

## VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

## SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK	01/2015
02	ÚPRAVA ŘEŠENÍ	04/2015
03	-	-

Objednatel:



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

SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem,  
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MILOŠ KRAMEŠ

Garant profese:

ING. TOMÁŠ BABICA

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. TOMÁŠ BABICA

Vypracoval:

ING. TOMÁŠ BABICA

Kontroloval:

ING. JITKA DOUBKOVÁ

Název akce:

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV,  
ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

Číslo smlouvy:

14 394 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK  
SO 10-02 Most - Třebušice, žel. svršek  
SO 11-02 Most - Třebušice, žel. spodek

Datum:

01/2015

Číslo části:

E.1.1.2

Název přílohy:

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1

**SUDOP PRAHA a.s.**  
**Projektová, inženýrská a konzultační firma**  
**Středisko 201 - žel. tratí a uzlů**

# **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**STAVBA:** **Trat' č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**

**STUPEŇ DOKUMENTACE:** **Projekt stavby**

**STAVEBNÍ OBJEKT:** **SO 10-02 Most - Třebušice, železniční svršek**  
**SO 11-02 Most - Třebušice, železniční spodek**

## Obsah

<b>1.</b>	<b>Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Základní údaje.....</b>	<b>5</b>
2.1	Úvod .....	5
2.2	Přehled výchozích podkladů.....	5
2.2.1	<i>Základní podklady .....</i>	<i>5</i>
2.2.2	<i>Geodetické podklady .....</i>	<i>6</i>
2.2.3	<i>Geotechnické podklady.....</i>	<i>6</i>
2.2.4	<i>Ostatní použité podklady .....</i>	<i>6</i>
2.3	Polohový systém.....	6
2.4	Rozsah úseku a staničení .....	6
<b>3.</b>	<b>Zhodnocení výsledků průzkumů.....</b>	<b>7</b>
3.1	Ověření inženýrských sítí .....	7
3.2	Předkategorizace materiálů železničního svršku .....	7
<b>4.</b>	<b>Popis stávajícího stavu, využití stávajících objektů .....</b>	<b>7</b>
4.1	Stávající stav.....	7
4.1.1	<i>Železniční svršek.....</i>	<i>7</i>
4.1.2	<i>Železniční spodek .....</i>	<i>7</i>
4.2	Využití stávajících objektů .....	7
4.2.1	<i>Kolejový rošt a výhybky.....</i>	<i>7</i>
4.2.2	<i>Kolejové lože .....</i>	<i>7</i>
<b>5.</b>	<b>Železniční svršek.....</b>	<b>8</b>
5.1	Geometrická poloha koleje.....	8
5.1.1	<i>Rozsah navržených úprav.....</i>	<i>8</i>
5.1.2	<i>Osové vzdálenosti.....</i>	<i>8</i>
5.1.3	<i>Směrové řešení .....</i>	<i>8</i>
5.1.4	<i>Výškové řešení .....</i>	<i>8</i>
5.1.5	<i>Staničení .....</i>	<i>8</i>
5.2	Materiál železničního svršku.....	8
5.2.1	<i>Koleje.....</i>	<i>8</i>
5.2.2	<i>Kolejové lože .....</i>	<i>9</i>
5.2.3	<i>Bezстыková kolej a pražcové kotvy.....</i>	<i>9</i>
5.2.4	<i>Přechodové kolejnice a svary.....</i>	<i>9</i>

---

**TRATĚ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**


---

5.2.5	<i>Izolované styky .....</i>	9
5.2.6	<i>Broušení kolejí.....</i>	10
<b>6.</b>	<b>Železniční spodek .....</b>	<b>10</b>
6.1	Obecné zásady dělení výměr.....	10
6.2	Pražcové podloží .....	10
6.2.1	<i>Požadavky na pražcové podloží.....</i>	10
6.2.2	<i>Průzkum pražcového podloží.....</i>	11
6.2.3	<i>Návrh konstrukce pražcového podloží.....</i>	12
6.3	Těleso železničního spodku.....	13
6.3.1	<i>Zásady dělení výměr.....</i>	13
6.3.2	<i>Všeobecné zásady.....</i>	13
6.4	Odvodnění .....	13
6.4.1	<i>Otevřené odvodnění.....</i>	13
6.4.2	<i>Nové trativody .....</i>	13
6.4.3	<i>Šachty na trativodech a svodném potrubí.....</i>	15
6.4.4	<i>Trakční stožáry.....</i>	15
6.5	Protlak .....	15
<b>7.</b>	<b>Související stavební objekty a provozní soubory .....</b>	<b>16</b>
7.1	Související PS a So.....	16
7.2	Kabelová vedení .....	16
7.3	Mosty a zdi .....	16
<b>8.</b>	<b>Organizace výstavby .....</b>	<b>16</b>
<b>9.</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí .....</b>	<b>16</b>
<b>10.</b>	<b>Bezpečnost práce při realizaci stavby.....</b>	<b>17</b>
<b>11.</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>18</b>
<b>12.</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>19</b>

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

---

---

**1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**

---

- Název stavby:

**Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**

- ISPROFOND:

**5423120001**

- Objednatel:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,**

se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00,

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

- Kontaktní adresa/adresa objednatele pro doručování písemností:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem

- Nadřízený orgán objednatele:

**Ministerstvo dopravy**

Nábřeží L.Svobody 12

110 00 Praha 1

- Zhotovitel projektu:

**SUDOP PRAHA a. s.**

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 25793349 DIČ: CZ25793349

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088

- Kontaktní adresa/adresa zhotovitele pro doručování písemností:

**SUDOP PRAHA a. s.**

Olšanská 10, 130 80 Praha 3

- Charakteristika stavby:

Liniová železniční stavba, obnova a oprava železniční trati

- Místo stavby:

Železniční trať 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov, resp. Kyjice

- Účel stavby:

Zajištění komplexu staveb a technologických zařízení s cílem obnovy částí infrastruktury a uvedení vybraných prvků do standardního stavu při současném dosažení očekávaných užitečných parametrů a zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, spolu s komfortem železniční trati. Hlavním přínosem je odstranění propadu rychlosti jízdy s dosažením očekávané rychlosti 120km/hod.

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

---

Budoucí správce SO: **Správa železniční dopravní cesty, s. o.**

Odpovědný projektant SO: **Ing. Tomáš Babica**

---

---

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

---

### **2.1 ÚVOD**

Stavba opravy a obnovy obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude uvedení vybraných prvků do standardního stavu při současném dosažení dílčích očekávaných užitných parametrů a zvýšení bezpečnosti provozu a komfortu stávající dvojkolejné železniční trati.

Rozhodujícím přínosem je obnovení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a odstranění propadu traťové rychlosti na 120km/h.

Železniční stanice Most a navazující úsek v délce cca 2,2 km je součástí přeložky zprovozněné v roce 1979. Navazující část trati včetně ŽST Třebušice (cca 3,4 km) je ve stopě původní trati z roku 1870, avšak v 70. a 80. letech minulého století byla stanice, sloužící jako výchozí pro uhelné vlaky, rozsáhle přestavěna. Úsek Třebušice – Kyjice byl zprovozněn v roce 1984 jako rozsáhlá přeložka, z toho v délce 3 km vedená po náspu realizovaném na vnitřní výsypce velkolomu ČSA v souhrnné výšce až 170 metrů nade dnem lomu (tzv. Ervěnický koridor).

Jak je patrné z výše uvedeného, větší část úseku Most – Kyjice je de facto novostavbou ze 70. a hlavně 80. let minulého století a tomu odpovídá relativně vyhovující směrové řešení a prostorové uspořádání, solidní stav většiny umělých staveb a odpovídající zabezpečení.

Dílčí prvky železniční trati však již svým stavem neumožňují využití parametrů, které trať jinak stavebně umožňuje - tedy dosažení nejvyšší traťové rychlosti 120 km/h - a na které byly veškeré přeložky navrhovány a budovány - tedy traťové třídy zatížení D4. Navržený projekt prostřednictvím obnovy železničního svršku, oprav mostů a dílčích prací v dalších profesích zajistí dosažení výše uvedených očekávaných parametrů.

Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 47,378p u výměnového styku výhybky č. 46 v ŽST Most, což je km 47,377707P nového staničení. Konec stavby je dle stávajícího i nového staničení v drážním km 56,441 za chomutovským zhlavím ŽST Kyjice.

Kolejové úpravy jsou ukončeny v km 57,100 za ŽST Kyjice napojením do stávajícího stavu na mostě ev.km 57,255.

Součástí stavby je obnova železničních stanic Třebušice a Kyjice. Rozsah se soustřeďuje pouze na hlavní průjezdné koleje. Dotčena bude dílčím způsobem i vlastní stanice Most v úseku mezi kolejovým rozvětvením, resp. výhybkou č.46 a vysunutou výhybkou č.48.

Zvýšení bezpečnosti provozu je dáno zřízením železničního svršku tvaru UIC 60 s lokální úpravou železničního spodku, spolu s opravnými pracemi na vybraných mostních objektech a dílčích prvků trakčního vedení. V rámci úprav bude převážně ve vnější části upraveno staniční a traťové zabezpečovací zařízení. V návaznosti na výměnu kolejového svršku bude řešena i úprava elektrického ohřevu výhybek, což přispěje k zajištění bezpečnosti a funkčnosti provozu zvláště v zimním období.

### **2.2 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ**

#### **2.2.1 ZÁKLADNÍ PODKLADY**

- Záměr projektu: Kompletní ZP v listinné formě, digitální verze formát .pdf na CD
- Technické podmínky, Část 1 Obecné technické podmínky
- Technické podmínky, Část 2 Zvláštní technické podmínky

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

---

**2.2.2 GEODETICKÉ PODKLADY**

- Zaměření stávající trati z r. 2014 (ČD SŽG Praha - 2014)
- Jednotná železniční mapa
- Katastrální mapy

**2.2.3 GEOTECHNICKÉ PODKLADY**

- Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum (SUDOP PRAHA a. s. 2014)

**2.2.4 OSTATNÍ POUŽITÉ PODKLADY**

- Mapové podklady
- Obecně platné zákony, vyhlášky, normy, dražní předpisy a výnosy
- Další související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a vzorové listy v platném znění
- Informace o stávajících sítích ve správě SŽDC s.o., OŘ Ústí nad Labem a ČD Telekomunikace
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty Novela 2011: Na přiloženém CD
- Platné a účinné dokumenty a předpisy: na přiloženém CD

**2.3 POLOHOVÝ SYSTÉM**

Celá zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Baltském po vyrovnání (Bpv). Hodnoty souřadnic a výšek jsou absolutní (neredukované). Předměty jednoznačně identifikovatelné byly zaměřeny v 2. třídě přesnosti mapování, podrobné body terénních tvarů byly zaměřeny ve 3. třídě přesnosti mapování. Přesnost vytyčení se řídí dle ČSN 73 0420 – 1, 2. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby.

**2.4 ROZSAH ÚSEKU A STANIČENÍ**

Začátek stavby je v návaznosti na výhybku č. 46 v ŽST Most v km 47,377 707, který byl navázán na stávající zajištění prostorové polohy koleje, kterou získal projektant od správce trati.

Dle nového staničení navrženého v návaznosti na stávající stav je zachován skok staničení v úseku Most – Třebošice. Skok staničení je umístěn do stávajícího **km 49,766p = km 45,700.**

Jedná se o rozhraní mezi TUDU 0602 12 a TUDU 0602 02. Dle nového staničení je skok umístěn do **km 49,754 395p = 45,706 628**

Pro rozlišení (odstranění možné duplicity staničení) je v úseku od počátku stavby (tj. ŽST Most) po skok staničení použit **index kilometráže „P“.**

Začátek nového staničení v prostoru stanice Most je navázán na stávající zajištění prostorové polohy koleje, kterou projektant získal od správce trati. Konkrétně je staničení ztotožněno s definovanou polohou začátku výhybky č.46 (km 47,377 707p).

Konec staničení je navázán na zaměřený bod hektometrovníku v km 57,100 za ŽST Kyjice.

---

### 3. ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ

---

#### 3.1 OVĚŘENÍ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V oblasti staveniště se nachází řada inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do situací stávajícího stavu na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. **Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítím stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci.**

#### 3.2 PŘEDKATEGORIZACE MATERIÁLŮ ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

V souladu s požadavky zadávacích podmínek pro tuto projektovou dokumentaci byla zpracována předkategorizace materiálů železničního svršku. Tento podklad zpracovala Technická ústředna dopravní cesty, Středisko kategorizace materiálu Hradec Králové v roce 2014. Možnosti využití stávajícího materiálu železničního svršku, které vyplývá ze zpracované předkategorizace jsou posány dále.

---

### 4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU, VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ

---

#### 4.1 STÁVAJÍCÍ STAV

##### 4.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

V traťovém úseku je v obou kolejích kolejový rošt R 65 na betonových pražcích SB 6 z let 1979-1987 svařený do bezстыkové koleje. Traťová rychlost je 80 km/h. Pražce a kolejnice jsou dle předkategorizace z velké části klasifikované jako odpad. Šterkové lože je silně znečištěno uhelným mourem.

##### 4.1.2 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V úseku do km 49,500 je trať vedena po přeložce z roku 1979, bez větších poruch v pražcovém podloží.

Od km 49,500 (jedná se o původní úsek z 19. století) vykazuje poruchy a v posledních letech provedené zatěžovací zkoušky prokázaly velmi nízkou únosnost na pláni tvořené jílovitým materiálem.

V km 45,810 je nepovedený protlak o DN 1200, který je cca 0,800 m pod hranou TK. O 3 metry dále je druhý protlak, který má světlost DN 1000 a jeho nejvyšší hrana je 3,060 m pod hranou TK.

#### 4.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ

##### 4.2.1 KOLEJOVÝ ROŠT A VÝHYBKY

V rámci stavby bude demontován kolejový rošt v celém řešeném úseku. Kolejová pole budou rozebrána na demontážní základně (viz. část dokumentace F). Kolejový rošt bude rozřezán na kusy o délce 20 m.

##### 4.2.2 KOLEJOVÉ LOŽE

Stávající kolejové lože bude odtěženo v celém svém objemu a odvezeno na recyklační základnu. Část recyklovaného kolejového lože bude využita zpětně v novém šterkovém loži a část recyklátu bude využito do podkladní vrstvy.

## 5. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

### 5.1 GEOMETRICKÁ POLOHA KOLEJE

#### 5.1.1 ROZSAH NAVRŽENÝCH ÚPRAV

V rámci SO je navrženo odstranění propadu rychlosti na trati z 80 km/h zrychlení na 120 km/h. To si vyžádalo zvětšení převýšení ve stávajících obloucích a s tím spojené prodloužení přechodnic.

#### 5.1.2 OSOVÉ VZDÁLENOSTI

Z důvodu menší finanční náročnosti na stávající objekty trakčního vedení, byla navržena GPK s proměnlivou osovou vzdáleností s maximálními posuny nových kolejí do 20 cm.

Minimální osová vzdálenost je 4,03 m

#### 5.1.3 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Návrh GPK byl proveden dle ČSN 73 6360-1, projekt počítá s přechodnicemi tvaru klotoidy. Parametry byly přednostně voleny tak, aby splňovaly standardní hodnoty dle normy pro rychlost 120 km/h. Směrové řešení v koleji č. 1 popisuje následující přehled oblouků:

- $R_1 = 798$  m;  $D = 120$  mm;  $L_k = 116$  m
- $R_1 = 1115$  m;  $D = 86$  mm;  $L_{k1} = 90$  m

**Tab. 1 Přehled stavebních rychlostí**

Kolej	Staničení [km]	Typ rychlosti			
		V [km/h]	Výhledové rychlosti [km/h]		
			V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>	V <sub>k</sub>
1 + 2	48,683-46,950	120	130	135	160

#### 5.1.4 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové řešení, stejně jako směrové, respektuje minimální posuny od stávajících kolejí do 10 cm.

Poloměry oskulačních kružnic byly navrženy v souladu s ČSN 73 6360-1 a dle požadavků profese trakčního vedení na  $R_v = 10\,000$  m.

#### 5.1.5 STANIČENÍ

Staničení je vztaženo ke koleji č. 1. Na začátku objektu (km 48,683 979 p) plynule navazuje na staničení z SO 10-01 a na konci (km 46,950) plynule přechází staničení do objektu SO 10-03.

### 5.2 MATERIÁL ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

#### 5.2.1 KOLEJE

V obou hlavních kolejích (č. 1 a 2) je navržena výměna stávajícího roštu za nový materiál tvaru 60 E2 na betonových prazcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení „u“.

### 5.2.2 KOLEJOVÉ LOŽE

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky OTP Kamenivo pro kolejové lože železničních drah, č. j. 59 110/2004-O13 ve znění změny 1 čj. 23 155/06-OP, čl. B.4.9 a B.4.10. Tyto obecné technické podmínky platí pro dodávky kameniva pro kolejové lože kolejí SŽDC. Stanovují jeho vlastnosti, způsob výroby a kontroly, prokazování a ověřování jakosti, skladování a dodávání. Jsou zde stanoveny podmínky dodávek a užití nového přírodního kameniva, jakož i podmínky dodávek a užití recyklovaného (regenerovaného) kameniva.

Dle dle S3, díl X., kap. IV - čl. 38 je tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce (v oblouku pod vnitřním nepřevýšeným kolejnicovým pásem) navržena v hlavních a předjízdňích kolejích s betonovými pražci 350mm, s dřevěnými pražci 300mm, v kolejích ostatních s betonovými pražci 300mm. Materiál kolejového lože je navržen frakce 31,5/63. Do báze šterkového lože se použije šterk vyzískaný z recyklace v objemu 1,2m<sup>3</sup>/m' tak, aby recyklát dosahoval nejvýše 0,050m pod spodní plochu pražce.

### 5.2.3 BEZSTYKOVÁ KOLEJ A PRAŽCOVÉ KOTVY

V obou kolejích bude zřízena bezстыková kolej podle předpisu S3/2. Bezстыková kolej z nového materiálu bude zřízena z kolejnicových pasů dl. 75 m, kolejová pole budou pokládána na inventárních kolejnicích. Při zřizování závěrných svarů a upínání kolejnic je třeba dodržet předepsanou upínací teplotu +17°C až +23°C. Svařování kolejnic se provede aluminotermickým svařováním podle předpisu S3/5, který obsahuje všechny schválené technologie (nové vydání). Svary se kontrolují a přejímají podle ustanovení předpisu S3/2, kapitola V Přejímka prací, a dle předpisu S3/5.

### 5.2.4 PŘECHODOVÉ KOLEJNICE A SVARY

Na začátku objektu je při přechodu z nového tvaru roštu UIC na stávající tvaru R 65 použita přechodová kolejnice o délce 12,6 m

**Tab. 2 Kolejové přechody**

Kolejové přechody							
PK č.	kolej č.	km	Přechod tvaru	dl. 60E2	dl. S49	celk. délka	poznámka
3	1	55.055	60E2/S49	6.600	6.000	12.600	
celkem				<b>6.600</b>	<b>6.000</b>	12.600	

### 5.2.5 IZOLOVANÉ STYKY

Ve stavbě se obnoví LIS v kolejích podle stávajícího uspořádání.

Na zřízení nových izolovaných styků v tomto úseku budou použity lepené izolované styky (LIS) tvaru 60E2 s kalenou hlavou.

Izolovaný styk kolejnic musí být umístěn tak, aby izolační profilová vložka byla v mezipražcovém prostoru dle příslušných vzorových listů, aby nemohlo dojít k nežádoucímu vodivému propojení. Lepené izolované styky v protilehlých kolejnicových pásech smějí být nevstříčné max. 500mm.

Umístění LIS je znázorněno v příloze 2 (situace) a 7 (přehledný náskres svršku) a je podrobně řešeno v plánu izolace kolejiště.

## TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV

Tab. 3 Izolované styky

v koleji	v km	60E2 kalený	pozn
1	48.948 p	1	
2	48.948 p	1	
1	46.072	1	
2	46.072	1	
1	46.686	1	
2	46.686	1	
1	46.640	1	
2	46.641	1	
celkem		8	<b>párů</b>
		16	<b>ks</b>

## 5.2.6 BROUŠENÍ KOLEJÍ

Po konečné směrové i výškové úpravě geometrické polohy kolejí a po zřízení bezstykové koleje je třeba provést úpravu mikrogeometrie. Ta zahrnuje likvidaci nedokonalosti jízdní dráhy ve vlnových délkách menších než 2 - 3mm a zajišťuje optimální příčný profil hlavy kolejnice. Broušení nově vložených kolejnic brousícími vlaky se dle TKP, Kap. 8, čl. 8.3.8 při rekonstrukci ostatních celostátních tratí provádí v úsecích s traťovou rychlostí vyšší než 80km/h. Broušení kolejnic se provede u traťových kolejí v celé délce.

Úprava mikrogeometrie bude řešena prvním (tzv. preventivním) broušením povrchu kolejnic, které se provádí při nejbližší brousící kampani, pokud možno do jednoho roku od zahájení zkušebního provozu.

Vzhledem k již naplánované kampani broušení pro rok 2015 **broušení kolejnic v kolejích není součástí stavby**. Provede se později v rámci údržby trati.

## 6. ŽELEZNIČNÍ SPODEK

## 6.1 OBECNÉ ZÁSADY DĚLENÍ VÝMĚR

Do výměr SO **železničních mostů a zdí** jsou zahrnuty zemní práce až po zemní pláň (do úrovně spodní hrany konstrukčních vrstev žel. spodku). Do výkopu žel. mostů jsou zahrnuty výkopy pro přechodový klín. Případné výkopy pro zesílené konstrukce pražcového podloží jsou součástí SO žel. spodku (ZKPP), stejně jako kubatury vlastního materiálu, z kterého budou ZKPP tvořeny.

**Chráničky** jsou součástí výměr příslušných stavebních objektů nebo provozních souborů inženýrských sítí.

## 6.2 PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ

## 6.2.1 POŽADAVKY NA PRAŽCOVÉ PODLOŽÍ

Z hlediska návrhu pražcového podloží jsou ve stanici tyto koleje a příslušné parametry návrhu:  
Stávající tratě:

- a) hlavní traťové a hlavní staniční koleje na tratích celostátní ostatní pro  $120 \text{ km/h} \leq V \leq 160 \text{ km/h}$

## TRATĚ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV

$$E_0=30\text{Mpa} \quad E_{pl}=50\text{Mpa (kol. 1, 2)} \quad E_{pl\text{ ZKPP}}=80\text{MPa}$$

Hodnota mrazového indexu je  $I_{mn}=400^\circ\text{C.den}$

## 6.2.2 PRŮZKUM PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Průzkum pražcového podloží je podrobně zpracován v příloze B.11.2.2 projektu.

Tab. 4 Přehled provedených sond a souhrn geotechnických informací

Sonda	Staničení [km]	Zatřídění zeminy ČSN 73 6133	Ulehlost Konzistence	Kvalita do podloží	Vodní režim	Namrzavost	Modul přetvárnosti $E_0$ [MPa] <sup>1)</sup>	Opravný součinitel „z“	Redukovaný modul přetvárnosti $E_{or}$ [MPa]
kolej 1									
KS 1	48,708p	G2/GP	UL	roste	P	NE	88,2	1	88,2
KS 3	48,892p	G2/GP	UL	roste	P	NE	86,5	1	86,5
KS 5	49,123p	G3/G-F	UL	roste	P	MN-N	52,3	1	52,3
KS 7	49,291p	G2/GP	UL	roste	P	NE	107,1	1	107,1
KS 9	49,492p	G2/GP	UL	roste	P	NE	118,4	1	118,4
KS 11	49,690p	G3/G-F	UL	roste	P	MN-N	40,0 <sup>1)</sup>	1	40,0
KS 13	45,858	G3/G-F	UL	roste	P	MN-N	40,0 <sup>1)</sup>	1	40,0
KS 15	46,055	S5/SC	UL	roste	P	MN-N	35,2	0,9	31,7
KS 17	46,255	S5/SC	UL	roste	P	MN-N	28,0 <sup>1)</sup>	0,9	25,2
KS 19	46,455	S4/SM	UL	konstantní	P	MN-N	30,0 <sup>1)</sup>	0,9	27,0
KS 21	46,659	G2/GP	UL	roste	P	NE	109,8	1	109,8
KS 23	46,846	G2/GP	UL	roste	P	NE	107,1	1	107,1
kolej 2									
KS 2	48,793p	G3/G-F	UL	roste	P	MN-N	58,4	1	58,4
KS 4	48,991p	G2/GP	UL	roste	P	NE	104,7	1	104,7
KS 6	49,192p	G2/GP	UL	roste	P	NE	109,8	1	109,8
KS 8	49,391p	G2/GP	UL	roste	P	NE	77,6	1	77,6
KS 10	49,593p	F8/CH	P	roste	VN	NN	12,4	0,3	3,7
KS 12	45,752	S5/SC	UL	konstantní	P	MN-N	15,0 <sup>1)</sup>	0,9	13,5
KS 14	45,958	S4/SM	UL	konstantní	P	MN-N	48,9	0,9	44,0
KS 16	46,157	G4/GM	UL	roste	P	MN-N	41,7	1	41,7
KS 18	46,359	Cb	-	nelze	P	nelze	50,0 <sup>1)</sup>	1	50,0
KS 20	46,565	G1/GW	UL	roste	P	NE	83,3	1	83,3
KS 22	46,753	G1/GW	UL	roste	P	NE	93,7	1	93,7
KS 24	46,941	G3/G-F	UL	roste	P	MN-N	55,6	1	55,6

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**


---

Poznámka : zatěžovací zkoušky provedeny na zeminách konstrukční vrstvy, v podbarvených políčkách vyznačena hodnota zatěžovacích zkoušek provedených na zeminách zemní pláně

<sup>1)</sup> hodnota stanovená podle odborného odhadu

ulehlost: UL – ulehlý, SU – středně ulehlý

konzistence: VP – velmi pevná, P – pevná, T – tuhá, M – měkká

vodní režim: P – příznivý, N – nepříznivý

namrzavost: NE – nenamrzavá, MN-N – mírně namrzavá až namrzavá, NN – nebezpečně namrzavá

V rámci průzkumu byly provedeny kopané sondy mezi pražci v ose koleje do hloubky cca 0,9 - 1,20m pod úroveň TK. Celkem bylo v úseku vyhloubeno 24 ks kopaných sond (KS1 až KS24; viz tabulku č. 4). V sondách byly provedeny zatěžovací zkoušky podle předpisu SŽDC S4 a dynamické penetrační zkoušky. Zároveň byly odebrány porušené vzorky zeminy pro laboratorní rozbor a vizuálně posouzeno znečištění šterkového lože.

Šterkové lože je znečištěno, popř. silně znečištěno, a to rovnoměrně v celé tloušťce.

### 6.2.3 NÁVRH KONSTRUKCE PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Modul přetvárnosti byl v kopaných sondách vesměs zjišťován zatěžovací zkouškou (ZZ) nikoliv na zemní pláni, nýbrž uvnitř konstrukční vrstvy (ve většině KS), proto je třeba s ním pracovat jako s modulem přetvárnosti pláně Epl.

V 15ti z 24 kopaných sond vyšel  $E > 50$  MPa. V takovém případě se provede pouze odtěžení stávajícího kolejového lože až na PTŽS. Takto budou prováděny úseky od km 48,683 – 49,492 a km 56,566 – 46,950.

Ve zbytcích kopaných sond byly vyhodnoceny výsledky a rozděleny do kvazihomogenních celků, podle podobných vlastností zemin a pevností a byl proveden příslušný návrh pražcového podloží.

V KS 10 a 12 jsou výsledky řádově jiné, než ve zbytcích úseků. V příslušných úsecích je navržena kompletní výměna zemin zemní pláně a nahradí se písčitou hlínou s podílem jemné frakce min. 35% (předpokládaný modul přetvárnosti  $E = 50$  MPa) + příslušná vrstva ze ŠD.

Zemní pláň je navržena ve sklonu 5%. V km 46,026 301 – 46,488 202 je navržena zemní pláň ve sklonu 4% z důvodu dodržení minimální hloubky travivodu pod zemní plání 0,15m.

**Projektant zdůrazňuje, že navržené řešení vychází z výsledků jednotlivých kopaných sond, které nemohou zcela přesně klasifikovat celé kolejiště, zvláště pak nemohou stanovit přesný rozsah a polohu méně únosných úseků. Navržené řešení je obecným návrhem, jak v takových úsecích postupovat, a rozsah je odhadován především pro stanovení objemu potřebných materiálů.**

Návrh jednotlivých úseků a k nim přiřazené kopané sondy, na které se prováděl návrh:

**KS 10 ( $E = 3,7$  MPa) - km 49,492 p – 49,690 p**

písčítá hlína 0,70 m

šterkodrt' 0,25 m

**KS 12 ( $E = 13,5$  MPa) - km 49,690 p – 45,858**

písčítá hlína 0,40 m

šterkodrt' 0,20 m

## TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV

**KS 17 (E = 25,2 MPa)** - km 45,858 – 45,958

šterkodrt' 0,15 m

**KS 11 (E = 40,0 MPa)** - km 45,958 – 46,566

písčítá hlína 0,10 m

šterkodrt' 0,25 m

**6.3 TĚLESO ŽELEZNIČNÍHO SPODKU****6.3.1 ZÁSADY DĚLENÍ VÝMĚR**

Chráničky - jsou součástí výměr příslušných stavebních objektů nebo provozních souborů inženýrských sítí.

**6.3.2 VŠEOBECNÉ ZÁSADY**

Návrh úprav drážního tělesa a návrh odvodnění je vypracován v souladu s následujícími předpisy, normami a vzorovými listy :

SŽDC S4 - Železniční spodek

ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

TNŽ 73 6949 – Odvodnění železničních tratí a stanic

VL žel. spodku Ž1 – Prostorové uspořádání a základní rozměry zemního tělesa

VL žel. spodku Ž2 – Zemní těleso

VL žel. spodku Ž3 – Odvodňovací zařízení

VL žel. spodku Ž5 – Úprava drážních svahů

Práce spočívají v odtěžení svrchní znečištěné vrstvy a v přemístění a uložení materiálu na skládku. Součástí odkopávek není odstranění šterkového lože a drážních stezek - ty jsou zahrnuty do stavebních objektů železničního svršku. Následně se doplní konstrukční vrstva na požadovanou úroveň PTŽS.

Do zemních výkopových prací je dále zahrnuto i hloubení rýh a šachet pro podpovrchové odvodnění. Naopak tam nejsou zahrnuty odkopávky, které jsou součástí jiných objektů stavby (kabelové trasy).

Upozornění: Je nutné **koordinovat** práce na železničním spodku s ostatními profesemi.

Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zasypané zhutněny a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřijatelné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu.

**6.4 ODVODNĚNÍ****6.4.1 OTEVŘENÉ ODVODNĚNÍ**

V rámci objektu je navržena reprofilace stávajících otevřených příkopů (převážně odstranění rostlin a nánosů), tak aby byla obnovena jejich funkčnost.

Od km 49,597 p do km 49,638 p je provedeno zahloubení stávajícího příkopu pod sklonem 4%. Snížení konce příkopu v km 49,638 p umožní vyústění nově navrhovaného trativodu.

V úseku cca od km 48,850 až do km 49,250 jsou ve stávajícím stavu provedeny monolitické příkopové žlaby. Tyto žlaby budou pročištěny v celé své délce (cca 354 m) a v případě zničených poklopů budou tyto poklopy vyměněny.

**6.4.2 NOVÉ TRATIVODY**

- Drenážní potrubí je navrženo z PE-HD, DN 150 a DN 300 s hladkou vnitřní plochou a profilovanou a perforovanou stěnou.

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**


---

- Trativodní šachty vrcholové, kontrolní a přípojně jsou dle vzor. listu Ž3 navrženy přednostně plastové z materiálu PE-HD, DN 400 bez kalového prostoru pro potrubí DN 150 a PE-HD, DN 500 bez kalového prostoru pro potrubí DN 300
- Mrazový index pro tuto oblast je 400°C.den, hloubka promrzání pražcového podloží  $h_{pr}=0,90m$ .
- Minimální podélný sklon trativodů je stanoven Vzorovými listy železničního spodku na 3‰. **V případě sklonu trativodu menším, než 5‰, se trativody podbetonují!!!** V technickém řešení je sklon trativodů menší než 3‰ a to v úseku od km 46,026 236 do km 46,488 202. V tomto úseku se vyskytují trativody s nejnižším sklonem 2,556‰. **U trativodů se sklonem menším než 3‰, projektant doporučuje v rámci údržby časté proplachování vodou.**
- Minimální hloubka dna trativodu je stanovena dle Vzorových listů železničního spodku Ž3 na hodnotu 0,30m pod okrajem zemní pláně. Se souhlasem O13 lze hodnotu snížit až na 0,15m. V technickém řešení není od km 46,120 do km 46,300 splněna podmínka pro minimální hloubku trativodu pod zemní plání 30 cm. V místě vrcholové šachty (km 46,259 221) je hloubka uložení pod zemní plání 0,15m. Toto řešení vzniklo z důvodů zaústění trativodních potrubí do stávajícího "propustku" DN 700 (km 46,488 242) a do svodného potrubí (km 46,026 234).
- Svodné potrubí je navrženo z PE-HD, DN 200 ve sklonu 3‰. Svodné potrubí je vyústěno do stávajícího příkopu, který má sklon cca 1,000‰ a je ve stávajícím stavu jako částečně vsakovací s akumulačním prostorem a případným odtokem
- Základní šířka trativodní rýhy je 0,60m
- Příčné přechody svodných potrubí pod kolejemi jsou obetonované v plném profilu. Při vzdálenosti větší než 3 m od osy koleje postačí obsyp ze štěrkopísku.
- Při přechodu trativodů pod kolejemi je potrubí uloženo na tuhý podklad z betonu C12/15, na němž se zřídí betonové opěrky max. do výše okrajů perforace potrubí. Podbetonování se provede na šířku oblasti zatížení žel. dopravou – viz VL Ž 3.21 – obr.3
- Rýhy vykopané pro svodná potrubí i trativody je nutné od hloubky 1m zapažit
- Trativodní rýhy jsou v závislosti na splnění filtračního kritéria vyloženy separační geotextilií 200g/m<sup>2</sup> a jsou vyplněny drceným kamenivem frakce 8/16 – zásyp bude proveden až do úrovně pláně železničního spodku (viz. vzorového listy žel. spodku – příl. Ž3.5). Plastové trativodní trouby DN150 jsou uloženy na vyrovnávací vrstvu písku v tl. 0,05m. V případě, že sklon trativodu je menší než 5‰, je trativodní trouba uložena do betonového lože C12/15 s podsypem ze štěrkodrti tl. 0,05m.
- Vyústění trativodů a svodných potrubí do stávajících příkopů bude provedeno dle vzorových listů železničního spodku

#### 6.4.2.1 VYJÍMKOVÉ ŘEŠENÍ ODVODNĚNÍ

##### **Sklon zemní pláně 4%**

##### **Výjimka z předpisu SŽDC S4, Část třetí – těleso železničního spodku**

Článek 87. Zemní pláň ze zemin nesoudržných, propustných a nenamrzavých může být vodorovná nebo v příčném sklonu 5 %. Zemní pláň ze zemin soudržných se provádí zásadně v příčném sklonu 5 %. V odůvodněných případech může být zemní pláň v příčném sklonu nejméně 4 %. Na horninách podléhajících účinkům zvětrávání, které jsou chráněny vrstvou asfaltového betonu, postačuje příčný sklon zemní pláně 3 %. Na tratích úzkého rozchodu postačuje příčný sklon zemní pláně 3 %. Základní šířky a tvary zemní pláně určuje vzorový list železničního spodku Ž 1.

##### **Odůvodnění:**

V technickém řešení je v km 46,026 301 – 46,488 202 navržen sklon zemní pláně 4%. Toto řešení je navrženo pro mírné zvýšení pláně a možností zvýšení trativodního potrubí.

##### **Hloubka trativodu pod zemní plání**

##### **Výjimka ze vzorového listu železničního spodku Ž 3.2**

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

Dle článku 9, vzorového listu Ž 3.21, musí být dno trativodu minimálně 0,30 pod okrajem zemní pláň. Se souhlasem O13 lze hodnotu snížit až na min. 0,15 m.

**Odůvodnění:**

Z důvodu zaústění trativodu do stávajícího „propustku“ DN 700 (km 46,488) a do svodného potrubí (km 46,026) je minimální hloubka trativodu pod zemní plání v oblasti vrcholových šachet (k.č.1 - km 46,259; k.č.2 – km 46,275) min. 0,15m.

**Sklon trativodů****Výjimka ze vzorového listu železničního spodku Ž 3.2**

Dle článku 13, vzorového listu Ž 3.21, má být podélný sklon dna trativodu u potrubí z plastů minimálně 5 ‰. V odůvodněných případech se souhlasem O13 může být sklon dna menší, minimálně však 3 ‰. Dno trativodního potrubí se sklonem menším než 5‰ musí být uloženo do betonového lože.

**Odůvodnění:**

V úseku celého SO jsou trativody projektovány ve sklonu 3‰. Od km 46,026 – 46,488 je sklon trativodů 2,556‰ (resp. 2,762‰). Toto řešení je z důvodu zaústění do stávajících prvků odvodnění (propustky, kanalizace, příkopy...). Trativody se sklonem menším, než 5‰ budou podbetonovány.

**6.4.3 ŠACHTY NA TRATIVODECH A SVODNÉM POTRUBÍ**

Nové trativodní šachty jsou navrženy plastové, DN 400 bez kalového prostoru. Šachty jsou navrženy tak, aby nejbližší hrana konstrukce plastové šachty byla od osy přilehlé koleje min. 2,175 m.

- Plastová šachta DN 400 je tvořena základním prvkem šachty – spodním dílem z materiálu PE-HD s dvěma otvory v přímém směru DN 2/250. Na spodní díl šachty je nasazen šachtový komín PE-HD DN 400. Výška komínu je upravena na požadovanou úroveň vstupu. Jako poklopy na plastové trativodní šachty jsou použity plastové poklopy se zámkem. Podrobná tabulka plastových šachet je uvedena v příloze č. 10.
- Šachty koncové jsou dle vzor. listu Ž3 navrženy přednostně betonové DN 800, kalový prostor je minimálně 0,25 m. Takto jsou navrženy šachty Š 34 a Š 35 při napojení do svodného potrubí.

**Při napojování trativodů a svodných potrubí** na jakékoliv betonové skruže je zakázáno otvory v nich vytvářet sekáním (bouráním). Jednotlivé otvory musejí být zhotoveny **pomocí jádrového vrtání**, aby nedošlo k poškození skruží vytvořením otvorů nadbytečně velkých.

**6.4.4 TRAKČNÍ STOŽÁRY**

Při výstavbě nových trativodů budou místy obnaženy základy stávajících trakčních stožárů. **!!!V okolí stožárů budou trativodní rýhy okamžitě zasypány a zhutněny v rámci jednoho dne!!!**

Při výstavbě bude povoleno vedení trakčních stožárů, pro snížení napětí mezi stožáry.

**6.5 PROTLAK**

V km 45,810 je ve stávajícím stavu proveden nepovedený protlak DN 1200, cca 0,800 pod stávající TK.

Dle projektové dokumentace (nejedná se o dokumentaci skutečného provedení) bylo vytipován postup na odstranění protlaku takto:

- Proveďte se vyloučení a odstranění první koleje
- Proveďte se odkrytí protlaku
- V závislosti na stavu protlaku (umístění spojů jednotlivých trub) bude zapažena kolej č.2 pro případ, že by se po vysunutí trouby kolej sesunula. Projektant doporučuje při vysouvání trouby kolej č.2 vyloučit.

## 7. SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

Objekty žel. svršku a spodku souvisí i s objekty propustků, mostů, trakčního vedení, kabelových tras, nástupišť, přejezdů, potrubních vedení a dalších. Související objekty jsou zřejmé z koordinačních situací v části dokumentace C – Koordináční situace.

### 7.1 SOUVISEJÍCÍ PS A SO

PS 02-11	Most - Chomutov, úpravy DOK, DK ČD Telematika
PS 01-02	Most - Třebušice, traťové zab. zař.
SO 21-01	Propustek v ev. km 48,920
SO 15-01	Most - Chomutov, výstroj trati
SO 83-01	Most - Chomutov, kácení mimolesní zeleně
SO 60-02	Most - Třebušice, TV
SO 61-02	Most - Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 60-03	ŽST Třebušice, TV
SO 61-03	ŽST Třebušice, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 62-04	ŽST Třebušice, DOUO

### 7.2 KABELOVÁ VEDENÍ

Kabely budou přednostně ukládány do tras mimo vlastní drážní těleso (nad hranu zářezu nebo souběžně s náspem. Mezi povrchem kabelových žlabů a zemní plání bude min. 0,30 m. Kabely se nebudou nacházet pod kolejovým ložem. Kabelové trasy nebudou umístěny pod zemní pláň podkladní vrstvy, nebudou v blízkosti trativodů apod., kde by hrozilo narušení konstrukce železničního spodku. Ukládání kabelových tras bude v souladu s předpisem SŽDC S4.

V rámci SO Trakčního vedení je vkládána chránička pro přechod kabelů pod Silničním nadjezdem v km 49,081.

### 7.3 MOSTY A ZDI

V návaznosti na objekty svršku a spodku je řešen trubní propustek SO 21-01.

## 8. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Organizace výstavby je podrobně řešena v části dokumentace F.

## 9. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Materiály použité ke stavbě železničního spodku a svršku lze z hlediska životního prostředí považovat za nezávadné. Stávající dřevěné pražce a vytěžené kontaminované kolejové lože budou zlikvidovány v souladu s platnou legislativou jako nebezpečný odpad.

Demolice betonových objektů malého rozsahu (podkladní betony, základy stožárů ap.)	t	105.0
Vytěžená zemina tř.5	t	18136.7

## 10. BEZPEČNOST PRÁCE PŘI REALIZACI STAVBY

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP v rámci stavby Trať č. 504A Ústí n.L. – Chomutov, úsek Most - Chomutov

1. Pro zhotovitele stavby je smluvně závazný předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
2. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací odborně způsobilými osobami dle předpisu SŽDC Zam1 - o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1.9.2014
3. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací osobami zdravotně způsobilými ve smyslu vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Rád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
4. Zhotovitel stavby zajistí, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly povolení pro vstup do těchto prostor. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1 díl II.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:  
Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

---

**TRAŤ Č. 504A ÚSTÍ N. L. – CHOMUTOV, ÚSEK MOST – CHOMUTOV**

---

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění

---

## **11. ZÁVĚR**

---

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků, vzorových listů a zkušeností jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější, sloužící jako podklad pro stanovení nákladů jednotlivých SO. ***V dokumentaci uvedené výrobky nejsou závazné*** a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Vybrané výrobky pro železniční svršek a spodek musí být pro použití do kolejí SŽDC s.o. a ČD a.s. schváleny a musí mít platné Osvědčení.

**Změna materiálu zvyšující náklady není možná a ve výjimečných případech při změně technického řešení vyžaduje souhlas investora.**

V Praze, listopad 2014

Zpracoval:

---

**Trat' č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**

---

Ing. Tomáš Babica  
SUDOP PRAHA a.s.  
Středisko 201 - žel. tratí a uzlů  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3  
Tel.: +420 267 094 190  
E-mail: [tomas.babica@sudop.cz](mailto:tomas.babica@sudop.cz)

---

**12. PŘÍLOHY**

---

- 1, Záznam z výrobní porady
- 2, Řez svodným potrubím v km 46,026
- 3, Výjimka z normy a souhlas O13 k technickému řešení tratívodů



VÁŠ DOPIS ZNAČKY: -  
ZE DNE: -  
NAŠE ZNAČKA: 201/45/15

VYŘIZUJE: Ing. Tomáš Babica  
TEL.: +420 267 094 190  
FAX: +420 224 230 316  
E-MAIL: [tomas.babica@sudop.cz](mailto:tomas.babica@sudop.cz)  
IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 16. ledna 2014

Dle rozdělovníku

## Záznam z výrobní porady kolejového řešení projektu stavby:

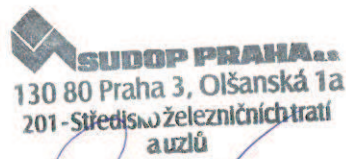
### Trat' č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most - Chomutov

Vážení,

v rámci zpracování stavby „**Trat' č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov**“, jehož zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. 14 068 201 jednání.

Přílohou vám posíláme konečné znění záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **21.11.2014 od 9:30 hod.** v budově SUDOPU PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3.

S pozdravem



130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů

Ing. Jiří Syrový  
Vedoucí stř. 201  
SUDOP PRAHA a.s.

#### Přílohy:

Záznam z porady železničního svršku, spodku a nástupišť  
Prezenční listina  
Rozdělovník

## Rozdělovník:

SZDC s.o.

- 
- ♦ Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1
  
  - ♦ Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
HIS Ing. Kazda E-mail:kazda@szdc.cz  
Železničářská 1386/31  
400 03, Ústí nad Labem
  
  - ♦ Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Správa tratí Most  
Ing. Beránek E-mail:beranek@szdc.cz  
Železničářská 1386/31  
400 03, Ústí nad Labem
  
  - ♦ Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Úsek provozuschopnosti dráhy
    - Odbor traťového hospodářství  
Ing. Bednář E-mail:bednarjo@szdc.cz

## Rozdělovník:

Zpracovatelé, garanti

- 
- ♦ SUDOP PRAHA a.s.  
Středisko 201 - železničních tratí a uzlů  
HIP - ing. Krameš E-mail:milos.krames@sudop.cz  
Ing. Babica E-mail:tomas.babica@sudop.cz  
Ing. Doubková E-mail:jitka.doubkova@sudop.cz  
Ing. Kafka E-mail:tomas.kafka@sudop.cz  
Ing. Pohořelý E-mail:lukas.pohorely@sudop.cz  
Olšanská 1a  
130 80, Praha 3

## Záznam z výrobní porady kolejového řešení:

Trat' č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov

Výrobní porada proběhla 21.11.2014 v budově SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č. 101b.

### Úvodní obecná část

Na začátku jednání hlavní inženýr projektu Ing. Krameš seznámil přítomné o rozsahu a účelu stavby, které obsahovalo tyto informace:

#### Podklady zpracování projektu

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu je uvedený Záměr projektu a zadávací dokumentace soutěže pro zpracování projektu. Jedná se zvláště o:

- Obchodní podmínky
- Všeobecné technické podmínky
- Zvláštní technické podmínky

#### Geodetické zaměření stávajícího stavu

Mezi rozhodující podklady pro návrh nového kolejového řešení jednoznačně patří i geodetické zaměření stávajícího stavu. Momentálně má projektant k dispozici pracovní verzi nového geodetického zaměření, které zpracovává SŽDC s.o., SŽG v Ústí nad Labem.

Projektant cestou OR dosud obdržel v závěru měsíce září pracovní zaměření v úseku od ŽST Třebušice (mimo) po ŽST Kyjice (včetně). 20. 10. 2014 pak obdržel i druhou část zaměření, tj. úsek ŽST Most – ŽST Třebušice (včetně). Zpracovatel měření uvádí, že toto měření vykazuje v ojedinělém případě výškovou chybu. Obecně se dá konstatovat, že všechny dosud obdržené podklady zaměření nejsou kompletní a nemají náležitosti pro oficiální použití, jako podklad pro projektovou činnost.

V době konání výrobní porady stále nebylo k dispozici oficiální zaměření. V obdrženém pracovním zaměření chybí cca 30 m dlouhý úsek na začátku stavby + úsek cca 200 m pro napojení na stávající stav.

#### Rozsah stavby

Rozsah stavby je stanoven s počátkem do km 47,378 u výměnového styku výhybky č. 46 v ŽST Most. Konec je definován km 56,441 za chomutovským zhlavím ŽST Kyjice. Délka stavby v ose koleje č. 1 tedy činí cca 13 129 m. Staničení stoupá od stanice Most směrem na Chomutov.

#### Staničení, skok ve staničení

V traťovém úseku Most – Třebušice se nachází stávající **skok staničení**. Konkrétně dle geodetického zaměření se jedná o **skok km 49,766=45,700**. Místo skoku bude zachováno i v projektu. S ohledem na tuto skutečnost, kdy zde dochází k duplicitě shodně kilometricky popsané trati je pro projekt převzat dosavadní způsob odlišení staničení.

Všechny údaje vztahující se **ke staničení trati v úseku od ŽST Most po skok v staničení** budou doplněny o index „P“. Ku příkladu staničník 49,7 ležící v uvedeném úseku bude označen km 49,7P.

V rámci zpracování projektu bude s ohledem na geometrickou úpravu hlavní koleje č. 1 definováno i **nové (projektové) staničení**. Uvedené staničení je řešeno **samostatně pro dvě části stavby**.

**V první části** od ŽST Most po skok staničení je nově definováno ztotožněním nového staničení na stávající zajišťovací prvek polohy GPK. Konkrétní míst ztotožnění bude definováno na základě obdržených údajů o zajišťovacích bodech GPK v prostoru počátku stavby od OŘ ST Most.

**V druhé části** od konce stavby po skok staničení bude nové staničení definováno v sestupném směru od konce stavby. Staničení bude navázáno na konkrétní geodeticky zaměřenou polohu staničníku.

## Kolejové řešení

Projektant představil kolejové řešení v celém rozsahu stavby tj. od km 47,378 (začátek u výměnového styku výhybky č. 46 v ŽST Most) do km 56,441 (konec zhlaví ŽST Kyjice).

Charakter akce neumožňuje zvýšení rychlosti nad stávající rychlost, která je na trati (v ŽST Most 100 km/h, ve zbytku stavby 120 km/h). Vyšší rychlosti budou uvedeny pouze jako výhled, s předpokladem dalších úprav navazujících profesí (zabezpečovací zařízení)

Se zástupcem ST Most bylo dohodnuto složení vyzískaného materiálu v Chomutově

V případě, že při návrhu železničního svršku a spodku nebudou dosažena řešení v souladu s předpisy S3 a S4, bude požádáno o výjimku z předpisu

### Předpokládaný postup prací:

V úseku pouze s výměnou kolejového roštu:

- Pročištění stávajícího šterkového lože
- Vyjmutí stávajícího kolejového roštu
- Vložení nového kolejového roštu tvaru UIC
- Doplnění šterkového lože
- Podbití strojní podbíječkou

V úseku se zásahem do železničního spodku:

- Pročištění stávajícího šterkového lože
- Snesení stávajícího šterkového lože
- Odtěžení šterku a jeho recyklace (předpoklad strojní čističkou)
- Odtěžení znečištěného šterkopísku
- Doplnění konstrukční vrstvy ŠD
- Navezení nového šterkového lože
- Vložení nového kolejového roštu tvaru UIC
- Doplnění šterkového lože
- Podbití strojní podbíječkou

### **Situace:**

- Změna rychlostí nad 120 km/h (v závorce bude uveden výhled), doplnit rychlosti pro nákladní dopravu
- Sklon vzestupnice n doplnit i v absolutních hodnotách, doplnit n pro všechny rychlosti, prověřit hodnoty sklonu vzestupnic
- Doplnit výškové kóty lomu sklonů
- doplnit kóty osové vzdálenosti koleje

### **Podélný profil**

- doplnit hodnoty:      výška stávajících TK pro 1. a 2. Kolej  
                                    rozdíl výšky stávající koleje a projektované koleje

- zmenšit poloměry výškových oblouků

### Příčné řezy

Na poradě byly předjednány vzdálenosti řezů po 50m, s případným doplněním podle potřeby

### Výstroj trati

Výstroj trati bude provedena kompletně jako nová

#### **SO 10-01 ŽST Most, železniční svršek, SO 11-01 ŽST Most, železniční spodek**

V úseku bude provedena pouze výměna kolejnic R 65, za nové tvaru 60 E2. Stávající betonové pražce a upevňovací zůstanou zachovány. Vyměněna bude výhybka č. 48 za novou. V úseku nebude zapuštěné šterkové lože, bude pouze u výhybky č. 48.

V rámci objektu železničního spodku budou pročištěny stávající trativodní potrubí a betonové šachty s revizními nástavci. V případě zničeného betonového nástavce, bude tento vyměněn.

#### **SO 10-02 Most - Třebušice, železniční svršek, SO 11-02 Most - Třebušice, železniční spodek**

##### Železniční svršek

V traťovém úseku mezi ŽST Most (vysunutou spojkou č. 48) a ŽST Třebušice bude vyměněn stávající kolejový rošt tvaru S49 na betonových pražcích SB6 za nový tvaru 60 E2 na betonových pražcích. Šterkové lože bude odtěženo strojní čističkou a odvezeno na recyklační základnu, kde bude předrceno a opět použito.

##### Pražcové podloží

Při pochůzce projektant zjistil značné znečištění šterkového lože uhelným prachem, které se předpokládá i ve svrchní části podkladní vrstvy. Tato znečištěná část bude odtěžena a nahrazena šterkodrtí

Podloží v tomto úseku v posledních letech vykazovaly velmi nízkou únosnost. Po provedení zatěžovacích zkoušek, bude proveden návrh pražcového podloží podle požadavků předpisu SŽDC S4

##### Odvodnění

V traťovém úseku budou v maximální možné míře využity stávající příkopy/monolitické žlaby odhalené při pochůzce po trati. Tyto příkopy/žlaby budou pročištěny, případně jejich zničené/zcizené části budou nahrazeny novými.

Pod objekty silničních nadjezdů km 49,081 a 49,134 nebylo při pochůzce odhaleno odvodnění. Navrženo je nové trativodní potrubí po obou stranách kolejí.

Od km 49,650 (při souběhu tratí s přilehlou komunikací) nebylo v traťovém úseku při pochůzce zjištěno žádné povrchové odvodnění. Nově je navržen trativod po obou stranách kolejí, které budou svedeny do stávajících propustků pod tratí

V úseku v km 45,810 byl proveden nepovedený protlak pod kolejemi, který bude v rámci stavby zrušen.

#### **SO 10-03 ŽST Třebušice, železniční svršek, SO 11-03 ŽST Třebušice, železniční spodek**

##### Odvodnění

projektant provedl místní šetření zatím v nákladové části stanice. Na základě poskytnuté staré dokumentace byla dohledána většina prvků odvodnění (betonové šachty DN 800 s revizními nástavci), a to v různém stavu. Některé šachty jsou plně funkční, některé mají poškozený revizní nástavec, některé jsou zaplněny odpadovým materiálem a některé zaplavené vodou.

Na základě požadavku OTH bylo na poradě dohodnuto, že podélné trativody se v oblasti obou zhlaví zřídí nové, plastové, a zapojí se do stávajícího příčného svodného potrubí. Uvnitř stanice se zachová stávající systém odvodnění. Kde je třeba, stávající šachty se pročistí nebo opraví.

#### Pražcové podloží

Stávající šterkové lože je znečištěno uhelným prachem, znečištění projektant předpokládá i ve svrchní úrovni podkladní vrstvy. Práce jsou navrženy takto:

- stávající šterkové lože se pročistí čističkou šterkového lože,
- snese se kolejový rošt,
- odtěží se šterk a zrecykluje,
- odtěží se znečištěný šterkopísek,
- konstrukční vrstva se doplní recyklovanou šterkodrtí
- na konstrukční vrstvu se uloží nový šterk a kolejový rošt.

Vzhledem k tomu, že s GPK nejsou problémy, předpokládá se únosnost pražcového podloží podle požadavků předpisu SŽDC S4.

#### ZKPP

- podchod: práce proběhnou pouze na horní ploše stávající konstrukce, do prostoru za opěrami se nebude zasahovat. Vzhledem k tomu, že s GPK nejsou problémy, nebude se nově zřizovat ZKPP.
- most ev. km 48,735: při práci na mostě se odhalí také rub opěr, ZKPP se zde provede podle předpisu SŽDC S4.

#### Železniční svršek

Kolejové řešení je relativně jednoduché, pro projekt postačují i ve stanici příčné řezy po 50m, s případným doplněním podle potřeby. Hlavní koleje č. 1 a 2 budou z nového materiálu UIC 60 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, včetně výhybek č. 4 a 6, které jsou součástí DKS. Nově se zřídí i výhybka č. 15 (posun o cca 15m na základě požadavku projektanta trakčního vedení), ta ve tvaru S49.

Kolejová křižovatka 1:11 č. 902 v DKS na konci stanice je ve stávajícím stavu tvaru S49, nově bude ve svršku UIC60. Dle telefonického sdělení ji výhybkárna snadno může vyrobit se srdcovkami SK (kovaný kalený klín), zatímco na výrobu kolejové křižovatky se standardní manganovou srdcovkou (ZPT) není výroba zařízena. Investor (ST) souhlasí se srdcovkou SK.

Připomínky k předloženému návrhu GPK:

- v kolejovém S před žst Třebušice prověřit délku oblouku a náhlou změnu nedostatku převýšení
- polohu DKS na mosteckém zhlaví upravit tak, aby stávající výhybka č. 8 byla již bez úpravy
- v oblouku ve stanici prověřit vzdálenost ke svislým prvkům při zvětšení převýšení

V návaznosti na stávající výhybky tvaru S49 nebo T se u nových výhybek zřídí příslušné přechodové kolejnice, směrem ke stávající výhybce

- a) svařené - prodloužené o 0,050m – to umožní odříznout stávající svary.
- b) stykované – s otvory

Stávající výhybky č. 4 a 6 (v koleji č. 4, součást DKS na mosteckém zhlaví) jsou podle pasportu stykované (není uvedeno datum svaření), nově se svaří. V projektu je potřeba řešit návaznost nové BK na případné stávající stykované výhybky. Dle sdělení ST jsou výhybky svařené, stejně jako kolej č. 4. Projektant při další pochůzce ověří.

#### Zapuštěné šterkové lože

Zapuštěné šterkové lože začne/skončí výběhem před/za krajními výhybkami. S tím souhlasí účastníci porady, ST doplní souhlas ostatních složek.

#### Nástupiště

Nástupiště je typu Sudop, délky 240m, teoretická vzdálenost nástupištění hrany od koleje je 1,650m, výška 0,300 mm nad TK. Podle zaměření je šířka stávajícího nástupiště 6,10 – 6,20m.

Hranu nástupiště tvoří konzolové desky, nad podchodem desky K-145 Z, podél výstupu z podchodu desky dl. cca 180cm (dosud nemáme přesně změřeno), mimo podchod pravděpodobně desky K 230. Zkrácené desky u výstupu z podchodu jsou upevněny pomocí ocelových úhelníků dl. cca 200mm.

Pod nástupištěm je podchod ev. km 48,670, v němž se v rámci stavby upraví izolace, a most ev. km 48,735, v němž se vymění část NK – klenba z r.1898 pod kolejemi 1 a 2 a betonová deska pod kolejí č. 4.

V oblasti mostů se konzolové desky snesou v každém případě.

Požadavek zadání je zachovat stávající nástupiště s výškou 300mm nad TK. Podle zaměření nejsou hrany nástupiště směrově přesně přímé, výškově vykazují lom sklonu.

Pro návrh nové GPK podél nástupiště by bylo možno využít hodnoty provozních odchylek podle ČSN73 6360-2, čl. 7.5.1, a to jak směrově (Vzájemná odchylka příčné vzdálenosti osy koleje a hrany nástupiště od jmenovité hodnoty musí být dodržena v hodnotách +50mm, -0mm), tak výškově (Vzájemná výšková vzdálenost spojnice temen kolejnicových pasů a horní plochy nástupiště v projektované výšce 550 mm musí být dodržena v hodnotách -30mm, +0mm). Projektant stanovil **projektové nástupištění hrany**, které jsou od stávajících zaměřených bodů vzdáleny ideálně 0,000m a maximálně 0,050m a jsou navzájem rovnoběžné. Takové hrany byly nalezeny se vzájemnou vzdáleností 6,200m, koleje byly navrženy rovnoběžně s nimi ve vzdálenosti 1,65m, vzdálenost skutečné hrany od koleje se pak pohybuje v rozmezí 1,65-1,70m. V určitém úseku dl. cca 66m podél koleje č. 1 však skutečné nástupištění desky přesahují i tuto mezní hranu, bylo by třeba je přeskládat. **Zároveň by bylo třeba novou polohu koleje vytýčit s maximální přesností vzhledem ke stávající nástupištění hraně, protože v tomto případě by byla zcela vyčerpána možnost směrové kladné odchylky, a v provozu by již k dalším kladným odchylkám nesmělo docházet.**

Na doporučení OTH bylo proto dohodnuto, že naopak základem řešení v úseku nástupiště bude kolej a nástupištění desky se podle potřeby přeskládají do normové polohy. Přitom nová poloha bude stejná nebo vyšší oproti stávající, aby se rektifikace mohla provést pouze doplněním betonové vrstvy na stávajících tvárnících Tischer a úložných blocích. Navázání na střední část nástupiště se ošetří příčným sklonem desek a případně úpravou jejího krajního pruhu šířky cca 0,20m.

Zároveň OTH s ostatními složkami SŽDC projedná možnost zkrácení nástupiště.

#### Provizorní zapojení vlečky teplárny

Při rekonstrukci NK mostu ev. km 48,735 je třeba postupovat postupně od levé strany mostu, přitom je vhodné společně provádět napřed kolej 1 a následně společně koleje 2 a 4a. Pro výstavbu NK v páru kolejí se předpokládá výluka v délce 5 týdnů.

Kolej č. 3a a 4a ve směru na Chomutov již nejsou zapojeny do zhlaví – na kolej č. 3a ve výhybce 66 navazuje vlečka, na kolej č. 4a ve výhybce č. 62 navazuje vlečka teplárny (United Energy, a.s.).

Do teplárny se po koleji č. 4a standardně vozí cca 5-7 vlaků denně tak, aby k 1. září 2015 byly zavezeny potřebné zásoby uhlí na topnou sezonu, a každé případné přerušení dodávky je třeba kompenzovat zvýšeným návozem v době mimo výluky. Na rok 2015 jsou již pravidelné dodávky uhlí do teplárny domluveny. Případná jejich změna v souvislosti s výlukou vlečky pro výstavbu mostu by měla vliv jak na dopravce, tak na dodavatele a jejich další zákazníky. Přitom by musela být přesně stanovena doba výluky vlečky, na ni by bylo navázáno zahuštění dodávek před výlukou a po výluce – tj. případnou změnu zahájení výstavby a posun termínu výluky by již nebylo možno promítnout do změny dodávek uhlí.

Proto se snažíme zachovat provoz vlečky s co možná nejmenším omezením a navrhujeme provizorní zapojení po vybudování koleje 1 ve směru odbočné větve výhybky č. 60. Dopravní technolog provede propustnost stanice při tomto schématu, tuto možnost provizorního zapojení projektant dále projedná s vlečkařem za účasti investora.

Zaznamenala:  
Ing. Jitka Doubková

#### **SO 10-04 Třebušice - Kyjice, železniční svršek**

##### **Železniční svršek**

V úseku bude provedena pouze výměna železničního svršku S 49 za nový 60 E2 na betonových pražcích a pročištění stávajícího kolejového lože strojní čističkou.

Projektant provede oblouky o  $R=3500$ ,  $R=3800$  m z důvodu doplnění přechodnic

#### **SO 10-05 ŽST Kyjice, železniční svršek**

##### **Železniční svršek**

Stávající svršek tvaru S 49 bude v místech úpravy GPK vyměněn za nový tvaru 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním.

Směrově a výškově budou vyrovnány koleje č. 1 a 2 ve zbytku ŽST Kyjice. Vyrovnání koleje bude také provedeno v navazujícím úseku za koncem chomutovského zhlaví ŽST Kyjice z důvodu úpravy GPK

##### **Zapuštěné šterkové lože**

Zapuštěné šterkové lože začne/skončí výběhem před/za krajními výhybkami. S tím souhlasí účastníci porady, ST doplní souhlas ostatních složek.

#### **SO 14-05 ŽST Kyjice, úprava nástupiště**

Nástupiště je typu Sudop, délky 249m, teoretická vzdálenost nástupištní hrany od koleje je 1,650m, výška 0,300 mm nad TK. Podle zaměření je šířka stávajícího nástupiště 6,10 – 6,20m.

Hranu nástupiště tvoří konzolové desky, nad podchodem desky K-145 Z, podél výstupu z podchodu desky dl. cca 180cm (dosud nemáme přesně změřeno), mimo podchod pravděpodobně desky K 230. Zkrácené desky u výstupu z podchodu jsou upevněny pomocí ocelových úhelníků dl. cca 200mm.

Pod nástupištěm je podchod ev. km 55,650, v němž se v rámci stavby upraví izolace.

Požadavek zadání je zachovat stávající nástupiště s výškou 300mm nad TK. Podle zaměření nejsou hrany nástupiště směrově přesně přímé, výškově vykazují lom sklonu.

Na doporučení OTH bylo dohodnuto, že základem řešení v úseku nástupiště bude kolej a nástupištní desky se podle potřeby přeskládají do normové polohy. Přitom nová poloha bude stejná nebo vyšší oproti stávající, aby se rektifikace mohla provést pouze doplněním betonové vrstvy na stávajících tvárnících Tischer a úložných blocích. Navázání na střední část nástupiště se ošetří příčným sklonem desek a případně úpravou jejího krajního pruhu šířky cca 0,20m.

Zároveň OTH s ostatními složkami SŽDC projedná možnost zkrácení nástupiště na 90 m.

Zpracoval:  
Ing. Tomáš Babica

## PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Trat' č. 504A Ústí n.L. – Chomutov, úsek Most - Chomutov Železniční svršek a spodek
DATUM	21. listopadu 2014
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č. 101b

[illegible]