


SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
 VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BALT PO VYROVNÁNÍ

	JMÉNO	PODPIS	 Správa železniční dopravní cesty Správa železniční geodézie Olomouc Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
ZODP. PROJEKTANT	Ing. Tomáš Vachutka	<i>Vachutka</i>		
PROJEKTANT	Ing. Lucie Fabiánová	<i>Fabiánová</i>		
GODET	Ing. David Witosz	<i>D.W.</i>		
KRESLIL	Ing. Lucie Fabiánová	<i>Fabiánová</i>		
KONTROLOVAL	Ing. Tomáš Vachutka	<i>Vachutka</i>		
ZJEDNODUŠENÝ PROJEKT			ŘEDITEL	Ing. Bohuslav Navrátil
			DATUM	březen 2019
OPRAVA KOLEJE V TÚ 1991 SUCHDOL NAD ODROU - NOVÝ JIČÍN TUDU: 1891 GH, 1991 02, 1991 C1, 1991 04, 1991 B1			SCHVÁLIL	<i>Ing. Navrátil</i>
			MĚŘÍTKO	
			ORGANIZACE	SŽDC, s.o.
			ČÍSLO JEDNACÍ	
TECHNICKÁ ZPRÁVA			EVID. ČÍSLO	G90571000000
			ČÍSLO ISŽGK	
			INVESTOR	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město
STAVBA			ČÍSLO PŘÍLOHY	1

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	2
3	SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY	3
4	SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM	3
5	STANIČENÍ.....	4
6	GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE	4
6.1	NÁVRHOVÁ RYCHLOST	4
6.2	VÝHYBKY	4
6.3	SMĚROVÉ POMĚRY.....	5
6.4	SKLONOVÉ POMĚRY.....	5
6.5	ROZŠÍŘENÍ ROZCHODU.....	5
6.6	ETAPIZACE VÝSTAVBY	5
7	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	6
7.1	KOLEJOVÝ ROŠT	6
7.2	KOLEJOVÉ LOŽE.....	6
7.3	ZŘÍZENÍ STYKOVÉ KOLEJE	7
7.4	ZŘÍZENÍ BEZSTYKOVÉ KOLEJE	7
8	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU.....	10
8.1	PLÁN TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU.....	10
8.2	ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA ŽELEZNIČNÍHO SPODKU	10
8.3	ODSTUPŇOVÁNÍ SKLONU SVAHU	11
8.4	ZPEVNĚNÍ SVAHU DLAŽBOU	11
8.5	ODVODNĚNÍ	11
9	ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE	12
10	NÁSTUPIŠTĚ ŠENOV U NOVÉHO JIČÍNA	13
11	VÝSTROJ TRATI	14
12	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	14
13	DOTČENÉ OBJEKTY	15
13.1	MOSTY	15
13.2	PŘEJEZDY	16
13.3	PROPUSTKY.....	18
13.4	NADJEZD.....	20
14	ZÁVĚR.....	20

PŘÍLOHY:

Příloha č. 1: Poloha staničníků

Příloha č. 2: Základní parametry oblouků

Příloha č. 3: Projekt osazení zajišťovacích značek

Příloha č. 4: Výkres armovací výztuže v čelních zídkách nástupiště

1 Identifikační údaje

Název stavby:	Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín
Stupeň dokumentace:	Zjednodušený projekt
Místo stavby:	Suchdol nad Odrou – Nový Jičín
TUDU:	1891 GH, 1991 02, 1991 C1, 1991 04, 1991 B1
Kraj:	Moravskoslezský
Katastrální území:	Suchdol nad Odrou, Kunín, Bernartice nad Odrou, Šenov u Nového Jičína, Nový Jičín
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
Budoucí provozovatel:	SŽDC, s.o. Oblastní ředitelství Ostrava Správa tratí Ostrava Muglinovská 1038/5 702 00 Ostrava

2 Základní údaje o stavbě

Předkládaná dokumentace řeší geometrické parametry koleje pro stavbu „Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín“.

V rámci stavby bude provedeno:

1. výměna kolejového svršku v celém úseku
2. pročištění a doplnění šterkového lože, částečná výměna šterkového lože dle dispozic zadavatele
3. oprava přejezdů (řešeno samostatnou dokumentací)
4. zřízení bezstykové koleje v celém úseku (mimo most ev. km 1,222 – stykovaná kolej)
5. v km 6,317 400 – 6,378 zřízení nového nástupiště zast. Šenov u Nového Jičína, výška nástupní hrany 550 mm nad TK
6. v km 2,590 – 2,668 zřízení zpevněného příkopu pomocí tvárnic TZZ3
7. v km 2,688 – 2,725 zřízení zpevněného příkopu pomocí tvárnic TZZ3
8. v km 2,725 – 2,742 500 zřízení příkopu pomocí prefabrikovaných hlubokých J žlabů
9. v km 2,742 500– 2,796 500 zřízení zpevněného příkopu pomocí tvárnic TZZ3
10. v km 2,796 500 – 2,839 zřízení příkopu pomocí prefabrikovaných hlubokých J žlabů
11. v km 2,839 – 2,929 900 zřízení zpevněného příkopu pomocí tvárnic TZZ3
12. v km 2,910 – 2,930 zpevnění svahu (řešeno samostatnou dokumentací)
13. v km 2,292 900 – 3,096 645 zřízení příkopu pomocí prefabrikovaných hlubokých J žlabů

14. v km 3,027 – 3,080 zpevnění svahu
15. v km 3,430 – 3,600 rozšíření stezky pomocí gabionů
16. v km 5,278 – 5,355 rozšíření stezky pomocí gabionů
17. v km 5,650 – 5,925 reprofilace stávajícího příkopu
18. v km 7,916 – 7,981 zřízení zpevněného příkopu pomocí tvárnic TZZ4
19. výkaz výměr

Předkládaná dokumentace neřeší:

1. izolaci kolejí – tj. izolované styky, propojky, lanová propojení...
2. úpravu zabezpečovacího zařízení
3. rozpočet stavby
4. organizaci výstavby

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

3 Související předpisy, normy, podklady

Geodetické podklady

- „Suchdol – N. Jičín zaměření osy koleje pro zjednodušený projekt PPK TÚ 1991 Suchdol – Nový Jičín“. (SŽG Olomouc, říjen 2015)
- „Mapování pro zpracování projektu odvodnění TÚ1991 (Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město) km 2,500 – 3,150, km 3,450 – 3,650, km 5,150 – 5,450, km 5,600 – 5,850, km 6,450 – 6,750, km 7,700 – 7,950/“. (SŽG Olomouc, srpen 2018)

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 49 59 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 S4 Železniční spodek
- VL Ž Vzorové listy železničního spodku

4 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

5 Staničení

Staničení je určeno přibližně tak, aby co nejvíce zaměřených hektometrů vzhledem k navrženému systému staničení odpovídalo požadované přesnosti osazení (tj. ± 1 m).

V příloze č. 1 této technické zprávy je posouzení polohy zaměřených hektometrů vzhledem k navrženému systému staničení. Z analýzy polohy staničnicků vyplývá, že 21 hektometrů (tj. 28,4%) odpovídá požadované přesnosti osazení (tj. ± 1 m) od své teoretické polohy, 10 staničnicků (13,5%) má přesnost osazení (tj. $\pm 1 - 2$ m) od své teoretické polohy, 43 staničnicků (58,1%) má odchylku od navrženého systému staničení vyšší (max. 25,605 m). Dále z analýzy vyplývá, že 10 staničnicků nebylo zaměřeno vůbec.

6 Geometrické parametry koleje

6.1 Návrhová rychlost

V koleji č. 1 jsou návrhové rychlosti viz tabulka:

km	V po stavbě	V130 po stavbě	V (výhledové)	V130 (výhledové)
0,018 – 0,503	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h
0,503 – 1,355	45 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
1,355 – 4,688	50 km/h	50 km/h	50 km/h	55 km/h
4,688 – 5,882	45 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
5,882 – 7,544	50 km/h	50 km/h	55 km/h	60 km/h
7,544 – 7,849	50 km/h	50 km/h	50 km/h	55 km/h
7,849 – 8,366	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h

6.2 Výhybky

V rámci stavby bude výhybka č. 1 (Šenov u Nového Jičína) vytrhnuta a vrácena zpět. Výhybka č. 8 (Šenov u Nového Jičína) bude nahrazena užitou výhybkou. Výhybky budou kompletně sneseny včetně přípojů a přípojných polí do jednotlivých kolejí. Výhybky budou osazeny na dřevěných pražcích.

Tabulka nové výhybky

č. výhybky	km	tvar výhybky	poznámka
1	5,884 202	Obl-o49-1:9-300(751,380/500,000),P,l,d	
8	6,325 263	J49-1:9-300,P,p,d	užitá

Vybavení výhybky (typ závěrů, žlabové pražce, EO.V...) určí Správa tratí Ostrava.

Námezníky

U výhybek, které slouží pro napojení do vlečky v Šenově u Nového Jičína budou nově osazeny námezníky. Jejich poloha viz příloha č. 6 Vytyčovací výkres. Poloha námezníků je určena dle předpisu SŽDC S3 díl XVI v místě, kde je osová vzdálenost kolejí 3750 mm.

Ve všech třech případech dochází k posunu námezníku směrem k výhybce.

6.3 Směrové poměry

Směrové řešení vychází z nákresných přehledů, kdy byly zaměřené body v přímých vyrovnány do přímek, mezi kterými byly navrženy oblouky s důrazem na minimalizaci směrových posunů. Tím došlo k určitým úpravám parametrů oblouků oproti nákresnému přehledu – viz příloha č. 2 této technické zprávy. Převýšení v obloucích bylo převzato z nákresného přehledu železničního svršku. Pouze v inflexních motivech, byly hodnoty převýšení upraveny.

Směrové řešení je na začátku i konci napojeno na stávající stav.

Podrobnosti ke směrovým poměrům viz přílohy č. 2 Situace a č. 6 Vytyčovací výkres. Směrové posuny po délce kolejí viz příloha č. 3 Podélné profily.

6.4 Sklonové poměry

Výškové řešení je na začátku i konci úseku napojeno na stávající stav.

Pro zakružení výškových oblouků v místě lomů sklonů bude použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Poloměry výškového zaoblení byly navrženy o hodnotě 2000 – 10000 m dle místních podmínek.

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

6.5 Rozšíření rozchodu

V obloucích s poloměrem menším než 275 m je stanovena hodnota rozšíření rozchodu dle ČSN 73 6361 stejně jako výběh rozšíření rozchodu. Odstupňování rozšíření rozchodu je navrženo dle sestavy železničního svršku (viz kapitola 7.1) po 2,5 mm (pro pražce B91S/2) a 2 mm (pro ocelové Y pražce). Hodnoty rozšíření rozchodu a jeho výběhu viz příloha č. 2 Situace a příloha č. 6 Vytyčovací výkres.

6.6 Etapizace výstavby

Etapa 1 - výměna železničního svršku, zřízení příkopů, zpevnění svahů, rozšíření pláň tělesa železničního svršku pomocí gabionů bude začínat od ZV11 (km 0,344) v Suchdolu nad Odrou a končit v km 4,328

Etapa 2 - výměna železničního svršku, reprofílce stávajícího příkopu, zřízení příkopu, nové nástupiště Šenov u Nového Jičína bude začínat v km 4,328 a končit ZV1 (km 8,070) v Novém Jičíně.

7 Konstrukční uspořádání železničního svršku

7.1 Kolejový rošt

V obloucích $R > 170$ m a přímých úsecích je kolejový rošt navržen tvaru S49 - kolejnice 49E1 a betonové pražce B91S/2 s pružným bezpokladnicovým upevněním. Rozdělení pražců je navrženo „u“.

V obloucích $R < 170$ m je kolejový rošt navržen tvaru S49 – kolejnice 49E1 a ocelové pražce Y s pružnými svěrkami Skl 14 (upevnění S 15). Rozdělení pražců je navrženo „l“.

Tabulka použití kolejových roštů

km - km	kolejový rošt
0,523 571 – 4,328	kolejnice 49E1 a betonové pražce B91S/2, rozdělení pražců „u“
5,356 370 – 7,836	
8,023 995 – 8,070 890	
0,345 566 – 0,523 571	kolejnice 49E1 a ocelové pražce Y s pružnými svěrkami Skl 14 (upevnění S 15), rozdělení pražců „l“
4,328 – 5,356 370	
7,836 – 8,023 995	

V oblasti přejezdů a přechodů budou na délku přejezdových konstrukcí použita upevňovadla s antikorozní úpravou.

Podrobnosti a rozkreslení uspořádání koleje viz příloha č. 8 Uspořádání koleje na Y pražcích.

7.2 Kolejové lože

Kolejové lože bude zřízeno jako otevřené, pouze v úseku km 7,750 – 7,850 bude kolejové lože na pravé části zřízeno jako uzavřené z důvodu stísněných terénních podmínek.

Tloušťka kolejového lože je navržena 300 mm pod úložnou plochou pražce pro kolejový rošt s ocelovými pražci Y. Základní šířka od osy koleje je 1,30 m.

Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod úložnou plochou pražce pro kolejový rošt s betonovými pražci. Základní šířka od osy koleje je 1,70 m. Materiálem kolejové lože je přírodní kamenivo frakce 31,5/63 minimální třídy BII.

V obloucích, kde je použitý kolejový rošt s betonovými pražci (viz příloha č. 7.4 Zřízení bezstykové koleje), je třeba provést rozšíření a nadvýšení kolejového lože dle předpisu SŽDC S3/2. Rozšířený a nadvýšený tvar kolejového lože bude proveden i v částech přechodnic na délku, ve které je křivost koleje nižší, než odpovídá poloměru 500 m.

V obloucích, kde je použitý kolejový rošt s ocelovými Y pražci se rozšíření a nadvýšení kolejového lože nezřizuje.

7.3 Zřízení stykové koleje

Na ocelovém mostě ev. km 1,222 a přilehlém oblouku $R=163$ m (v km 1,158 – 1,382 629) bude zřízena stykovaná kolej.

Uspořádání stykované koleje je řešeno v příloze č. 8.1 Uspořádání stykované koleje v km 1,158 – 1,382.

7.4 Zřízení bezstykové koleje

V celém úseku, kromě ocelového mostu ev. km 1,222 viz výše bude zřízena bezstyková kolej.

Bezstyková kolej bude zřízena podle předpisu SŽDC S3/2.

V řešeném úseku se nachází oblouky o poloměrech 151 – 300 m, ve kterých je nutné osadit pražcové kotvy, pro které je použitý kolejový rošt s betonovými pražci. Pro tyto oblouky je nutné zřídit rozšíření a případně i nadvýšení štěrkového lože.

Pro oblouky, ve kterých je použitý kolejový rošt s ocelovými Y pražci se rozšíření a případně i nadvýšení štěrkového lože neprovádí.

V níže uvedené tabulce je seznam oblouků s údaji pro zřízení bezstykové koleje. Počet pražcových kotev je vypočítán pro svršek S49 na betonových pražcích s rozdělením pražců „u“. Celkový počet kotev je 2 321ks.

km od - do	poloměr oblouku	kolejové lože	pražcové kotvy od - do			počet pražcových kotev
			na každém 3. pražci	na každém 2. pražci	na každém pražci	
0,344 - 0,503	151		Y pražce			
0,531 - 0,612	300	rozšíření a nadvýšení	bez kotev			
1,245 - 1,354	163	rozšíření a nadvýšení			1,273 – 1,332	99
				1,332 – 1,335		3
			1,335 – 1,338			2
1,427 - 1,547	250	rozšíření a nadvýšení	1,459 - 1,515			32

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

km od - do	poloměr oblouku	kolejové lože	pražcové kotvy od - do			počet pražcových kotev
			na každém 3. pražci	na každém 2. pražci	na každém pražci	
1,973 - 2,312	199.4	rozšíření a nadvýšení	1,996 - 2,001			3
				2,001 - 2,004		3
					2,004 - 2,280	461
				2,280 - 2,283		3
			2,283 - 2,288			3
2,312 - 2,391	240	rozšíření a nadvýšení	2,328 - 2,377			28
2,525 - 2,656	300	rozšíření a nadvýšení	bez kotev			
2,688 - 2,934	179	rozšíření a nadvýšení	2,720 - 2,727			4
				2,727 - 2,730		3
					2,730 - 2,883	256
				2,883 - 2,888		5
			2,888 - 2,896			5
3,084 - 3,310	189	rozšíření a nadvýšení	3,111 - 3,117			4
				3,117 - 3,120		3
					3,120 - 3,272	254
				3,272 - 3,276		4
			3,276 - 3,282			4
3,330 - 3,474	300	rozšíření a nadvýšení	bez kotev			
3,529 - 3,802	174.6	rozšíření a nadvýšení	3,555 - 3,560			3
				3,560 - 3,563		3
					3,563 - 3,770	346
				3,770 - 3,773		3
			3,773 - 3,778			3

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

km od - do	poloměr oblouku	kolejové lože	pražcové kotvy od - do			počet pražcových kotev
			na každém 3. pražci	na každém 2. pražci	na každém pražci	
3,842 - 4,001	180	rozšíření a nadvýšení	3,774 - 3,881			4
				3,881 - 3,885		4
					3,885 - 3,959	124
				3,959 - 3,963		4
			3,963 - 3,970			4
4,109 - 4,224	250	rozšíření a nadvýšení	4,145 - 4,189			25
4,339 - 4,507	260		Y pražce			
4,507 - 4,688	302		Y pražce			
4,688 - 4,818	190		Y pražce			
4,818 - 5,028	183		Y pražce			
5,028 - 5,236	154		Y pražce			
5,236 - 5,344	175		Y pražce			
5,398 - 5,687	199	rozšíření a nadvýšení	5,428 - 5,435			4
				5,435 - 5,438		3
					5,438 - 5,648	351
				5,648 - 5,651		3
			5,651 - 5,658			4
5,730 - 5,882	180	rozšíření a nadvýšení	5,746 - 5,750			3
				5,750 - 5,752		2
					5,752 - 5,862	184
				5,862 - 5,865		3
			5,865 - 5,871			4
7,015 - 7,116	235	rozšíření a nadvýšení	7,037 - 7,095			33
7,289 - 7,356	400	rozšíření a nadvýšení	bez kotev			

km od - do	poloměr oblouku	kolejové lože	pražcové kotvy od - do			počet pražcových kotev
			na každém 3. pražci	na každém 2. pražci	na každém pražci	
7,544 - 7,646	192	rozšíření a nadvýšení	7,568 - 7,573			3
				7,573 - 7,576		3
					7,576 - 7,614	64
				7,614 - 7,617		3
			7,617 - 7,622			3
7,709 - 7,793	200	rozšíření a nadvýšení	7,732 - 7,737			3
				7,737 - 7,740		3
					7,740 - 7,764	41
				7,764 - 7,767		3
			7,767 - 7,772			3
7,848 - 8,013	152		Y pražce			
8,034 - 8,070	300	rozšíření a nadvýšení	bez kotev			

8 Konstrukční uspořádání železničního spodku

8.1 Pláň tělesa železničního spodku

Kolejové lože bude odtěženo po úroveň pláně tělesa železničního spodku (tj. 350 mm pod ložnou plochu betonového pražce a 300 mm pod ložnou plochu ocelového Y pražce). Pláň tělesa železničního spodku bude před nasypáním nového štěrkového lože.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná. Šířka pláně tělesa železničního spodku je při použití kolejového roštu s betonovými pražci 3 m od osy koleje a šířka pláně tělesa železničního spodku je při použití kolejového roštu s ocelovými Y pražci 2,6 m od osy koleje.

8.2 Rozšíření pláně tělesa železničního spodku

V km 3,430 – 3,600 a km 5,278 – 5,355 dojde k rozšíření pláně tělesa železničního spodku pomocí gabionové konstrukce dle vzorového listu Ž 2.2. (viz příloha č. 5.3 Vzorový příčný řez km 3,500).

Gabiony jsou navrženy o rozměrech 1,0 x 1,0 m. Budou osazeny do podkladního betonu C12/15 se stupněm vlivu prostředí X0 a tloušťky 0,1 m. Sklony svahů výkopu jsou navrženy 5:1 a výkop bude zasypán propustným nenamrzavým materiálem. Gabiony a jejich

výplň musí splňovat podmínky stanovené v Předpisu SŽDC S4 Železniční spodek, Příloha 27 Gabiony v tělese železničního spodku.

Zemní těleso nad gabionovou zdí bude dosypáno vyzískaným materiálem a na svahu bude rozprostřena jalová zemina tl. 100 mm.

8.3 Odstupňování sklonu svahu

V km 3,500 – 3,525, kde je stávající sklon svahu strmější jak 1:1,5, se provede odstupňování.

Sklon stezky bude mít 5%, Sklony svahových stupňů budou 2%. (viz příloha č. 5.4 Vzorový příčný řez km 3,500).

8.4 Zpevnění svahu dlažbou

V km 3,027 – 3,080, kde pata svahu tvoří břeh vodního toku je navrženo zpevnění svahu tělesa železničního spodku dlažbou z lomového kamene podle vzorového listu Ž.6.12.

Na dnu toku bude udělána zapuštěná patka z lomového kamene o rozměrech 0,8 x 0,8 m, která bude osazena ve štěrkopisku o minimální tloušťce 0,15 m.

Svah bude odlážděn nad hladinu toku dlažbou z lomového kamene o rozměrech 0,2 x 0,15 m.

8.5 Odvodnění

V rámci stavby dojde ke zřízení nových příkopů i k reprofilaci stávajících příkopů.

V následující tabulce je uvedeno v jakém staničení se nachází příkop.

km - km	příkop
2,590 – 2,668	příkop TZZ3
2,688 – 2,725	příkop TZZ3
2,725 – 2,742 500	příkopové žlaby „J“
2,742 500 – 2,796 500	příkop TZZ3
2,796 500 – 2,839	příkopové žlaby „J“
2,839 – 2,929 900	příkop TZZ3
2,929 900 – 3,097 400	příkopové žlaby „J“
5,650 – 5,925	reprofilace nezpevněného příkopu
7,916 – 7,981	příkop TZZ4

Reprofilace příkopu vpravo trati km 5,650 – 5,925

Nezpevněný příkop bude reprofilován do tvaru dle vzorového listu Ž 3.11 Příkopy. Šířka dna bude 0,4 m, sklony svahů jsou navrženy 1:1,5. V místech, kde je potřeba sklony svahů provést větší, je navrženo zpevnění svahů pomocí zatravnovacích tvárníc.

Zpevněné příkopy z tvárnic TZZ3

Tvárnice TZZ3 budou vyrobeny z betonu C30/37 se stupněm vlivu prostředí XF1. Šířka dna je 0,440 m a poloměr zaoblení 60,500 m. Uložení bude provedeno do podkladního betonu C12/15 o minimální tloušťce 0,1 m.

Zpevněný příkop z tvárnic TZZ4

Tvárnice TZZ4 budou vyrobeny z betonu C30/37 se stupněm prostředí XF1. Šířka dna je 0,36 m. Uložení bude provedeno do podkladního betonu C12/15 o minimální tloušťce 0,1 m. Sklony svahů jsou navrženy 1:2.

Zpevněné příkopy žlaby „J“

Žlaby budou vyrobeny z betonu C30/37, stupeň vlivu XF3. Uložení prefabrikátů bude na podkladní beton C12/15 o tloušťce minimálně 0,1 m. Sklony svahů výkopů budou 1:1. Do výše odvodňovacích otvorů bude provedeno obetonování. Zbývající prostor okolo prefabrikátů bude vyplněn zásypem z propustného nenamrzavého materiálu. Aby nedocházelo ke vzájemnému promísení materiálů, bude mezi vrstvy uložena geotextilie filtrační. Prefabrikát bude z vnější strany opatřen hydroizolačním nátěrem.

9 Zajištění prostorové polohy koleje

Prostorová poloha koleje bude zajištěna v celém rozsahu stavby. Zajišťovací značky jsou navrženy konzolové na kovovém sloupku. Pro stabilizaci 26 ks zajišťovacích značek budou využity stávající body ŽBP (1002, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1011, 1012, 1014, 1015, 1016, 1018, 1021, 1026, 1028, 1029, 1032, 1034, 1035, 1036, 1037, 1039, 1040, 1041, 1044). Projekt osazení zajišťovacích značek viz příloha č. 3 této technické zprávy. Celkem je navrženo 184 ks zajišťovacích značek, z toho 158 ks nových značek a 26 ks stávající body ŽBP.

Hlavní zásady návrhu jsou:

1. zajišťovací značky nejsou navrženy přímo u charakteristických bodů směrového řešení, ale po pravidelných vzdálenostech (požadavek správce prostorové polohy koleje)
2. vzdálenost zajišťovacích značek je navržena 50 - 61 m
3. výška zajišťovací značky nad terénem max. 300 mm (požadavek správce prostorové polohy koleje)

10 Nástupiště Šenov u Nového Jičina

Základní parametry

Poloha	km 6,317 400 – 6,378 000
Umístění	vnější u koleje č. 1 vpravo
Délka	60,6 m (60 m nástupištní hrana + 2 x 0,3 m monolitické čelní zídky)
Šířka	3,0 m
Vzdálenost od osy koleje	1680 mm
Výška nad TK	550 mm

Konstrukce nástupiště

Nástupištní hrana bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými nástupištními bloky L, uloženými do podkladního betonu C12/15 tl. 0,100.

Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou a to v následující skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože z drceného kameniva	40 mm
Štěrkoдрť frakce 0-32	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.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištích, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 0,250 m (optimálně 0,400 m). Ostatní plocha nástupiště může být dodlážděna libovolnou zámkovou dlažbou, dlaždicemi nebo deskami – bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu).

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 nátěrem (odstín RAL 6200) o šířce 0,150 m.

Kolmo na vodící linii s funkcí varovného pásu bude na nástupišti zřízen jeden signální pás vyznačující přístupový chodník. Pás bude šířky 0,800 m a délky min. 2,100 m. Povrch

signálního pásu bude tvořen výstupky tvaru kulovitých výsečí nebo komolých kuželů či válců a musí být barevně kontrastní proti okolnímu povrchu.

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.

Ukončení čel nástupiště

Obě čela nástupiště budou ukončena monolitickými železobetonovými zídkami tl. 0,3 m a délky 3,1 m. Dimenzi zídek a návrh způsobu jejich založení provede zhotovitel stavby. Výkres armovací výztuže v čelních zídkách viz příloha č. 4 této technické zprávy.

Na začátku nástupiště budou osazeny služební schody z tvárnic Tischer. Vedle schodů bude umístěn piktogram „Zákaz vstupu“.

Na konci nástupiště bude umístěna šikmá rampa pro přístup cestujících. U rampy bude umístěno ocelové zábradlí.

11 Výstroj trati

Výstroj trati (staničníky, návěsti traťových rychlostí, návěsti stoupání a klesání tratě, návěst pískejte) jsou v příloze 9 Schéma výstroje trati.

Ostatní prvky výstroje trati a jejich polohu určí Správa tratí Ostrava.

12 Inženýrské sítě

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

Všechny poskytnuté inženýrské sítě jsou v příloze č. 2 Situace

13 Dotčené objekty

13.1 Mosty

Směrové a výškové posuny koleje na mostech viz následující tabulka:

Evidenční km	Konstrukce mostu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
1,222	ocelová trámová plnostěnná	3148	0	+6	
		3149	2 vlevo	+5	
		3150	1 vlevo	+6	
		3151	2 vlevo	+5	
		3152	0	+4	
		3153	2 vpravo	+2	
		3154	1 vpravo	+3	
		3155	4 vpravo	+2	
		3156	0	+2	
		3157	0	+3	
		3158	1 vlevo	+2	
		3159	1 vlevo	+4	
		3160	2 vpravo	+7	
		3161	0	+6	
		3162	2 vpravo	+4	
		3163	1 vpravo	+2	
		3164	0	+3	
		3165	2 vpravo	+3	
		3166	2 vpravo	+3	
		3167	0	+3	
		3168	3 vpravo	+3	
		3169	2 vlevo	+2	
		3170	3 vlevo	+1	
		3171	0	+2	
		3172	1 vlevo	0	
3173	3 vlevo	+1			
3174	2 vpravo	+3			
3175	1 vpravo	+3			

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Evidenční km	Konstrukce mostu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
1,222	ocelová trámová plnostěnná	3176	3 vpravo	+3	
		3177	1 vpravo	-1	
		3178	4 vpravo	+2	
		3179	4 vpravo	+2	
		3180	4 vpravo	+5	
3,713	ocelová trámová dvojčitá	3467	10 vpravo	+6	
		3468	3 vpravo	+5	
		3469	0	+2	
		3470	2 vlevo	+3	
		3471	7 vlevo	+9	
7,989	železobeton desková	3993	22 vlevo	+71	
		3994	37 vlevo	+67	
		3995	71 vlevo	+62	
		3996	62 vlevo	+59	
		3997	27 vlevo	+55	
		3998	1 vlevo	+46	

13.2 Přejezdy

Směrové a výškové posuny koleje na přejezdech viz následující tabulka:

Evidenční km	Identifikace přejezdu	Konstrukce přejezdu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
0.345	P6777	asfalt	3048	2 vlevo	-1	
			3049	15 vlevo	-11	
			3050	35 vlevo	-6	
			3051	36 vlevo	-2	
			3052	31 vlevo	-5	
			3053	20 vlevo	-3	
0.635	P6778	betonový panel	3094	173 vlevo	+28	
			3095	171 vlevo	+27	

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Evidenční km	Identifikace přejezdu	Konstrukce přejezdu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
0.875	P6779	betonový panel	3116	96 vlevo	+35	
			3117	94 vlevo	+16	
1.363	P6780	Strail vnitřní i vnější + vnější zídky	3191	1 vlevo	+8	
			3192	0	+7	
			3193	1 vlevo	+5	
2.026	P6781	betonový panel	3276	8 vpravo	+20	
			3277	13 vpravo	+17	
			3278	11 vpravo	+20	
4.614	P6782	betonový panel	3591	5 vpravo	+77	
			3592	1 vlevo	+76	
			3593	5 vlevo	+71	
5.093	P6783	Strail vnitřní i vnější + vnější zídky	3646	3 vpravo	-6	
			3647	5 vpravo	-8	
			3648	8 vpravo	0	
			3649	9 vlevo	0	
6.247	P6784	asfalt	3783	3 vpravo	+6	
			3784	8 vpravo	+1	
6.387	P6785	vnitřní Strail, vnější asfalt	3803	18 vpravo	+8	
			3804	18 vpravo	+2	
6.865	P6786	betonový panel	3856	17 vlevo	+14	
			3857	12 vlevo	+15	
7.387	P6787	Strail vnitřní i vnější + vnější zídky	3917	0	+13	
			3918	4 vpravo	-2	
			3919	4 vpravo	-4	
7.525	P6788	Strail vnitřní i vnější + vnější zídky	3938	4 vpravo	+59	
			3939	6 vlevo	+65	
7.597	P6789	betonový panel	3947	4 vlevo	+19	
			3948	4 vlevo	+30	
7.689	P6790	betonový panel	3961	3 vlevo	+17	
			3962	2 vlevo	+16	

Evidenční km	Identifikace přejezdu	Konstrukce přejezdu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
7.914	P6791	betonový panel	3984	53 vpravo	+42	
			3985	61 vpravo	+41	
8.018	P6792	vnitřní Strail, vnější asfalt	3999	2 vpravo	+38	
			4000	1 vlevo	+6	
			4001	2 vpravo	-25	
8.088	P6793	dřevěné desky	4014	4 vlevo	+2	
			4015	6 vpravo	+13	

Rekonstrukce přejezdů je předmětem samostatné části dokumentace.

13.3 Propustky

Směrové a výškové posuny na propustcích viz následující tabulka:

Evidenční km	Konstrukce propustku	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
0.806	trubní (kruhová)	3108	84 vlevo	+43	
1.510	trubní (kruhová)	3210	6 vpravo	+17	
		3211	7 vpravo	+8	
		3212	3 vpravo	+11	
2.033	trubní (kruhová)	3279	19 vpravo	+19	nezaměřen
2.156	trubní (kruhová)	3292	12 vpravo	+15	
		3293	8 vpravo	+19	
2.342	trubní (kruhová)	3314	8 vpravo	+22	
2.464	trubní (kruhová)	3327	7 vpravo	+87	
2.680	trubní (kruhová)	3350	4 vlevo	+47	
2.760	trubní (kruhová)	3358	15 vpravo	+48	
2.854	trubní (kruhová)	3369	13 vlevo	+36	
		3370	11 vlevo	+34	

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Evidenční km	Konstrukce propustku	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
3.090	trubní (kruhová)	3392	25 vpravo	+39	nezaměřen
3.116	trubní (kruhová)	3394	14 vpravo	+7	
		3395	14 vpravo	+7	
		3396	15 vpravo	+6	
3.293	trubní (kruhová)	3416	29 vpravo	+27	
4.730	trubní (kruhová)	3605	0	+31	
4.851	trubní (kruhová)	3617	58 vlevo	+66	nezaměřen
5.091	trubní (kruhová)	3643	5 vlevo	-9	
		3644	2 vlevo	-7	
		3645	2 vpravo	-8	
		3646	3 vpravo	-6	
		3647	5 vpravo	-8	
5.192	trubní (kruhová)	3660	57 vlevo	+59	
		3661	48 vlevo	+72	
5.629	desková	3718	3 vlevo	+18	
		3719	10 vpravo	+14	
5.965	trubní (kruhová)	3757	142 vlevo	+24	nezaměřen
6.037	trubní (kruhová)	3764	12 vlevo	+66	nezaměřen
6.460	trubní (kruhová)	3810	16 vpravo	+15	
		3811	14 vpravo	+17	
		3812	12 vpravo	+19	
6.623	trubní (kruhová)	3830	4 vpravo	+53	
		3831	6 vpravo	+56	
7.055	desková	3879	5 vlevo	+36	
		3880	2 vpravo	+39	
7.203	trubní (kruhová)	3895	0	+13	
		3896	0	+19	
		3897	5 vlevo	+12	
		3898	9 vlevo	+10	

Evidenční km	Konstrukce propustku	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
7.394	bez nosné kce	3918	4 vpravo	-2	
		3919	4 vpravo	-4	
		3920	5 vpravo	-5	
		3921	3 vpravo	-3	
7.643	trubní (kruhová)	3955	4 vlevo	-10	
7.740	trubní (kruhová)	3967	32 vpravo	+18	nezaměřen
7.860	trubní (kruhová)	3979	79 vlevo	+6	nezaměřen

13.4 Nadjezd

Směrové a výškové posuny koleje v místě nadjezdu viz následující tabulka:

km	Převáděná komunikace	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámka
7.620	Silnice I.třídy 48	3952	35 vpravo	+3	
		3953	27 vpravo	-17	
		3954	11 vpravo	-12	

14 Závěr

Tato dokumentace řeší geometrické parametry koleje a konstrukční uspořádání železničního svršku a spodku pro stavbu „Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín“. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena Správou tratí Ostrava.

Další rozpracování projektu je v kompetenci Správy tratí Ostrava. Je třeba především izolaci kolejí, úpravy zabezpečovacího zařízení, rozpočet stavby a organizaci výstavby.

Vypracovala:

Ing. Lucie Fabiánová
Správa železniční geodézie Olomouc
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Příloha č. 1
Poloha staničníků

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

TUDU 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín			
hm	staničení dle projektu	rozdíl	poznámka
0.0	-	-	hektometr nezaměřen
0.1	0,118 171	18,171 m	
0.2	0,217 994	17,994 m	
0.3	0,306 385	6,385 m	
0.4	0,415 401	15,401 m	
0.5	0,517 776	17,776 m	
0.6	0,607 137	7,137 m	
0.7	0,715 718	15,718 m	
0.8	0,802 241	2,241 m	
0.9	0,899 543	-0,457 m	
1.0	1,004 998	4,998 m	
1.1	1,104 849	4,849 m	
1.2	-	-	hektometr nezaměřen
1.3	1,304 869	4,869 m	
1.4	1,404 891	4,891 m	
1.5	1,504 488	4,488 m	
1.6	1,605 572	5,572 m	
1.7	1,700 208	0,208 m	
1.8	1,801 416	1,416 m	
1.9	1,905 945	5,945 m	
2.0	2,006 183	6,183 m	
2.1	2,106 227	6,227 m	
2.2	2,208 483	8,483 m	
2.3	2,300 841	0,841 m	
2.4	2,407 113	7,113 m	
2.5	2,505 578	5,578 m	
2.6	2,606 998	6,998 m	
2.7	2,706 498	6,498 m	
2.8	2,808 015	8,015 m	
2.9	2,901 757	1,757 m	
3.0	3,008 104	8,104 m	
3.1	3,087 846	-12,154 m	
3.2	3,201 729	1,729 m	
3.3	3,296 150	-3,580 m	
3.4	3,400 604	0,604 m	
3.5	3,500 437	0,437 m	
3.6	3,593 407	-6,593 m	
3.7	3,699 922	-0,078 m	

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

TUDU 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín			
hm	staničení dle projektu	rozdíl	poznámka
3.8	3,796 688	-3,312 m	
3.9	3,905 932	5,932 m	
4.0	4,001 561	1,561 m	
4.1	4,116 486	16,486 m	
4.2	4,225 605	25,605 m	
4.3	4,288 309	-11,691 m	
4.4	4,398 508	-1,492 m	
4.5	4,499 135	-0,865 m	
4.6	4,603 367	3,367 m	
4.7	-	-	hektometr nezaměřen
4.8	4,799 256	-0,744 m	
4.9	4,901 204	1,204 m	
5.0	5,003 202	3,202 m	
5.1	-	-	hektometr nezaměřen
5.2	-	-	hektometr nezaměřen
5.3	5,303 327	3,327 m	
5.4	5,400 113	0,113 m	
5.5	5,502 558	2,558 m	
5.6	5,600 375	0,375 m	
5.7	5,700 432	0,432 m	
5.8	5,800 894	0,894 m	
5.9	5,879 388	-20,612 m	
6.0	5,998 500	-1,500 m	
6.1	6,098 994	-1,006 m	
6.2	-	-	hektometr nezaměřen
6.3	6,292 544	-7,456 m	
6.4	-	-	hektometr nezaměřen
6.5	6,497 364	-2,636 m	
6.6	6,599 259	-0,741 m	
6.7	6,698 812	-1,188 m	
6.8	6,798 924	-1,076 m	
6.9	6,899 437	-0,563 m	
7.0	6,999 637	-0,363 m	
7.1	7,104 303	4,303 m	
7.2	7,199 681	-0,319 m	
7.3	7,300 389	0,389 m	
7.4	7,399 474	-0,526 m	
7.5	7,500 989	0,989 m	

TUDU 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín			
hm	staničení dle projektu	rozdíl	poznámka
7.6	7,603 961	3,961 m	
7.7	7,700 772	0,772 m	
7.8	7,802 547	2,547 m	
7.9	7,904 991	4,991 m	
8.0	8,000 826	0,826 m	
8.1	-	-	hektometr nezaměřen
8.2	-	-	hektometr nezaměřen
8.3	-	-	hektometr nezaměřen

Příloha č. 2
Základní parametry oblouků

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

km od-do	navržené parametry		parametry dle nákrešného přehledu		poznámka
	R/D [m/mm]		R/D [m/mm]		
0,045 912 - 0,055 940	R/D [m/mm]	1100/0	R/D [m/mm]	1100/0	
0,096 781 - 0,107 502	R/D [m/mm]	1000/0	R/D [m/mm]	1000/0	
0,148 040 - 0,158 172	R/D [m/mm]	660/0	R/D [m/mm]	600/0	
0,249 152 - 0,283 988	R/D [m/mm]	181,725/0	R/D [m/mm]	190/0	
0,344 336 - 0,503 429	R/D [m/mm]	151/0	R/D [m/mm]	151/0	
0,531 915 - 0,612 523	Lk1 [m]	20	Lk1 [m]	18	
	R/D [m/mm]	300/40	R/D [m/mm]	300/43	
	Lk2 [m]	20	Lk2 [m]	18	
1,245 065 - 1,354 806	Lk1 [m]	29	Lk1 [m]	29	
	R/D [m/mm]	163/53	R/D [m/mm]	163/53	
	Lk2 [m]	29	Lk2 [m]	29	
1,427 026 - 1,547 079	Lk1 [m]	36	Lk1 [m]	36	
	R/D [m/mm]	250/50	R/D [m/mm]	250/51	
	Lk2 [m]	36	Lk2 [m]	36	
1,586 172 - 1,768 438	Lk1 [m]	30	Lk1 [m]	30	
	R/D [m/mm]	590/0	R/D [m/mm]	600/0	
	Lk2 [m]	30	Lk2 [m]	30	
1,973 188 - 2,312 352	Lk1 [m]	33	Lk1 [m]	34	
	R/D [m/mm]	199,4/66	R/D [m/mm]	200/41	
	Lk2 [m]	33,906	Lk2 [m]	34	
2,312 352 - 2,391 934	Lk1 [m]	18,494	Lk1 [m]	16,61	
	R/D [m/mm]	240/36	R/D [m/mm]	240/20	
	Lk2 [m]	18	Lk2 [m]	16,61	
2,525 409 - 2,656 289	Lk1 [m]	38	Lk1 [m]	38	
	R/D [m/mm]	300/40	R/D [m/mm]	300/43	
	Lk2 [m]	38	Lk2 [m]	38	
2,688 179 - 2,934 030	Lk1 [m]	50	Lk1 [m]	50	
	R/D [m/mm]	179/80	R/D [m/mm]	180/71	
	Lk2 [m]	60	Lk2 [m]	50	
3,084 322 - 3,310 704	Lk1 [m]	40	Lk1 [m]	40	
	R/D [m/mm]	189/70	R/D [m/mm]	189/68	
	Lk2 [m]	43	Lk2 [m]	40	

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

km od-do	navržené parametry		parametry dle nákresného přehledu		poznámka
3,330 244 - 3,474 604	Lk1 [m]	27	Lk1 [m]	27	
	R/D [m/mm]	300/40	R/D [m/mm]	300/43	
	Lk2 [m]	27	Lk2 [m]	27	
3,529 930 - 3,802 633	Lk1 [m]	40	Lk1 [m]	39	
	R/D [m/mm]	174,6/77	R/D [m/mm]	175/73	
	Lk2 [m]	40	Lk2 [m]	39	
3,842 625 - 4,001 304	Lk1 [m]	50	Lk1 [m]	50	
	R/D [m/mm]	180/80	R/D [m/mm]	180/71	
	Lk2 [m]	50	Lk2 [m]	50	
4,109 607 - 4,224 224	Lk1 [m]	40	Lk1 [m]	40	
	R/D [m/mm]	250/50	R/D [m/mm]	250/51	
	Lk2 [m]	40	Lk2 [m]	40	
4,339 894 - 4,688 398	Lk1 [m]	40	Lk1 [m]	40	
	R/D [m/mm]	260/45	R/D [m/mm]	260/49	
	R/D [m/mm]	302/45	R/D [m/mm]	305/42	
	Lk2 [m]	33,674	Lk2 [m]	40,63	
4,688 398 - 4,818 605	Lk1 [m]	37,415	Lk1 [m]	28,44	
	R/D [m/mm]	190/50	R/D [m/mm]	190/67	
	Lk2 [m]	25,161	Lk2 [m]	29,29	
4,818 605 - 5,028 098	Lk1 [m]	28,180	Lk1 [m]	29,29	
	R/D [m/mm]	183/56	R/D [m/mm]	183/69	
	Lk2 [m]	43,545	Lk2 [m]	29,29	
5,028 098 - 5,236 538	Lk1 [m]	48,988	Lk1 [m]	38	
	R/D [m/mm]	154/63	R/D [m/mm]	155/63	
	Lk2 [m]	25,863	Lk2 [m]	25,98	
5,236 538 - 5,344 076	Lk1 [m]	22,990	Lk1 [m]	20,19	
	R/D [m/mm]	175/56	R/D [m/mm]	182/49	
	Lk2 [m]	23	Lk2 [m]	20,19	
5,398 984 - 5,687 853	Lk1 [m]	42	Lk1 [m]	40	
	R/D [m/mm]	199/65	R/D [m/mm]	200/64	
	Lk2 [m]	42	Lk2 [m]	40	
5,730 991 - 6,022 391	Lk1 [m]	25	Lk1 [m]	26	
	R/D [m/mm]	180/50	R/D [m/mm]	182/49	
	Lkm [m]	27,5	Lk2 [m]	26	
	R/D [m/mm]	500/0	-	-	
7,015 951 - 7,116 226	Lk1 [m]	26	Lk1 [m]	26	
	R/D [m/mm]	235/52	R/D [m/mm]	240/53	
	Lk2 [m]	26	Lk2 [m]	26	

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

km od-do	navržené parametry		parametry dle nákresného přehledu		poznámka
7,159 693 - 7,234 089	R/D [m/mm]	730/0	R/D [m/mm]	760/0	
7,289 542 - 7,356 086	Lk1 [m]	25	Lk1 [m]	25	
	R/D [m/mm]	400/30	R/D [m/mm]	400/30	
	Lk2 [m]	25	Lk2 [m]	25	
7,408 996 - 7,424 653	R/D [m/mm]	25000/0	R/D [m/mm]	-	
7,544 648 - 7,646 033	Lk1 [m]	35	Lk1 [m]	35	
	R/D [m/mm]	192/65	R/D [m/mm]	194/66	
	Lk2 [m]	35	Lk2 [m]	35	
7,709 829 - 7,793 773	Lk1 [m]	32	Lk1 [m]	32	
	R/D [m/mm]	200/64	R/D [m/mm]	200-64	
	Lk2 [m]	32	Lk2 [m]	32	
7,848 603 - 8,013 917	Lk1 [m]	20	Lk1 [m]	9	
	R/D [m/mm]	152/20	R/D [m/mm]	153/20	
	Lk2 [m]	10	Lk2 [m]	9	
8,034 882 - 8,070 890	R/D [m/mm]	300/0	R/D [m/mm]	302/0	
8,262 967 - 8,274 000	R/D [m/mm]	700/0	R/D [m/mm]	450/0	
8,323 025 - 8,340 937	R/D [m/mm]	600/0	R/D [m/mm]	-	

Příloha č. 3
Projekt osazení zajišťovacích značek

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ1	0.3	37.05	-4.441	-0.169	H	ŽBP 1002, hřeb v základu lampy
ZZ2		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ3	0.4	15	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ4		50	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ5		85	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ6	0.5	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ7		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ8	0.6	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ9		50	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ10	0.7	05	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ11		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ12	0.8	10.1	+3,905	0.963	H	ŽBP 1004, hřeb v římse propustku
ZZ13		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ14	0.9	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ15		58.86	+2,897	0.520	H	ŽBP 1005, hřeb v základu návěstidla
ZZ16	1.0	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ17		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ18	1.1	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ19		60.88	+2,336	0.183	H	ŽBP 1006, hřeb v zídce mostu
ZZ20	1.2	74.64	+2,175	0.083	H	ŽBP 1007, hřeb v zídce mostu
ZZ21	1.3	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ22		45	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ23		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ24	1.4	35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ25		75	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ26	1.5	13.76	-3.566	0.553	H	ŽBP 1008, hřeb v římse propustku
ZZ27		55	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ28	1.6	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ29		65	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ30	1.7	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ31		77.85	-2.693	0.488	H	ŽBP 1009, hřeb v základu návěstidla
ZZ32	1.8	30	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ33		85	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ34	1.9	40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ35		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ36	2.0	25	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ37		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ38		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ39	2.1	30	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ40		64.250	-2.242	0.329	H	ŽBP 1011, hřeb v římse propustku
ZZ41	2.2	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ42		35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ43		70	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ44	2.3	05	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ45		48.690	-2.296	0.505	H	ŽBP 1012, hřeb v propustku
ZZ46		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ47	2.4	40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ48		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ49	2.5	40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ50		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ51	2.6	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ52		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ53		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ54	2.7	30	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ55		66.24	+2,504	0.607	H	ŽBP 1014, hřeb v propustku
ZZ56		96	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ57	2.8	26	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ58		57.18	+6,876	0.905	H	ŽBP 1015, hřeb v římse propustku
ZZ59		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ60	2.9	45	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ61		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ62	3.0	45	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ63		95.1	+3,506	0.211	H	ŽBP 1016, hřeb v římse propustku
ZZ64	3.1	28	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ65		61	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ66		94	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ67	3.2	27	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ68		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ69		93.56	+2,723	0.507	H	ŽBP 1018, hřeb v propustku
ZZ70	3.3	35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ71		75	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ72	3.4	15	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ73		55	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ74		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ75	3.5	35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ76		72	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ77	3.6	09	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ78		46	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ79		83	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ80	3.7	18.510	-1.951	0.104	H	ŽBP 1021, hřeb v zídce mostu
ZZ81		55	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ82		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ83	3.8	25	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ84		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ85		95	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ86	3.9	30	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ87		65	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ88	4.0	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ89		50	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ90	4.1	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ91		40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ92		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ93	4.2	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ94		70	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ95	4.3	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ96		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ97	4.4	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ98		40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ99		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ100	4.5	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ101		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ102	4.6	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ103		33	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ104		66	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ105		99	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ106	4.7	30.1	+3,084	0.777	H	ŽBP 1026, hřeb v propustku
ZZ107		66	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ108	4.8	02	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ109		39	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ110		75	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ111	4.9	11	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ112		48	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ113		84	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ114	5.0	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ115		56	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ116		93.01	+2,251	0.045	H	ŽBP 1028, hřeb v římse propustku
ZZ117	5.1	26	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ118		59	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ119		92.93	+2,738	0.590	H	ŽBP 1029, hřeb v římse propustku
ZZ120	5.2	29	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ121		65	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ122	5.3	01	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ123		37	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ124		73	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ125	5.4	09	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ126		45	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ127		81	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ128	5.5	17	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ129		53	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ130		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ131	5.6	26.91	+2,419	0.543	H	ŽBP 1032, hřeb v římse propustku
ZZ132		62	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

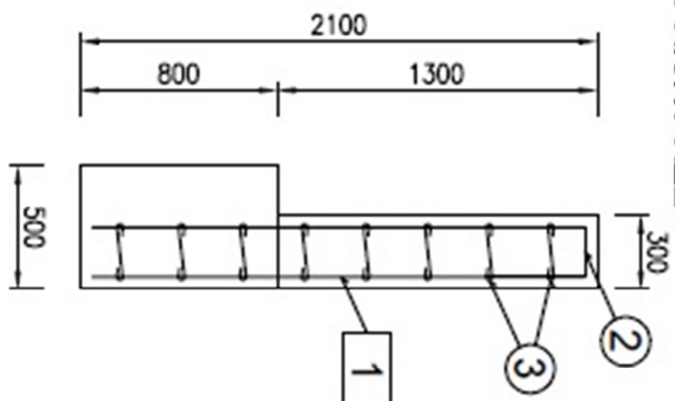
Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ133		97	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ134	5.7	32	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ135		67	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ136	5.8	02	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ137		37	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ138		72	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ139	5.9	10	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ140		56	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ141	6.0	02,070	-13.457	0.184	H	ŽBP 1034, hřeb v základu lampy
ZZ142		62	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ143	6.1	22	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ144		82	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ145	6.2	41.46	+3,346	0.056	H	ŽBP 1035, hřeb v římse propustku
ZZ146		97	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ147	6.3	52	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ148	6.4	07	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ149		58.83	-2.359	0.202	H	ŽBP 1036, hřeb v římse propustku
ZZ150	6.5	12	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ151		66	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ152	6.6	20.35	+2,020	0.136	H	ŽBP 1037, hřeb v římse propustku
ZZ153		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ154	6.7	40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ155	6.8	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ156		60	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ157	6.9	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ158		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ159	7.0	33.82	-10.151	0.273	H	ŽBP 1039, hřeb v betonovém základu
ZZ160		74	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ161	7.1	14	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ162		59	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ163	7.2	04,659	-2.630	0.732	H	ŽBP 1040, hřeb v římse propustku
ZZ164		50	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ165		96	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Oprava koleje v TÚ 1991 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín

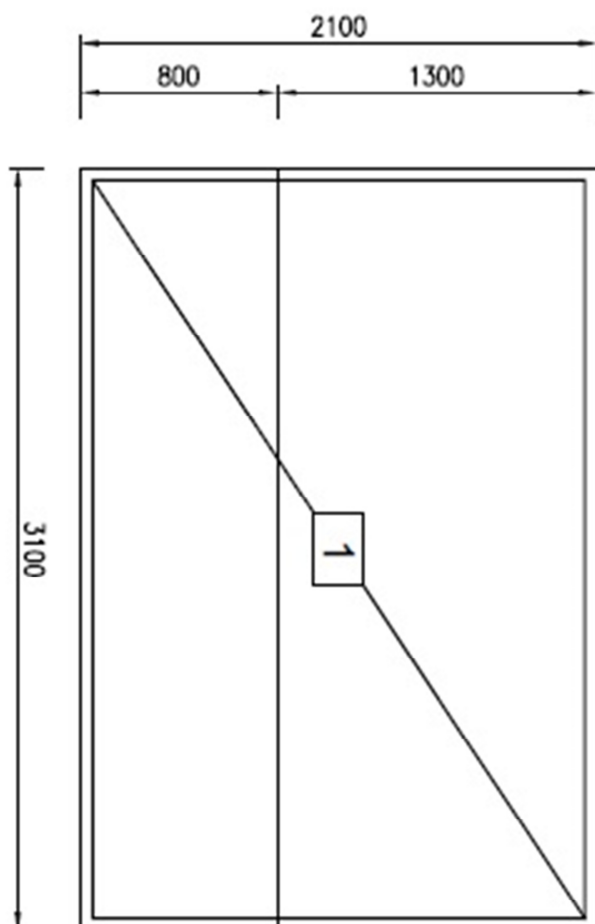
Označení zajišťovací značky	KM Definiční staničení		o Vzdálenost osa-zaj. značka	v Rozdíl TK-zaj. značka	Typ značky	Umístění značky
	[km]	[m]	[m]	[m]		
ZZ166	7.3	42	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ167		87.71	-3.879	0.024	H	ŽBP 1041, hřeb v základu výstražníku
ZZ168	7.4	40	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ169		92	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ170	7.5	45	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ171		80	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ172	7.6	15	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ173		50	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ174		85	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ175	7.7	20	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ176		55	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ177		90	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ178	7.8	30	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ179		65	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ180	7.9	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ181		35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ182		68.55	+2,754	0.139	H	ŽBP 1044, hřeb v betonovém základu
ZZ183	8.0	00	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ184		35	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku
ZZ185		70	±3,000		K	konzolová na kovovém sloupku

Příloha č. 4
Výkres armovací výztuže v čelních zídkách
nástupiště

PŘÍČNÝ ŘEZ

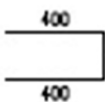


POHLED



1 KARI SÍŤ $\varnothing 8-100 \times 100-3,0 \times 2,0 \text{ m}$ – 4 ks

2 PŘILOŽKY $\varnothing 8-1000-100 \text{ mm}$ – 108 ks



3 SPONKY $\varnothing 6-400-4 \text{ ks/m}^2$ – 48 ks



BETON C30/37 XC4, XF3	4,9 m³
KARI SÍŤ $\varnothing 8-100 \times 100$	189,6 kg
BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ	50,0 kg