený a bude končit na čele posunutého nástupiště. Podchod se zkrátí o šířku přístupového chodníku.

- úroveň ustálené HPV je dle IG průzkumu z roku 2014 v úrovni podsypu základové spáry. V úrovni základové spáry leží zvětralé poloskalní podloží, na kterém je vrstva plastických a tuhých jíílů, které budou nahrazeny štěrkovým polštářem. Tzn., že se podzemní voda dostane do úrovně podkladního betonu. Dle IG průzkumu se bude hladina podzemní vody pohybovat s vývojem počasí, protože podloží je velice propustné (písky). Z tohoto důvodu může HPV nastoupat i nad základovou spáru. Nepředpokládá se, že by zásyp jámy po výstavbě podchodu vzhledem k propustnosti okolních zemin fungoval jako drén. Odvodnění rubu tubusu podchodu bude propustnými vrstvami směrem k blízkým rybníkům, které jsou položeny níže. Odvodnění bude pomáhat i uvažované zastřešení přístupových schodišť a šikmých chodníků zaústěné do dešťové kanalizace. V podchodu je z PD navržena jímka mimo půdorys, která bude mít zateplená dvířka a do které bude umístěno čerpadlo. Bude prověřena případná změna řešení umístění jímky do podlahy podchodu s provedením patřičných opatření proti zamrznutí (zateplení případně topné těleso). Pro umožnění zvýšení spolehlivosti čerpání bude umožněno budoucí osazení a zapojení druhého čerpadla.
- izolace se bude provádět do ochranné vany, která bude vytažena do výšky min. 1,0 m nad uvažovanou hladinu podzemní vody. Ochranná vana bude provedena jako těsná s ošetřením pracovních, případně dilatačních spár. Izolace podchodu bude povlaková. Dno a stěny budou z izolace proti tlakové vodě, strop (příčel rámu) z izolace proti stékající vodě. Na horní úrovni ochranné vany bude proveden zpětný spoj.
- na žádost SŽDC SSZ (ing. Kejval) bude osvětlení podchodu umístěno v jeho rozích. V podchodu se počítá s osazením kamer.
- v rámci specifikace betonu bude navrženo omezení smrštění a vhodná velikost kameniva pro samozhutnitelný beton.
- pochozí povrchy budou tvořeny hrubě tryskanou žulovou dlažbou. Pohledové plochy budou opatřeny malbou s antigrafiti nátěrem.
- byl vznesen požadavek na výstavbu podchodu nebo alespoň ochranné vany v jednom stavebním postupu. Bude prověřeno se zpracovatelem POV.



SO 05-20-03 Most v ev. km 301,885

Most překračuje zpevněnou účelovou komunikaci, je ve staničním obvodu a převádí dvě koleje.

Stávající část spodní kamenné stavby je z roku 1870. Přistavovaná betonová opěra, prefabrikované ŽB prahy a ŽB prefabrikované NK jsou z roku 1980. Prefabrikované konstrukce jsou z betonu Zn250.

Založení mostu je plošné. Původní křídla jsou kamenná a nová betonová. Délka přemostění je 3,0 m a světelná výška 2,2 m. Úhel křížení s tratí je 89°.

V novém stavu budou na mostě tři koleje (1, 2, 3b - předjízdna). Stávající nosné konstrukce kamenných, betonových opěr a kamenných křídel budou ponechány. Z ŽB prefa desek budou ponechány krajní dvě konstrukce pod novou předjízdnu kolejí 3b (rychlost 80 km/h). Stávající NK, úložné prahy a betonová křídla na pravé straně budou dle potřeby ubourány. Most bude na pravou stranu rozšířen ŽB rozpěrákovou deskou a opěrami stejných dimenzí jako má stávající objekt. Založení rozšíření objektu bude shodné se založením navazující opěrné zdi SO 05-23-01 a to na mikropilotách. Bude provedena sanace stávajících kamenných a betonových konstrukcí a izolace jak nové tak stávající části. Nová část mostu s rovnoběžnými křídly navazuje na opěrnou zeď SO 05-23-01. Pod mostem bude provedena nová komunikace SO 05-30-02. Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- na levé římse a přechodových zídkách bude ponecháno stávající zábradlí v případě dodržení výšky 1,1 m. Pokud výška stávajícího zábradlí nevyhoví, bude odříznuto a na požadovanou výšku nastaveno a uchyceno na patní plechy. Bude provedeno otryskání a nová protikorozní ochrana.
- zábradlí bude přetaženo min. 3 m za křídla na zídky, ne na křídla.
- izolace mostu bude proti stékající vodě a zemní vlhkosti.
- za stávající křídla bude doplněno odláždění.
- stávající ponechávaná kolmá křídla na levé straně budou bez zábradlí.
- stávající betonová část opěry pod kolejí č. 2 bude odbourána do úrovně základové spáry nové části a nahrazena novou konstrukcí totožnou s novou částí mostu.
- nová část opěr (pod ÚP) bude obložena žulovým řádkovým zdivem tl. cca. 20 cm včetně nároží.
- bude prověřeno založení nové části mostu (zkoordinováno s založením navazující zdi). Pokud budou navrženy mikropiloty, trny mezi novou a stávající částí se vypustí.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-20-04 Most v ev. km 302,850

Most překračuje silnici III. třídy, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Na objektu proběhla v roce 2008 částečná rekonstrukce, při které byla vyměněna izolace v jedné polovině mostu a osazena nová železobetonová římsa. Délka přemostění je 3,7 m a světelná výška ve vrcholu 3,55 m. Úhel křížení s tratí je 90°.

Stávající římsy budou odbourány, most bude rozšířen a budou provedeny nové římsové nosníky se zábradlím. Na nosné konstrukci bude provedena hydroizolace, sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž spodní stavby a odláždění za křídly. Stávající poprsní zdi budou dle potřeby ubourány. Zábradlí bude navrženo pro VMP 3,0. Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- představeno navržené řešení rozšíření mostu novými žlb. římsami uloženými na rovnoběžných křídlech. U spodní stavby se předpokládá provedení injektáží.

METROPROJEKT Praha, a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

- vzhledem k letošnímu schválení stavby Plzeň – České Budějovice a zařazení trati do systému dopravní sítě TEN-T a 1. kategorie trati z hlediska mostů požadují zástupci SŽDC úplnou přestavbu mostu na nový polorám pro převedení komunikace kategorie S7,5. Podjezdná výška by zůstala zachována, což vyvolá nezbytnost nového projednání. Proběhla diskuse ohledně porovnání IN za komplet nový most a za řešení z PD. Zástupci SŽDC navrhli vyjmutí tohoto SO ze stavby. Tuto možnost prověří investor.

Po jednání bylo projektantovi doručeno emailem dne 19. 9. 2017 rozhodnutí investora stavby SO 05-20-04 Most v ev. km 302,850 s odkazem na Směrnici č. 16/2005 rev.2 v této stavbě nedělat.

SO 05-20-05 Most v ev. km 304,375

Most překračuje účelovou nebezpečnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 3,7 m a světlá výška ve vrcholu 5,3 m. Úhel křížení s tratí je 90°.

Budou odbourány stávající kamenné nosníky a části poprsních zdí a křídel, na jejichž místo se osadí nová plošná železobetonová deska opatřená římsovými nosníky se zábradlím. Dále bude provedena izolace klenby, sanace a přespárování kamenného zdiva, injektáž a odláždění za křídly. Drenáž bude vyvedena do nových betonových žlabů na svah drážního tělesa. Stávající poprsní zdi budou dle potřeby ubourány. Zábradlí bude navrženo pro VMP 3,0. Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- investor nesouhlasil s navrženým předloženým řešením z přípravné dokumentace vzhledem k letošnímu schválení stavby Plzeň – České Budějovice a zařazení trati do systému dopravní sítě TEN-T a 1. kategorie trati z hlediska mostů.
- změna projektu oproti přípravné dokumentaci. V rámci přestavby navrženo snesení kamenné klenby. Budou zachovány pouze opěry a kamenná křídla, které se rozšíří pomocí kotvené přibetonávky založené na pilotách. Na spodní stavbu se osadí prefabrikovaná polokruhová klenba opatřená římsami se zábradlím. Nová šířka mostu tak bude vhodnější vůči šířkovému uspořádání kolejí na mostě.

Po jednání telefonicky konzultována s investorem akce a SSZ (ing. Kejval) možnost vestavby žb. rámu technologií staveništního prefabrikátu a následné zatažení do otvoru. Bylo doporučeno vestavbu provést jako monolitickou konstrukci s obloukovou horní příčlím. Pokud staticky vyhoví, preferovat polorám. Z důvodu max. štíhlosti vestavěné konstrukce možno využít únosnost stávající klenby (poměr cca 50/50).

SO 05-21-01 Propustek v ev. km 300,504

Stávající nosná konstrukce z roku 1954 je tvořena ŽB troubami, betonovými čely s římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,8 m a délka 10,5 m. Úhel křížení s tratí je 57°. Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn. Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 800. Nový propustek bude tvořen jedenácti patkovými troubami pro železniční propustky, na obou stranách bude ukončen betonovým čelem. Propustek bude nově navržen v úhlu křížení s kolejí č. 1 75°. Délka nového propustku bude 11,5 m se spádem 1,5 %. Na propustku bude provedeno polootevřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je

navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- bylo dohodnuto, že propustek bude navržen jako kolmý při zachování polohy výtoku. Na vtoku bude navržena šachta, výtok bude mít šikmé ukončení. Jelikož se na výtoku nevejde odláždění (zasahovalo by mimo pozemek SŽDC), bude v TZ uveden zához šterkodrtí na výtoku v délce 2-3 m (do výkresů neuvádět)
- stávající propustek bude v rámci tohoto SO snesen

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-02 Propustek v ev. km 300,690

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely a převádí dvě koleje. Propustek je nově ve staničním obvodu žst. Pačejov. Světlá šířka propustku je 1,0 m a délka 10,5 m. Úhel křížení s tratí je 72°. Z důvodu špatného technického stavu propustku, bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovým monolitickým rámem světlé šířky 1,5 m a délky 11,53 m se spádem 2 %. Úhel křížení bude 75° z tohoto důvodu budou pod pražci provedeny přechodové desky. Na obou stranách bude rám ukončen zavěšenými betonovými rovnoběžnými křídly. Na propustku bude provedeno uzavřené kolejové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP bude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí trvalou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- bylo potvrzeno řešení monolitickým rámem s ohledem na šikmost
- proběhla diskuse ohledně návrhu hydroizolace. Závěr - izolace bude v návrhu ponechána.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-03 Propustek v ev. km 301,428

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořen zabetonovanými kolejnicemi, kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, kamennými křídly na levé straně a převádí sedm kolejí. Propustek je ve staničním obvodu žst. Pačejov. Světlá šířka propustku je 1,0 m a délka 61,5 m. Úhel křížení s tratí je 89°. Z důvodu špatného technického stavu propustku, bude propustek pod novými kolejemi v délce cca 30 m přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen dvaceti šesti patkovými troubami pro železniční propustky na levé straně ukončen zkoseným prefabrikátem a na pravé monolitickou šachtou. Délka nové části propustku se šachtou je 28,39 m se spádem 1,0 %. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. Od nové šachty k výtoku bude ponechána stávající konstrukce propustku bez úprav, jen bude pročištěno stávající koryto. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasný vodní tok z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- objekt bez změn a doplňujících požadavků, kromě obecných zásad v úvodu zápisu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-04 Propustek v ev. km 301,680

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely a převádí pět kolejí. Propustek je ve staničním obvodu žst. Pačejov. Světlá šířka propustku je 0,95 m a délka cca 66,6 m. Úhel křížení s tratí je 85°. Z důvodu špatného technického stavu propustku, bude propustek pod novými kolejemi v délce cca 26 m přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými patkovými troubami DN 1200. Nový propustek bude tvořen dvaceti čtyřmi troubami pro železniční propustky. Na levé bude straně ukončen monolitickou šachtou a na pravé betonovým čelem. Délka nové části propustku se šachtou je 25,83 m se spádem 0,8 %. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. Od nové šachty k vtoku bude ponechána stávající konstrukce propustku bez úprav, jen bude pročištěno stávající koryto. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet. Stavba bude probíhat v návaznosti na výluky na trati.

Bylo dohodnuto:

- zbylá část ponechaného stávající propustku bude v celé délce pročištěna. Pročištění bude uvedeno i v soupisu prací.
- na dně ŽB šachty bude vytvořena malá kyneta, zbytek dna bude proveden vodorovně v souladu s požadavky BOZP.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-05 Propustek v ev. km 301,843

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami (rozšíření na pravé straně ŽB troubami), kamennými opěrami s čely a převádí dvě koleje. Propustek je ve staničním obvodu žst. Pačejov. Světlá šířka propustku je u kamenných desek 0,9 m, u ŽB trouby 0,7 m a délka 23,7 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu špatného technického stavu propustku, bude propustek přestavěn. Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen dvaceti třemi patkovými troubami pro železniční propustky na levé straně ukončený koncovým zkoseným prefabrikátem a na pravé tvoří čelo opěrná zeď SO 05-23-01. Délka nového propustku bude 23,80 m se spádem 1,0 %. Na propustku bude provedeno uzavřené šterkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Propustek bude na levé straně oproti stávající délce zkrácen. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- výtoková roura bude vložena do bednění zdi a zabetonována tak jako by se jednalo o čelo propustku.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-06 Propustek v ev. km 302,048

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, kamennými křídly a převádí dvě koleje. Propustek je ve staničním obvodu žst. Pačejov. Světlá šířka propustku je 0,9 m a délka 10,3 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen šestnácti patkovými troubami pro železniční propustky, na obou stranách ukončených zkosenými

METROPROJEKT Praha, a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

prefabrikáty. Délka nového propustku bude 17,34 m se spádem 1,0 %. Na propustku bude provedeno uzavřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- objekt bez změn a doplňujících požadavků, kromě obecných zásad v úvodu zápisu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-07 Propustek v ev. km 302,397

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, betonovými římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,95 m a délka 9,7 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen deseti patkovými troubami pro železniční propustky, na obou stranách ukončenými koncovými zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 13,34 m se spádem 0,5 %. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- objekt bez změn a doplňujících požadavků, kromě obecných zásad v úvodu zápisu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-08 Propustek v ev. km 303,389

Stávající nosná konstrukce z roku 1904 je tvořena zabetonovanými kolejnicemi, kamennými opěrami s čely, betonovými římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,6 m a délka 8,5 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1200. Nový propustek bude tvořen jedenácti patkovými troubami pro železniční propustky, na obou stranách ukončenými koncovými zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 14,94 m se spádem 1,3 %. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- kamenné odláždění nekreslit do špičky.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-09 Propustek v ev. km 303,630

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými stěnami a opěrami s čely, ve stropě zabetonovanými kolejnicemi a kamennými deskami. Propustek převádí dvě koleje. Propustek je v

mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,63 m a délka 9,4 m. Úhel křížení s tratí je 90°.

Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 800. Nový propustek bude tvořen devíti patkovými troubami pro železniční propustky, na levé straně ukončen vtokovou jímkou a na pravé straně koncovým zkoseným prefabrikátem. Délka nového propustku bude 12,55 m se spádem 0,5 %. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- objekt bez změn a doplňujících požadavků, kromě obecných zásad v úvodu zápisu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-21-10 Propustek v ev. km 304,529

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými deskami, kamennými opěrami s čely, betonovými římsami a převádí dvě koleje. Propustek je v mezistaničním úseku. Světlá šířka propustku je 0,65 m a délka 11,0 m. Úhel křížení s tratí je 90°. Z důvodu špatného technického stavu propustku bude propustek přestavěn.

Propustek bude nahrazen železobetonovými troubami DN 1000. Nový propustek bude tvořen třinácti patkovými troubami pro železniční propustky, na obou stranách ukončených zkosenými prefabrikáty. Délka nového propustku bude 16,34 m se spádem 3,3 %. Na propustku bude provedeno otevřené štěrkové lože s dostatkem místa na umístění TK žlabů. Stávající propustek bude dle potřeby ubourán. ZKPP nebude na tomto objektu prováděno. Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou. Profil propustku je navržen s ohledem na jeho délku a sklon (ČSN 73 6201 tabulka 13.1.) a s ohledem na hydrotechnický výpočet.

Bylo dohodnuto:

- objekt bez změn a doplňujících požadavků, kromě obecných zásad v úvodu zápisu.

Koncepce řešení objektu byla odsouhlasena.

SO 05-22-01 Silniční nadjezd v km 299,665 - ochranné sítě

Předmětem tohoto objektu jsou nové ochranné sítě na stávajícím silničním nadjezdu v km 299,665.

Stávající ochranné sítě budou sneseny, dle nové polohy trakčního vedení budou instalovány nové.

Stávající vodorovné protidotkové konstrukce budou také sneseny.

Bylo dohodnuto:

- ochranné sítě nebudou kotveny k zábradlí. Uchycení do betonových říms je s rizikem odlomení celé římsy. Protidotkové zábrany budou navrženy dle platné verze normy ČSN EN 50122-1 ed.2.
- bude osloven správce nadjezdů, zda-li v dohledné době neplánuje na nadjezdech nějaké opravné práce.

SO 05-22-02 Silniční nadjezd v km 302,236 - ochranné sítě

Předmětem tohoto objektu jsou nové ochranné sítě na stávajícím silničním nadjezdu v km 302,236.

Stávající ochranné sítě budou sneseny, dle nové polohy trakčního vedení budou instalovány nové.

Stávající vodorovné protidotkové konstrukce budou také sneseny.

Bylo dohodnuto:

- ochranné sítě nebudou kotveny k zábradlí. Uchycení do betonových říms je riziko odlomení celé římsy. Protidotykové zábrany budou navrženy dle platné verze normy ČSN EN 50122-1 ed.2.
- bude osloven správce nadjezdů, zdali v dohledné době neplánují na nadjezdech nějaké opravné práce.

SO 05-23-01 Opěrná zeď km 301,88

Předmětem tohoto projektu je výstavba nové úhlové opěrné zdi v km 301,88. V ŽST Pačejov, bude u koleje č. 2 v rozsahu 301,790 - 301,975 vybudována opěrná zeď délky cca 185 m. Nutnost vybudování zdi vyplývá z posunu kolejí a rozšíření náspu na pozemky, které nelze využít pro násep a tudíž trvalý zábor. Zeď bude monolitická úhlová, založená na mikropilotách. Tento druh založení byl navržen z důvodu zvodnělých neúnosných vrstev v úrovni základové spáry.

Dřík opěrné zdi bude zakončen římsou, do které bude zakotveno zábradlí - VMP 3,0. Zdi bude procházet propustek v ev. km 301,843. Dále bude ve zdi ponechán prostor pro rozšíření mostu v ev. km 301,885. Římsy a zábradlí mezi mostem v ev. km 301,885 a opěrnou zdí budou z obou stran odděleny. Za dříkem je navrženo drenážní potrubí, které je vyvedeno skrz dřík na líc zdi a voda stékající na terén bude, po terénu odvedena dále od zdi.

Bylo dohodnuto:

- v místě běžných trakčních stožárů bez odpojovačů nejsou žádné požadavky na přístup ke stožáru, tzn. zábradlí proběhne před stožárem. U stožáru s odpojovačem (příhradová konstrukce) bude nutné pro přístup ke stožáru provést plošinu, která bude lemována zábradlím.
- povrch zdi je navržen jako pohledový beton.
- geofyzikální průzkum - bude prověřeno vhodnost varianty tohoto druhu průzkumu.

Koncepce zdi byla odsouhlasena.

Zapsali:

Bc. Bartoň P. (Metroprojekt Praha a.s.)

Ing. Řeřucha M. (Metroprojekt Praha a.s.)

Ing. Pustějovský T. (Metroprojekt Praha a.s.)

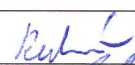


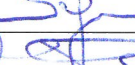
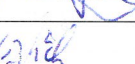
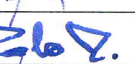
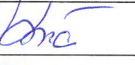
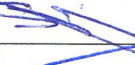
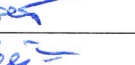

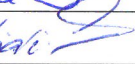




Ing. Prokop J. (Metroprojekt Praha a.s.)

Ing. Křivánek V. (Metroprojekt Praha a.s.)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 15. 9. 2017 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009 – E.1.2, E.1.4.

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
JAN BEDNÁŘ	SŽDC 044	601 123 164	BEDNARJA@SZDC.CZ	
Vlastimil Sydl	SŽDC OR P12 - ST P12	421 844 644	sydl@szdc.cz	
Radek Hrdlička	SŽDC OR P12 - ST P12	725 541 501	hrdlicka@szdc.cz	
Jan Sebra	SŽDC s.o. OR P12 - ÚRP	724 023 054	sebra@szdc.cz	
Bohuslav VAŠIČEK	SŽDC 012	602 387 238	VASICKEB@SZDC.CZ	
Jakub Vojtech	Metroprojekt	728 603 615	vjtech@metroprojekt.cz	
Marck RADA	Metroprojekt	296 154 334	rada@metroprojekt.cz	
Jan KUČERA	SŽDC OR P12 - SHT	724 743 367	kucera.jan@szdc.cz	
TOMÁŠ SLAIS	SŽDC OR - O13 OMT	720 053 213	slais@szdc.cz	
PAVEL BARTOŠ	METROPROJEKT	296 154 323	BARTOS.P@METROPROJEKT.CZ	
MICHAL ŘEPUČKA	METROPROJEKT	296 154 413	REPUCKA@METROPROJEKT.CZ	
SIMONA BABSKA	CD CARGO	425 405 884	SIMONA.BABSKA@CD.CARGO	
Pavel VOJÁČEK	SŽDC s.o. SSZ	427 876 481	vojacekPa@szdc.cz	
STANISLAV KERN	SŽDC P12	602 774 901	KERN@SZDC.CZ	
MIROSLAV VELIS	SŽDC, 06	9722 44268	velis@szdc.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

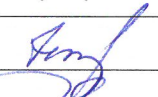
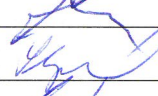
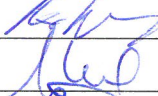
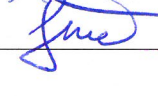
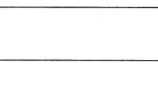
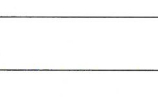
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 15. 9. 2017 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009 – E.1.2, E.1.4.

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
PAVLINA HRNČOVÁ	ČD, a.s. - 6207	724 736 020	hrncova@gr.cd.cz	
Štěpán JAHN	ČD, a.s., RSM Praha	724 269 270	jahn@rsm.cd.cz	
PAVLA ŠTYCHOVÁ	ČD, a.s., RSM PRAHA	425 436 052	stychova@rsm.cd.cz	
Tomáš Pustějovský	MP	296 154 218	Pustejovsky@metroprojekt.cz	
Václav Krivánek	Metroprojekt	603 198 809	krivane@metroprojekt.cz	
Tomáš Švec	MP	296 154 403	svec@metroprojekt.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz