

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti „SP + SEU_ŽST Praha Masarykovo nádraží_PD“:



Vedoucí sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111

e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. JAN BONEV

Garant profese:

ING. ONDŘEJ KAFKA

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. JAN BONEV

Vypracoval:

ING. JAN BONEV

Kontroloval:

LENKA KIRSCHOVÁ

Název akce:

**MODERNIZACE A DOSTAVBA
ŽST PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ**

Číslo smlouvy:

17 379 201

Projektový stupeň:

DUR (PD)

Část:

TECHNOLOGICKÁ ČÁST
OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ
ODSÁVACÍ STOJANY

Datum:

03/2019

Číslo částí:

D.1.4.3

Obsah

1	Identifikační údaje stavby.....	2
1.1	Údaje o stavbě	2
1.2	Údaje o žadateli.....	3
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	3
2	Výchozí podklady a průzkumy	3
3	Stávající stav	3
4	Nový stav.....	3
4.1	Obecně.....	3
4.2	Základní koncepce stojanů	4
4.3	Umístění stojanů	4
4.4	Technické parametry řešení.....	4
5	Související PS a SO	5
6	Přílohy	5

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží		
Místo stavby:	Železniční trať Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží – Praha-Holešovice Stromovka; součást celostátní dráhy		
Traťové úseky:	Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží (TUDU 150142) ŽST Praha Masarykovo nádraží (TUDU 150143) Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny (TUDU 80102) ŽST Praha-Bubny (TUDU 80103)		
Začátek stavby:	km 408,423 <i>s přesahem stavebních profesí do km 408,370 (sanace zdí, úpravy žel. svršku) a technologických profesí do km 407,050 (úpravy návěstidel, kabelové trasy)</i>		
Konec stavby:	km 410,612 <i>s přesahem stavebních profesí do km 410,659 (návěstní krakorec, úpravy žel. svršku) a technologických profesí do km 411,500 (úpravy návěstidel, kabelové trasy, kamerový systém)</i>		
Obce:	Hlavní město Praha		
Katastrální území:	Nové Město, Žižkov, Karlín		
Předmět dokumentace:	Stavba dráhy a stavba na dráze, změna dokončené stavby		
Charakter stavby:	Modernizace a dostavba železniční trati		
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy (DUR) dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. v aktuálním znění		
Význam tratě v rámci sítě:	Výchozí stanice pro příměstskou železniční dopravu ve směrech Český Brod – Kolín – Pardubice, Lysá nad Labem – Milovice / Nymburk – Kolín – Kutná Hora, Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem, Kladno – Rakovník		
Vztah na evropskou síť:	Modernizace uzlu Praha a železniční spojení na letiště jsou mezi určenými projekty hlavního Východního a východostředomořského koridoru TEN-T.		
Předepsané parametry:	Traťová třída zatížení:	D4	
	Maximální traťová rychlost:	110 km/h	
	Trakční napájecí soustava:	3 kV DC	
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901		
Číslo stavby:	521 372 0006		
S-číslo:	S631500649		
Předpokládaný termín výstavby:	07/2022–08/2026		
Náplň této části dokumentace: PS 01-04-31 ŽST Praha Masarykovo nádraží, pracovní plocha – odsávací stojany			

1.2 Údaje o žadateli

Žadatel (stavebník): Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
zastoupená:
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Dana Kubátová

Číslo smlouvy zadavatele: E618-S-6463/2017/Svj

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace: Společnost „SP + SEU_ŽST Praha Masarykovo nádraží_PD“
zastoupená správcem:
SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3,
IČ: 25793349, DIČ CZ 25793349

Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Bonev, autorizace ČKAIT ID00, č. 0012582

Číslo smlouvy zhotovitele: 17 379 201

2 Výchozí podklady a průzkumy

- Zadávací dokumentace na zhotovení aktualizace přípravné dokumentace stavby a záměru projektu (Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, Všeobecné technické podmínky projekt stavby VTP_PD_06-17_OPD2 a Zvláštní technické podmínky 31611/2017-SŽDC-GR-O6 vč. Dodatku č. 1),
- Přípravná dokumentace a přepravní prognóza stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží (SUDOP PRAHA a.s. 2014),
- Studie zastřešení žst. Praha Masarykovo nádraží (SUDOP PRAHA a.s. a JAKUB CIGLER ARCHITEKTI, a.s. 2017),
- obecně platné zákony a vyhlášky a interní předpisy zadavatele dle Zadávací dokumentace,
- geodetické doměření (SUDOP PRAHA a.s.; původní geodetické zaměření SŽG 2013 + doměření SUDOP PRAHA a.s. 2013),
- aktualizace geodetických informací KN (DKM),
- doplňující geotechnický průzkum (SUDOP PRAHA a.s.; původní průzkum SUDOP PRAHA a.s. 2013),
- korozní průzkum (SUDOP PRAHA a.s.),
- aktualizace vyjádření správců stávajících inženýrských sítí (SUDOP PRAHA a.s.).

3 Stávající stav

Činnosti provozního ošetření souprav v podobě jejich zbrojení vodou jsou v současnosti prováděny u vybraných kolejí ve Dvoraně, kde je situován rozvod vody pomocí hadic. Převážně jsou ale tyto činnosti zahrnující též odsávání vakuových WC prováděny mimo železniční stanici v zázemích dopravce.

4 Nový stav

4.1 Obecně

Očekávaný nárůst intenzity provozu povede k nutnosti odstavování vlakových souprav v období mimo dopravní špičku, s nímž je spojena potřeba provozního ošetření souprav. Ideální lokalita pro zajištění potřebných funkcí je právě v blízkosti hlavové stanice v centru města, kde budou soupravy mezi ranní a odpolední špičkou odstavovány. Současně se jeví jako nezbytné zajistit možnost provádění těchto činností všem dopravcům bez rozdílu.

Zároveň se ponechání rozvodů vody v kolejišti pomocí hadic i v novém stavu ukázalo v prostoru Dvorany Masarykova nádraží jako nereálné s ohledem na zajištění bezpečnosti provozních zaměstnanců i cestujících.

V obvodu Hrabovka ŽST Praha Masarykovo nádraží je proto navržena zpevněná plocha mezi kolejemi č. 104 a 106 s hranami o délce 200 m u každé z kolejí. Na této ploše bude umístěna technologie pro zbrojení souprav vodou, odsávání vakuových WC a zásuvkové stojany. Technologie je zahrnuta do PS 01-04-31 ŽST Praha Masarykovo nádraží, pracovní plocha – odsávací stojany.

Budoucím správcem celé plochy včetně všech technologií bude SŽDC, OŘ Praha.

4.2 Základní koncepce stojanů

Součástí této části dokumentace (PS 01-04-31) je dodávka a montáž vlastních odsávacích stojanů umožňujících odsávání vakuových WC a zbrojení souprav vodou, případná samostatná skříň s čerpadlem a sdělovací rozvody mezi jednotlivými prvky systému. Vzhledem k většímu počtu stojanů se jeví jako vhodnější koncepce se samostatnou čerpací stanicí, která zajistí potřebný podtlak pro čerpání ze všech stojanů a sníží tak počet technologických prvků jinak nezbytných u každého.

4.3 Umístění stojanů

V podélném směru jsou stojany navrženy tak, aby zajistily jak možnost obsluhy stávajících, tak výhledově uvažovaných cca 200m souprav. Předpokládají se cca 26m vozy a s ohledem na obvyklé umístění nádrží jsou stojany rozmístěny vystřídaně po 14 a 12 metrech.

V příčném směru jsou stojany navrženy ve standardní světlé vzdálenosti cca 3,2 m od osy koleje č. 104 a cca 3,0 m od osy koleje č. 106. V zúženích na koncích pracovní plochy budou minimálně 2,63 m od osy koleje mimo volné postranní prostory průjezdného průřezu. Řešení umožní cca 1,5m průjezd po ploše mezi stojany a kolejí č. 104 a současně založení základů pro stojany mezi prefabrikáty vymezujícími pracovní plochu.

Celkem je navrženo 16 stojanů.

Čerpací stanice je navržena vně kolejiště na zpevněné ploše upravené v rámci SO 01-18-02 ve vzdálenosti cca 5,0 m od osy koleje.

4.4 Technické parametry řešení

Stojany musí pro odsávání i zbrojení vodou umožnit pracovní rádius alespoň cca 8 m od svého středu, aby byla pokryta celá délka obou kolejí. Současně jejich konstrukce musí umožnit použití u kolejí s trakčním vedením v POTV. Hadice pro odsávání i zbrojení budou vybaveny ventily znemožňujícími zapnutí zařízení bez připojené hadice k vozu. Ventily hadic pro zbrojení vodou musí zajistit, aby během práce nedošlo k ohrožení trakčního vedení.

Čerpací stanice bude výkonově odpovídat navrženému počtu stojanů, sledováno je řešení bez potřeby rozvodů stlačeného vzduchu, k proplachu hadic bude použita voda z rozvodu pitné vody.

Ovládání celého systému bude samoobslužné zaměstnanci dopravce, a sice pomocí RFID karet používaných u jednotlivých stojanů. Odečty provedeného zbrojení a odsávání budou ukládány v řídicí jednotce u čerpací stanice a společně s informací o dopravci, resp. konkrétní kartě, budou bezdrátově distribuovány do datového úložiště sloužícího SŽDC.

U čerpací stanice se předpokládá příkon rámcově 32 kW, 3x 400V AC, u jednotlivých stojanů pak do 1 kW za každý.

5 Související PS a SO

Železobetonové základy včetně příslušných prostupů a svorníků pro odsávací stojany a skříň s čerpadlem jsou součástí SO 01-12-02. Rozvody vody k jednotlivým stojanům řeší SO 01-16-09. Podtlaková kanalizace od jednotlivých stojanů k čerpací stanici, stejně jako gravitační kanalizace od této stanice do veřejné kanalizace a taktéž gravitační kanalizace od stojanů jsou součástí SO 01-16-08. Připojení čerpací stanice i samostatných stojanů na rozvod nn je součástí SO 01-36-01.

6 Přílohy

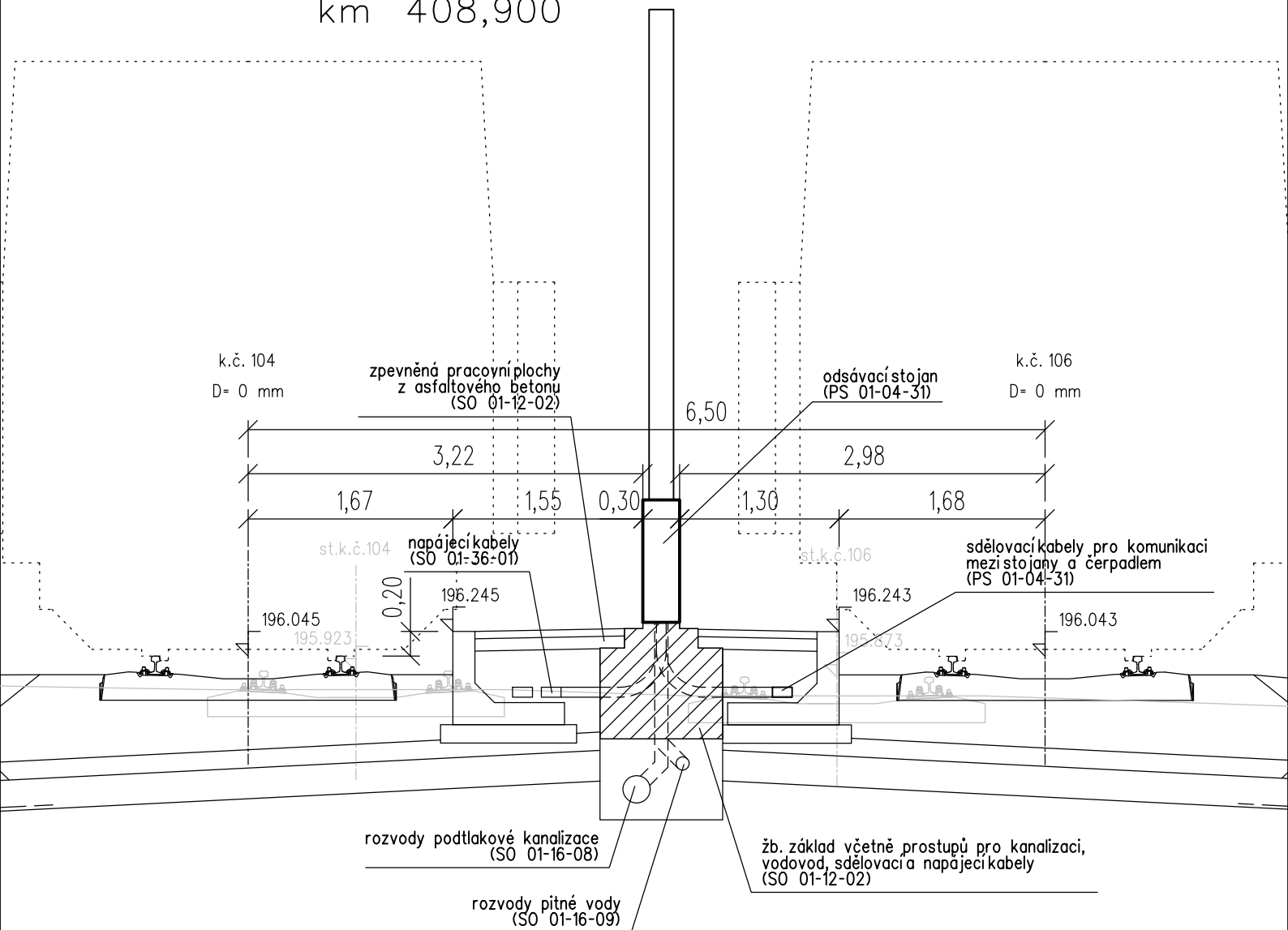
- 1) Situace
- 2) Příčný řez stojanem
- 3) Schéma

březen 2019




Ing. Jan Bonev
SUDOP PRAHA a.s.

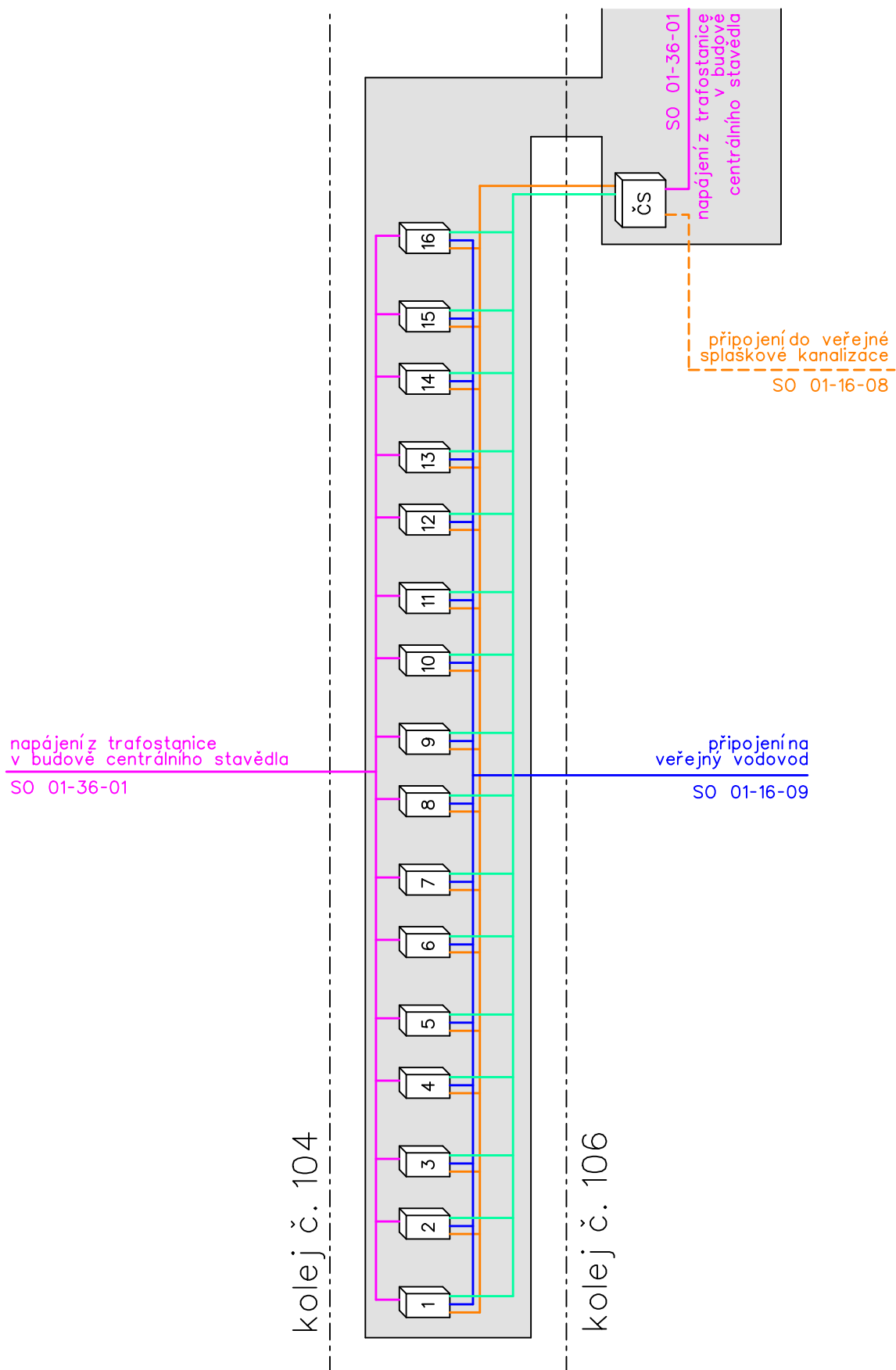



km 408,900



Srovnávací rovina 192.0 BpV

	Vypracoval:	Kontroloval:
	ING. JAN BONEV 	 LENKA KIRSCHOVÁ
Název přílohy:	Měřítko:	Datum:
	1:50	03/2019
PŘÍČNÝ ŘEZ	Číslo části a přílohy:	
	D.1.4.3	2



	Vypracoval: ING. JAN BONEV <i>Bonev</i>	Kontroloval: <i>Kirschová</i> LENKA KIRSCHOVÁ
Název přílohy: SCHÉMA	Měřítko: -	Datum: 03/2019
		Číslo části a přílohy: D.1.4.3 3