



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a Investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:



29.05.2022

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	29.05.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Radek Navrátil

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:		
Adresa:		

Zhotovitel stavby:	Společnost „VALBEK-PRODEX“		
Adresa:	Vedoucí společník: Valbek, spol. s r.o. V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10	Společník: VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., o.z. V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10	
Kontakt:	T: +420 221 592 050 E: info@valbek.cz	T: +420 221 592 050 E: info@valbek.cz	
Zhotovitel objektu:	Valbek, spol. s r.o.		
Adresa:	V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10		
Kontakt:	T: +420 221 592 050 E: info@valbek.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Aleš Sršeň	Ing. Aleš Sršeň	Dle jednotlivých SO/PS	Ing. Radek Navrátil

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem-Střekov - Ústí nad Labem západ		Označení (S-kód): S632000261
Název části:	Dokumentace pro registr infrastruktury		Označení zhotovitele: 20PH69005
Název objektu:	-		Označení části: J
Název přílohy:	Technická zpráva		Označení objektu/komplexu: -
Název dílčí části přílohy:	-		Číslo přílohy: J.001
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Paré:
Ústecký	Ústí nad Labem [774871]	1003 2A, 0591 BC	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítka:
DUSP+PDPS	29.05.2022	11 x A4	-

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 6 1	P	D	P	S	J	- - - - -

DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE DLE USTANOVENÍ PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. (autorský zákon) KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU Valbek spol. s r.o.

**VALBEK spol. s r.o.,
Středisko Praha
V Olšinách 2300/75
100 00 Praha 10**

**Rekonstrukce mostu v km 3,040
trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ
DUSP+PDPS**

DOKUMENTACE PRO REGISTR SUBSYSTÉMU

V Praze, leden 2022

Vypracoval: Ing. Radek Navrátil

OBSAH

1. Podklady pro registr SUBSYSTÉMU – subsystém infrastruktura (INS)	4
1.1. Popis příslušného úseku trati a hranic drážního pozemku	4
1.2. Datum uvedení příslušného úseku do provozu jako interoperabilní tratě	4
1.3. Průjezdový průřez včetně průřezu v oblasti sběrače (je-li relevantní)	4
1.4. Rychlost v daném úseku trati [km/h] včetně podmínek zajišťujících bezpečný provoz zvláštních vozidel (souprav s naklápěcími skříněmi, ...)	4
1.5. Přípustná délka interoperabilních vlaků [m] z hlediska užitných délek kolejí, resp. použitelné délky nástupišť ve stanicích relevantních pro zastavení vlaku	4
1.6. Maximální podélný sklon kolejí [mm/m] přechodných pro interoperabilní vlaky	4
1.7. Minimální poloměr směrového oblouku koleje [m] přechodné pro interoperabilní vlaky	5
1.8. Jmenovitý rozchod koleje vč. zvláštních opatření [mm]	5
1.9. Maximální převýšení koleje [mm]	5
1.10. Úklon kolejnic [1/N]	5
1.11. Užití elektrodynamických brzd (podélný odpor tratě)	5
1.12. Způsob označení kilometrické polohy koleje	5
1.13. Seznam stanic, resp. jednotlivých nástupišť pro, než se TSI PRM vztahuje	5
1.14. Přehled zřízených parkovacích míst pro OOSPO v rámci každé stanice	5
1.15. Vyznačení bezbariérových přístupových cest	5
1.16. Popis hmatových naváděcích cest (jsou-li zajištěny)	5
1.17. Vyznačení toalet včetně toalet dostupných pro osoby na vozíku	5
1.18. Označení míst výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům	5
1.19. Výčet vizuálních informačních systémů	5
1.20. Popis nástupišť	6
1.21. Seznam pomocných zařízení pro nastupování včetně jejich popisu	6
1.22. Poloha úrovnových přechodů kolejí ve stanicích dostupných pro použití OOSPO	6
1.23. Rychlostní režim v tunelu pro různé typy vlaků	6
1.24. Světlý průřez tunelu [m ²]	6
1.25. Umístění únikových cest (v traťových km)	6
1.26. Systém nouzového osvětlení	6
1.27. Parametry rádiové komunikace v případě mimořádné události	6
1.28. Rozvod a vydatnost požární vody [l/min]	6
1.29. Nástupní plochy určené k evakuaci cestujících	6
1.30. Dostupná dodatečná bezpečnostní opatření	6
1.31. Délka podzemní stanice [m]	6
1.32. Vzdálenost podzemní stanice k povrchu [m]	6
1.33. Zařízení pro vstup/výstup do/z podzemní stanice	6
1.34. Větrání podzemní stanice	6

1.35. Zvláštní požární opatření v podzemní stanici	6
1.36. Název místně příslušného operačního a informačního střediska integrovaného záchranného sboru	7
1.37. Plán pro případ mimořádné události (je-li vypracován)	7
1.38. Životní prostředí v blízkosti železniční tratě	7
2. Podklady pro registr subsystému – subsystém řízení a zabezpečení (CCS)	8
3. Podklady pro registr infrastruktury subsystém energie (ENE).....	8

1. PODKLADY PRO REGISTR SUBSYSTÉMU – SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)

Součástí podkladů pro registr infrastruktury je níže uvedená textová část a samostatná grafická příloha "Přehledná situace". Jedná se o situaci stavby v měřítku 1: 500.

1.1. Popis příslušného úseku trati a hranic drážního pozemku

Posuzovaný úsek železniční trati, resp. stanice se nachází na území Ústeckého kraje, v intravilánu města Ústí nad Labem. Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou celostátní trať v TÚ 1003 „Ústí nad Labem-Střekov (mimo) – Ústí nad Labem západ (mimo)“. Předmětný most se nachází v ev. km 3,040, v obvodu stanice Ústí nad Labem západ a převádí pouze kolej č. 1. Trať je v místě mostu vedena na náspu.

Trať je celostátní, dvoukolejná (každá kolej na samostatném mostě), elektrifikovaná a začleněná do sítě TEN-T. Začátek stavby je v km 2,714 (u výhybky č. 114) a konec stavby v km 3,244 (konec směrové a výškové úpravy koleje č. 1).

1.2. Datum uvedení příslušného úseku do provozu jako interoperabilní tratě

11/2023 (ukončení stavby dle ZOV)

1.3. Průjezdny průřez včetně průřezu v oblasti sběrače (je-li relevantní)

- prostorová průchodnost Z-GC (podle ČSN 73 6320)
- minimální osová vzdálenost kolejí ve stanici [m] 4,75 m (podle ČSN 73 6310)
- minimální osová vzdálenost kolejí v širé trati [m] 4,00 m (podle ČSN 73 6310)
- omezení volného schůdného manipulačního prostoru v rozsahu stavby: není

1.4. Rychlost v daném úseku trati [km/h] včetně podmínek zajišťujících bezpečný provoz zvláštních vozidel (souprav s naklápěcími skříněmi, ...)

V rámci stavby „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ“ není uvažováno se zásahy do infrastruktury, které by měnily technické parametry traťových a staničních kolejí. V rámci stavby dojde ke snesení železničního svršku v rozsahu potřebném pro rekonstrukci mostu. Po provedení stavby bude obnoven železniční svršek v původním rozsahu a v konfiguraci s ohledem na posun výhybky č. 101.

V návrhovém stavu je uvažováno s ponecháním stávajících rychlostí v hlavních staničních kolejích (koleje č. 1 a 2), a to 50 km/h (odstraněno snížení rychlosti na mostě v koleji č. ze 40 km/hod), ve výhybkách pak rychlost 40 km/h.

1.5. Přípustná délka interoperabilních vlaků [m] z hlediska užitných délek kolejí, resp. použitelné délky nástupišť ve stanicích relevantních pro zastavení vlaku

Předmětem stavby není rekonstrukce nebo zřízení nových nástupišť. Rovněž železniční svršek se obnoví v původním rozsahu a nedojde tedy ke změně stávajících užitečných délek kolejí v ŽST Ústí nad Labem západ.

1.6. Maximální podélný sklon kolejí [mm/m] přechodných pro interoperabilní vlaky

- V koleji č. 137a a 1: 14,100 mm/m, délka 302,811 m

- V koleji č. 134 a 1: 18,000 mm/m, délka 153,404 m

1.7. Minimální poloměr směrového oblouku koleje [m] přechodné pro interoperabilní vlaky

- V koleji č. 134: R = 300,00 m

1.8. Jmenovitý rozchod koleje vč. zvláštních opatření [mm]

- jmenovitý rozchod koleje je 1435 mm (podle ČSN 73 6360)

1.9. Maximální převýšení koleje [mm]

- 0 mm

1.10. Úklon kolejnic [1/N]

- traťové a hlavní staniční koleje mají úklon 1:40

1.11. Užití elektrodynamických brzd (podélný odpor tratě)

- Není součástí návrhu.

1.12. Způsob označení kilometrické polohy koleje

- Staničení osy koleje č. 1 je převzato projektu „Vyhotovení projektu PPK pro regionální pracoviště Plzeň na trati TÚ 1003 Ústí nad Labem – Střekov – Ústí nad Labem západ, kolej v km 0,363 – 1,461; km 3,016 – 3,242“.
- Předpis M21 pro staničení železničních tratí ponechává ve stanicích v kompetenci místně příslušné OŘ rozhodnutí o způsobu umístění staničníků. V řešeném úseku budou osazeny dva betonové staničníky.

1.13. Seznam stanic, resp. jednotlivých nástupišť pro, než se TSI PRM vztahuje

V rámci stavby nedochází k zásahu do stávajících nástupišť. Nová nástupiště nejsou předmětem stavby.

1.14. Přehled zřízených parkovacích míst pro OOSPO v rámci každé stanice

Není součástí návrhu.

1.15. Vyznačení bezbariérových přístupových cest

Není součástí návrhu.

1.16. Popis hmatových naváděcích cest (jsou-li zajištěny)

Není součástí návrhu.

1.17. Vyznačení toalet včetně toalet dostupných pro osoby na vozíku

Není součástí návrhu.

1.18. Označení míst výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům

Není součástí návrhu.

1.19. Výčet vizuálních informačních systémů

Není součástí návrhu.

1.20. Popis nástupišť

V rámci stavby nejsou řešena nástupiště.

1.21. Seznam pomocných zařízení pro nastupování včetně jejich popisu

Není součástí návrhu.

1.22. Poloha úrovnových přechodů kolejí ve stanicích dostupných pro použití OOSPO

Není součástí návrhu.

1.23. Rychlostní režim v tunelu pro různé typy vlaků

Není součástí návrhu.

1.24. Světlý průřez tunelu [m²]

Není součástí návrhu.

1.25. Umístění únikových cest (v traťových km)

Není součástí návrhu.

1.26. Systém nouzového osvětlení

Není součástí návrhu.

1.27. Parametry rádiové komunikace v případě mimořádné události

Není součástí návrhu.

1.28. Rozvod a vydatnost požární vody [l/min]

Není součástí návrhu.

1.29. Nástupní plochy určené k evakuaci cestujících

Není součástí návrhu.

1.30. Dostupná dodatečná bezpečnostní opatření

Není součástí návrhu.

1.31. Délka podzemní stanice [m]

Není součástí návrhu.

1.32. Vzdálenost podzemní stanice k povrchu [m]

Není součástí návrhu.

1.33. Zařízení pro vstup/výstup do/z podzemní stanice

Není součástí návrhu.

1.34. Větrání podzemní stanice

Není součástí návrhu.

1.35. Zvláštní požární opatření v podzemní stanici

Není součástí návrhu.

1.36. Název místně příslušného operačního a informačního střediska integrovaného záchranného sboru

HZS Ústeckého kraje.

1.37. Plán pro případ mimořádné události (je-li vypracován)

Pro návrh byly vypracovány povodňový a havarijný plán, které jsou součástí Souhrnné části dokumentace.

1.38. Životní prostředí v blízkosti železniční trati

Mezní hodnoty pro vnější hluk

Jsou určeny jako nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Tabulka nejvyšších přípustných hodnot hluku pro venkovní prostor pro železnici:

Způsob využití území	Doba působení	Limitní hladiny hluku [dB]	
		Mimo ochranné pásmo dráhy	V ochranném pásmu dráhy
Chráněné venkovní prostory staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	6:00 – 22:00	55	60
	22:00 – 6:00	50	55

Mezní hodnoty pro vnější vibrace

Jsou určeny jako nejvyšší přípustné vážené hodnoty zrychlení vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb.

Tabulka nejvyšších přípustných vážených hodnot zrychlení vibrací ve stavbách:

Způsob využití území	Nejvyšší přípustná vážená hladina zrychlení L_{awp} [dB]		Největší přípustná vážená efektivní hodnota zrychlení a_{ewp} [$m \cdot s^{-2}$]	
	Den	Noc	Den	Noc
	6:00 – 22:00	22:00 – 6:00	6:00 – 22:00	22:00 – 6:00
Obytné místnosti, nemocniční pokoje pro pacienty, učebny ve školách a ostatní místnosti škol, předškolních zařízení a školských zařízení	77	74	0,0072	0,005
Ostatní pobytové místnosti	83	83	0,0144	0,0144

Mezní hodnoty pro vnější elektromagnetické rušení

Externí elektromagnetická kompatibilita podle ČSN EN 50121.

Mezní hodnoty pro vnitřní hluk

V budovách jsou určeny jako nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb.

Tabulka nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb u železnice:

Druh chráněné místnosti	Doba působení	Limitní hladina hluku [dB]
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	35
Obytné místnosti	6:00 – 22:00	40, 45 *)
	22:00 – 6:00	30, 35 *)
Hotelové pokoje	6:00 – 22:00	50
	22:00 – 6:00	40
Přednáškové síně, učebny a ostatní pobytové místnosti škol, předškolních a školských zařízení	Po dobu používání	45
Koncertní síně, kulturní střediska	Po dobu používání	50
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturních zařízení, kavárny, restaurace a ostatní pobytové místnosti	Po dobu používání	55
Prodejny, sportovní haly	Po dobu používání	60

*) Hodnoty v ochranném pásmu dráhy

2. PODKLADY PRO REGISTR SUBSYSTÉMU – SUBSYSTÉM ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCS)

Obecně je Subsyntém Řízení a zabezpečení“ definován jako takový soubor funkcí a jejich provádění, který umožňuje bezpečnou jízdu vlaků. TSI "Řízení a zabezpečení" definují základní požadavky pro tyto části subsystému.

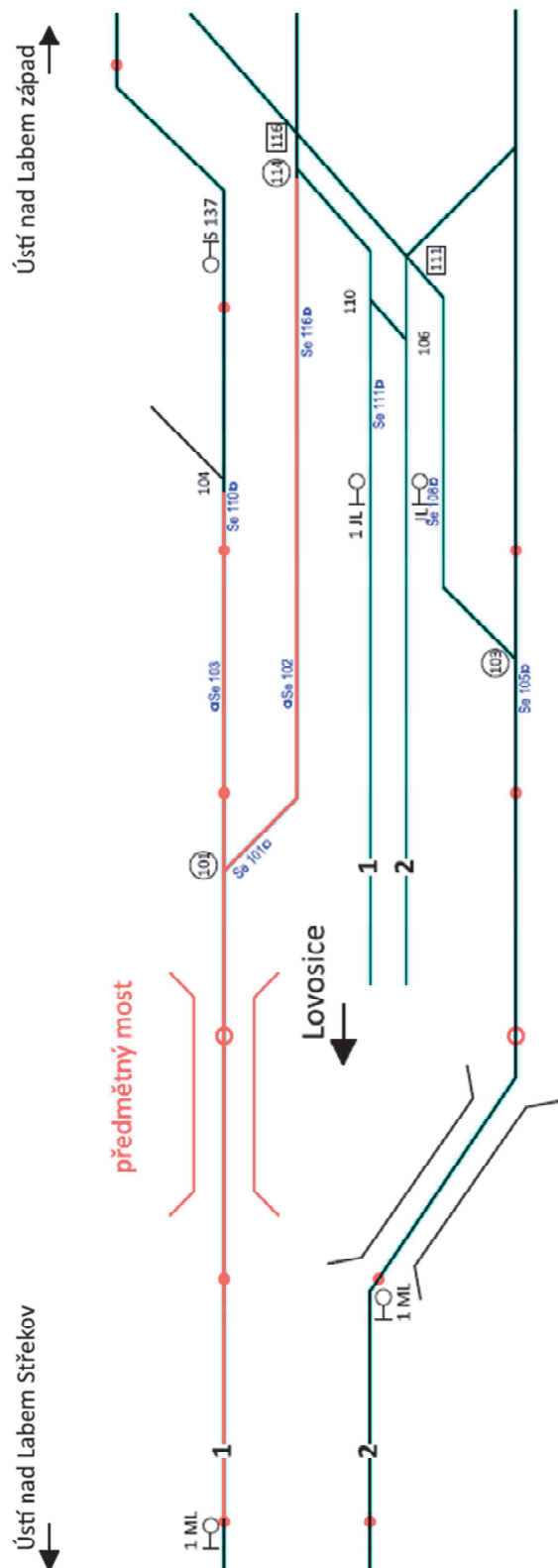
Po realizaci stavby zůstane v ŽST Ústí nad Labem západ v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení (SZZ). V rámci stavby nedochází ke změně konfigurace kolejíště, pouze k pousnu výhybky č. 101 směrem do stanice ŽST Ústí nad Labem západ.

3. PODKLADY PRO REGISTR INFRASTRUKTURY SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)

Stavba se nachází na elektrifikované trati, se stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Předmětem stavby je zřízení nového trolejového vedení v původním rozsahu dle nové polohy kolejí s ohledem na posun výhybky č. 101.

Přílohy:

Příloha č.1 - Zjednodušené schéma rekonstruované části ŽST Ústí n.L. západ



Příloha č.2 - Výřez ze schématu napájení a dělení trakčního vedení ŽST Ústí n.L. západ:

