


Dokumentace se zapracováním připomínek 09. 2014

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
-----------------------	---	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP: Ing. Jiří Úlehla tel.: +420 233 089 412 Stupeň: PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE	Podpis:  Název a účel díla: Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009
---	---

Zpracovatelský útvar: S 55 tel.: +420 296 154 304 Vedoucí útvaru: Ing. Jiří Úlehla Podpis: 	Název části díla: Stavební část Inženýrské objekty Nástupiště	E. E.1 E.1.2
---	---	---

Odpovědný projektant: Ing. Petr Hofman		Podpis:	Název přílohy: SO 05-14-01 Žst. Pačejov, nástupiště TECHNICKÁ ZPRÁVA							Složka: E.1.2.1
Vypracoval: Ing. Petr Hofman		Podpis:								Číslo příl.: 001
Skart. znak: V20/2035	Datum: 09/2014									
Počet formátů: 4xA4	Měřítko: -	IČD:	13	6203	05	01	02	01		

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1 Název stavby	2
1.2 Zadavatel dokumentace	2
1.3 Dodavatel dokumentace.....	2
1.4 Údaje o umístění stavby	2
2. SOUČASNÝ STAV	3
3. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ	3

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Název stavby

Název stavby: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-km 304,009
Číslo ISPROFIN: 327 321 4901

1.2 Zadavatel dokumentace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

1.3 Dodavatel dokumentace

METROPROJEKT Praha a.s.,
I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895
Stupeň projektu: Přípravná dokumentace
Datum zpracování: 4/2014
Hlavní inženýr projektu: Úlehla Jiří, Ing.
Zpracovatel stavebního objektu: Petr Hofman, Ing.

1.4 Údaje o umístění stavby

Kraj: Plzeňský
Okresy: Klatovy
Obce s rozšířenou působností: Klatovy
Obce: Pačejov, Olšany, Myslív, Kovčín
Městské části hl. m. Prahy: Praha 5, Praha-Řeporyje, Praha-Slivenec
Katastrální území: Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Milčice, Kovčín
Charakter: Rekonstrukce a oprava – liniová stavba

Údaje o dráze:

Kategorie dráhy: trať Plzeň – České Budějovice č.190, celostátní, zařazena v systému TEN-T
Traťový úsek: Horažďovice předměstí – Pačejov – Nepomuk

2. SOUČASNÝ STAV

Ve stávajícím stavu se ve stanici nachází úroňové nástupiště typu SUDOP šířky 1,4 m s nástupní hranou ve výšce 220 mm nad TK délky 183 m a dále úroňové nástupiště typu Tisher s pochozí plochou tvořenou zhutněnou šterkodrtí šířky 1,4 m a délky 220 m.

3. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Ve stanici je navržena dvojice mimoúrovňových nástupišť délek 120 a 120 m, nástupiště č. 1 je vnější a nástupiště č. 2 ostrovní jednostranné. Šířka nástupišť je 3 m, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. První nástupiště se nachází v přímém úseku, druhé částečně v přímé a částečně v oblouku o poloměru 3800 m bez převýšení. Podélný sklon nástupišť je totožný se sklonem koleje (0,94 promile), příčný sklon bude 2 % se směrem vyspádování od koleje. Vzdálenost osy koleje od nástupní hrany je u obou nástupišť 1670 mm.

Konstrukce nástupišť bude tvořena prefabrikovaným nástupištím „H“ profilem na straně u koleje. V místech, kde k nástupišťům přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků, budou nástupiště zakončena touto zdí, v dalších úsecích budou nástupiště dosypána do úrovně okolního terénu. První nástupiště bude v místě stávající boční rampy dosypáno až k této rampě mírným svahem ve sklonu 2%. V místech, kde budou nástupiště rozšířena kvůli přístupovým chodníkům, a na čelech nástupišť bude použita monolitická zídka. Pochozí plocha nástupišť bude vydlážděna betonovými dlaždicemi, ze kterých bude zhotovena také hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás. Dlaždění bude zakončeno obrubníkem v betonovém loži. Dlaždice budou položeny na pískovém podsypu a podkladovém betonu tl. 100 mm. Vnitřní konstrukce pak bude tvořena vrstvou šterkopískové drtě tl. 350 mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu. Nástupiště bude odvodněno spádováním jeho plochy směrem od koleje do volného prostoru v případě prvního nástupišť a do prostoru mezi nástupišťem a kolejí č. 2 v případě druhého nástupišť. V místech, kde k nástupišťům přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků, budou nástupiště odvodněna žlábkem s pochozí mřížkou. V případě prvního nástupišť bude voda ze žlabu vytékat na malý svah a do prostoru mezi zdí přístupového chodníku na čelu nástupišť a kolejí č. 2. V případě druhého nástupišť bude žlab na čele nástupišť zapojen do vlastního svodného potrubí DN 250 dl. 75 m, které povede přibližně pod žlabem v opačném sklonu než žlab a kolej a bude zaústěno do příčného svodného potrubí v km 301,292.

Na obou koncích nástupišť bude ochranné zábradlí výšky 1,1 m, zabraňující vstupu cestujících do kolejí a sloužící současně jako vodící linie. Dále bude stejné zábradlí použito na vnější straně nástupišť v celé délce mimo úseky, kde k nástupišťům přiléhá zeď přístupových šikmých chodníků a v případě prvního nástupišť v místě stávající boční rampy.

Přístup na druhé nástupiště bude umožněn schodištěm na čele nástupišť, nebo šikmým chodníkem ve 2/5 délky nástupišť, obojí bude zaústěno do podchodu. Přístup na první nástupiště bude pomocí krátkého schodiště a krátké rampy na čele nástupišť nebo pomocí krátkého šikmého chodníku ve 2/5 délky nástupišť.

Konstrukční vrstvy chodníků budou betonová dlažba tl. 60 mm, lože tl. 50 mm a šterkodrt' tl. 150 mm. Na rozhraní chodníků a zeleně jsou navrženy sadové betonové obrubníky, které budou uloženy do betonového lože s opěrou.

Vybavení obou nástupišť bude 1x nádoba na posypový materiál.

Součástí stavby bude rovněž demolice stávajících nástupišť.

v Praze 9/2014