

D.2.1.1

TÚ 0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo); DÚ 30 Plešovice – Zlatá Koruna

Generální projektant:



PRODIN A.S.
K VÁPENCE 2745 DIČ: CZ25292161
530 02 PARDUBICE IČO: 25292161



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSC, Výškový systém Bpv

Vypracoval: <i>Lipenský</i> Martin Lipenský, DiS.	Zodp. projektant: <i>Lipenský</i> Martin Lipenský, DiS.	Kontroloval: <i>Burda</i> Ing. Petr Burda	 PRODIN A.S. K VÁPENCE 2745 DIČ: CZ25292161 530 02 PARDUBICE IČO: 25292161	
Kraj: Jihočeský	Traťový úsek/Obec: ZAST Plešovice			
Investor Správa železnic s.o., OŘ Plzeň				
Akce: OPRAVA MOSTU KM 20,116 ROŽNOV – ČERNÝ KŘÍŽ SO 02 Železniční svršek				
				Formát 4.A4 Datum 10/2021 Účel DUSP+PDPS Č. zakázky 3111-21-159
Obsah přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Změna Měřítko -	Č. kopie Č. přílohy 1



1 Úprava železničního svršku

Stavební objekt řeší nezbytnou stavební činnost na kolejovém roštu a kolejovém loži pro opravu mostu ev. km 20,116 trati Rožnov – Černý Kříž; TÚ 0491 Rožnov (mimo) - Černý Kříž (mimo), DÚ 30 Plešovice - Zlatá Koruna.

V rámci stavební činnosti na železničním svršku bude provedena demontáž stávajícího železničního svršku a rozhrnutí části kolejového lože, po dokončení opravy mostní konstrukce bude provedeno zpětné vložení kolejového roštu, částečně z nového materiálu a obnova kolejového lože. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje do projektovaných hodnot.

Opravený železniční most bude s přímým upevněním DFF300.

1.1 Směrové řešení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu a projektu prostorové polohy koleje. Hlavním motivem, bylo vyrovnaní směrových a výškových nedostatků ve stávajícím stavu prostorové polohy koleje. Návrh směrového řešení vychází z projektu PPK. Směrové řešení bylo projednáno a odsouhlaseno SŽG.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6360-1.

Návrh GPK byl prováděn tak, aby směrové posuny osy koleje byly co nejmenší a aby poloha koleje odpovídala tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty.

Osa koleje je navržena v souladu s projektem PPK. Začátek a konec kolejových úprav je zvolen tak aby byly splněny náležitosti na požadovanou geometrickou polohu koleje, tzn. ukončení směrové a výškové úpravy ve vyrovnané kruhové části oblouku, provedení podbíjení v přechodnici oblouku pro dosažení cílového stavu parametrů přechodnice a vzestupnice. Detailní řešení – viz příloha Situace.

1.2 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu. Při návrhu nivelety bylo dbáno na, pokud možno, co nejmenší výškové posuny. Výškové řešení navazuje na projekt PPK a bylo projednáno se SŽG.

Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonů byly zvoleny min. $R_v=3000$. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1. Detailní řešení – viz příloha Železniční svršek – podélný profil.

Výškové řešení je zpracováno s ohledem na dříve vybudovanou hranu nástupiště z betonových bloků H130.

1.3 Prostorové uspořádání

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

1.4 Kolejový rošt

Je uvažováno se snesením stávajícího kolejového roštu v nutném rozsahu pro provedení opravy mostu a zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží a současně po umožnění provedení směrové a výškové úpravy polohy koleje s ohledem na dříve zřízenou hranu nástupiště s výškou hrany 550mm nad TK. V PD je navrženo snést stávající kolejový rošt v rozsahu km 20,087 1 až km 20,197 3. Kolejové lože v prostoru demontované koleje bude rozhrnuto na úroveň -50mm pod stávající ložnou plochu pražců. Po provedení prací na mostě bude kolejový rošt zpětně zřízen a kolejové lože doplněno.

V úseku dotčeném činností na železničním svršku je ve stávajícím stavu stykovaná i bezstyková kolej.

- Kolejový roště v prostoru před mostem je v současné době z kolejnic S49 rv.1976 a z betonových pražců SB5 s rozponovými podkladnicemi a tuhými svěrkami T5. Tento kolejový rošt je z hlediska



opotřeбенí ve stavu, kdy jeho zpětné vložení, po dokončení opravy mostní konstrukce, není možné. V úseku před mostem je kolej stykovaná.

- Kolejový rošt za opravovaným mostem byl rekonstruován současně s výstavbou železniční zastávky a v tomto prostoru je kolejový rošt z kolejnic 49E1 na betonových pražcích B91S s pružným upevněním. V tomto úseku je kolejový rošt svařen.

Z důvodu, že v prostoru km 20,087 1 až km 20,122 0 je kolejový rošt z původních kolejnic S49 a betonových pražců SB5, na mostě následně na dřevěných mostnicích, bude zpětně vkládaný kolejový rošt zřízen z nových kolejnic 49E1 v 25 m délkách, pražce budou dodány nové betonové dl.2,60m váhy min.310 kg s bezpodkladnicovým upevněním W14. Do kolejového roštu budou vloženy s rozdělením „c“. Na mostě (dl.konstrukce 8,0m) bude v rámci objektu železničního svršku vložena nová kolejnice do obou kolejnicových pasů. Vystrojené upevnění DFF300 je součástí objektu mostu.

V úseku km 20,122 až km 20,197 3 bude z kolejového lože vyjmut stávající kolejový rošt 49E1 na pražcích B91S. Kolejnice a pražce budou stavebně vyjmuty tak, aby nedošlo k nadměrnému řezání stávajících kolejnic, tzn. budou vyjmuty v místech stávajících styků nebo svarů, předpokládá se zřízení pouze 2ks řezů stávajících kolejnic a následně 2ks svarů pro přivaření kolejnic nových.

Železniční svršek na mostě km 20,116 – odstraňovaný

- Kolejnice tv. S49 (1976)
- Dřevěné mostnice (v rámci SO 01) dřevěné pražce 4ks v předpolích mostu
- Rozdělení pražců „c“ – 674,5 mm

Železniční svršek na mostě km 20,116 – nově vkládaný

- Kolejnice tv. 49E1 dodané zhotovitelem stavby
- Upevnění přímé DFF300 vystrojené (součástí SO 01)
- Rozdělení upevnění „c“ – 674,5 mm

Vně mostu je rozsah prací na železničním svršku graficky znázorněn ve výkreštu 3.1 Podélný profil.

Ze stávajících dřevěných pražců budou demontovány podkladnice, ocelový materiál bude předán investorovi akce, dřevěné pražce budou zhotovitelem zlikvidovány jako nebezpečný odpad.

1.5 Kolejové lože

V místě snášené koleje bude 50mm pod úroveň stávající ložné plochy pražců rozhrnuto stávající kolejové lože, následně po pokládce kolejového roštu bude zpětně doplněno – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3 díl X. Kolejové lože je navrženo v tl. 350mm pod ložnou plochou pražce v souladu s předpisem S3.

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože doštěrkováno do plného profilu dle Vzorových listů.

Kolejové lože bude v opravovaném úseku řešeno jako otevřené. Na mostě pak bude řešeno jako zapuštěné. Přejechod ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného bude proveden dle „Vzorových listů SŽDC (ČD)“ Ž1.11-N s maximálním podélným sklonem rampy drážní stezky 12%.



1.6 Drážní stezky

Bude provedena obnova drážních stezek v rozsahu navržené směrové a výškové úpravy koleje. Šířka drážních stezek bude minimálně 400mm. Přechod drážní stezky ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného kolejového lože bude ve sklonu 12%.

1.7 Výstroj trati

Výstroj trati zůstane stávající.

1.8 Zajištění koleje

Zajištění koleje zůstane stávající.

1.9 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

Dále bude provedeno zřízení zajišťovacích značek v souladu s předpisem SŽ S3.

V rámci dokončovacích prací bude také provedeno zaměření GPK dokončené stavby KRABem, záznam a vyhodnocení měření bude předán investorovi akce.

Součástí dokončovacích prací bude odvoz ocelového šrotu určenému odběrateli dle kategorizace výzisku a pokynů zástupce objednatele, ekologická likvidace pražců určených k likvidaci, pryžových a penefolových podložek a výzisku z pročištění příp. bagrování šterkového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.

1.10 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě ČD Telematika, SŽ s.o., Správy železnic SEE a SSZT. Veškeré sítě vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.

1.11 Vytýčení a zajištění

Vytýčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Vytýčení bude provedeno ze stávajících stabilizovaných bodů železničního polygonu.

Zhotovitel je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození bodů železničního polygonu. V případě poškození bodu bude zhotovitelem vyvoláno jednání se správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie – SŽG) a bude zjednána náprava zastabilizováním nového bodu.

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno v souladu s předpisem SŽ S3 díl III a bude provedeno na nově zřízené zajišťovací značky. Zajišťovací značky budou osazeny ocelové s betonovým základem, hřebové značky.

V Pardubicích
vypracoval: Martin Lipenský, DiS.
tel. 724 840 345