TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Projekt prostorové polohy koleje na vybraných úsecích „podkrušnohorského koridoru“ Ústí nad Labem západ – Cheb**

**TÚ 0112 Trmice - Chabařovice**

**01. úsek km 5,500 – 10,500**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: Projekt prostorové polohy koleje na vybraných částech „podkrušnohorského koridoru Ústí nad Labem západ – Cheb

TÚ 0112 v úseku, Úsek 01, km 5,500 – 10,500

Stupeň dokumentace: Projekt (P)

Charakter stavby: Liniová stavba

Odvětví: Železniční doprava

Místo stavby: Železniční trať TÚ 0112, Úsek 01 km 5,500 – 10,500

Kraj: Ústecký

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Správa železniční geodézie Praha

Pod Výtopnou 645/8

186 00, Praha 8

Zhotovitel dokumentace: SUDOP Praha a.s.

Olšanská 2643/1a

130 00 Praha-Žižkov

PROGI spol. s r. o.

Žukovova 79/60

400 03 Ústí nad Labem

IČ: 03242137

1. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ
2. 1. Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

* Geodetické podklady (SŽG Praha).
  1. Související stavby a samostatné akce

V řešených úsecích nejsou evidovány naprojektované nedokončené stavby.

* 1. Odchylky od platných norem a předpisů

V rámci zpracování projektu nebylo nutné přistoupit k řešení odchylnému od platných norem a předpisů.

1. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

TÚ 0112 Trmice Chabařovice je celostátní dvoukolejná trať.

* 1. Navržené technické řešení

Návrh směrového řešení respektuje ČSN 736360-1 a další předpisy s minimálními posuny do 100 mm, ve výjimečných případech do 150 mm. Při návrhu GPK byla zásada neupravovat maximální traťovou rychlost a v obloucích neměnit hodnotu převýšení. Všechny přechodnice byly změněny na tvar klotoidy (shodně s normou). Směrové a výškové řešení vychází ze stávajícího geodeticky zaměřeného stavu trati a ze stávajících pasportových hodnot evidovaných na OŘ Ústí nad Labem. Dle celkového zadání jsou požadovány úpravy GPK v jednotlivých úsecích.

Směrové a výškové řešení vychází ze stávajícího geodeticky zaměřeného stavu trati a ze stávajících pasportových hodnot evidovaných na OŘ Ústí nad Labem. Dle celkového zadání jsou požadovány úpravy GPK v jednotlivých úsecích.

Tato část popisuje úpravy GPK v km 5,5 – 10,5 železniční trati v úseku Trmice – Chabařovice - úsek 01.

Rychlostní studie v řešených úsecích není zpracována. Parametry směrových oblouků a rychlosti respektují stávající stav s nezbytnými úpravami GPK ve snaze minimalizovat směrové a výškové posuny koleje.

**Tato projektová dokumentace řeší směrovou a výškovou úpravu v Úseku 01 v km 5,5 – 10,5.**

Pro zpracování směrového návrhu byl výchozím podkladem návrh na stávající traťovou rychlost. Dle zadání byla snaha zachovávat stávající převýšení v koleji. Poloměry oblouků a délky jednotlivých krajních přechodnic však vzhledem k požadovaným maximálním dovoleným příčným posunům osy koleje bylo potřeba v některých případech měnit. V příloze Situace navrženého stavu jsou u parametrů nového oblouku uvedeny vždy pro porovnání i stávající pasportové hodnoty.

Výchozí směry pro obě koleje vychází z poloh stávající přímé na mostním objektu. V koncích úseků je kolej č. 1 a 2 napojena na stávající stav obou kolejí. Souřadnice a výška těchto bodů byla převzata z podkladů SŽG.

Při návrhu směrového řešení byly respektovány stávající mostní objekty nacházející se v řešeném traťovém úseku.

Začátek směrových a výškových úprav 1.TK km 5,400 000

Začátek směrových a výškových úprav 2.TK km 5,400 000

Konec směrových a výškových úprav 1.TK km 10,498 685

Konec směrových a výškových úprav 2.TK km 10,506 176

Jednotlivé napojovací body pro směr a výšku v začátku a konci úseků jsou ve výkresové příloze Situace navrženého stavu nebo v příslušných tabulkách vyznačeny.

Podrobné parametry směrového řešení jsou uvedeny v příloze „Situace navrženého stavu“.

**Výškové řešení**

Výškový návrh v co největší míře kopíruje stávající kolej s posuny max +100 mm (ve výjimečných případech +150 mm). Výšky koleje jsou v dokumentaci popsány výškou temene kolejnice (TK) nepřevýšeného kolejnicového pásu. Při návrhu výškového řešení úseku byly respektovány požadavky zadavatele neuvažovat s poklesem nivelety TK a navrhovat zdvihy max. 100 mm. Při návrhu výškového řešení současně byla snaha minimalizovat počty lomů nivelety a odstranit stávající výškové deformace koleje.

Při návrhu výškového řešení úseku byly respektovány požadavky zadavatele neuvažovat s poklesem nivelety TK a navrhovat zdvihy max. 100 mm. Při návrhu výškového řešení současně byla snaha minimalizovat počty lomů nivelety a odstranit stávající výškové deformace koleje.

Při návrhu výškového řešení byly respektovány stávající mostní objekty bez kolejového lože nacházející se v řešeném traťovém úseku.

Podrobné parametry výškového řešení úseku jsou doložené v příloze „Podélný profil koleje“.

1. STANIČENÍ

Počátek stavebního staničení tohoto řešeného úseku trati je vztažen ke staničení začátku stávající výhybky, tj. k ZV 26 resp. ZV 28 dle podkladů SŽG. Staničení je stavební a jeho hodnoty nerespektují umístění stávajících hektometrovníků na trati.

1. Zábor pozemků

Všechny úpravy železničního svršku v této stavbě se nacházejí na pozemcích SŽDC, s. o., popř. ČD, a s. Stavbou nebudou dotčeny pozemky jiných vlastníků.

V Ústí nad Labem, prosinec 2015 Vypracoval: Ing. Miroslav Novák