

1. Identifikační údaje

Stavba:	Oprava výhybek a přípojí v žst. Valašské Meziříčí
Objekt:	SO 04.1 Výhybky č. 37, 38, 39, 40 - 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':	280 Hranice na Moravě - Střelná, hranice ČR/SR

2. Základní údaje

2.1 Úvod

Předmětem stavebního objektu SO 04.1 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 kovových součástí a vadných pražců výhybky č. 39 - T 6⁰
- výměna svršku koleje 8, 8a, 8b za S49 na betonových pražcích
- odtěžení stávajícího a zřízení nového šterkového lože
- vložení nových LIS
- svaření kolejí a výhybek do bezstykové koleje
- nahrazení výhybky 37 kolejovým polem
- zrušení výhybek 38 a 40 bez náhrady
- vložení kolejnicových zarážedel do k.č.10 a k.č.12

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 výhybky 37, 38, 39 a 40 tvaru T a X na dřevěných pražcích.

Svršek včetně navazujících přípojí je na dřevěných pražcích.

Výhybky 37 a 39 leží v koleji č.8, která slouží pro vjezdy vlaků od Rožnova pod Radhoštěm.

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

Přehled dotčených výhybek:

37	25,007	JT-6°-200-I,P,l,d (v prostoru výhybky se nachází dřevěný přechod)
38	24,997	0Xa 7°-200-P,pd
39	24,954	JT-6°-200-I,L,l,d
40	24,905	JXa-6°-200-P,p,d

Přehled dotčených kolejí:

Přípoje do k.č.10 a 12	Xa, dřevo, tuhé upevnění
přípoj do k.č.8a	T, dřevo, tuhé upevnění

přípoj do k.č.8b

T, dřevo, tuhé upevnění

4. Nový stav

4.1 Materiál

Svrškový materiál bude u výhybky 39 stávající T na dřevěných pražcích, které budou vyměněny za nové. Za přechodovými podkladnicemi budou ve všech přípojích použity betonové pražce.

Výhybka bude vybavena původním čelistovým závěrem.

Jazykové a srdcovkové propojky budou osazeny nově.

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

Štěrkové 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 opravy není úprava železničního spodku. Drážní stezky budou provedeny oboustranně do vzdálenosti 3m od osy koleje. Plán železničního spodku bude po odtěžení štěrkového lože urovňována a přehutněna.

Dřevěná přechodová konstrukce, která bude snesena s výhybkou č.37 bude nahrazena přechodem z celopryžové konstrukce délky 2,4m. Navazující části výdřevy budou půdorysně přizpůsobeny.

Rekonstruovaný materiál bude v celé rozsahu svařen do bezstykové koleje dle předpisu S 3/2.

4.2 Směrové řešení

Geometrie jak u výhybky, tak u navazujících kolejí a výběhů zůstane stávající. Osazení zarážedel je navrženo tak, aby nedošlo ke zkrácení současných užitečných délek kolejí. Zarážedlo v k.č. 10 – km 24,929.550 – nová užitečná délka koleje bude 143m po v.č.54 Zarážedlo v k.č. 12 – km 24,908.626 – nová užitečná délka koleje bude 237m

4.3 Výškové řešení

Výškové řešení kopíruje stávající stav v maximální možné míře včetně použitých sklonů klesání a vodorovné, včetně umístění sklonu dle JŽM. 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 vyrovnání stávajícího stavu se současným vyrovnáním směrovým. Výběhy jsou uvažovány cca do 50m na každou stranu od konce pokládky kolejí.

V kolejích č. 8a a 8b je stávající niveleta zřejmě vlivem znečišťování lože po mytí vozů a následným došterkováním navýšena nad ideální polohu o cca 10 cm. Koleje 8a, 8b a 10 jsou navýšeny proti současným kolejím 2 a 4 o 8cm a proti koleji 12 místy i o 20 cm.

Výškovou úpravu je nutno provést snesením stávajícího kolejového roštu, výkopem znečištěného lože a zřízením nového lože po přehutnění zemní pláně. Projektant doporučuje spojit objekty SO 03 a SO 04 do jednoho postupu, aby nebylo nutno provádět provizorní výběhy.

4.4 Izolace a vodivé propojení kolejí

Provedení izolace a vodivého propojení kolejí bude respektovat výkres z SO 04.2 Zabezpečovací zařízení. Je nutno zdvojit všechny jazykové a srdcovkové propojky. Propojení bude prováděno na stykách 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.

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 vyrovnání kolejí do projektované polohy za koncovými styky výhybek v místě dosažení osové 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. Ostatní materiál bude po regeneraci použit v maximální možné míře zpět v rámci stavby. Materiál k sešrotování bude odprodán – kolejnice, kovové drobné kolejivo, pražce.

Vytěžené šterkové lože bude v maximální míře recyklováno a použito zpět do železničního spodku.

Z výhybky bude odtěženo a odvezeno k dekontaminaci 12 tun štěrku z oblasti jazyků.

7.2 Práce s hmotami a materiály

Materiál bude předán k regeneraci nebo sešrotování SŽDC SDC 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 ve druhé polovině roku 2015 jednou týdenní výlukou.

9. Doklady

Doklady jsou v samostatné části dokumentace.

10. Výměry:

trhání

JT6°	2 kusy
Xa6°	1 kus
Xa7°	1 kus
Svršek T dřevo, rozponové p.	78 m
Svršek Xa na dřevo, rozponové p.	99 m

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

Kontaminovaný štěrk	48 tun.
---------------------	---------

pokládka

Svršek S49 na betonu, nový	105m
Svary S49	10 kusů
Svary T	14 kusů
LIS	2 kusy

Drážní stezka šířky 1,3m	250 m
Propojky LLI20/70 jazykové	4 kusy
Propojky LLI20/170 srdcovkové	6 kusů
Směrová a výšková úprava nad rámec pokládání (výběhy) – 150m	

11. Přílohy:

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