

Od: Marek Libor <marek@topcon.cz>
Odesláno: středa 10. února 2021 16:14
Komu: 'KralP@spravazeleznic.cz'; 'Suchy@spravazeleznic.cz'; 'HurkaT@spravazeleznic.cz'; 'KuceraM@spravazeleznic.cz'; 'Seidlova@spravazeleznic.cz'; 'Malan@spravazeleznic.cz'; 'Kejval@spravazeleznic.cz'; 'Holar@spravazeleznic.cz'
Kopie: 'Brejcha Radim, Ing., Ph.D.'
Předmět: Rekonstrukce mostu v km 2,316 na trati Strakonice – Volary - projekt železničního svršku

Stavba: Rekonstrukce mostu v km 2,316 na trati Strakonice – Volary

Vážená kolegyně a kolegové, posílám vám zápis z online projednání rozsahu železničního svršku výše jmenované stavby, které se uskutečnilo dne 4.2.2021.

Železniční svršek

Požadavkem zadávací dokumentace na nový stav železničního svršku bylo zřízení průběžného kolejového lože na mostě ev. km 2,324, nový kolejový rošt 49E1 na ocelových pražcích Y v celé délce oblouku malého poloměru (stávající stav R=199 m; km 2,042 - km 2,376) a zřízení bezстыkové koleje. Dále bylo požadováno prověření polohy koleje na mostě pro umožnění výhledového zvýšení rychlosti na 60 km/h.

Bezprostředně před řešeným obloukem se nachází další oblouk malého poloměru opačného směru (stávající stav R=197 m; km 1,690 – km 2,023). Délka mezipřímé mezi těmito protisměrnými oblouky malého poloměru je dle Projektu PPK necelých 20 m, což vzhledem k požadavku na ukončení nového kolejového roštu s pražci Y ve vzdálenosti nejméně 20 m v přímé od místa začátku či konce přechodnice neumožňuje umístit rozhraní mezi stávajícím a novým kolejovým roštem do tohoto úseku. Dále je dle předpisu SŽDC S 3/2, čl. 76, písmeno c) nezbytné v přilehlé koleji s příčnými pražci za koncem úseku s ocelovými pražci Y použít do vzdálenosti nejméně 25 m pružné svěrky. Dodržení obou výše zmíněných zásad při současné konfiguraci a svrškovém materiálu (příčné dřevěné pražce s rozponovým podkladnicemi TR 5) však není možné. Pro jejich naplnění je třeba provést výměnu stávajícího kolejového roštu i v celé délce předchozího oblouku včetně přesahu do přilehlé přímé v požadované délce 20 m. Oba oblouky jsou nově navrženy s poloměrem R=200 m a stýkají se v inflexním bodě a zároveň byly prodlouženy přechodnice/vzestupnice. Nezbytný rozsah výměny železničního svršku má tedy délku cca **775 m**.

Na rekonstruovaném mostě a v délce obou ZKPP bude zřízeno nové kol. lože z nového materiálu. Ve zbývajícím délce úseku s novým kol. roštem (pražce Y) bude provedeno odtěžení přebytečného materiálu z drážních stezek s následným plnoprofilovým strojním čištěním KL včetně finální úpravy stezek do tvaru předepsaného dle Vzorových listů žel. spodku.

Dále je nezbytné provést náhradu stávající přejezdové konstrukce (P946 v ev. km 2,171) uložené plošně na pražcích s tuhým upevněním za přejezdovou konstrukci uloženou pomocí nosičů na kolejnici. Vzhledem k upevnění kolejnic pružnými svěrkami je nezbytné použít i vnější díly, neboť pružné svěrky nesmějí být zasypány jakýmkoliv materiálem jakékoliv frakce. Pro návrh ZKPP přejezdu se bude muset provést průzkum pražcového podloží.

Prosím vás o odpověď, zda takto navržený rozsah železničního svršku máme projektovat v rámci této stavby. Pokud ano, tak tato změna zadání si vyžádá posun termínu plnění a navýšení ceny projektu.

S pozdravem

Libor Marek
TOP CON SERVIS s.r.o.
Ke Stírce 1824/56
182 00 Praha 8
603 513 205

