Obsah:

[1 Identifikační údaje 2](#_Toc475083053)

[2 Základní údaje o stavbě 2](#_Toc475083054)

[3 Související předpisy, normy, podklady 3](#_Toc475083055)

[4 Souřadnicový a výškový systém 3](#_Toc475083056)

[5 Staničení 3](#_Toc475083057)

[6 Geometrické parametry koleje 3](#_Toc475083058)

[6.1 Návrhová rychlost 3](#_Toc475083059)

[6.2 Směrové poměry 3](#_Toc475083060)

[6.3 Sklonové poměry 4](#_Toc475083061)

[7 Zajištění prostorové polohy koleje 4](#_Toc475083062)

[8 Výstroj trati 4](#_Toc475083063)

[9 Most ev. km 17,758 4](#_Toc475083064)

[10 Závěr 5](#_Toc475083065)

# Identifikační údaje

**Název stavby:** Úprava nivelety koleje na mostě ev. km 17,758 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku

**Stupeň dokumentace:** Zjednodušený projekt

**Místo stavby:** Třemešná ve Slezsku – Jindřichov ve Slezsku

**TUDU:** 2253 08

**Kraj:** Moravskoslezský

**Katastrální území:** Třemešná

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Dlážděná 1003/7

Praha 1 - Nové Město

**Budoucí provozovatel:** SŽDC, s.o.

Oblastní ředitelství Ostrava

Správa tratí Ostrava

Muglinovská 1038/5

702 00 Ostrava

# Základní údaje o stavbě

Zjednodušený projekt „Úprava nivelety koleje na mostě ev. km 17,758 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku“ řeší geometrické parametry koleje pro úpravu výšky uložení mostu ev. km 17,758 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku. V daném úseku byly již geometrické parametry koleje řešeny v rámci dokumentace „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“. Směrové poměry zůstávají oproti této dokumentaci beze změny, sklonové poměry jsou však upraveny pro účely stavby.

Předkládaná dokumentace neřeší:

1. konstrukční uspořádání železničního svršku
2. zřízení bezstykové koleje
3. konstrukční uspořádání železničního spodku
4. izolaci kolejí – tj. izolované styky, propojky, lanová propojení…
5. vlastní úpravu mostu ev. km 17,758
6. výkaz výměr a rozpočet stavby
7. organizaci výstavby

Všechny výše uvedené skutečnosti, které dokumentace neřeší, jsou v kompetenci Správy tratí Ostrava v případné součinnosti s dalšími složkami Oblastního ředitelství Ostrava.

# Související předpisy, normy, podklady

Geodetické podklady

* „Zaměření ŽBP a 3D osy koleje č. 1 v části TÚ 2253 Krnov - Jindřichov ve Slezsku - st. hranice ČR/PL“ (Zeměměřictví Olšar, červen, červenec 2015)

Normy

* ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

Předpisy SŽDC

* TKP staveb státních drah
* SŽDC S3 Železniční svršek

Navazující projekty

* dokumentace „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“ (Exprojekt s.r.o., říjen 2016)

# Souřadnicový a výškový systém

Veškeré absolutní polohopisné a výškopisné údaje obsažené v projektové dokumentaci jsou uvedeny:

* v souřadnicovém systému S – JTSK
* ve výškovém systému Bpv

# Staničení

Staničení je převzato z dokumentace „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“. Oproti staničníkům osazeným v terénu je projektované staničení průměrně o cca 7 m vyšší.

# Geometrické parametry koleje

## Návrhová rychlost

Směrové poměry jsou navrženy na stávající rychlost V = 60 km/h.

## Směrové poměry

Směrové poměry jsou převzaty z dokumentace „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“. Navržené směrové poměry a směrové posuny po délce koleje viz příloha č. 2 Podélný profil.

## Sklonové poměry

Na začátku a na konci úseku jsou sklonové poměry napojeny na sklonové poměry z dokumentace „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“.

V km 17,496 – 17,930 je oproti dokumentaci „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“ niveleta upravena tak, aby vyhovovala pro potřeby opravy mostu ev. km 17,758. Úprava nivelety byla provedena úpravou výšky a polohy lomů sklonu.

Výšková úprava nivelety bude provedena v celkové délce 45 m, z toho tvoří 17,5 m úsek před mostem ev. km 17,758, 17,3 m je most ev. km 17,758 a 10,2 m tvoří úsek za mostem ev. km 17,758.

Pro zakružení výškových oblouků v místě lomů sklonů bude použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Poloměry výškového zaoblení byly navrženy o hodnotě 4000 m.

Podrobnosti ke sklonovým poměrům a výškové posuny po délce koleje viz příloha č. 2 Podélný profil.

# Zajištění prostorové polohy koleje

Vzhledem k charakteru stavby nebude zajišťována prostorová poloha koleje.

# Výstroj trati

Výstroj trati nebude upravována.

# Most ev. km 17,758

Pro účely stanovení úpravy výšky jednotlivých ložisek mostu byla vypracována tabulka se zdvihy jednotlivých kolejnicových pásů na začátku a konci mostu:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | levý kolejnicový pás | | | pravý kolejnicový pás | | | poznámka |
| zaměřená výška | projektovaná výška | zdvih [mm] | zaměřená výška | projektovaná výška | zdvih [mm] |
| začátek mostu | 369,674 | 369,689 | 15 | 369,659 | 369,689 | 30 |  |
| konec mostu | 369,522 | 369,561 | 39 | 369,516 | 369,567 | 51 | D=6mm |

Pozn.: Na konci mostu, který již leží v přechodnici (D=6mm), neodpovídá zdvih koleje uváděný v podélném profilu žádnému ze zdvihů kolejnicových pásů. To je způsobeno tím, že ve stávajícím stavu je na konci mostu opačné převýšení (vnitřní kolejnicový pás je výš) a zdvih koleje v podélném profilu se počítá od nižšího zaměřeného pásu (v tomto případě pravý pás) po nižší projektovaný pás (v tomto případě levý pás).

# Závěr

Tato dokumentace řeší geometrické parametry koleje pro stavbu „Úprava nivelety koleje na mostě ev. km 17,758 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku“. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena Správou tratí Ostrava a Správou mostů a tunelů Ostrava.

Další rozpracování projektu je v kompetenci Správy tratí Ostrava a Správy mostů a tunelů Ostrava“. Je třeba především dořešit konstrukční uspořádání železničního svršku, zřízení bezstykové koleje, konstrukční uspořádání železničního spodku, izolaci kolejí, vlastní úpravu mostu ev. km 17,758, výkaz výměr, rozpočet stavby a organizaci výstavby.

Ing. Tomáš Vachutka

Správa železniční geodézie Olomouc

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Vypracoval: