

AKTUALIZACE 10/2017

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

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

Zhotovitel:

SP + PSERVIS Děčín – Žleb PD

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN VLASÁK

Garant profese:

-



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz



PROJEKT servis spol. s r.o.
U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9
tel.: + 420 281 090 860
e-mail: firma@projekt-servis.cz

Zhotovitel části:

SUDOP PRAHA a.s., STŘEDISKO - MOSTŮ

Vedoucí střediska:

ING. DANA WANGLER

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. VLADIMÍR HADRABA

Vypracoval:

ING. VLADIMÍR HADRABA

Kontroloval:

ING. JIŘÍ ŠTOLBA

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRATĚ ÚSEKU DĚČÍN VÝCHOD (mimo) -
DĚČÍN-PROSTŘEDNÍ ŽLEB (mimo)**

Číslo smlouvy:

16 216 209

Projektový stupeň:

PD

Část:

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

SO 91-55-05 Česko-saské přístavy, úprava sdělovacího vedení v km 458,630

Datum:

07/2017

Číslo části:

E.1.5

„Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

SO 91-55-05 Česko-saské přístavy, Úprava sdělovacího vedení, v km 458,630

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE (STAVEBNÍKA).....	3
1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZPRACOVATELE DOKUMENTACE	3
2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ:	4
2.1 STÁVAJÍCÍ STAV:	4
2.2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ:	4
2.3 PROVÁDĚNÍ ZEMNÍCH PRACÍ:.....	4
3. ZÁVĚR:	5

1. Identifikační údaje

1.1 Identifikační údaje stavby

Zakázkové číslo: 16-216.209

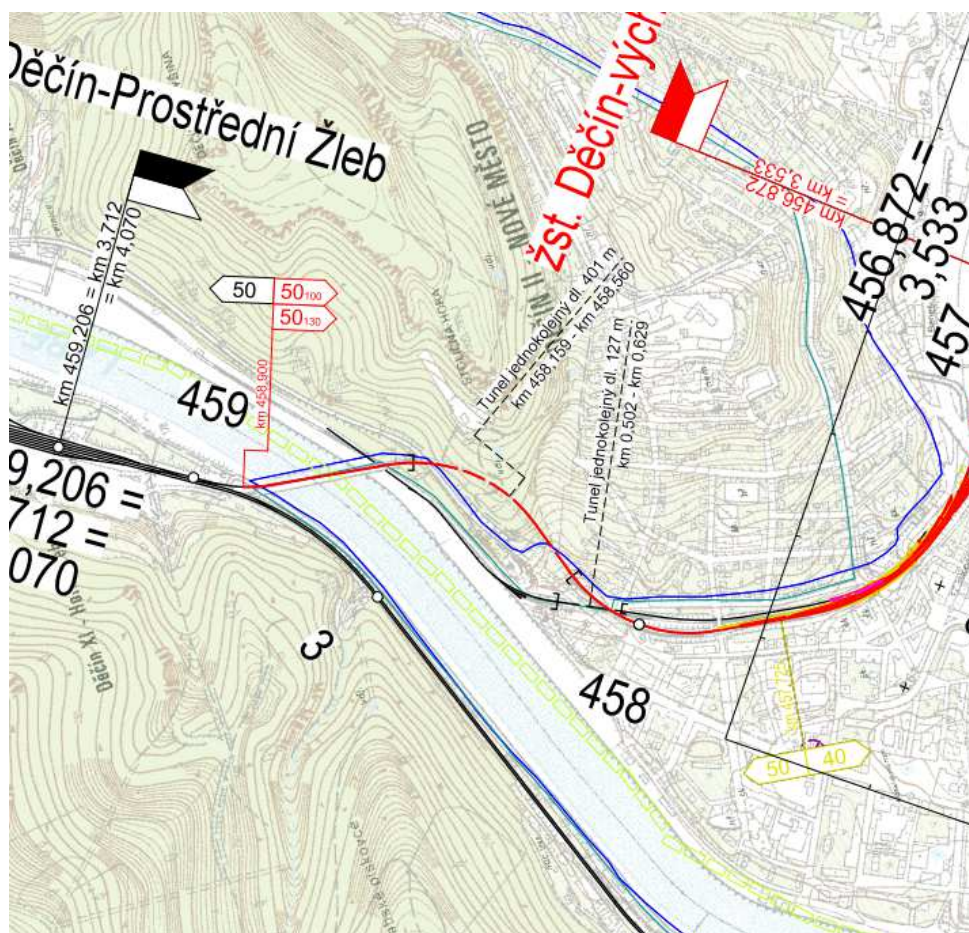
Akce : „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“

Kraj : Ústecký

Katastrální území: Děčín (624926), Prostřední Žleb (625302)

HIP : Ing. Martin Vlasák (stř. 209), tel. 267 094 462, mob. 603 281815

Popis zadání : Rekonstrukce trati v daném úseku, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů (zahrnuje výměnu železničního mostu přes Labe)



Situace stavby (km 457,725 až km 458,93)

1.2 Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
se sídlem: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Identifikační číslo: 70994234
DIČ: CZ70994234

kontaktní osoba investora:

Ing. Michal Bahenský
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Bahensky@szdc.cz
+420 972 244 811

1.3 Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Zpracovatel : „**SP + PSERVIS Děčín – Žleb PD**“
založené Smlouvou o Společnosti ze dne 06. 06. 2016

účastníci Společnosti
Obchodní firma: SUDOP PRAHA a.s.
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088
Sídlo: Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, 130 00
IČ: 25793349, DIČ: CZ25793349
a
Obchodní firma: PROJEKT servis spol. s r.o.
Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 31889
Sídlem: Praha 9 – Hloubětín, U Elektry 830/2b, PSČ 198 21
IČ: 49823141, DIČ: CZ49823141

Druh dokumentace : Záměr projektu a Přípravná dokumentace **PD**
(dokumentace pro územní rozhodnutí dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. příl. 1, resp. Směrnice 11/2006)

Zpracovatelé dokumentace:

Hlavní inženýr projektu : Ing. Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s.
tel. 267 094 462
e: martin.vlasak@sudop.cz

Sdělovací vedení: : Ing. Vladimír Hadraba

2. Technické řešení:

2.1 Stávající stav:

Předmětem stavby je rekonstrukce trati v úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo), která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Řešený úsek délky ~1 300 m je součástí nákladního železničního koridoru Kolín – Všetaty – Děčín, který je zařazen do mezinárodní transevropské sítě TEN-T Core network a propojuje železniční tratě na pravém a levém břehu Labe. Navazujícím záměrem, který s danou stavbou bezprostředně souvisí je Rekonstrukce ŽST Děčín – východ dolní nádraží.

V cestě navrhovaného záměru leží stávající síť společnosti Česko-saské přístavy s.r.o., konkrétně na pozemku p.p.č 2863/1, k.ú. Děčín jsou v koridoru mezi břehovými pilíři mostu tyto IS:

- v zemi vedle kolejí kabel 10 kV 3x150 ANKOYPV
- v zemi mezi kolejemi 1 kabel NN pro osvětlovací věže velké
- v zemi mezi kolejemi 1 kabel NN pro osvětlovací věže malé
- v zemi mezi kolejemi 1 kabel NN pro ovládání osvětlovacích věží
- STL plynovod v plastu vedený na pilíři mostu (pod Strání)

➤ sdělovací kabel vedený na sloupech

- kolmo pod kolejemi 40 m protiproudě nad mostem je propustek pro odvedení drenážní vody z tunelu

Tento svazek obsahuje technické řešení křižovatky se sdělovacím kabelem.

2.2 Technické řešení:

V km cca 458,630 je nutné provést úpravu trasy stávajícího nadzemního kabelu, sloužícího k vnitropodnikové komunikaci společnosti Česko-saské přístavy, který musí zůstat funkční i po dobu stavby. Trasa je vedena po sloupech a přichycena k mostu, který se bude opravovat, čímž by došlo k jeho narušení. Navrhujeme proto úpravu ve dvou krocích:

- 1) Provizorně bude kabel snesen a přeložen do žlabové trasy na zemi podél kolejí.
- 2) Po dokončení rekonstrukce mostu bude navrácen do původní polohy.

Ad 1) V kolejišti bude připravena žlabová trasa (betonové nebo plastové žlaby) tak, že jejich víko bude přibližně 5 cm pod úroveň terénu. Stávající kabel se na dvou blízkých sloupech přeruší, naspojkuje se kabelem stejného profilu a dimenze, a uloží do připravené trasy.

Ad 2) Po ukončení veškerých stavebních prací na mostě přes vlečku bude vedení navráceno do původního stavu, tj. pověšeno na sloupy a přichyceno na most.

V každé etapě bude součástí montážních prací stejnosměrné měření, aby se ověřila integrita všech žil kabelu.

2.3 Provádění zemních prací:

V kolejišti se nacházejí stávající síť různých správců. Před zahájením jakýchkoli výkopových prací je nutné všechny sítě nechat vytýčit. V případě pochybností je třeba provést za dozoru provozovatele stávající síť ručním výkopem další příčné sondy. Podle skutečného průběhu těchto sítí je nutno přímo v terénu trasy kabelů upřesnit. Všechny sítě jsou chráněny ochrannými pásmy a podle toho je třeba také postupovat. Všichni pracovníci provádějící práce musí být s polohou všech stávajících sítí a zařízení prokazatelně seznámeni. Pokud by se po vytýčení ukázalo, že skutečné uložení sítí je jiné, než je v podkladech správců, případně skutečné uložení sítí ve vzájemné kombinaci vylučuje dodržení odstupových

vzdáleností dle ČSN 73 6005, tj. že je nutné v projektované trase učinit změny, je nutné vyvolat jednání za účasti všech zainteresovaných a zde záležitost dořešit.

Zahájení všech zemních prací je nutno oznámit vlastníkům dotčených pozemků nejméně s měsíčním předstihem. Vhodné je též informovat vlastníky pozemků bezprostředně sousedících na možná omezení vyplývající ze zemních prací. Současně je třeba vyzoomět správce všech stávajících sítí.

Veškeré výkopové práce v trase vedení je třeba provádět výhradně ručně (lopata, krumpáč) a musí být prováděny v souladu s platnými normami, především ČSN 73 6005, ČSN 73 3050, ČSN DIN 18 920, ČSN 75 2130 a při dodržení všech dalších příslušných bezpečnostních předpisů a norem. Výkopový materiál nesmí být ukládán na komunikacích ani v místech veřejné zeleně, je jej možno použít při vyrovnávání terénních nerovností. Všechny otevřené výkopy musí být ohrazeny alespoň reflexní stuhou po celou dobu trvání prací.

Vzhledem k provizornímu charakteru přeložky do země se počítá s výkopovými pracemi do hloubky max. 30 cm, neboť zde je předpoklad nenarušení jiných sítí.

Všechna případně odkrytá zařízení je nutné zabezpečit proti poškození, opatřit výstražnými tabulkami a výkopy ohradit proti úrazu, všechny otevřené výkopy musí být ohrazeny alespoň reflexní stuhou po celou dobu trvání prací (poznámka: výskyt osob se ztíženou schopností pohybu a orientace se nepředpokládá, bude se jednat o řádně ohraničené a vyznačené staveniště).

Při všech zemních pracích je třeba dbát, aby mechanizační prostředky nepoškozovaly veřejnou zeleň ani soukromý majetek.

Upozornění:

- a) dojde-li v průběhu zemních prací k narušení jakéhokoliv podzemního zařízení, je povinností dodavatele toto poškození okamžitě ohlásit příslušnému správci zařízení a dle jeho pokynů na vlastní náklady zařízení opravit.
- b) veškerá případně nalezená a odkrytá stávající jiná zařízení musí být chráněná proti poškození či odcizení. Před záhozem rýh v místě všech křižovatek a souběhů se stávajícími sítěmi je v takovém případě třeba přizvat správce těchto sítí ke kontrole.

Definitivní obnova trasy již zemní práce nevyžaduje, provozovatel podle stavu zařízení posoudí event. nutnost výměny stávajících podpěr.

3. Závěr:

Navržené řešení je tedy prostou obnovou na úrovni stávajícího technického řešení. Tento SO tudíž řeší vynucenou překládku tras stávajících sítí elektronických komunikací způsobenou činností cizího investora v rozsahu prosté obnovy, kterou je ve smyslu § 104 odst. 16 platného zákona č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích tento investor (zde SŽDC s.o.) povinen uhradit. Rozsah nutné úpravy je dán rozsahem sítě dotčené narušením stavbou.

Realizace stavby je v současné době v horizontu roku 2020.

Tato dokumentace je zpracována na základě údajů, známých projektantovi ke dni 12.9.2017, a zachycuje stav k tomuto datu. Projektant čestně prohlašuje, že do ní zapracoval vše, o čem se do uvedeného data dověděl.

458,6

739,0

km 458,608

ČSP

30544

458,6

R4=272m

Tunel Děčínský evid. č. 59
P2
evid. km 458,560
PRAŽCOVÉ KOTVY NA KAŽDÉM PRAŽCI
V=50km/h; V130=60km/h; D=59mm; l=49mm; n=10,00V; Lk=0,00m; T=30,555m; A=93; m=0,157m; T=45,123m; Pódlučná
=10,85V; n130=9,04V; Lk=32,00m; A=93; m=0,157m; T=45,123m; Pódlučná

PRV=10000m
Lz=0,962m
yv=0,000m

-4,685%
dl. 437,900m
km 458,568 308
-4,878%
dl. 356,525m
137/081

km 458,581 424

km 458,568 297
ZU KPP typ 6

KO km 458,590 717

Povoden 12,7 1897
Povoden 18,6 1897
Povoden 25,3 1886 a 30,12 1892
Povoden 21,2 1876
Povoden 5,9 1890

KP km 458,622 717
KU KPP typ 6

SO 91-11-01

SO 91-10-01

SO 91-11-01

SO 91-10-01

SO 91-11-01

101

1,73

23

22

24

50

1197

8,6

12,7
0,4

bet.

kam.

k.o.
k.o.
k.o.

k.s.

k.s.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.

k.o.