



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Správa železnic, státní organizace
Správa železniční geodézie
Václavkova 169/1
160 00 Praha 6



Management kvality

ISO 9001

www.dekra.cz

Zodp. projektant Ing. Tomáš Vachutka

Projektant Ing. Lenka Kreuzigerová

Kreslil Ing. Lenka Kreuzigerová

Kontroloval Ing. Tomáš Vachutka

Traťový úsek TÚ 2302 Kunovice - Vlárský průsmyk

ZJEDNODUŠENÝ PROJEKT

OPRAVA NÁSTUPIŠTĚ V ZAST. VÉSKY

TUDU: 2302 32
km 103,9 - 104,2

Ředitel Ing. Ondřej Červenka

Datum 03/2021

Druh dokumentace ZP

Číslo zakázky G720Z7200064

Měřítko

Souřadnicový systém S-JTSK

Výškový systém Bpv

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Číslo výtisku

Příloha

1

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2	ÚVOD	2
3	VÝPIS DOTČENÝCH POZEMKŮ	3
4	SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY	3
5	SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM	3
6	STANIČENÍ.....	4
7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	4
8	GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE	4
8.1	NÁVRHOVÁ RYCHLOST.....	4
8.2	SMĚROVÉ POMĚRY	4
8.3	SKLONOVÉ POMĚRY	4
9	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU, ZŘÍZENÍ BEZSTYKOVÉ KOLEJE	4
10	ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE	4
11	NÁSTUPIŠTĚ.....	5
12	VÝSTROJ TRATI	6
13	ZÁVĚR.....	6

1 Identifikační údaje

Název dokumentace:	Oprava nástupiště v zastávce Vésky
Stupeň dokumentace:	Zjednodušený projekt
Místo:	zastávka Vésky
TUDU:	2302 32
Kraj:	Zlínský
Katastrální území:	Vésky
Investor:	Správa železnic, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
Provozovatel:	Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Olomouc Správa tratí Zlín Nerudova 773/1 779 00 Olomouc

2 Úvod

Zjednodušený projekt „Oprava nástupiště v zastávce Vésky“ řeší geometrické parametry koleje pro účely opravy a geometrické a konstrukční uspořádání nového nástupiště.

Dokumentace neřeší:

1. konstrukční uspořádání železničního spodku
2. konstrukční uspořádání železničního svršku
3. zřízení bezstykové koleje
4. izolaci kolejí – tj. izolované styky, propojky, lanová propojení...
5. demolice starého nástupiště
6. opravu osvětlení
7. zřízení přístřešku pro cestující
8. organizaci výstavby

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

3 Výpis dotčených pozemků

Přehled parcel a vlastníků, na kterých leží stavba:

Parcelní číslo	Výměra [m2]	Druh pozemku	Způsob využití	Číslo listu vlastnictví	Vlastník / právo hospodaření
Katastrální území Vésky					
571/1	40515	ostatní plocha	dráha	439	Česká republika, Správa železnic, s.o.

4 Související předpisy, normy, podklady

Geodetické podklady

- Zaměření 3D osy koleje (Správa železniční geodézie 2020)

Navazující dokumentace

- Dokumentace „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2302 Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk, km 88,075 – 163,500“ (EXprojekt s.r.o., listopad 2017)

Normy

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

Předpisy SŽDC

- TKP staveb státních drah
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- SŽDC S3/5 Předpis pro svařování a navařování součástí žel. Svršku
- Vzorové listy železničního spodku

5 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

6 Staničení

Staničení v koleje je převzato z dokumentace „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2302 Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk, km 88,075 – 163,500“.

7 Inženýrské sítě

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci.

8 Geometrické parametry koleje

8.1 Návrhová rychlost

Návrhová rychlost je rovna stávající traťové rychlosti, tj. 80 km/h.

8.2 Směrové poměry

Směrové řešení je převzato z dokumentace „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2302 Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk, km 88,075 – 163,500“

Podrobnosti ke směrovému řešení viz příloha č. 2 Situace. Směrové posuny po délce koleje viz příloha č. 3 Podélný profil.

8.3 Sklonové poměry

Sklonové poměry koleje jsou převzaty z dokumentace „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2302 Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk, km 88,075 – 163,500“. Tyto sklonové poměry jsou v místě nástupiště upraveny a to z důvodu odstranění lomu sklonu z oblasti nástupiště.

Podrobnosti ke sklonovým poměrům a výškové posuny po délce koleje viz příloha č. 3 Podélný profil.

9 Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku, zřízení bezstykové koleje

Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku a podmínky pro zřízení bezstykové koleje určí Správa tratí Zlín.

10 Zajištění prostorové polohy koleje

Kolej bude po provedení stavby zajištěna v celé délce zastávky. Celkem jsou navrženy 4 ks konzolových zajišťovacích značek na ocelovém sloupku. Projekt osazení zajišťovacích značek provede zhotovitel stavby a odsouhlasí místně příslušný správce prostorové polohy koleje.

11 Nástupiště

Základní parametry

Poloha	km 103,957 – 104,097
Umístění	vnější u koleje vpravo
Délka	140 m
Šířka	2,5 m
Vzdálenost od osy koleje	1670 mm
Výška nad TK	550 mm

Konstrukce nástupiště

Nástupištní hrana bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými nástupištními bloky H130, uloženými do podkladního betonu C20/25 XC3 tl. 0,150 m.

Část plochy nástupiště od nástupní hrany po varovný pás bude tvořena deskami VLsVP. Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou a to v následující skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože z drceného kameniva	40 mm
Štěrkodrt' frakce 8-16	150 mm

Příčný sklon nástupiště po celé délce nástupní hrany je 2 % ve směru od koleje.

Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany;
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks – tj. minimální vzdálenost spár může být 0,200 m;
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!);
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Ve vzdálenosti 0,800 m od nástupní hrany bude začínat vodící linie s funkcí varovného pásu v šířce 0,400 m, která bude opatřena na straně ke koleji žlutým protiskluzovým nátěrem (odstín RAL 6200) o šířce 0,150 m.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 0,250 m (optimálně 0,400 m).

Rovněž je nutné dodržet tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;
- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linii s funkcí varovného pásu;
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb

dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Zásyp konstrukce nástupiště bude proveden z propustného nenamrzavého materiálu na požadovaný stupeň zhutnění.

Vnější hrana nástupiště je tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Za obrubníkem bude následovat svah dl. 0,3 m nebo 1,0 m (dle výkresu) ve sklonu 2 %, na který bude navazovat svah ve sklonu 1:2.

Přístupová komunikace

Kolmo k nástupišti je navržena přístupová komunikace, která se nachází u reléového domku. Přístupová komunikace je napojena na stávající zpevněnou plochu.

Konstrukční řešení povrchu přístupových komunikací je shodné s plochou nástupiště.

12 Výstroj trati

Úpravu výstroje trati určí Správa tratí Zlín.

13 Závěr

Tato dokumentace řeší geometrické parametry koleje a geometrické a konstrukční uspořádání nového nástupiště v zastávce Vésky. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena Správou tratí Zlín.

Další rozpracování projektu je v kompetenci Správy tratí Zlín. Je třeba především dořešit konstrukční uspořádání železničního spodku, konstrukční uspořádání železničního svršku, zřízení bezstykové koleje, izolaci kolejí, demolice starého nástupiště, opravu osvětlení, zřízení přístřešku pro cestující a organizaci výstavby.

Vypracovala:

Ing. Lenka Kreuzigerová
Správa železniční geodézie
Václavkova 169/1
160 00 Praha 6