



Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	JM YARD service s.r.o.		 YARD service s.r.o.
Adresa:	Suderova 2024/8, Ostrava- Mariánské Hory, 709 00		
Kontakt:	T: +420 553 401 331 E: markova@jmyardservice.cz		
Zhotovitel části/objektu:	Projekt HTL, s.r.o.		 PROJEKT HTL, S.R.O.
Adresa:	Pohraniční 27, 703 00 Ostrava-Vítkovice		
Kontakt:	T: +420 553 034 235 E: htl@projekthtl.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jana Marková	Specialista:	Ing. Zdeněk Kubánek

Název stavby/akce:	Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín		Označení investora:	S-2004/2022	
	I. Rekonstrukce dílenského zázemí MES Český Těšín		Zakázka:	22005	
Název části:	D.2. STAVEBNÍ ČÁST		Označení části:	I./D.2/S005	
Název objektu/dílčí části:	SO 05 Kolejiště		Označení objektu/komplexu:	S005	
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí):	1. 001	
Název dílčí části přílohy:	-		Stupeň dokumentace:	DSP+PDPS	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Smluvní datum zpracování:		
Ing. Vlastimil Šmiřák	Ing. Vlastimil Šmiřák	Formáty: 12 x A4			
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Moravskoslezský	Český Těšín (598933)	2501J1	13.1.2023		
Označení investora: S - 2004 / 2022		Stupeň dokumentace: DSP + PDPS	Část: I / D.2 / S005	Objekt: SO 05	Podoblast: X
Příloha: 1. 001		Revize: I			

<u>Obsah</u>	<u>Str.</u>
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	2
3. ÚDAJE O ZHOTOVITELI DOKUMENTACE	2
4. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	3
5. POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A TECHNICKÝCH PARAMETRŮ	3
5.1 Stávající stav	3
5.2 Nový stav	4
6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	8
7. ŽELEZNIČNÍ SPODEK	9
8. VÝJIMKY	9
9. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY	9
10. STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY	10
11. VÝPOČTY A POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	10
12. VAZBA NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ DOKUMENTACE	10
13. POŽADAVKY DALŠÍHO STÁDIA PŘÍPRAVY A REALIZACE	10
14. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ	11
15. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ	11
16. POŽADAVKY NA BOZP	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby: **Rekonstrukce dílenského zázemí MES Český Těšín**
Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby
Stavební objekt: SO 05 Kolejiště
Charakter objektu: Změna dokončené stavby , trvalá
Katastrální území: Český Těšín, parc. č.2281/2, č.2281/5
Místo stavby: Český Těšín, MES Český Těšín, Tovární 2049
Kategorie dráhy: Místní

2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Investor: Správa železnic, státní organizace,
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234

Dodavatel stavby: bude určen investorem

3. ÚDAJE O ZHOTOVITELI DOKUMENTACE

JM YARD service s.r.o., Suderova 2024/8
709 00 Ostrava-Mar.Hory
IČ: 28633202

4. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Dokumentace pro stavební povolení stavby „Rekonstrukce dílenského zázemí MES Český Těšín“ z roku 2018
- Stavební povolení č.j.: DUCR-47545/18/KI z 21.8.2018
- Geodetické zaměření stávajícího stavu kolejiště z 24.4.2023 fy Geometra Kyjov
- Konzultace s vedoucím MES Český Těšín a správcem kolejí TO Český Těšín
- Konzultace s investorem
- Kolejové schéma žst. Český Těšín z 06/2019.

5. POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A TECHNICKÝCH PARAMETRŮ

5.1 Stávající stav

Opravy železničních vozidel se dnes provádějí na dvou kolejích vedle dílen MES Český Těšín. Nad kolejemi je jen kovový přístřešek v délce cca 22 m. Podmínky pro pracovníky dílen jsou velmi nepříznivé, a proto je navržena výstavba nové haly, splňující hygienické podmínky. V místě stavby nové haly se nachází dvě kusé koleje č. 1t a č. 2t. Číslování kolejí bylo upraveno dle kolejového schématu z 06/2019, v dokumentaci pro DSP jsou tyto koleje označeny jako č.1 a č.2. Části těchto kolejí budou sneseny a po vybudování haly znovu zřízeny v nové poloze. Úpravy kolejiště jsou navrženy jen v nutné míře pro výstavbu nové haly a mycí jámy v oploceném areálu.

Dnešní kolejiště MES Český Těšín je tvořeno kolejemi 1t, 2t, 3t a výhybkami T2, T3 a od kolejiště žst. Český Těšín (kolej č. 234) je odděleno výkolejkou Vk 202, která je přestavována ze žst. Český Těšín. Koleje MES nejsou určeny ani pro osobní nebo nákladní dopravu, slouží pro příjezd a následný posun s SHV (speciálními hnacími vozidly). Jedná se o účelové technologické kolejiště, rychlost v kolejišti je 5km/hod. Kolejiště v současném rozsahu a poloze bylo realizováno v 60-tých letech minulého století. Výhybky jsou přestavovány ručně, koleje tv. T stykované jsou zabudovány v živičné zpevněné ploše, která je prakticky v celé ploše areálu. Kolejiště je plně funkční a využíváno výhradně pro servisní prohlídky a opravy SHV (drezíny apod.) v počtu cca 100 vozidel ročně. Koleje jsou málo zatížené a lze je zařadit do kolejí nejnižšího tj. 6.řádu. Směrové poměry v koleji č. 1t jsou oblouk o poloměru cca 150m a přímá, v koleji č.2t je poloměr oblouku cca 100m a následuje přímá. Koleje jsou bez

přechodnic a převýšení. Stávající sklonové poměry kolejí ze zaměření jsou se spády až 25 ‰, v úsecích prohlídek je vodorovná niveleta kolejí. Koleje nejsou ukončeny zarážedly, jen zarážkami. Kolejiště je osvětleno a oploceno, nově (12/2022) byly instalovány na vjezdu posuvná vrata nad výhybkou T3 a kolejí č.1t).

Při zpracování PD nebyl dodán Provozní řád ani vlečkový plán. Dodatečně bylo zasláno Schéma žst. Český Těšín z 06/2019 (Ing. Petr Jančík), kde staničení není uvedeno. Proto je v PD uvedeno pouze stavební staničení od začátku výhybky T2.

5.2 Nový stav

Koleje č.1t a č.2t, které se snesou a demontují v délkách 111 m a 94 m, tj celkem 205 m. S ohledem na tvar kolejnic T a jejich stáří po konzultaci s TO Český Těšín navrhujeme jejich zešrotování.

Nové úseky kolejí mají celkovou délku 168,5m, z toho mimo halu 42,8 m. V hale je navržena v koleji č.2t prohlížecí jáma v délce 51 m. Součástí dodávky monolitické montážní jámy jsou i kolejnice, včetně upevnění. Jedná se o přímé upevnění na ocelové konstrukci prohlížecí jámy. Kolejnice 49E1, jakost R260 dle EN 13674, neděrované – podkladnice S4pl (S40-0) – svěrky ŽS4 – svěrkové šrouby RS1 M24x80 – drážní matice M24.

V mycí hale na koleji č.1t, bude mycí jáma v délce 18m. Na konci koleje č.1t v opravárenské hale bude lakovací kabina.

Nové úseky kolejí jsou navrženy tvaru 49E1. Šterkové lože zapuštěné se šterkem z drceného kameniva fr. 32 – 63 mm s atestem výrobce, třídy min. „C“, v tloušťce $t=250\text{mm}$ od ložné plochy pražce po pláš železničního spodku. Podkladní vrstva bude ze šterkodrti o minimální tloušťce 0,2 m. Na této vrstvě musí být dosažena únosnost Epl min. 30 MPa. Na zhutněnou zemní pláš – požadovaná únosnost Eo min. 15 MPa, bude vložena separační geotextílie o gramáži 400g/m^2 . Zemní pláš je navržena ve spádu 5% v úseku kolejí mimo haly.

Koleje mimo halu budou na dřevěných pražcích bukových skupiny 2, tvaru E1, rozdělení „U“. Kolejnice budou ze základního druhu oceli třídy R260, pevnost v tahu min 700 MPa stykované.

V mycí hale je v koleji č.1t navržena mycí jáma. Jedná se o železobetonovou konstrukci, na které je navrženo přímé uložení kolejnic s upravenými podkladnicemi přivařenými na ocelové úhelníky. V prohlížecí hale je na kolejích č.1t a 2t v podlaze navržena úprava s pomocnou kolejnicí pro vytvoření žlábků. Atypické (přejezdové) podkladnice budou na dřevěných pražcích s tuhými svěrkami, kolejnice 49E1.

Ochranná kolejnice může být zánovní. Přejezdová úprava bude betonová stejné konstrukce jako podlaha v hale.

Přechody z přímého upevnění na klasický železniční svršek doporučujeme s provedením přechodových klínů z cementové stabilizace.

Součástí stavebních prací je směrová a výšková úprava návazných úseků kolejí.

Pro bezpečnost pracovníků MES je důležité dodržení volného schůdného a manipulačního prostoru v halách a před nimi.

Kolej č. 1t

Vjezd do mycí haly. Vrata rolovací š. 4,6m s vedlejším vstupem vedle vrat do 6m. Kolej je zde v přímé, takže by byla dodržena norma na vrata 4,4m, ale cca 3m od vrat začíná směrový oblouk $R=190\text{m}$. Rozšíření v přechodu z přímé do kruhového oblouku dle ČSN 736320 Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu činí pro vnější stranu oblouku $\Delta = 91\text{mm}$ a vnitřní $79 + 12\text{ mm} = 91\text{mm}$. Po zaokrouhlení $100\text{mm} + 100\text{mm}$ je 200mm . Rozměry vrat vyhovují. V mycí hale vzdálenost stěn od osy koleje $3,82\text{m}$ resp. $3,0\text{m}$. Vzdálenost líců sloupů bude $3,52\text{m}$ resp. $2,7\text{m}$. Rozměry vyhovují. Vrata mezi halami š.4,5m s bočními vrátky v přímé koleji vyhovují. V opravárenské hale vzdálenost stěn od osy koleje $3,82\text{m}$ vzdálenost líců sloupů š. $0,3\text{m}$ vzdálených od sebe 6m bude $3,52\text{m}$. Sousední kolej č.2t je vzdálena $6,60\text{m}$. Volný schůdný a manipulační prostor je dodržen. Vrata do lakovací kabiny š. $5,8\text{m}$, stěny lakovací kabiny od osy koleje po $3,0\text{m}$. Vyhovující rozměry. Kolej č. 1 končí v lakovací kabině. Ukončení koleje nebude zarážedlem, ale pevnými zarážkami.

Kolej č. 2t

Vrata do opravárenské haly jsou navrženy rolovací š. 4,6m s vedlejším vstupem vedle vrat do 6m. Kolej je v přímé, takže by byla dodržena potřebná normová šířka vrat $4,4\text{m}$, ale cca $2,5\text{m}$ od vrat začíná směrový oblouk $R=200\text{m}$. Rozšíření z titulu oblouku je na vnější straně oblouku 75 mm a na vnitřní $65 + 12 = 77\text{mm}$. Po zaokrouhlení rozšíření je $100\text{mm} + 100\text{mm} = 200\text{mm}$. Šířka vrat vyhoví.

V opravárenské hale vzdálenost stěn od osy koleje $3,27\text{m}$, vzdálenost líců sloupů š. $0,3\text{m}$ vzdálených od sebe 6m bude $2,77\text{m}$. V místech sloupů není sice dodržen volný schůdný a manipulační prostor 3m , nicméně je dodržena minimální normová vzdálenost od osy koleje při rozteči sloupů v hale do 6m (ke sloupům $2,5\text{m}$, ke stěně 3m). Sousední kolej č.1t je vzdálena $6,60\text{m}$.

Vrata z opravárenské haly jsou navrženy rolovací š. 4,5m v přímé koleji, a je zde vedlejší vstup vedle vrat – vyhovuje.

Hák jeřábu v hale musí být v zajistitelné výšce min. 5m nad TK.

Mycí hala se rohem přibližuje ke koleji č.2t. Dle původního zaměření, podle kterého se vypracovala PD ke stavebnímu povolení, byla kolej od rohu mycí haly 3,11m, vnitřní rozšíření oblouku $R=200m$ činí 77mm. Volný schůdný prostor byl dodržen. Podle doměření z 24.4.2023 je však poloha koleje č.2t v tomto místě jiná. Minimální vzdálenost je jen 2,8m. Tato vzdálenost není postačující, protože na opačné straně koleje je osa koleje č.3t jen 3,85m a není zde volný schůdný prostor. Situaci lze řešit zákazem chůze podél koleje č.2t v tomto úseku, což musí být zapracováno v novém Provozním řádu MES.

Všechny sloupy a rámy vrat, které jsou od kolejí blíže než 3m budou opatřeny výstražným žlutočerným nátěrem do výšky 3,05m.

Sklonové poměry v kolejích jsou dány stávajícím kolejištěm a situováním nové haly. Výška nivelety v hale je volena tak, aby bylo možné napojení na dnešní kolejiště a umožnilo jeho případnou rekonstrukci. Koleje v halách budou vodorovné na úrovni temene kolejnice 277,60 m. V koleji č.1t je v dnešním stavu sklon až 25‰ po provedení výškové úpravy bude max. sklon 24‰. Zakružovací oblouky budou 500m. Kolej č.2t je v dnešním sklonu až 20‰, po provedení výškové úpravy bude sklon 16,8‰. Zakružovací oblouky budou minimální $r=500m$. V hale bude vodorovná niveleta a za halou kolej klesá 1‰. S ohledem na skutečnost, že nová kolej č.2t bude níž než původní při směrové a výškové úpravě bude vyměněno i šterkové lože v délce 20m, protože při snížení nivelety by nebyla zajištěna potřebná tloušťka kolejového lože.

Směrové poměry jsou dány prostorem vyčleněným pro kolejiště, nové úseky kolejí jsou v přímé. Koleje jsou bez přechodnic a převýšení, maximální rychlost je 5 km/hod.

V koleji č.1t je dnes poloměr směrového oblouku cca 150m. Po výškové a směrové úpravě dosáhneme poloměr 190m v dnešní koleji. Dál navazuje nová kolej v přímé. Kolej č.2t má poloměr směrového oblouku za výhybkou T3 jen cca 100–120m. Vzhledem k posunu osy nové koleje oproti dnešní směrem k dílnám se směrové poměry koleje nezhorší. Jsou navrženy složené oblouky o poloměrech 203m a 116m. Větší poloměr je na straně k nové hale, menší navazuje na výhybku T3. V hale a za ní bude kolej v přímé. Směrové a výškové vyrovnání bude od výhybek až po nové úseky kolejí.

Po vybudování hal a kolejiště bude zpracován Provozní řád. V koleji č. 2t se nachází směrový oblouk malého poloměru $R = 116,14 m$ a při provozování koleje je nutné na

tuto okolnost brát zřetel. Po koleji budou zajíždět a vyjíždět sólo drezíny. Pokud by mimořádně do haly musela zajet motorová lokomotiva s železničními vagóny, tak pouze s povolenými šroubovkami.

Odvodnění

S ohledem na skutečnost, že staveniště je na propustném podloží poblíž řeky Olše, a nové koleje jsou zhruba v poloze dnešních kolejí, s novým odvodněním kolejí se neuvažuje. Urovnaná pláň železničního spodku bude opatřena separační geotextilií o gramáží min 400g/m².

Zemní práce

Zemní práce se omezí na výkop pro těleso železničního spodku v zemině III. třídy těžitelnosti (staré štěrkové lože). Likvidace dnešního živičného krytu zpevněných ploch je součástí SO 06 Komunikace a zpevněné plochy. Přebytek vytěžené zeminy bude odvezen na skládku do vzdálenosti 7 km, část výkopu ze starého kolejového lože se použije na zásypy.

Křížení s podzemními vedeními

Dle předaného zaměření trasu koleje kříží podzemní vedení splaškové kanalizace v dostatečné hloubce. Před zahájením stavby je investor povinen vyzvat všechny správce inženýrských sítí, aby v dané lokalitě své sítě vytýčili.

Demontáž a montáž kolejí

Demontáž úseků dnešních kolejí č. 1t a č. 2t se provede v ose za pomoci autojeřábu. Vyzískaný materiál bude prohlédnut zástupcem TO Český Těšín a nepoužitelný kovový materiál rozpálen na vsázky schopný šrot. Dřevěné pražce budou očištěny, a pokud budou zachovalé, použijí se k regeneraci, nepoužitelné budou uloženy jako nebezpečný odpad. Celková délka rušených úseků činí 205 m. Montáž nových kolejových polí se bude provádět v ose.

V tomto objektu není řešeno zabezpečovací zařízení a ústřední stavění výhybek. Kolejiště je osvětleno z dnešních osvětlovacích stožárů. Při předávce kolejiště bude doložen protokol o intenzitě osvětlení.

6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Nové úseky kolejí jsou navrženy tvaru s kolejnicemi 49E1. Štěrkové lože zapuštěné se štěrkem z drčeného kameniva fr. 32 – 63 mm s atestem výrobce, třídy min. „C“, v tloušťce $t=250\text{mm}$ od ložné plochy pražce po pláň železničního spodku. Třída kameniva pro KL bude BII. Kolejové lože zapuštěné. Podél koleje se mimo haly zřídí drážní stezka tloušťky 0,10 m z kameniva frakce 8-16 mm do vzdálenosti 3,0m od osy.

Koleje mimo hal budou na dřevěných pražcích bukových skupiny 2, tvaru E1 s žebrovými podkladnicemi S4, svěrky ŽS 4, upevnění K, tab. 4 S3díl.VII rozdělení „U“. Kolejnice budou ze základního druhu oceli třídy R260, pevnost v tahu min 700Mpa, stykované. Výhybky v SO 05 Kolejistiště nejsou.

V mycí hale je v koleji č.1t navržena mycí jáma. Jedná se o železobetonovou konstrukci, na které je navrženo přímé uložení kolejnic s upravenými podkladnicemi přivařenými na ocelové úhelníky. V prohlížecké hale je v kolejích č.1t a č.2t v podlaze navržena úprava s pomocnou kolejnicí pro vytvoření žlábků. Atypické (přejezdové) podkladnice budou na dřevěných pražcích s tuhými svěrkami, kolejnice 49E1. Pomocná kolejnice nemusí být nová. Přejezdová úprava bude betonová stejné konstrukce jako podlaha v hale. V koleji č.2t je v hale prohlížecká jáma dl. 51m. Ta bude dodána a smontována včetně kolejnic 49 E1, takže tento úsek koleje nebude ve výkazu výměr SO 05.

Přechody z přímého upevnění na klasický železniční svršek bude s provedením přechodových klínů z hubeného betonu postačí klín z hubeného betonu (stabilizace cementem) dle S4 příloha 24, obr.9.

Kolem kolejí v halách je navržena betonová podlaha na úrovni TK. Mimo haly kolem koleje č. 2t bude obnovena živičná plocha, rovněž na úrovni TK se snížením o 40mm mezi kolejnicemi.

Směrové poměry jsou dány prostorem vyčleněným pro kolejistiště, nové úseky kolejí jsou v přímé. Koleje jsou bez přechodnic a převýšení, maximální rychlost je 5 km/hod. Součástí stavebních prací je směrová a výšková úprava návazných úseků kolejí. Směrové a výškové vyrovnaní bude od výhybek až po nové úseky kolejí. V koleji č.1t je dnes poloměr směrového oblouku cca 150 m. Po výškové a směrové úpravě dosáhneme poloměr 190m v dnešní koleji. Rozšíření rozchodu je 12mm. Dále navazuje nová kolej v přímé. Kolej č.2t má poloměr směrového oblouku za výhybkou T3 jen cca 100–120m. Vzhledem k posunu osy nové koleje oproti dnešní směrem k dílnám se směrové poměry koleje nezhorší. Byly prověřeny 2 varianty úprav. V první variantě byl navržen jeden oblouk o poloměru 126m, ve druhé variantě jsou navrženy složené oblouky o poloměrech 203 a 116m. Větší poloměr je na straně k nové hale,

menší navazuje na výhybku T3. Protože lze očekávat výměnu této atypické výhybky z r. 1961 a koleje budou opět v živičné zpevněné ploše, volíme složený oblouk, aby se zmenšila délka bourané zpevněné plochy. Směrová a výšková úprava koleje č.2t bude spojena s výměnou štěrkového lože, protože nová niveleta je níže až o 10cm oproti původní a nebylo by tak možné dodržet potřebnou tloušťku štěrkového lože v koleji. Rozšíření rozchodu v oblouku $r = 203,961\text{m}$ bude 10mm. V hale a za ní bude kolej v přímé.

Po provedení směrové a výškové úpravy se znovu osadí 2 námezíky za výhybkami T2 a T3 v osových vzdálenostech kolejí 3,75m+ delta rozšíření oblouků.

7. ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Podkladní vrstva bude ze štěrkodrti fr.0/32 o minimální tloušťce 0,2 m. Na této vrstvě musí být dosažena únosnost E_{pl} min. 30 Mpa. Na zhutněnou zemní pláň – požadovaná únosnost E_o min. 15 Mpa, bude vložena separační geotextílie o gramáži 400g/m². Zemní pláň je navržena ve spádu 5%.

Kusá kolej č. 1t bude ukončena pevnými zarážkami v lakovací kabině, kusá kolej č.2t bude ukončena kolejnicovým zarážedlem.

Chráničky nových křížujících inženýrských sítí jsou obsahem příslušného SO.

8. VÝJIMKY

V nových úsecích kolejí 1t a 2t nejsou výjimky, odchylná a úlevová řešení z norem. U dnešní koleje 2t se postaví mycí hala. Podle doměření kolejí z 24.4.2023 roh haly bude jen 2,8m od osy koleje a na druhé straně je kolej č.3t jen 3,85m. Výjimka z volného schůdného prostoru musí být schválena a zapracována do Provozního řádu MES.

9. NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY

Stavba obsahuje 7 stavebních objektů a 9 provozních souborů, které spolu navzájem souvisí. Na SO 05 kolejíště mají přímou vazbu SO 04 Nová opravárenská hala a SO 06 Komunikace a zpevněné plochy. Z PS to jsou PS 02 Lakovací kabina s příslušenstvím a PS 03 Montážní jáma s příslušenstvím.

10. STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY

Protože výstavba nové haly bude probíhat v místě dnešního přístřešku, kde se provádí servis a opravy na kolejích č.1t a 2t, nebude zde možnost servisu provádět. V provozu zůstane kolej č.3t. Pro minimalizaci doby výstavby a tím omezení provozu MES je navržena prefabrikovaná montážní jáma. Realizace nových úseků kolejí nebude vzhledem k poměrně malému rozsahu časově náročná (cca 2 týdny) a bude začleněna do harmonogramu stavby, kde časově rozhodující je hlavní stavební objekt SO 04 Nová hala.

11. VÝPOČTY A POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Nové úseky kolejí jsou v přímé, a dopočítávalo se pouze směrové a výškové vyrovnaní napojení na stávající koleje. Pro prověření šířky vrat a volného schůdného prostoru byly použity vzorce z ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu. Pro rozšíření průjezdného profilu oblouků o poloměrech $R = 150\text{m}$ do $R = 250\text{m}$ je použit vzorec pro vnitřní stranu oblouku $D_{\text{vnitř}} = 50000/R - 185 + e$, pro vnější stranu oblouku je $D_{\text{vně}} = 60000/R - 225$, kde R se dosadí v m a výsledek je v mm. e = rozšíření rozchodu koleje pro malé poloměry oblouků $e = 7150/R - 26$.

12. VAZBA NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ DOKUMENTACE

Dokumentace pro provedení stavby vychází ze schválené PD pro stavební povolení. Stavební povolení vydané DÚ Olomouc je dodrženo. S ohledem na doměření kolejiště v 04/2023 je pouze upraven rozsah směrové a výškové úpravy.

13. POŽADAVKY DALŠÍHO STÁDIA PŘÍPRAVY A REALIZACE

Požadavky na další přípravu a realizaci nejsou. Požadavek na doměření výhybek T2 a T3 byl splněn.

14. PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
- ČSN 73 30 50a Zemní práce
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN EN 13 450 (72 1506) Kamenivo pro kolejové lože
- TNŽ 73 6388 Prostorové uspořádání vrat nad kolejemi rozchodu 1435 mm a 1520 (1524) mm
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- Předpisy S 3 – Železniční svršek, S 4 – Železniční spodek

15. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ

Realizace SO 05 Kolejiště nemá vliv na životní prostředí, jedná se o změnu provedené stavby. Podmínky užívání stavby (rychlost, popis obsluhy, údržba aj.) budou začleněny do Provozního řádu MES.

16. POŽADAVKY NA BOZP

Jsou v části B. dokumentace.