

## ČISTOPIS DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

Výškový systém Bpv  
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:		Název změny:		Datum:	Provedl:	Podpis:		
Investor, objednatel:		 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b> Správa železnic, s.o. Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		Inženýrská činnost:				
				<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				
Člen sdružení:		 <b>SUDOP PRAHA</b>		<b>SUDOP PRAHA a.s.</b> Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz				
<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 <b>METROPROJEKT</b>			Souprava číslo:			
HIP: <b>Ing. Petr Vyskočil</b> tel.: +420 296 154 153 Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ		Podpis:  Název a účel díla: <b>Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla</b>						
Zpracovatelský útvar: <b>STŘEDISKO S60</b> <b>DOPRAVNÍCH STAVEB</b> tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: <b>Ing. Petr ZOBAL</b>		Název části díla: <b>STAVEBNÍ ČÁST</b> <b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b> <b>ŽELEZNIČNÍ SPODEK A SVRŠEK</b>			D.2 D.2.1 D.2.1.1			
Odpovědný projektant: <b>Ing. Vladimír Pátek</b> Vypracoval: <b>Ing. Milan Bárta</b> Skart. znak: <b>V20/2041</b> Datum: <b>09/2020</b> Počet formátů: <b>xA4</b>		Podpis:  Podpis:  Název přílohy: <b>Technická zpráva</b>			Změna: - Číslo příl.: <b>001</b>			
Měřítko:		IČD:	16	7033	04	02	01	01

# Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla

## Obsah:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY</b>	<b>3</b>
<b>2. ÚVOD</b>	<b>4</b>
<b>3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ</b>	<b>4</b>
<b>4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI</b>	<b>5</b>
<b>5. ZÁSADY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU</b>	<b>5</b>
<b>5.1 Řešení železničního spodku</b>	<b>5</b>
5.1.1 Zemní těleso	6
5.1.1.1 Plán tělesa železničního spodku	6
5.1.1.2 Zářezy	6
5.1.1.3 Odvodnění	7
<b>5.2 Řešení železničního svršku</b>	<b>7</b>
5.2.1 Rychlost a směrové poměry	7
5.2.2 Sklonové poměry	8
5.2.3 Rozsah rekonstrukce	8
5.2.3.1 Tabulka výhybek ŽST Praha-Letiště Václava Havla	8
5.2.4 Skladba železničního svršku	9
5.2.5 Vystrojení trati a zajišťovací značky	9
5.2.5.1 Vystrojení trati	9
5.2.5.2 Zajišťovací značky	9
<b>6. VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ</b>	<b>10</b>
<b>7. ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY PRO NÁSLEDNOU PROJEKTOVOU DOKUMENTACI</b>	<b>10</b>
<b>8. DOKLADY</b>	<b>10</b>
<b>ZÁPISY Z VÝROBNÍCH PORAD A VYJÁDŘENÍ SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ K TÉTO DOKUMENTACI JSOU V DOKLADOVÉ ČÁSTI - ČÁST H.</b>	<b>10</b>
<b>9. PŘÍLOHY</b>	<b>10</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

**Název stavby:***Stupeň dokumentace:**Datum zpracování:**Druh stavby:***Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla**

Dokumentace pro územní řízení

**05/2020**

Stavba dráhy, liniová stavba

**Místo stavby:***Kraj:**Obce:**Katastrální území:*

Praha

Praha 6

Ruzyně

**Zadavatel :***Kontaktní adresa:***Správa železnic, státní organizace,**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Správa železnic, státní organizace,

Stavební správa západ,

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

**Dodavatel dokumentace:****MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště****METROPROJEKT Praha a.s.,**

Argentinská 1621/36

IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

a

**SUDOP Praha a.s.**

Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3

IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

**Zpracovávaný objekt:**

SO 14-10-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek  
SO 14-11-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční spodek  
SO 15-10-01 ŽST Praha Letiště Václava Havla - železniční svršek  
SO 90-14-01 Výstroj a značení trati

**Zpracovatel :****Ing. Vladimír Pátek****Ing. Milan Bárta**

## 2. ÚVOD

Předmětem předkládané dokumentace je novostavba ŽST Praha Ruzyně – Praha Letiště Václava Havla. Trasa je vedena v nové stopě po pozemcích jiných majitelů. Trať je navržena v celém rozsahu jako dvoukolejná, elektrizovaná, s novým zabezpečovacím zařízením.

## 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Náplní stavby „Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla“ je dílčí úsek záměru modernizace železničního spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna podle varianty R1spěš ASP PLK. Návrh vychází z této ASP a ze stanovisek ze závěrečného projednání ASP PLK. Pro zpracování dokumentace je přiměřeně využita také PD „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně“.

Hlavní podklady jsou:

- Zpracovaná přípravná dokumentace „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I.etapa“, resp. aktualizace přípravné dokumentace 03/2009 a 2012, zpracovaná firmou METROPROJEKT Praha a.s., nám I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2.
- Studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ (zpracovaná sdružením „METROPROJEKT + SUDOP, Praha-Ruzyně - Kladno, aktualizace 2015“), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy na 104. zasedání Centrální komise dne 07.07.2015 s doporučením varianty R1 spěš (části, nezbytné pro zpracování díla).
- Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, vydaný dne
- pod č.j. 9320/2015-SŽDC-SSZ-ÚTI-Frk a doklady ze závěrečného projednání ASP PLK.
- Schvalovací protokol „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, vydaný dne 23.10.2015 pod č.j. 44689/2015-SŽDC.O7
- Stanovisko MŽP vydané na základě průběhu změnového řízení EIA vydané dne 26.1.2009 pod č.j. 6015/ENV/09 a prodloužené do 26.1.2006.
- Územní plán sídelního útvaru hl.m. Prahy (k prohlížení na [www.praha.eu](http://www.praha.eu))
- Dopis č.j. MHMP 1348590/2015 z 30.6.2015
- Stanoviska a vyjádření dotčených složek, s kterými probíhalo jednání při zpracování SP - viz složka Projednání ASP
- Geotechnický průzkum „Praha – Ruzyně - 1.etapa, průzkum“ z července 2007, zpracovatel GEOTEC-GS a.s.
- Zaměření stáv. stavu os kolejí, tvaru zemního tělesa a drážních zařízení Železniční geodézií Praha
- JŽM 1 : 1000 daného úseku
- Rekognoskace terénu
- Závěry z výrobních porad

## 4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

- Realizace rozšíření 2.terminálu a haly na Letišti Václava Havla Praha
- Koordinace s dalšími stavbami SŽDC,s.o., ČD a.s. a dalších investorů na pozemcích SŽDC, s.o. a ,CD a.s. a v ochranném pásmu dráhy.
- Koordinace se správci energetických zařízení dle zákona č. 458/2000 Sb.
- Koordinace se správci elektronických komunikací dle zákona č. 127/2005 Sb.

## 5. ZÁSADY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU

Stavba je vymezena začátkem úprav před ŽST Praha Letiště Václava Havla v km 16,120 a koncem úprav za ŽST Praha Letiště Václava Havla v km 17,008.253.

Délka úseku novostavby je 888 m.

Trať je koncipována na pravidelný intervalový provoz vyhovující špičkovému intervalu letištních a kladenských vlaků .

Detailní řešení bylo upřesňováno na základě projednání na výrobních poradách v rámci zpracování přípravné dokumentace.

Směrové poměry nové trati dovolují převážně v celé její délce jízdu rychlostí 80 km/h, v úseku km 14,026 - km 16,307 až 110 km/h pro klasické soupravy. Při návrhu směrových poměrů byla použita přechodnice typu *klotoida*.

Sklonové poměry modernizované trati respektují požadavek mimoúrovňového křížení trati s pozemními komunikacemi.

Kilometráž trasy je uváděna v „novém staničení“, vyjadřujícím skutečnou délku optimalizované trasy (tj. s vyloučením abnormálních hektometrů).

Nová trasa je projektována pro prostorovou průchodnost UIC-GC (tj. základní průjezdný průřez Z–GC) a traťovou třídu zatížení D4 UIC. Celková konstrukce železničního svršku a železničního spodku umožňuje pojezd soupravami s  $l=150$ .

### 5.1 Řešení železničního spodku

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum „Praha – Ruzyně - 1.etapa, průzkum“ z července 2007 a geotechnický průzkum pro zdvoukolejnění a přeložky trati v km 7,205 – 11,800 s aktualizací a doplněním ze září 2017. Průzkumy provedla firma GeoTec-GS, a.s.

Z důvodu směrového a výškového vedení nové dvoukolejné trati, bylo na poradě dohodnuto, že návrhové parametry v kolejích budou uvažovány pro celou stavbu železničního spodku jako pro novostavbu.

Dle předpisu SŽDC S4 jsou pro novostavby tratí celostátních pro rychlost  $V \leq 120$  km/h požadovány minimální hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni 40MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 80MPa. Tyto návrhové parametry platí pro hlavní koleje.

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží na mostech, tunelech, propustech a přejezdech stanoví předpis SŽDC S4 na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu:

- 100MPa při modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku 80MPa v okolní trase.

Dle schválených návrhových parametrů budou navrženy následující typy KPP:

### Pro $E_{plmin}=80\text{MPa}$

Typ 5 (ve skalních zářezích) vyrovnávací vrstva minerální směsi tl. 0,30m (tl. 0,30m navržena z důvodu očekávaného nad výlomu jako průměrná tloušťka)

ZKPP budou navrženy z cementové stabilizace štěrkodrti v kombinaci s vrstvou minerální směsi.

Index mrazu (dle S4, příloha 7, obr.1)  $I_{mn} = 400^\circ\text{C.den.}$

Hloubka promrzání  $H_{pr} = 0,045\sqrt{I_{mn}} = 0,90\text{m}$

Třída zatížená D4 UIC

Přehledně je návrh tělesa železničního spodku uveden v příložených tabulkách a v příložených podélných geotechnických profilech

#### Tabulka materiálů uvažovaných do konstrukčních vrstev tělesa žel. spodku

materiál	značka	modul přetvár. E (MPa)	souč.tepel.vod. $\lambda$ (W.m <sup>-1</sup> .K <sup>-1</sup> )
štěrkodrt', fr.0-32	ŠD	60 - 80	2,00
minerální směs	MS	90	2,00
Drcené kamenivo fr. 0-63	DK	100	2,00
zlepšení zeminy vápnem a cementem	ZZVC	130	1,75
<i>Materiály použité do ZKPP</i>			
štěrkodrt', fr.0-32	ŠD	80	2,00
minerální směs	MS	100	2,00
stabilizace cementová – dovoz z centra	SC	160	1,75

## 5.1.1 Zemní těleso

Jak již bylo uvedeno v úvodu, jedná se o výstavbu nové trati, kde se vyskytují nové zářezy a umělé stavby (mosty, tunely). V úsecích trati s mosty a tunely se nezřizují konstrukční vrstvy pražcového podloží a tudíž ani odvodnění tělesa železničního spodku. Proto tyto stavební objekty železničního spodku neobsahují žádné výměry ani práce.

### 5.1.1.1 Plán tělesa železničního spodku

V celém úseku je navržena přednostně skloněná plán tělesa železničního spodku 5%.

Základní šířka skloněné pláně dvoukolejné trati při osové vzdálenosti kolejí 4,00 m je v přímé 10,40m.

V oblouku s převýšením je šířka pláně tělesa železničního spodku bezstykové koleje na vnější straně oblouku navržena přímo z šířky štěrkového lože při dodržení minimální šířky stezky 0,40m.

### 5.1.1.2 Zářezy

V úsecích, kde se trať nachází v zářezích, se pro minimalizaci záborů cizích pozemků navrhují zárubní zdi, nebo zárubní zdi v kombinaci se svahováním. Zárubní zdi jsou navrhované jako monolitické nebo pilotové a jsou samostatnými stavebními objekty.

### Přehled navrhovaných umělých staveb v železniční trati

SO	Přehled umělých staveb	zdůvodnění navrhovaného opatření
SO 14-24-03	Zárubní zeď v km 15,580-16,155 (L)	zamezení záboru soukromých pozemků + zamezení kolizí se stávající silniční sítí
SO 14-24-04	Zárubní zeď v km 16,105-16,211 (L)	
SO 14-24-05	Zárubní zeď v km 15,990-16,211 (P)	budoucí tunelový úsek + Praha Dejvice - Praha Veleslavín + mimoúrovňové křížení s ul. Veleslavínská
SO 14-25-01	Tunel km 16,211 – 16,729 (Aviatická)	zajištění mimoúrovňové křížení se stávající silniční sítí

#### 5.1.1.3 Odvodnění

Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo pomocí příkopových U žlabů UCB 0 , trativodů a svodného potrubí.

Sedlaná zemní pláň - s příčným sklonem 5% - je vyvedena k podélným odvodňovacím zařízením ( příkopový U žlab, trativod).

Trativody jsou navrženy z potrubí z plastu (tvrzený materiál PE-HD) dle OTP Ø150mm v delších úsecích pak Ø200mm s hladkou vnitřní plochou, podélnými štěrbinami a s požadovanou odolností proti mrazu, uloženém na vrstvě štěrkopísku tl. 0,05m, v trativodní rýze šířky 0,50m, vyloženy filtrační geotextilií a výplní trativodu drceným kamenivem fr. 16/32 mm. Na trativodní síti jsou rozmístěny plastové šachty z vysoce odolného materiálu PE-HD DN400 s poklopem opatřeným zámkem, koncové a šachty na svodném potrubí jsou navrženy plastové DN400. Šachty jsou rozmístěny po maximálních vzdálenostech 50m. Příčná a podélná svodná potrubí jsou navržena z plastových neperforovaných trub PE-HD s hladkou vnitřní plochou, s trvalou vertikální deformací menší než 3% a jsou obetonovány. Trativody jsou vyústěny do U žlabů. Svodná potrubí jsou navržena z plastových neperforovaných trub PE-HD DN 300 s hladkou vnitřní plochou. Veškerá voda z U žlabů a trativodu je svedena pomocí svodného potrubí do přečerpávací šachty v prostoru nástupní plochy u tunelu v km 16,183.

Podélné sklony U žlabů sledují sklon kolejí.

Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo a bude provedeno podle vzorových listů železničního spodku.

## 5.2 Řešení železničního svršku

### 5.2.1 Rychlost a směrové poměry

Jedním z rozhodujících parametrů modernizace je zvýšení rychlosti jízdy trati na stávajícím tělese. Zvýšení traťové rychlosti pro klasické soupravy i vozy s  $l=130$  a  $l=150$  na optimalizované trati, vůči stávajícímu stavu je patrný z níže uvedené tabulky.

Nová trať je vedena v souběhu se silničním pražským okruhem, aby se směrovým složeným obloukem  $R1=950$  a  $750m$  resp.  $R2=954$  a  $754m$  s mezilehlou přechodnicí a následným obloukem  $R1= 340m$  resp.  $R2 = 344m$  napojila na novou železniční stanici LVH v ulici Aviatická. Umístění nové železniční stanice v ulici Aviatická je dána plánovaným územním rozvojem letiště.



Minimální poloměr směrového oblouku v hlavních kolejích i v předjízdňných kolejích je navržen 300 m(včetně výhybek).

V traťových úsecích je navržena jednotná osová vzdálenost 4,0 m, s výjimkou v oblasti kolejových spojek. Kde je osová vzdálenost 4,75m.

Podrobně jsou směrové poměry kolejí patrný z příl.č.101– Situace.

## 5.2.2 Sklonové poměry

Při návrhu sklonových poměrů modernizované trati, bylo nutné respektovat několik omezujících prvků. Výškový průběh navazujícího tunelového úseku je odrazem technických možností při stavbě tunelu.

Maximální sklon v celém úseku dosahuje 2,5‰, minimální poloměr zakružovacího oblouku je 10000m. Podrobně jsou sklonové poměry kolejí patrný z přiložené situace a podélného profilu.

## 5.2.3 Rozsah rekonstrukce

### ŽST Praha Letiště Václava Havla

Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 200 m. Navrhované kolejové rozvětvení, které je navrženo dvojitou kolejovou spojkou z výhybek č.1,2,3,4(1:11-300), umožňuje obracení vlakových souprav a jízdu vlaků po libovolné traťové koleji. Koleje jsou zakončeny dynamickým zarážedlem. Celé kolejiště včetně DKS je provedeno jako PJD. Rychlost v oblasti DKS je 40km/h do odbočky i v přímém směru. Pevná jízdní dráha je tvořená konstrukcí železničního svršku bez kolejového lože a konstrukcí železničního spodku, u které nosnou konstrukci tvoří a přenos sil ze zatížení provozem do podloží zajišťuje nosná deska PJD. Nosná deska PJD je ta část konstrukce železničního svršku PJD, která vznikne zmonolitněním jednotlivých nosných komponentů k tomu určených (např. pražců, bloků, výztuže, prefabrikované desky, desky betonované na místě).

Přechodová oblast na PJD je zřízena v km 16,140-16,170 (dl.30 m).

Přechodová oblast tunelu je speciální typ přechodové oblasti ŽSp. Umožňuje pozvolný přechod tuhosti železničního tělesa přecházejícího z tunelu na zemní těleso nebo opačně.

### 5.2.3.1 Tabulka výhybek ŽST Praha-Letiště Václava Havla

Čís. výh.	Čís. kol.	Staničení v kol.č.1	Druh	Soustava	Poměr	Poloměr	Směr	Výměna	Žlab, praž.	Závěr	Pražec	Upevn.	Střevka	Jazyky JPP + příslušn á opornice	EOV	Poz.
1	101	16,647.850	J	49	1:11	300	P	I	zl	ČZP	PVJ	KS	SK	*	ano	V komb.
2	102	16,647.850	J	49	1:11	300	L	p	zl	ČZP	PVJ	KS	SK	*	ano	V komb.
3	101	16,727.317	J	49	1:11	300	L	p	zl	ČZP	PVJ	KS	SK	*	ano	V komb.
4	102	16,727.317	J	49	1:11	300	P	I	zl	ČZP	PVJ	KS	SK	*	ano	V komb.
		16,687.584	DKS	49	1:11	300					PVJ	KS				

Kolejové uspořádání celé trasy včetně železniční stanice je patrné z příl.č.101 č.107 Situace.

#### 5.2.4 Skladba železničního svršku

Železniční svršek v hlavních kolejích bude tvaru S49 z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na příčných betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“.

S ohledem na navržené směrové poměry jsou kolejnice navrženy v daných úsecích z následujících materiálů.

km 16,120 – 12,690 kolejnice 49E1 ocel třídy R350HT

km 12,690 – 17,008 kolejnice 49E1 ocel třídy R260

Všechny vkládané výhybky budou tvaru S49, uložené na betonové desce (PJD). Navržené typy jednotlivých výhybek jsou patrné z výše uvedené tabulky. Všechny výhybky vkládané do hlavních kolejí budou kompletně z perlitizované oceli

Tloušťka šterkového lože pod pražcem bude 0,35 m pod ložnou plochou pražce. Šterk musí být z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 32-63 mm.

Od km 16,170 do konce úseku bude zřízena pevná jízdní dráha (PJD). Konstrukce schválená pro dráhy SŽDC.

Před tunelem v km 16,197 je zřízena přejezdová úprava z betonových panelů umožňující vjezd vozů integrovaného záchranného systému do tunelu. Přejezdová úprava v km 16,197 je zřízena na PJD. Celková délka přejezdové úpravy dvukolejné trati u tunelu činní 50m ( 2 x 25m).

Pod betonovými konstrukcemi přejezdů před tunely a tunelech budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou.

#### 5.2.5 Vystrojení trati a zajišťovací značky

##### 5.2.5.1 Vystrojení trati

Vystrojení trati je součástí samostatného stavebního objektu SO 90– 14 - 01 Vystroj trati a je patrné z příloh č. 700.

##### 5.2.5.2 Zajišťovací značky

Dle dílu III. předpisu SŽDC S3 musí být prostorová poloha koleje vztažena k zajišťovacím značkám. Zajištění projektované prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Nové zajištění prostorové polohy koleje se provede podle zásad stanovených pro využití metody dlouhé tětiny. Souřadnice a výšky zajišťovacích značek budou určeny v polohovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

Pro definitivní zajištění prostorové polohy koleje budou použity přednostně schválené zajišťovací značky konzolového typu osazené na zajišťovacím kovovém sloupku tak, aby vzdálenost mezi nimi nepřesáhla v přímém úseku 80m – výjimečně podle místních podmínek až 100m. V oblouku musí být vzdálenost mezi značkami taková, aby vzepětí ve středu oblouku nepřekročilo 650mm. Každá značka musí mít štítek s popisem parametrů zajištění koleje uvedených v předpise S3 Část třetí.

Stanovení zajišťovacích hodnot polohy koleje vůči novým značkám bude provedeno až po položení kolejí do definitivní polohy a jejich přesném zaměření. V rámci dokumentace skutečného provedení stavby zajistí dodavatel stavebních prací.

V rozpočtu SO železničního svršku je uvažováno s částkou za osazení zaj. značek, jejich geodetické zaměření a za zpracování projektu zajištění prostorové polohy koleje, který bude zpracován až po osazení a přesném zaměření zaj. značek.

Návrh zajištění koleje včetně četnosti značek předloží před vlastní realizací zhotovitel zástupci oblastního ředitelství ke schválení.

## 6. VÝJIMKY Z NOREM A PŘEDPISŮ

Pro potřeby tohoto stavebního objektu nebylo požádáno o úlevová ustanovení uvedená ve vyhlášce MD č.177/1995 Sb.a předpisu S3.

## 7. ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY PRO NÁSLEDNOU PROJEKTOVOU DOKUMENTACI

Do dalšího stupně projektové dokumentace doplnit geotechnický průzkum.

## 8. DOKLADY

Zápisy z výrobních porad a vyjádření správních orgánů k této dokumentaci jsou v dokladové části - část H.

## 9. PŘÍLOHY

1) Příloha č.1 Přejížděvací oblast PJD

Vypracovali: Ing. Milan Bárta

Ing. Vladimír Pátek

V Praze: květen 2020

## Přechodová oblast oblast pevné jízdní dráhy (PJD)

konstrukce kolejového roštu se štěrkem		PJD	
svršek 60E2		svršek 60E2 + + ztužující kolejnice dl.20 m	svršek 60E2
štekové lože	stmelení štěrku v celé délce přechodové oblasti	přechodová oblast dl.5 m, dle použité konstrukce PJD	konstrukce PJD
asfalt - ACL tl.0,06 m, spojovací postřik, asfalt ACP 22 S tl.0,09 m, ŠD tl.0,20 m (vyrovnání nerovností)	podkladní beton C 16/20 X0 XF1 tl.0,20 m, vyztužený KARI sítí 5/150/150, přikotveno ocelovými trny do skalního podkladu ve vzdálenosti 'a 1,50 m	podkladní beton C 16/20 X0 XF1 tl.0,40 - 0,50 m, vyztužený 2x KARI sítí 5/150/150, přikotveno ocelovými trny do skalního podkladu ve vzdálenosti 'a 1,50 m	podkladní beton C 16/20 X0 XF1 tl.0,40 m, vyztužený 2x KARI sítí 5/150/150, přikotveno ocelovými trny do skalního podkladu ve vzdálenosti 'a 1,50 m
<b>Přechodová oblast oblast PJD dl.30 m</b>			
Horniny navětralé až zdravé (R3, R2/R3), mírně rozpukané, provrásněné, úlomkovitě až kusovitě rozpadavé, převážně střední pevnosti			

SO železničního svršku

SO železničního spodku