

# Rekonstrukce výhybek v žst. Křižanov – brodské zhlaví

## DÍL 2

### ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

#### Část 1, Příloha 2c

### ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY



*Správa železniční dopravní cesty*

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

[WWW.OPD.CZ](http://www.opd.cz)



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Fond soudržnosti

## **OBSAH:**

### **OBSAH:**

<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ.....</b>	<b>3</b>
<b>2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY .....</b>	<b>3</b>
<b>3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>5</b>
<b>4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI .....</b>	<b>5</b>
<b>5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....</b>	<b>5</b>
<b>6. DALŠÍ UJEDNÁNÍ .....</b>	<b>5</b>
<b>7. ZKUŠEBNÍ ÚSEK - VÝHYBKA Č. 18XA S POHYBLIVOU SRDCOVKOU .....</b>	<b>5</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

### 1.1 Zdůvodnění a účel stavby

Železniční stanice Křižanov leží v km 61,623 dvoukolejně trati Brno hl.n. – Havlíčkův Brod a v km 33,832 jednokolejně trati Studenec – Křižanov. Železniční stanice Křižanov je také součástí transevropské železniční sítě TEN-T. Žst Křižanov je stanicí smíšenou, mezilehlou, odbočnou pro trať Studenec - Křižanov. Na trati Brno hl.n. – Havlíčkův Brod je traťová rychlost 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 1000m, trakční soustava závislá 25kV 50Hz. Na trati Studenec – Křižanov je traťová rychlost 60 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700 metrů, trakční soustava nezávislá.

Jedná se o liniovou dopravní stavbu.

Podnětem pro provedení stavby je současný celkový stav železničního svršku a spodku v prostoru části brněnského zhlaví, tj.zhlaví č.1 a především v prostoru brodského zhlaví, tj.zhlaví č.2. Hlavním důvodem pro tuto rekonstrukci je velmi špatný technický stav výhybek. Jednotlivé součásti výhybkových konstrukcí vykazují vysokou míru opotřebenosti a celkové geometrické uspořádání výhybek je rovněž porušeno. Zachování normového stavu svršku a spolehlivého chodu jazyků při přestavování již představuje zvýšené nároky na údržbu.

Realizací stavby bude dosaženo výrazného zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě.

Cílem rekonstrukce výhybek v žst. Křižanov je uvedení předmětné části stanice do technického stavu odpovídajícího charakteru železniční trati.

Stavba zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy. Účelem stavby je uvést zhlaví žst. Křižanov do takového stavebnětechnického a provozního stavu, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

## 2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

Obsahem stavby je rekonstrukce brodského zhlaví a současně částečná rekonstrukce brněnského zhlaví ve stanici Křižanov (včetně sanace a odvodnění železničního spodku), úprava kolejového řešení a související úprava trakčního vedení po snesení postradatelného kolejíště a dalších vnějších prvků. Současně s kolejovými úpravami bude provedena úprava souvisejícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Rychlost v přímém směru hlavních kolejí :

V rámci navrženého řešení je rychlost v přímém směru hl.kolejí uvažována 100 km/h. Na tuto rychlost jsou navrženy směrové úpravy v trať.obloucích navazujících na zhlaví č.2 (brněnské) a to pouze na délku přílehlých přechodnic a částí oblouků (cca 30-40 m) na hodnotu stáv.převýšení. V případě, že by došlo v budoucnosti k úpravě celého oblouku (úprava převýšení, směr.a výšk.úprava) na rychlost 110 km/hod, tato rychlost by mohla být zavedena i na hlavní staniční koleje (přímý směr).

Rychlost v odbočném směru :

Po realizaci rekonstrukce na zhlaví č.2 bude v rámci tohoto zhlaví technicky možné uskutečňovat při jízdě do odbočky na/ze všech staničních dopravních rychlostí 50 km/hod. Na brněnském zhlaví budou odjezdové rychlosti 50km/h z kolejí 3,1,2,4, všechny vjezdy na/z ostatní koleje 40km/h.

Stávající infrastruktura, objekty, rozvody a zařízení jsou z hlediska svého stavu odpovídající stáří a silnému železničnímu provozu.

*Přehled hodnot kapacitních údajů stavby:*

• počet SO	9	
• počet PS	5	
• nové kolejnice S49		105 bm
• nové kolejnice UIC60		676 bm
• nové přechodové kolejnice UIC60/S49		141 bm
• nové bet.pražce B91 S/1 (S/2) včetně vstrojení upevněním např.W14		650 ks
• nové pražce dřevěné		125 ks

• nové kolejové lože – kamenivo drcené 32/63	2650 m3
• nová výhybka dřevěné pražce	1 ks
• regenerovaná výhybka (výzisk ze stavby)	1 ks
• nová výhybka betonové pražce	7 ks
• délka upravovaného a nového TV	2069m
• úpravy železničních mostů	1 ks
• plocha sanace v koleji	3843 m2
• odvodňovací trativody DN 150	701 m
• svodná potrubí DN 200	74 m
• trativodní šachty	25 ks
K PS 103:	
• kiosková aluzinková trafostanice 25/2x0,23 kV pro EOV	1 ks
• napojení trafostanice 25/2x 0,23 kV na trakční vedení	1 ks
• napojení trafostanice 25/2x 0,23 kV na zpětné kolejové vedení	1 ks
• výhybky vybavené EOV	8 ks
• rekonstrukce vybavené výhybky s EOV	1 ks
• ohřev PHS u výhybky	1 ks
• rozvaděč pro napojení zařízení EOV	1 ks
• rozvaděč pro měření spotřeby el.energie pro EOV	1 ks
• rozvaděč pro měření spotřeby el.energie trafost. mimo top.sezonu	1 ks
• kabelové rozvody pro EOV	3490 m
• ovládací jednotka pro ovl. pětivodičových motor.pohonů tr.odpojovačů	2 ks
• kabelové rozvody pro DOÚO	3670 m
• kabelové rozvody pro přeložky	610 m
• modul 8x 10/100Eth pro přenos rozhraní Ethernet	1 ks
• modem na metalický kabel pro přenos rozhraní Ethernet -	2 ks
• datový switch 24p -	1 ks
• Přeložka MK: kabel typu TCEPKPFLEZEY 3P1,0 -	640 m
• Připojení stávajících VTO: kabel typu TCEPKPFLEZEY 3P1,0 -	35 m
• Zemní práce pro samostatné trasy MK -	35 m
• Spojka XAGA 500-43/8/Z-RF -	2 ks
• Demontáž stávajících VTO -	2 ks
• Demontáž rozhlasových stožárů -	4 ks
• Ochrana stávajícího metalického dálkového kabelu DK44 -	2 místa kříž.
• Měření optického vlákna před zahájením převěšení ZOK -	36 vl.
• Měření optického vlákna po převěšení ZOK -	36 vl.
K PS 102; 101:	
• Úprava zařízení v DK – sekce pultu	5 ks
• Úprava a doplnění RZZ	1 ks
• Elektromotorický přestavník	10 ks
• Snímač polohy jazyka	9 ks
• Výkolejka s elektromotor.přestavníkem bez náv.tělesa	1 ks
• Návěstidlo světelné stožárové se dvěma náv.svítilnami	1 ks
• Návěstidlo světelné stožárové s pěti náv.svítilnami	6 ks
• Návěstidlo světelné trpasličí se dvěma náv.svítilnami	4 ks
• Stykový transformátor demontáž/montáž	31 ks
• Přípojná lana ocelová ke stykovým transformátorům	31 ks
• Kolejová skříňka pro kódování pomocí kódovací smyčky	9 ks
• Kódovací smyčka	900 m
• Kabely plněné TCEKPFLEY	52 kmpár
• Kabely plněné TCEKPFLEZE	15 kmpár
• Kabelové spojky	37 ks
• Kabelová trasa ve žlabu 10 x 10	0,8 km

• Kabelová trasa ve žlabu 20 x 12	1,5 km
• Kabelová trasa ve výkopu s fólií	0,2 km
• Podchod pod kolejí	30 m
• Provizorní výhybkářské stanoviště	1 ks
• Demontáž návěstního krakorce vč. návěstidla	1 ks

V rámci stavby bude využito výzisku :

- kolejnice S49 .....14,0t (142,0 m)
- bet. pražce SB6, SB8..... 240 ks (stavba zajistí případné překování)
- stáv.výhybky č.18 .....viz výše (1 ks), bude regenerována

Ostatní kapacitní údaje a podrobnosti jsou patrné z projektu stavby a technických zpráv jednotlivých PS a SO.

### 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- schvalovací protokol přípravné dokumentace (SŽDC, s.o., Odbor investiční, č.j. 19402/11-OI ze dne 20.4.2011),
- rozhodnutí o umístění stavby – souhlas Městského úřadu Velké Meziříčí, odboru výstavby a regionálního rozvoje ze dne 16.11.2011 č.j. VÝST/61593/2011/1455/2011-mu,
- projekt stavby (zpracován 03/2012),
- schvalovací protokol projektu stavby – (SŽDC, s.o., Odbor investiční, č.j. 19194/2012-OI ze dne 28.8.2012),
- stavební povolení – vydané Drážním úřadem, sekce stavební – oblast Olomouc, dne 28.6.2012, č.j. DUCR-32926/12/Vb, nabylo právní moci dne 31.7.2012

### 4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Záměr svým charakterem představuje rekonstrukci kolejiště a v současnosti je projektantovi známa akce: „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“. Do dokumentace (do situací) je vložena projektantem poskytnutá předpokládaná trasa trubek HDPE, která bude budována v rámci stavby „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ (dále jen stavba „GSM-R“) v PS 714 Trubky HDPE v úseku zast. Laštovičky - žst. Křižanov.

Prostorově zřejmě dojde ke kolizi trasy s provizorní příjezdovou komunikací mezi km 62,6 až km 62,85. Pokud bude stavba „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ realizovaná dříve, bude potřeba trubky HDPE uložit hlouběji a navíc v chráničkách.

V úseku 61,7 – 62,6 bude třeba chránit trasu HDPE trubek při přejezdění mechanismů z brodského na brněnské zhlaví (pokud stavba „GSM-R“ bude dříve než rekonstrukce výhybek).

### 5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení stavebních prací:..... 05/2013

Skutečné zahájení prací: ..... po podpisu SOD

Ukončení stavebních prací: ..... 10/2013

Uvedení zařízení do provozu:..... postupně po celcích

Lhůta pro předání souborného zpracování geodetické části

dokumentace skutečného provedení stavby: ..... do 6 měsíců ode dne podpisu Předávacího protokolu pro celé Dílo, nejpozději však do 30. 4. 2014

Lhůta pro předání dokumentace skutečného provedení stavby

- v trvalém provedení (černotisk) v listinné formě .....	do 3 měsíců ode dne podpisu posledního Předávacího protokolu pro celé Dílo,
- digitální formě včetně schválených závěrových tabulek a související dokumentace dle skutečného provedení: .....	do 6 měsíců ode dne podpisu posledního Předávacího protokolu pro celé Dílo, nejpozději však do 30. 4. 2014

Harmonogram prací uvedený v projektu stavby je po technické (obsahové) stránce platný, časově však dochází k posunu. Zahájení výlukové činnosti je plánováno termínu 05/2013, ukončení 07/2013.

## 6. DALŠÍ UJEDNÁNÍ

Uchazeč má v souladu s článkem 4. Všeobecných technických podmínek na realizaci staveb povinnost zahrnout do ceny díla veškeré náklady a poplatky za zvláštní nebo dočasná přístupová práva (nájemné) k pozemkům, které potřebuje pro provedení Díla, zařízení Staveniště nebo přístupu na Staveniště.

Jedná se o následující pozemky, které jsou také uvedeny v Průvodní a technické zprávě projektu stavby:

- Pozemky pro provizorní přístupovou komunikaci:

Číslo pozemku – k.ú. Dobrá Voda u Křižanova:

(1578/2).....	Sedláček Jiří, Dobrá Voda 5, 594 51 Křižanov Sedláček Stanislav, Dobrá Voda 87, 594 51 Křižanov
(1579/1).....	Rouš Jan, Dobrá Voda 41, 594 51 Křižanov
(1591).....	Kaštan Jaroslav, Dobrá Voda 56, 594 51 Křižanov
2227.....	Vysočina, Žižkova 1882/57, Jihlava – Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

Vyjádření vlastníků dotčených pozemků (1578/2), (1579/1), (1591) v k.ú. Dobrá Voda u Křižanova jsou uvedena v dokladové části projektu.

Požadavky vlastníků na výši nájemného jsou následující:

1. pozemek p.č. (1579/1), k.ú. Dobrá Voda u Křižanova, LV č. 170, vlastník:

Jan Rouš, dat.narození 26.9.1956

Dobrá Voda 41, 594 51 Křižanov ..... 10 000,-Kč

2. pozemek p.č. (1578/2) k.ú. Dobrá Voda u Křižanova, LV č. 52, spoluvlastníci:

Jiří Sedláček, dat.narození 15.4.1965, ½

Dobrá Voda 5, 594 51 Křižanov ..... 15 000,-Kč

a

Stanislav Sedláček, dat.narození 26.3.1963, ½

Dobrá Voda 87, 594 51 Křižanov ..... 15 000,-Kč

3. pozemek p.č. (1591), k.ú. Dobrá Voda u Křižanova, LV č. 78, vlastník:

Jaroslav Kaštan, dat. Narození 25.4.1937

Dobrá Voda 56, 594 51 Křižanov ..... 15 000,-Kč

V rámci realizace provizorní komunikace bude nutné provést rekultivaci výše uvedených pozemků použitých pro umístění provizorní přístupové cesty (viz „**Plán rekultivace**“) – je součástí dokladové části – zpracování „plánu“ bylo požadováno OŽP Velké Meziříčí.

Pro případné kácení vzrostlé zeleně (hlavně z důvodu umístění přístupové cesty) – je nutné zajistit povolení obecního úřadu

Zhotovitel je povinen také zajistit v předstihu před začátkem stavby splnění podmínek:

- Závazného stanoviska DI PČR č.j. KRPJ-56268/ČJ-2011-161406 z 13.12.2011
- Vyjádření Krajské správy a údržby silnic Vysočiny č.j. KSUSV/5/13601/2009 z 9.10.2009

Obě listiny jsou uvedeny v dokladové části projektu.

- Pozemky pro zařízení staveniště:

Číslo pozemku – k.ú.Kozlov :

p.č. 959/1 České Dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000

Číslo pozemku – k.ú.Dobrá Voda u Křižanova:

p.č. 2249/2 České Dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000

Nutno uzavřít na oba pozemky nájemní smlouvu s RSM Brno.

## **7. ZKUŠEBNÍ ÚSEK – VÝHYBKA Č.18xa S POHYBLIVOU SRDCOVKOU, ZAŘÍZENÍ TON1**

Pro tuto část stavby se technické podmínky rozšiřují o následující podmínky :

- Vložení vlastní srdcovky bude provedeno podle předložené technologie (viz Příloha 1)
- DT Prostějov bude mít při vkládání technický dozor s možností kontroly základních parametrů
- DT požaduje měření únosnosti v oblasti srdcovky na úrovni zemní pláně a šterkového lože pod spodní hranou pražce.
- V rámci technologického postupu umožnit instalaci snímačů (na stojině kolejnice) přístroje TON 1 a položení kabelů ke stojanu podle PD.

Podmínky provozního ověřování srdcovky s PHS tvaru 60-1:11-300 budou řešeny samostatnou smlouvou mezi SŽDC a DT a výnosem o zřízení provozního ověřování, které budou zpracovány v souladu s ustanoveními Směrnice SŽDC č. 67 Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství.

Přílohy:

1. pokyny výrobce výhybky ze dne 9. 7. 2012

Příloha č. 1

## **Balení, přeprava, skladování, podmínky manipulace, a pokládka výhybky J60E1 1:11-300 s PHS – pokyny výrobce**

### **1. VÝMĚNOVÁ A STŘEDNÍ ČÁST VÝHYBKY**

Přeprava výměnové a střední části výhybky je provedena ve smontovaném stavu.

Pro manipulaci a pokládku výměnové a střední části je možno použít jeřábů s manipulačním trámcem, nebo kladečích prostředků, např. kladečí zařízení DESEC. Při použití jeřábů musí být zavěšení smontovaných částí výhybky provedeno za kolejnice upevněné k pražcům. Odchyłka závěsných lan od svislého směru nesmí být větší jak  $\pm 20^\circ$  ve směru podélném, rovnoběžném s osou výhybkové části (z důvodu zabránění shrnování pražců při velmi silném tahu) a max.  $35^\circ$  ve směru příčném, kolmém na osu výhybkové části (dle předpisu SŽDC (ČD) S3/1 a TPD 60/02). Místa úvazů jsou uvedena v předpisu SŽDC (ČD) S3/1.

### **2. SRDCOVKOVÁ ČÁST VÝHYBKY**

#### **2.1. Přeprava**

Přeprava z výrobního závodu na místo stavby, zejména použití dopravních prostředků, se řídí ustanoveními technických podmínek dodacích výrobce TPD 60/02 „Železniční výhybkové konstrukce“ v platném znění.

Pro přepravu z výrobního závodu bude srdcovková část demontována na:

- samostatnou ocelovou část, tj. srdcovka s PHS s namontovanými podkladnicemi, pojížděné kolejnice, žlabový pražec,
- betonové pražce s namontovanými podkladnicemi pod pojížděné kolejnice,
- demontované upevnění a podložky (polyetylenové a pryžové) budou uloženy do expediční bedny.

#### **2.2. Manipulace se srdcovkou 60-1:11-300-zlp, s PHS smí být prováděna za těchto podmínek:**

- a) Na srdcovku musí být namontovány přepravní nosníky, a to:
  - „Nosník PHS 1“ mezi X. a X. pražec od začátku srdcovky, tj. mezi pražci 13-09X a 13-09X (podkladnice č. Y803X a Y803X)
  - „Nosník PHS 2“ mezi X. a X. pražec od konce srdcovky, tj. mezi pražci 13-10X a 13-10X (podkladnice č. Y803X a Y803X)
- b) Hrot srdcovky musí být během manipulace a transportu upevněn k jedné z křídlových kolejnic (vázací páskou).
- c) Pro manipulaci je možné použít jeden jeřáb s břemenovým trámcem s oky pro úvazy s roztečí 3 500 až 5 000 mm, nebo dvou jeřábů.
- d) Srdcovku lze vázat pouze za přepravní „Nosníky PHS“ a to 4 lany, jak je znázorněno na výkresu č. V2-XXXXX.
- e) Před vlastní manipulací se srdcovkou je třeba provést kontrolu dotažení svěrek V2T u přepravních „Nosníků PHS“.
- f) Přepravní „Nosníky PHS“ lze demontovat až po konečném ustavení srdcovky na betonové pražce.
- g) Pro manipulaci se srdcovkou lze použít případně i kladečí prostředky, např. stroj DESEC. V takovém případě není třeba používat „Nosníky PHS 1 a 2“.
- h) Případný jiný způsob manipulace se srdcovkou musí být konzultován a odsouhlasen výrobcem.

**Hrubá hmotnost samotné srdcovky je cca 4 540 kg.**

Přílohy k manipulaci se srdcovkou 60E1 -1:11- 300 PHS:

---



2. Výkres V2-XXXXX – závěs – PHS – 1:11/300
3. Výkres V3-XXXXX – pomocný přepravní nosník PHS 1
4. Výkres V3-XXXXX – pomocný přepravní nosník PHS 2

**Hrubá hmotnost smontované srdcovkové části je cca 13 320 kg.**

### **2.3. Montáž srdcovkové části výhybky J60-1:11-300-PHS-zlp,ČZ,b**

Montáž srdcovkové části výhybky lze na staveništi provést na vyrovnaném roštu z kolejnic nebo na vyrovnaném podloží (v místě výhybky). Při montáži na roštu je třeba zajistit vhodný prostředek pro následné přemístění smontované srdcovkové části na místo vložení, např. kladecí stroj DESEC.

#### **Postup montáže**

- a) Rozložit betonové pražce a žlabový pražec, kontrola vzepětí oblouku větve srdcovky v hlavním dopravním směru pomocí struny a délkového měřidla.
- b) Rozložit pryžové podložky na podkladnice (podložky pod patu pojížděných kolejnic).
- c) Vložit pojížděnou kolejnici hlavního dopravního směru srdcovkové části (u srdcovky montované v koleji kontrolovat směr a návaznost s pojížděnou kolejnicí střední části - v případě, že se výhybka pokládá od jejího začátku, tj. od výměnové části).
- d) Vložit pojížděnou kolejnici vedlejšího dopravního směru srdcovkové části.
- e) Provést kontrolu ustavení pojížděných kolejnic „do kříže“ pásmem.
- f) Dorovnat sochorem betonové pražce podle pojížděných kolejnic v podélném a příčném směru. Zkontrolovat osu namontovaných podkladnic na betonových pražcích se značením polohy na patách pojížděných kolejnic z výrobního závodu.
- g) Provést kontrolu ustavení kolejnic „do kříže“ pásmem (dle bodu e)) a provést kontrolu vzepětí pomocí struny a měřítka.
- h) Rozložit na betonové pražce v oblasti pod srdcovkou polyetylenové podložky (izolační podložky mezi pražce a podkladnice), na žlabový pražec izolační desky (podložky).
- i) Pro manipulaci se srdcovkou je nutné použít přepravních „Nosníků PHS“ (příp. viz bod 2.2. h)). Vložit srdcovku s podkladnicemi na betonové pražce, ustavit na stavební rozměr a dodržet vstřícnost začátku srdcovky k pojížděným kolejnicím.
- j) Vložit pražcové šrouby pro uchycení srdcovky do otvorů podkladnic a pražců, případně dorovnat betonové pražce. Zátky hmoždinek neodstraňovat! Víčko zátky se prorazí pražcovým šroubem za mírného úhodu kladivem, aby se nepoškodil závit hmoždinky.
- k) U žlabových pražců vložit do podkladnic izolační vložky, šrouby, pružné podložky a samojistné matice.
- l) Demontovat přepravní nosníky pro srdcovku, odstranit upevnění pohyblivého hrotu (vázací pásku).
- m) Nasadit do podkladnic upevnění pojížděných kolejnic.
- n) Provést utažení upevnění u kolejnic hlavního dopravního směru srdcovkové části.
- o) U srdcovky zajistit pohyblivý hrot pro jízdu do hlavního dopravního směru (zajištění hrotu je možno provést např. vložení dřevěného klínu mezi hrot a křídlovou kolejnici v místě čelistového závěru).
- p) Upevnit srdcovku na každém druhém pražci dotažením pražcových šroubů za stálé kontroly hodnot rozchodu koleje.
- q) Přestavit pohyblivý hrot do vedlejšího dopravního směru a zajistit jeho polohu stejným způsobem jako při zajištění v hlavním dopravním směru (viz bod 2.3 o)).
- r) Provést utažení upevnění u ohnuté pojížděné kolejnice srdcovkové části za stálé kontroly hodnot rozchodu koleje.
- s) Hodnoty rozchodu koleje lze seřizovat za využití vůle pojížděných kolejnic v podkladnicích, tj. mezi patou kolejnice a žebry podkladnic, případně u srdcovky za využití vůle v otvorech podkladnic pro pražcové šrouby.

---

Současně je třeba kontrolovat správné geometrické hodnoty směrového zakřivení pojížděných kolejnic a srdcovky (vzepětí apod.). Je třeba také kontrolovat správné doléhání pohyblivého hrotu ke křídlovým kolejnicím s vůlí do 1 mm a doléhání pohyblivého hrotu k hrotovým opěrkám s vůlí do 0,5 mm, a to v obou dopravních směrech.

- t) Provést dotažení pražcových šroubů u srdcovky na zbylých pražcích.
- u) Zkontrolovat dotažení všech upevňovačů. Utahovací moment 180-220 Nm.

### 3. SKLADOVÁNÍ VÝMĚNOVÉ, STŘEDNÍ A SRDCOVKOVÉ ČÁSTI VÝHYBKY

Je zakázána manipulace se srdcovkou bez použití přepravních „Nosníků PHS“ (více viz bod.2.2.)

Díly výhybky se skladují tak, jak je uvedeno v příloze č. 3 TPD 60/02. To znamená na zpevněné vyrovnané ploše. Zpevnění a tvar plochy musí po dobu skladování zaručit takové uložení výhybky, že převislé konce pražců nebudou od ocelové části výměnové části a pojížděných kolejnic střední části zatíženy jiným ohybovým momentem, než je moment od vlastní hmotnosti. V případě, že nelze zajistit dostatečnou rovinnost skladovací plochy, může se pod spodní vrstvu výhybkových částí použít i vyrovnaný rošt z kolejnic odpovídající únosnosti. Výměnovou část lze uložit na střední část výhybky.

Je třeba dbát zvýšené pozornosti na LIS. Místo s LIS se musí nacházet v prostoru mezi pražci další vrstvy, aby nedošlo k mechanickému poškození izolace.

Srdcovku je třeba uložit na 4 ks dřevěných prokladů vzdálených od sebe cca 3 - 4 m. Betonové pražce je třeba uložit a skladovat do doby montáže výhybky podle TP 03-07 (Technické podmínky dodací pro výhybkový pražec VPS).

POZNÁMKA: Protože výkresová dokumentace manipulačních prostředků v současnosti není zpracovaná je v části 2.2. uvedeného textu použito obecné značení.

Datum: 9. července 2012

Zpracoval: Vladimír Marcián  
Technolog VH

Schválil: Ing. František Šmída  
Hlavní technolog VH