



Investor : DPMO Ostrava
Stavba : Dvukolejný tramvajový most přes Lučinu
Zak.čís. : 1-997-2869-5

T e c h n i c k á z p r á v a

Přímé upevnění kolejnic - dílenské výkresy

Přímé upevnění kolejnic na tramvajovém mostě přes Lučinu je po dohodě s investorem ze dne 11.9.1975 uvažováno šroubovanou alternativou . Schema jednoho kompletního přímého upevnění je na výkrese č. B0-104-01, kde je také rozpis materiálu pro jedno upevnění včetně označení výrobků jednotlivých součástí . Ty součástí, jejichž dodavatelem je DPMO jsou rozkresleny zvlášť, každá součást na zvláštním výkrese s vlastním výpisem materiálu .

Kolejnice tvaru S 49 jsou uloženy na žebrových podkladnicích S4 rozměrů 150/370 . Podkladnice spočívá na pryžové podložce, která tlumí svislé rázy při poježdění . Tato podložka leží na rozchodové desce klínového tvaru - položka č. 2, která vyrovnává spád mostovky . Na tuto rozchodovou desku jsou přivařeny kotevní prvky pol.č. 3, s jejichž pomocí je izolačně připevněna žebrová podkladnice na rozchodovou desku . Rozchodová deska je montážně přivařena na podkladní desku, která nese konzolu pro připojení pojistných úhelníků . Tato podkladní deska je přišroubovaná VP šrouby k mostovce . Otvory pro šrouby této podkladní desky se budou vrtat do mostovky v mostárně a most se bude expedovat s přišroubovanými podklad-



kladními deskami včetně stoliček pro pojistné úhelníky. Otvary pro šrouby VP, M20 jsou vrtány o průměru $\varnothing 21$. Podkladní desky (pol. č. 1) budou včetně konzol pro pojistné úhelníky dodány z mostárny jako součást OK a budou vyrobeny v tloušťkách 8, 10, 12 a 16 mm.

Vyrovnávací vložky (pol. č. 1a) o stejném tvaru jako podkladní deska pol. č. 1 dodá DPMO. Po smontování mostu se změří tloušťky podkladních desek každého přímého upevnění a tyto se na nich vyznačí (pokud toto opominou učinit v mostárně). Dále se zaměří niveleta mostu. Potom se pomocí tabulek na výkrese č. BO-104-02 určí potřebné tloušťky podkladní desky a vyrovnávací vložky (pokud je nutná) pro každé přímé upevnění tak, aby výsledná niveleta se maximálně přiblížila ke křivce konečného nadvýšení mostu, která je vyznačena na výkrese. Maximální odchylka nivelety od výsledné křivky nadvýšení může být $\pm 2,0$ mm. Podle takto zjištěné potřeby se dodají vyrovnávací vložky.

Dále se odmontují z mostu podkladní desky, které byly namontovány v mostárně a přemístí se podle svých tloušťek na příslušná přímá upevnění dle tabulky na výkrese.

Spodní plocha podkladní desky po případě vyrovnávací vložky se natře před přišroubováním epoxydovou pryskyřicí. Po smontování se spolu svaří podkladní deska (pol. č. 1) a vyrovnávací vložky (pol. č. 1a) těsnícím svarem po obvodě. Tyto úpravy chrání před korozí podkladní desku a vyrovnávací vložku. Potom se uloží rozchodové desky, směrově se vyrektifikují a přivaří se. Nakonec se smontují zbývající části přímého upevnění včetně kolejnic.

Vypracoval : Ing. Franc Jaromír

Brno, listopad 1975