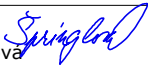


Razítko oprávněné osoby:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	04/2024	Definitivní odevzdání	Ing. Jan Grepl

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 - Karlín		
			
Zhotovitel stavby:	DIPONT s.r.o.		
Adresa:	Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem		
Kontakt:	T: +420 475 201 724 E: dipont@dipont.cz		
			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Jan Grepl 	Ing. Tereza Špringlová 	Ing. Miroslav Novák 	Ing. Tereza Špringlová 

Název stavby/akce:	Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín - Jedlová v km 25,880 - 25,980			Označení (S-kód):	S632000536
				Označení zhotovitele:	D21106
Název části:	Stavební část			Označení části:	D.2.1.1
Název objektu:	SO 11-10-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, železniční svršek			Označení objektu/komplexu:	SO 11-10-01
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy:	1.001
Název dílčí části přílohy:				Paré:	
Kraj:	Katastrální území:		TUDU:		
Ústecký	Česká Kamenice; Horní Kamenice		086112		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
PDPS	04/2024	A4	1:1000		
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:
S 6 3 2 0 0 0 5 3 6	P D P S	D 2 1 0 1	S 0 1 1 1 0 0 1	X X X	1 0 0 1 0 0 0

Z1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ.....	2
1.2	STAVEBNÍK	2
1.3	PROJEKTANT	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	3
3	ÚČEL A ROZSAH, PODKLADY	4
3.1	ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ.....	4
3.2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	8
3.3	ZÁSADY ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ.....	8
3.4	VYTYČENÍ	9

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

<i>Název stavby</i>	Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín - Jedlová v km 25,880 - 25,980
<i>Katastrální území</i>	Horní Kamenice
<i>Kraj</i>	Ústecký kraj
<i>Traťový úsek, Definiční úsek</i>	086112
<i>Předmět dokumentace</i>	trvalá stavba, sanace sesuvu, sanace pražcového podloží, Sanace tělesa násypu, odvodnění

1.2 Stavebník

<i>Stavebník</i>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
<i>Zástupce objednatele ve věcech technických</i>	Ing. Jaromír Kopecký tel: +420 602 521 560, kopecjyjar@spravazeleznic.cz

1.3 Projektant

<i>Dodavatel projektové dokumentace</i>	DIPONT, spol. s r.o. Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem IČ: 286 930 94, tel. 475 201 724, email: dipont@dipont.cz
<i>Hlavní projektant</i>	Ing. Jan Grepl Autorizovaný inženýr pro geotechniku ČKAIT - 1202095 tel: 731 407 357, grepl@dipont.cz

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Jedná se o zvýšení stability násypu, rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně odvodnění.

Jedná se o změnu stávající stavby.

Základní charakteristika trati

Traťový úsek, definiční úsek	0861 12
kategorie dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb.	regionální
Kategorie dráhy dle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	ne
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	464
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	081
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	85 km/h
Trakční soustava	žádná
Počet traťových kolejí	Jednokolejná trať

Popis současného stavu:

Předmětná lokalita se nachází na trati Děčín – Rumburk (trať 081). Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať, kde v km 25,880-25,980 nedaleko centra obce v blízkosti Havlíčkové ulice došlo na základě rekognoskace k pohybům svahu násypu. Sesuv se nachází cca ve staničení 25,908-25,925 na levé straně násypového tělesa a z části zasahuje pod samotné těleso násypu.

Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S 49 na betonových pražcích B91S, rozdělení pražců „d“. Pražce jsou z roku 2016, kolejnice jsou z roku 1978. Kolejnice v místě sesuvu vykazují vysokou míru opotřebení a jsou svařené z mnoha kratších kolejnic.

3 ÚČEL A ROZSAH, PODKLADY

Stavba řeší nevyhovující stav železničního spodku a odvodnění v předmětné lokalitě. Stávající odvodnění je nevyhovující, dochází k průsakům vody v okolí trubního propustku, který zcela neplní svou funkci. V důsledku toho došlo v minulosti k sesuvu náspu a k poruchám GPK.

V rámci stavby bude kompletně odtěženo těleso stávajícího náspu a zřízeno nové, zpevněné železobetonovými piloty. Dále bude zřízeno nové odvodnění pomocí zpevněných příkopů. V rámci stavby bude bez náhrady zrušen propustek v evid. km 25,897 a bude provedena sanace propustku v evid. km 25,950.

Kolejový rošt bude v nutné délce demontován a štěrkové lože odtěženo. Vzhledem ke stavu kolejnic budou v úseku od km 25,872 do km 26,018 nahrazeny novými tvaru 49E1. Stávající pražce budou umístěny zpět v celé délce stavby.

V průběhu projekčních prací byla evidována další místa s problematickou stabilitou GPK v navazujícím úseku v km 26,0 – 26,2. Na základě provedeného místního šetření za účasti složek SŽ bylo rozhodnuto o rozšíření řešeného úseku do km 26,2. Zástupci všech zúčastněných složek se shodli, že rozšíření úseku stavby a začlenění míst s problematickou stabilitou GPK do stavby je opodstatněné i z ekonomických důvodů v případě pozdějších oprav u nově zjištěných „rozpadů“ GPK.

Pro účely realizace stavby bude vyjmut kolejový rošt v km 25,590 – km 25,872 a zřízena provizorní panelová komunikace.

3.1 Rozsah navrhovaných opatření

Kapacitní údaje

SO 11-10-01 Česká Kamenice – Horní Kamenice, železniční svršek

Směrová a výšková úprava koleje	842,425 m
Demontáž kolejového roštu	599,3 m
Nové kolejnice tv. 49E1	146,654 m

Technické řešení

Stávající stav

Stávající železniční svršek je tvaru S49 na betonových pražcích B91S. Kolejnice v úseku od km 25,872 do km 25,989 vykazují značné opotřebení a deformace, i vlivem sesuvu náspu. Kolejnice jsou z roku 1978. Pražce jsou z roku 2016.

Kolej přechází ze zářezu do náspu, leží v přímé a přechází do oblouku o poloměru $R=710$ m s krajními přechodnicemi délek $Lk1=83$ m a $Lk2=57$ m. Převýšení v oblouku je $D=50$ mm.

Odvodnění v zářezu je v současnosti řešeno pomocí příkopové zídky „J“ vpravo koleje a trativodem vlevo koleje. Odvodnění ústí do stávajících propustků v evid. km 25,897 a evid. km 25,950.

V řešeném úseku je rychlost 80 km/h ($V130 = 85$ km/h).

Navržený stav

SO 11-10-01 Česká Kamenice – Horní Kamenice, železniční svršek

Začátek úseku	km 25,487 065	
Konec úseku	km 26,229 490	Délka úseku: 742,425 m
Začátek trháni	km 25,590 270	
Konec trháni	km 26,189 613	Délka trháni: 599,343 m

Směrové řešení

Směrové řešení bylo převzato ze stavebního projektu PPK „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí - Rumburk“, SO 06-11-01 Česká Kamenice – Mlýny, železniční svršek a spodek z roku 2015.

Výškové řešení

Výškové řešení bylo převzato ze stavebního projektu PPK „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí - Rumburk“, SO 06-11-01 Česká Kamenice – Mlýny, železniční svršek a spodek z roku 2015 a bylo upraveno tak, aby maximálně respektovalo stávající výšku TK (především v zářezu v km z důvodu stávajícího odvodnění pomocí J žlabů, které budou bez úprav v km 25,600 – 25,850).

Staničení

Staničení bylo převzato ze stavebního projektu PPK „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí - Rumburk“. Staničení bylo dle požadavku SŽG vztaženo ke KP v km 25,572 065.

Rychlosti

V řešeném úseku je rychlost 80 km/h (V130 = 85 km/h). Stávající rychlosti zůstanou zachovány.

Průjezdny průřez

Pro návrh byl použit standardní profil průjezdného průřezu Z-GC využívaný pro stavbu a rekonstrukce celostátních a regionálních drah.

Kolejové lože

Štěrkové lože bude odtěženo v rozsahu km 25,872 – 26,189 a odvezeno k recyklaci. V rozsahu km 25,590 – 25,870 bude na rozhrnutém stávajícím loži vybudována provizorní přístupová komunikace z panelů. Po provedení prací na železničním spodku mostech propustcích a zdech bude kolejové lože v km 25,590 – 25,870 pročištěno doplněno a upraveno do tvaru. Kolejové lože v km 25,870 – 26,189 bude vybudováno z recyklovaného kameniva.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. V prostoru rekonstrukce kolejí je navrženo otevřené kolejové lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 třídy BII dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35 m pod ložnou plochou betonových pražců. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“.

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Bezstyková kolej

Po provedení stavebních prací bude kolej svařena do BK ve smyslu předpisu SŽ – S3/2 včetně všech pozdějších změn s ohledem na navržené poloměry v koleji. V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava UT BK. Zřizování bezstykové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽ S3/2 – Bezstyková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

BK bude zřízena svařením stykově s odtavením kromě závěrných svarů.

Kolejnice

Vyjmuté stávající kolejnice budou vráceny zpět do projektované polohy. Pouze v úseku od km 25,872 do km 26,019 budou stávající kolejnice nahrazeny novými kolejnicemi tvaru 49E1, třída oceli R260. Kolejnice budou použity minimální délky 74 m.

Kolejnice se mění v daném rozsahu především z důvodu ojetí a z důvodu velkého množství svarů.

Pražcové kotvy

V řešené úseku nebudou umístovány pražcové kotvy, kolej je v přímé a v oblouku o velkém poloměru.

Pražce

Stávající pražce tvaru B91S budou vráceny zpět. Rozdělení pražců „d“.

Izolované styky

V dotčeném úseku se nenachází izolované styky.

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13 odchylně od předpisu SŽ S3 „Železniční svršek“. Zajištění PPK bude realizováno pomocí bodů železničního bodového pole.

Výstroj trati

V rámci SO žel. svršku bude demontována stávající výstroj trati:

- 1 ks železobetonový staničník (km 25,9)
- 1 ks staničník cedulový, žlutý (km 26,0)
- 1 ks předvěstník rychlosti „60“
- 1 ks přejezdník X 2597

Všechny prvky výstroje trati budou umístěny zpět do stávající polohy.

3.2 Seznam vstupních podkladů

Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- Mapové podklady a železniční bodové pole SŽG Praha, TÚDU 086112 v rozsahu km 25,700 – 26,100
- Záměr projektu „Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín – Jedlová v km 25,880 – 25,980“, zpracovatel DIPONT s.r.o., datum 11/2021
- Stavební projekt PPK: „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí - Rumburk“, SO 06-11-01 Česká Kamenice – Mlýny, železniční svršek a spodek z roku 2015
- Platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy
- Místní šetření a rekognoskace terénu 08/2022
- Fotodokumentace
- Porady projektanta a zástupců investora

Seznam stavebních objektů

SO 11-10-01 Česká Kamenice – Horní Kamenice, železniční svršek

Související SO a PS:

SO 11-11-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, železniční spodek

SO 11-20-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, most ev. km 26,005

SO 11-20-02 Česká Kamenice - Horní Kamenice, most ev. km 26,147

SO 11-21-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, propustek ev. km 25,897 - demolice

SO 11-21-02 Česká Kamenice - Horní Kamenice, propustek ev. km 25,950

SO 11-24-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, zárubní zeď km 26,044 - 26,097

PS 11-01-21 Česká Kamenice - Horní Kamenice, přeložka kabelů SŽT

3.3 Zásady odpadového hospodářství

Materiál v likvidaci

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.541/2020 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. K tomu jsou níže uvedeny druhy odpadů, kategorizace a způsob jejich likvidace, vznikající během výstavby a vlastním provozem po dokončení stavby.

Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O)

Šrotové kolejnice a šrotové drobné kolejivo je majetkem Správy železnic, s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby Správy železnic, s.o., je využitelný jako druhotná surovina a bude předán do sběrný kovového odpadu.

Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)

V rozsahu sanace železničního spodku bude štěrkové lože odtěženo v km 25,872 – 26,189 a odvezeno k recyklaci. Ve zbylých úsecích bude štěrk zachován. Dodavatel stavby bude dokladovat míru kontaminace odtěženého štěrkového lože provedenými chemickými analýzami dle platné legislativy. Při splnění podmínek pro přijetí odpadu do zařízení na recyklaci stavebních odpadů bude štěrkové lože odvezeno do recyklačního střediska. V případě, že toto využití nebude možné, bude štěrkové lože uloženo na skládce tomu určené.

Ostatní odpad

Železniční pryžové podložky a železniční polyetylenové podložky případně, že nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, s.o., budou odstraněny a odvezeny k recyklaci. S veškerými vznikajícími odpady musí zhotovitel nakládat v souladu s platnými zákony a vyhláškami. Jako původce musí zajistit jeho zneškodnění.

Vyzískaný materiál

Veškerý vyzískaný materiál ze stavby bude v majetku Správy železnic.

3.4 Vytyčení

Stavební objekt bude při stavbě vytyčen z platného bodového pole ve správě SŽG.

Výkres vytyčovaných bodů se seznamem souřadnic je součástí dokumentace.

V Ústí nad Labem, listopad 2023

Ing. Tereza Špringlová