

1. Identifikační údaje

| | |
|--------------------------|---|
| Stavba: | Oprava výhybek a přípojí v žst. Valašské Meziříčí |
| Objekt: | SO 01.1 Výhybky č. 87, 86, 78 - Železniční svršek |
| Objednavatel: | SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Olomouc |
| Projektant SO | Dopravní projektování, spol. s r.o |
| Odpovědný projektant SO: | Ing. Radovan Komínek |
| Katastrální území: | Valašské Meziříčí |
| Obec: | Valašské Meziříčí |
| Kraj: | Zlínský |
| Trat': | 308 Ostrava – Valašské Meziříčí |

2. Základní údaje

2.1 Úvod

Předmětem stavebního objektu SO 01.1 Železniční svršek stavby: „Oprava výhybek a přípojí v žst. Valašské Meziříčí“ je provedení úprav, které směřují ke zvýšení stability geometrické polohy koleje.

2.2 Vstupní podklady

Při zpracování projektu se vycházelo z rozsahu prací, který byl zadán investorem, a to:.

- výměna křižovatkové výhybky č. 87 - CT 6⁰ za CS49 1:9-190
- výměna 2 kusů výhybek (79 a 86) tvaru T 6⁰ za tvar JS 49 1:9-300
- výměna svršku v přípojí dotčených výhybek
- odtěžení stávajícího a zřízení nového šterkového lože
- vložení nových LIS
- svaření kolejí a výhybek do bezстыkové koleje

2.3 Geodetické zaměření a podklady

Základním geodetickým podkladem pro zpracování projekčního řešení bylo výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu v systému JTSK, výškopis B.p.v. zpracovaného firmou SUDOP Brno v listopadu 2011, ke kterému bylo provedeno doměření firmou Dopravní projektování v listopadu 2014.

Situace je orientována shodně se staničení trati Kojetín - Český Těšín a Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, které dotčeným úsekem procházejí, staničení výhybek je dle stávajícího stavu dle trati Hranice na Moravě - Střelná.

Staničení podélného profilu a řezu je místní.

2.4 Požadavky na projekt z hlediska železničního svršku

Požadavky se řídí normami pro železniční svršek ČSN 73 6360, ČSN 73 6320, ČSN 73 6310, ČSN 34 2614, Stavebním a technickým řádem drah (177/1995) předpisem S3-Železniční svršek a TKP staveb státních drah.

Směrové úpravy v dopravních kolejích jsou navrženy tak, aby vyhovovaly zadávacím podmínkám, které stanoví rychlost do odbočky 40 km/hod u výhybek T a 50 km/hod u výhybek S49, navazující oblouky vyhoví rychlosti 50 km/hod.

3. Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou všechny výhybky tvaru T 6⁰, 87 a 86 jsou styk na styk.

Svršek včetně navazujících přípojí je na dřevěných pražcích.

Výhybky 87 a 86 leží v koleji č.4, která slouží pro vjezdy vlaků od Frenštátu pod Radhoštěm, výhybky 79 a 90 leží v koleji č.8, která slouží pro vjezdy vlaků od Rožnova pod Radhoštěm.

Železniční svršek v kolejích je T a S49 na dřevěných pražcích, styky zpravidla nejsou svařeny.

Přehled dotčených výhybek:

| | | |
|------|--------|--------------------|
| 90 | 24,456 | JS49-1:9-300-P,p,d |
| 87ab | 24,519 | CT-6°-200-I,L,l,d |
| 86 | 24,537 | JT-6°-200-I,L,l,d |
| 79 | 24,603 | JT-6°-200-I,L,l,d |

Přehled dotčených kolejí:

| | |
|--------------|--|
| k.č.4 | T, dřevo, tuhé upevnění (nad kolejí se nachází trakční vedení) |
| k.č.8 | T, dřevo, tuhé upevnění – S49, dřevo, tuhé upevnění |
| spojka 86-79 | T, dřevo, tuhé upevnění |

4. Nový stav

4.1 Materiál

Svrškový materiál bude u výhybek 87ab, 86 a 79 nově S49 s tuhým upevněním svěrkami ŽS4 na dřevěných pražcích včetně přípojů délky 25m.

Ve výhybce 90 zůstane svršek S49 stávající, vyměněny budou pouze LISy a středové kolejnice, výhybka bude svařena do bezстыkové koleje. Kolejové pole směrem na Frenštát pod Radhoštěm musí být z přechodových kolejnic S49/R65. Přípoje do spojek nebudou dotčeny. Všechny výhybky budou vybaveny původními čelistovými závěry a osazeny válečkovými stoličkami DT.

Jazykové a srdcovkové propojky budou osazeny nově.

Izolované styky budou osazeny nové LIS délky 3,4m dle S3 – příloha XIV, situování bude upřesněno pochůzkou..

Šterkové lože bude frakce 32-63 a bude navýšeno z 30 na 35cm pod spodní hranou pražce u pražců dřevěných a z 35 na 45cm u pražců betonových z toho důvodu, že předmětem oprav není úprava železničního spodku. Drážní stezky budou provedeny oboustranně do vzdálenosti 3m od osy koleje. Plán železničního spodku bude po odtěžení šterkového lože urovnána a přehutněna.

Výdřeva služebního přechodu přes výhybku 79 a přípoj výhybky 86 bude uvedena do stavu před pracemi na svršku pomocí materiálu nového.

Rekonstruovaný materiál bude v celém rozsahu svařen do bezстыkové koleje dle předpisu S 3/2.

4.2 Směrové řešení

Geometrie návrhu vychází z podmínky, že nová křižovatková výhybka CS49 1:9-190 číslo 87 bude uložena do polohy, která bude navazovat na odbočnou větev stávající křižovatkové výhybky CS49 1:9-190 číslo 83 a navazující spojka 79-86 bude nově z výhybek S49 1:9-300, což způsobí posun výměnového styku 79 celkem 12,519m směrem do stanice. Současně je nutno posunout do nové polohy o zhruba 3m směrem do stanice výhybku JS49 1:9-190 číslo 90. Směrově budou koleje 4 a 8 pouze vyrovnány. Osové vzdálenosti jsou cca 4,75m.

Směrově je nutno zachytit polohu přípojů směrem ze stanice před vyjmutím a po vložení do

stejného místa je potřeba provést pouze vyrovnaní bez vytyčování detailních souřadnic a zachovat parametry přechodnic. Pro potřeby projektu nebylo provedeno s ohledem na rozsah stavby zaměření celého oblouku a není tak možno provést vytyčení přechodnice.

4.3 Výškové řešení

Výškové řešení kopíruje stávající stav v maximální možné míře. Výchozí hodnotou je výšková poloha koleje 292,800 m n.m BPV ve vodorovné, která byla zjištěna geodetickým měřením (v JŽM je uvedena vodorovná s výškou 293,250). Stávající koleje se od této výškové polohy liší řádově v milimetrech až centimetrech, proto se výšková úprava provádí pouze jako vyrovnaní stávajícího stavu se současným vyrovnaním směrovým. Výběhy jsou uvažovány 50m na každou stranu od konce pokládky kolejí.

4.4 Izolace a vodivé propojení kolejí

Provedení izolace a vodivého propojení kolejí bude respektovat výkres z SO 01.2 Zabezpečovací zařízení. Je nutno zdvojit všechny jazykové a srdcovkové propojky v k.č.4, která je pod trakčním vedením. Propojení bude prováděno na stycích propojkami LLI20/140, na srdcovkách a jazycích propojkami LLI20/70, v křižovatkové výhybce LLI20/170. Umístění propojek se řídí předpisem SŽDC S3, část 14. Všechny propojky budou provedeny v izolované podobě.

Izolované styky budou zpětně zřizovány v podobě LIS tam, kde budou stávající sneseny.

4.5 Zajišťovací značky

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná pouze o opravu, nové zajišťovací značky nebudou zřizovány.

4.6 Námezdníky

Nově budou osazeny námezdníky pro všechny nově položené výhybky. Námezdníky budou železobetonové opatřené bílým nátěrem se dvěma černými pruhy. Osazovány budou po definitivním vyrovnaní kolejí do projektované polohy za koncovými styky výhybek v místě dosažení osově vzdálenosti za rozvětvenou výhybkou.

4. Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů

Neuplatňují se.

5. Zajištění polohy koleje

Zajištění polohy koleje bude provedeno ze stávajících značek.

6. Bezpečnost práce

Práce musí probíhat při dodržování podmínek drážních předpisů. Pracovníci zhotovitele se mohou pohybovat pouze v prostorech vymezených dle ROV pro stavební činnost a na přístupových cestách k těmto místům. Pro všechny pracovníky stavby, kteří budou pracovat v kolejišti, musí být povolen *vstup do kolejiště*, v jehož rámci se prověřuje i smyslová způsobilost.

Rychlost vlakových souprav kolem pracovních míst bude s ohledem na stávající rychlost 40km/hod ponechána. Pokud v rámci stavební činnosti dochází ke kolizi s průjezdným průřezem provozované koleje, musí být z dotčených stran pracoviště kryto hlídkami, které upozorňují na nebezpečí předepsanými signály.

Pracovník dopravy, který řídí provoz v místě pracovní činnosti musí být vyrozuměn před započatím práce a po ukončení práce. Probíhání prací mu signalizuje oranžový štítek zhotovitele stavby.

7. Vliv SO na životní prostředí

7.1 Odpady

Vyzískaný materiál bude dle předkategorizace předán k dalšímu využití. Odpad k odvozu na skládku budou tvořit pouze části železničního svršku z umělých hmot a odtěžené kolejové lože. Ostatní materiál bude po regeneraci použit v maximální možné míře zpět v rámci stavby. Materiál k sešrotování bude odprodán – kolejnice, kovové drobné kolejiwo, pražce. Z každé výhybky bude odtěženo a odvezeno k dekontaminaci 12 tun šterku z oblasti jazyků.

7.2 Práce s hmotami a materiály

Materiál bude předán k regeneraci nebo sešrotování SŽDC OŘ Olomouc ST Zlín na místě, které se určí v projektu organizace výstavby této stavby.

Manipulace s materiálem bude probíhat na plochách určených v projektu organizace výstavby této stavby.

8. Stavební postupy

Stavební postupy jsou zpracovány v samostatné části dokumentace. Předpokládá se provedení prací v říjnu 2016 jednou týdenní výlukou.

9. Doklady

Doklady jsou v samostatné části dokumentace.

10. Výměry:

trhání

| | |
|----------------------------|--------|
| CT6 | 1 kus |
| Jt6 | 2 kusy |
| JS49 | 1 kus |
| Svršek T na dřevě, rozpony | 120 m |
| Svršek S49 na dřevě, žebra | 45 m |

Výhybky a koleje se odvezou do areálu ST, přeprava do 1 km, všečen štěrk na skládku. Kontaminovaný bude 72 tun.

pokládka

| | |
|-------------------------------|--|
| JS49 1:9-300 L,l,d | 2 kusy |
| JS49 1:9-300 P,p,d | 1 kus (1 užitá – výměna středových kolejnic) |
| CS49 1:9-190,P.l.d | 1 kus |
| Svršek S49 na dřevě, nový | 105 m |
| Svršek S49/R65 na dřevě, nový | 25 m |

| | |
|--|---------|
| Svary S49 | 74 kusů |
| Svary R65 | 2 kusy |
| LIS | 18 kusů |
| Drážní stezka šířky 1,3m | 325 m |
| Propojky LLI20/70 jazykové | 36 kusů |
| Propojky LLI20/170 jazykové | 14 kusů |
| Směrová a výšková úprava nad rámec pokládání (výběhy) – 150m | |
| Pražcové kotvy na dřevěných pražcích 12 kusů | |

11. Přílohy:

- situace s legendou
- vzorový příčný řez
- podélný profil k.č.8
- vytyčovací výkres
- výkaz výměr