

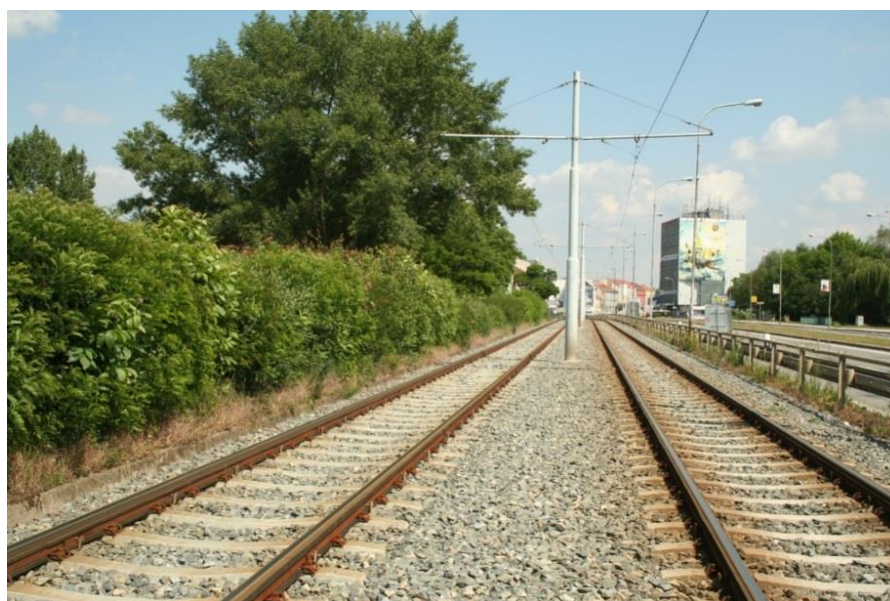
Směrnice **T09** – revize 0

TECHNICKÉ PODMÍNKY PRO VÝSTAVBU A REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ DPMB

PŘÍLOHA Č. 2:

**TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ
TRATĚ DPMB, a.s.**

GRAFICKÉ PŘÍLOHY



Vypracoval:
Ing. Michal Fidrmuc
Oddělení technického rozvoje

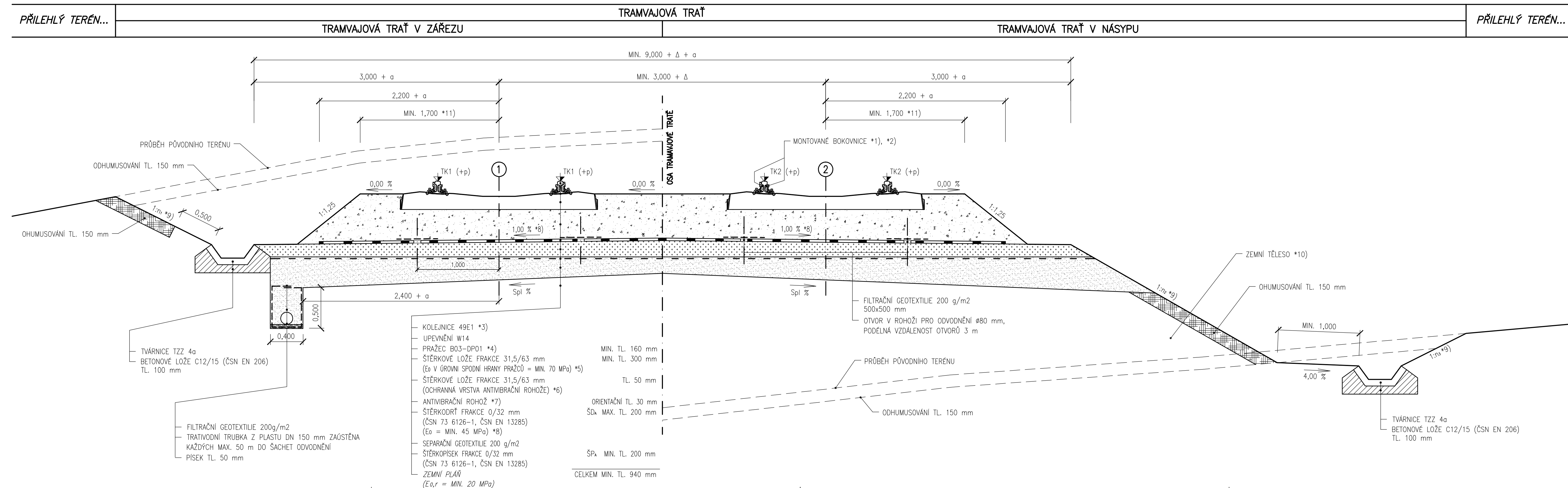
Ing. Josef Veselý
vedoucí Odboru rozvoje MHD

OBSAH:

- **DPMB TT-ST 1-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na samostatném zemním tělese na betonových pražcích
- **DPMB TT-ST 1-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na samostatném zemním tělese na ocelových pražcích
- **DPMB TT-ST 1-3** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na samostatném zemním tělese na monolitické železobetonové desce
- **DPMB TT-SDT 1-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese bez krytu na betonových pražcích
- **DPMB TT-SDT 1-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese bez krytu na ocelových pražcích
- **DPMB TT-SDT 1-3** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese bez krytu na monolitické železobetonové desce
- **DPMB TT-SDT 2-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese s vegetační úpravou povrchu trati a otevřeným svrškem se širokopatní kolejnici
- **DPMB TT-SDT 2-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese s vegetační úpravou povrchu trati a otevřeným svrškem se žlábkovou kolejnici
- **DPMB TT-SDT 3-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese s vegetačním krytem se systémem monolitické konstrukce PJD se širokopatní kolejnici
- **DPMB TT-SDT 3-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese s vegetačním krytem se systémem monolitické konstrukce PJD se žlábkovou kolejnici
- **DPMB TT-SDT 4** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati na sdruženém zemním tělese s vegetačním krytem se systémem prefabrikované konstrukce PJD se žlábkovou kolejnici
- **DPMB TT-MK P1-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonového panelu a žlábkové kolejnice se zákrytem tvořeným vlastním železobetonovým prefabrikátem a asfaltovou obrusnou vrstvou
- **DPMB TT-MK P1-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonového panelu a žlábkové kolejnice se zákrytem tvořeným pouze vlastním železobetonovým prefabrikátem
- **DPMB TT-MK P1-3** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonového panelu a žlábkové kolejnice se zákrytem tvořeným asfaltovými a betonovými vrstvami
- **DPMB TT-MK P2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonového panelu a žlábkové blokové kolejnice se zákrytem tvořeným pouze vlastním železobetonovým prefabrikátem
- **DPMB TT-MK M1-1** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonové monolitické desky a žlábkové kolejnice s podkladnicovým upevněním a se zákrytem tvořeným asfaltovými vrstvami
- **DPMB TT-MK M1-2** – Konstrukční uspořádání tramvajové trati v dopravním prostoru místní komunikace se svrškem z železobetonové monolitické desky s dvoublokovými pražci a žlábkové kolejnice s bezpodkladnicovým upevněním a se zákrytem tvořeným asfaltovými vrstvami
- **DPMB S-TT N1** – Konstrukční uspořádání nástupiště na tramvajové trati vedené na samostatném nebo sdruženém zemním tělese
- **DPMB S-TT N2** – Konstrukční uspořádání nástupiště na tramvajové trati vedené v dopravním prostoru místní komunikace

PŘÍLOHA DPMB TT-ST 1-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA BETONOVÝCH PRAŽČÍCH



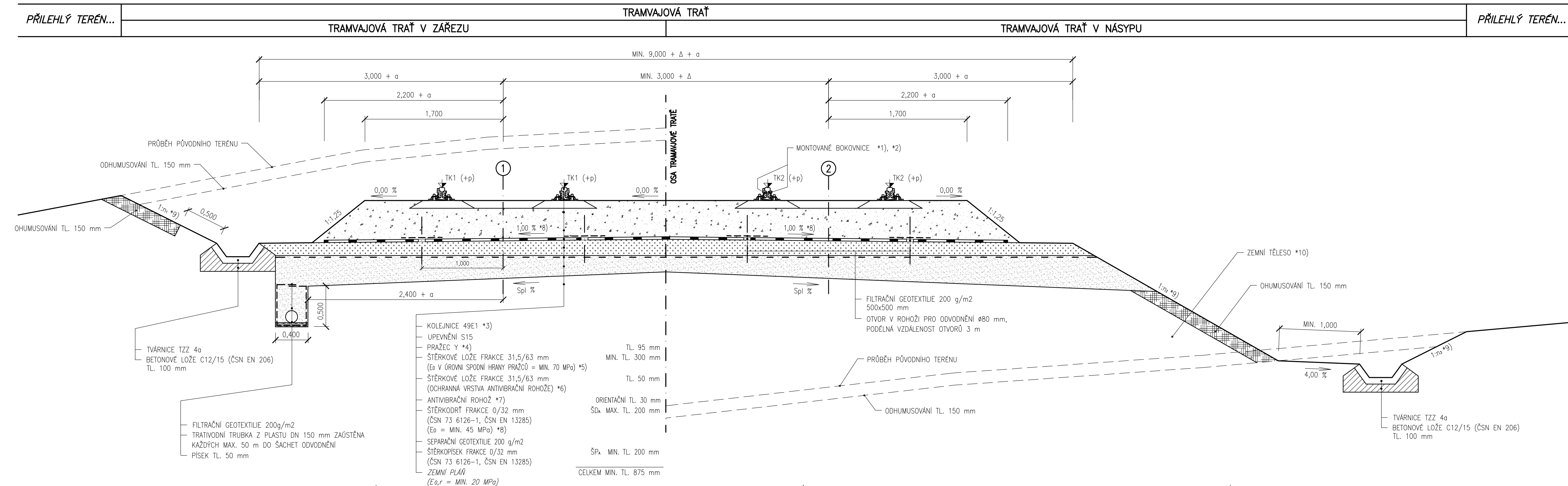
POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENÉ BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZÁNÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) KOLEJNICE OSAZENÉ MONTOVANÝM ŽLÁBKOVACÍM PROFILEM SE BOKOVNICEMI NEOPATŘUJÍ
- *3) V OBLOUKÁCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘÍDRŽNICÍ
- *4) ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ $d = T_j$ ZDÁLENOST MEZI PRAŽCI 600 mm, V ZÁVISLOSTI NA GPK VYBAVEN KOTVOU
- *5) V PŘÍPADĚ POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE V KONSTRUKCÍCH VRSTVÁCH TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU SE TATO HODNOTA E_o ZUŽIŠTUJE, ALE NEPOROVNÁVÁ
- *6) VRSTVA SE NAVRHNĚ POUZE V PŘÍPADĚ, ŽE JE V KONSTRUKCI SVRŠKU POUŽITA POD KOLEJOVÝM LŽEM ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ
- *7) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m²
- *8) V PŘÍPADĚ NAHRADĚNÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *9) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *10) KONSTRUKCE ZEMNÍHO TĚLESA SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *11) HODNOTA PRO ZÁKLADNÍ PROFIL KOLEJOVÉHO LŽE
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHTNĚNÝ MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_o STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_o,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- a ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

<h1> TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s. </h1>		 <p>DPMB Dopravní podnik města Brna a.s.</p>		
VYPRACOVAL: ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL: V RÁMCÍ PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ			
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA BETONOVÝCH PRAŽČÍCH		DATUM:	09/2018	
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT: A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-ST 1-1	


PŘÍLOHA DPMB TT-ST 1-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA OCELOVÝCH PRAŽČÍCH



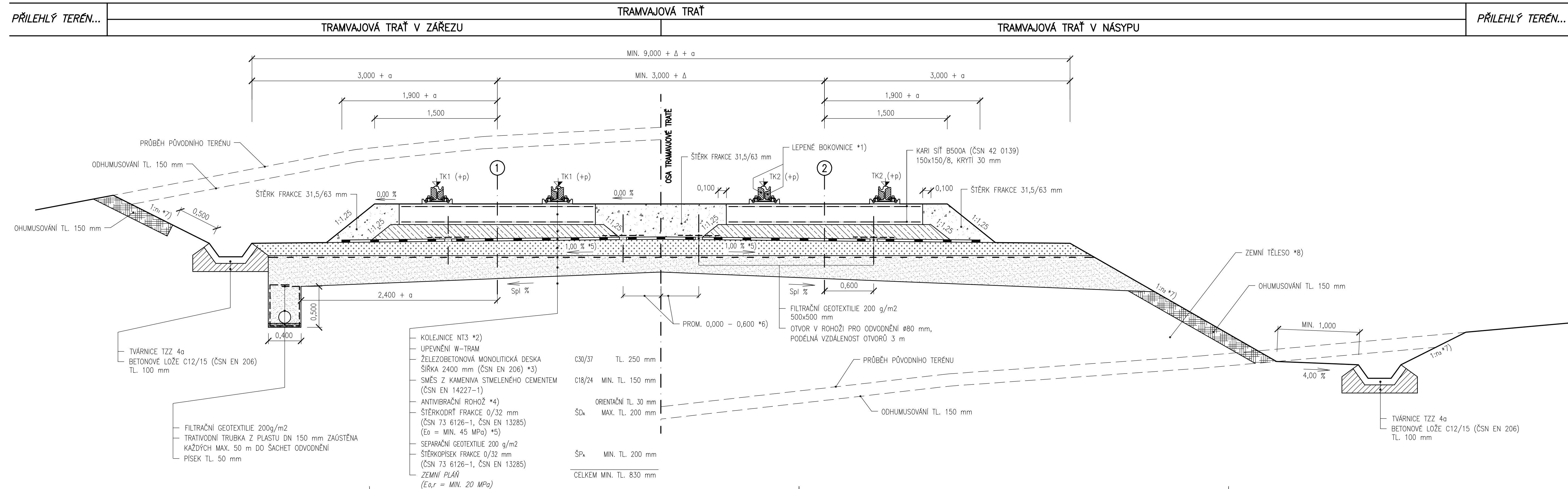
POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZÁNÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) KOLEJNICE OSAZENÉ MONTOVANÝM ŽLÁBKOVACÍM PROFILEM SE BOKOVNICEMI NEOPATŘUJÍ
- *3) V OBLOUČÍCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘÍDRŽNICÍ
- *4) ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ ZAKLADNÍHO TVARU I – TJ. OSOVÁ VZDÁLENOST PRAŽCŮ 1245 mm
- *5) V PŘÍPADĚ POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE V KONSTRUKČNÍCH VRSTVÁCH TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU SE TATO HODNOTA E₀ ZJIŠŤUJE, ALE NEPOROVNÁVA
- *6) VRSTVA SE NAVRHNĚ POUZE V PŘÍPADĚ, ŽE JE V KONSTRUKCI SVRŠKU POUŽITA POD KOLEJOVÝM LOŽEM ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ
- *7) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JÍ NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m²
- *8) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *9) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *10) KONSTRUKCE ZEMNÍHO TĚLESA SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E₀ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{0,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- α ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU
- t_K VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

<h1> TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s. </h1>		 <p>DPMB Dopravní podnik města Brna a.s.</p>			
VYPRACOVAL: ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL: V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ				
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA OCELOVÝCH PRAŽČICÍCH		DATUM:	09/2018		
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-ST 1-2		

PŘÍLOHA DPMB TT-ST 1-3

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA MONOLITICKÉ ŽELEZOBETONOVÉ DESCE



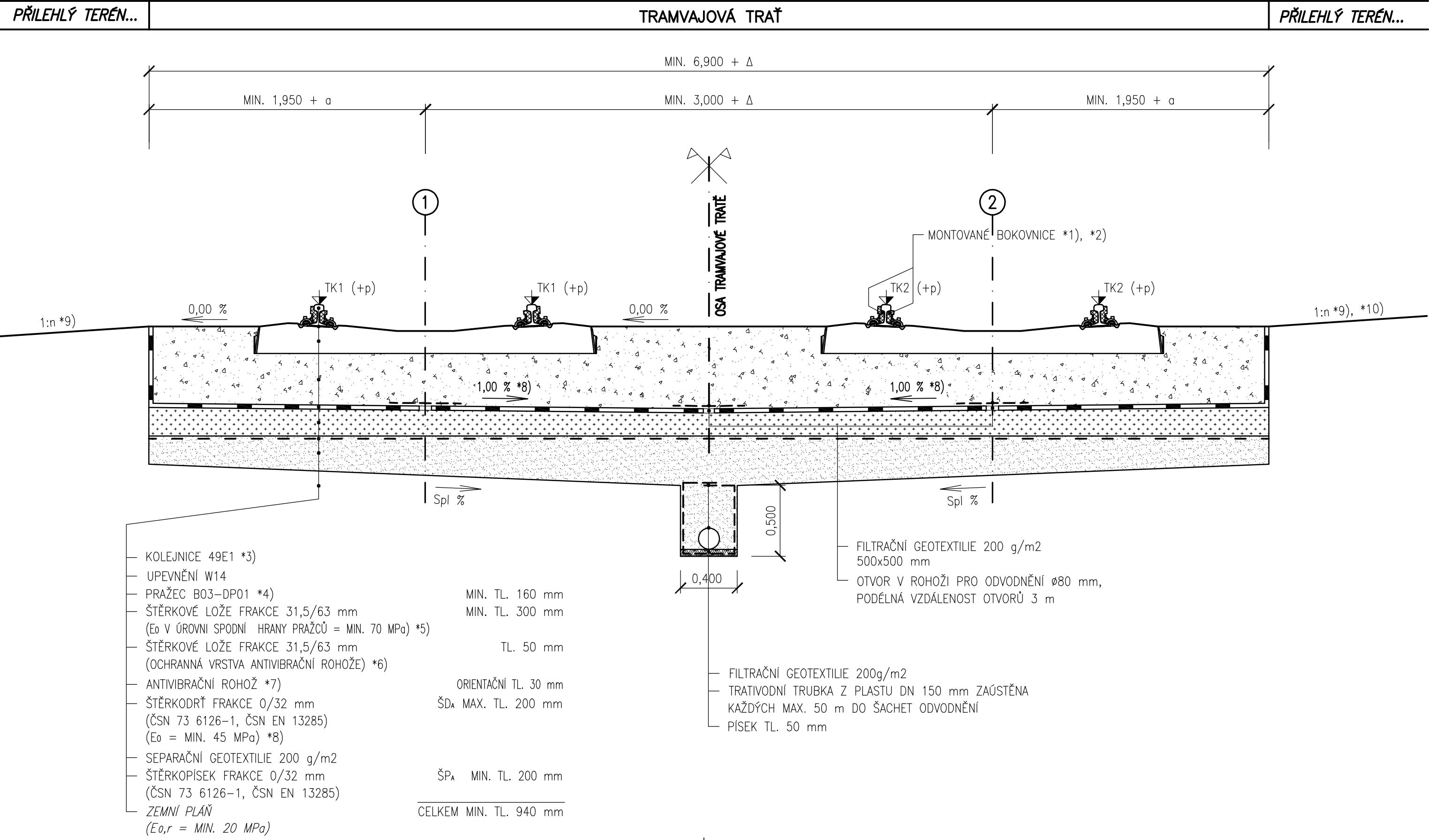
POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZÁNÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRÁVENÉ TRATÍ
- *2) V OBLOUČÍCH S POLOMĚREM $R < 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 750 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE TUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILÍ 200g/m²
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍJUE
- *6) KONKRÉTNÍ POLOHA OTVORŮ PRO ODVODNĚNÍ SE NAVRHNĚ V ZÁVISLOSTI NA PŘÍČNÉM USPOŘÁDÁNÍ TRATĚ (ZEJMĚNA OSOVÉ VZDÁLENOSTI KOLEJÍ) TAK, ABY BYLO ZAJIŠTĚNO ODVODNĚNÍ VÝŠE POLOŽENÉ PROPUSTNÉ VRSTVY ŠTERKU
- *7) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *8) KONSTRUKCE ZEMNÍHO TĚLESA SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNÍ MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E₀ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{0,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- α ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

<h1> TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s. </h1>			
VYPRACOVAL: ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL: V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SAMOSTATNÉM ZEMNÍM TĚLESE NA MONOLITICKÉ ŽELEZOBETONOVÉ DESCE		DATUM: 09/2018	
		MĚŘÍTKO: 1:25	FORMÁT: 5A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY: DPMB TT-ST 1-3	

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 1-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZANÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) KOLEJNICE OSAZENÉ MONTOVANÝM ŽLÁBKOVACÍM PROFILEM SE BOKOVNICEMI NEOPATŘUJÍ
- *3) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘIDRŽNICÍ
- *4) ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ d – T.J. ZDÁLENOST MEZI PRAŽCI 600 mm, V ZÁVISLOSTI NA GPK VYBAVEN KOTVOU
- *5) V PŘÍPADĚ POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE V KONSTRUKČNÍCH VRSTVÁCH TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU SE TATO HODNOTA Eo ZJIŠŤUJE, ALE NEPOROVNÁVÁ
- *6) VRSTVA SE NAVRHNE POUZE V PŘÍPADĚ, ŽE JE V KONSTRUKCI SVRŠKU POUŽITA POD KOLEJOVÝM LOŽEM ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ
- *7) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m2
- *8) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *9) SKLON SVAHU SE NAVRHNE POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *10) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- Eo STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Eo,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- α ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

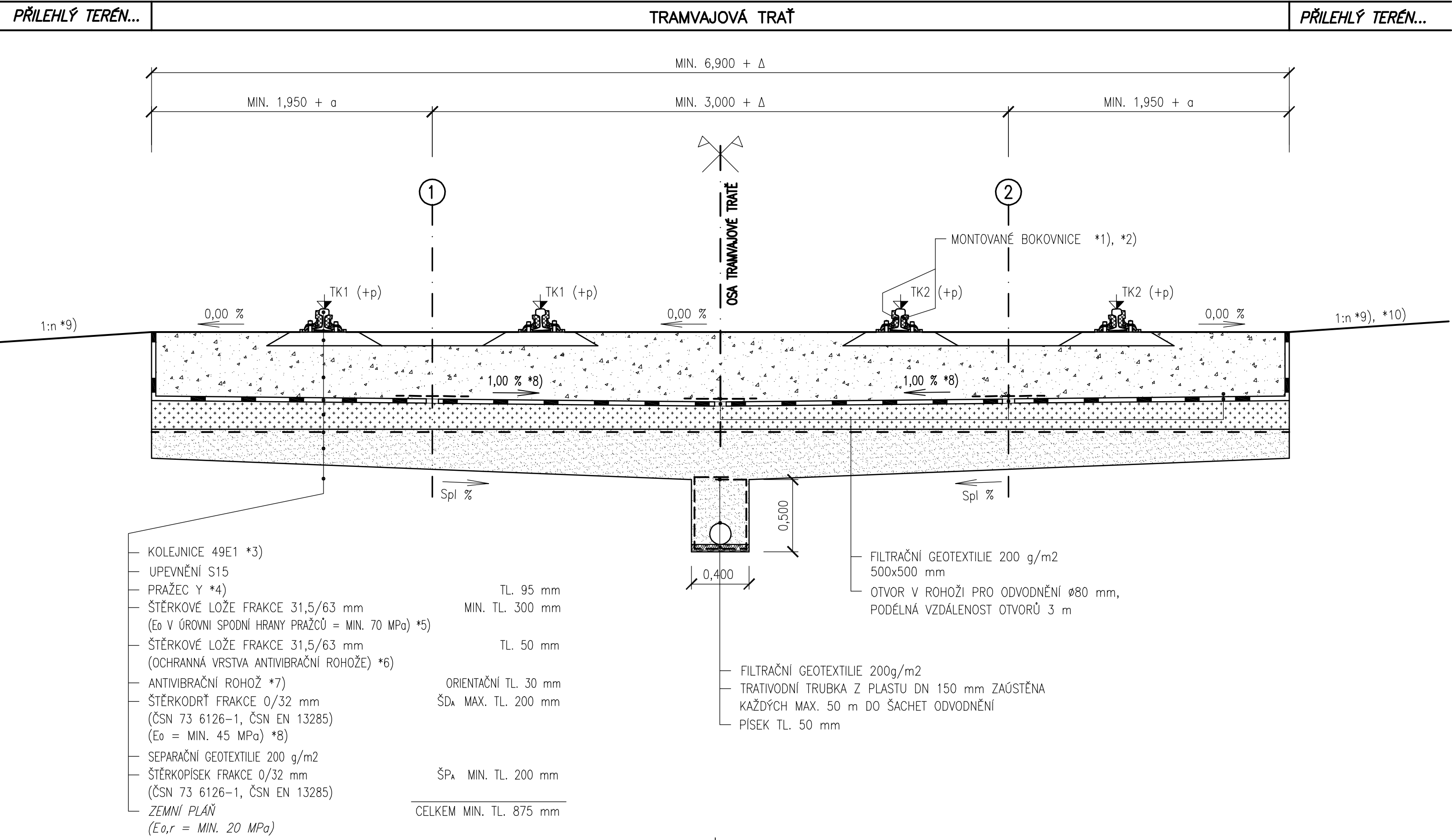
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA BETONOVÝCH PRAŽCÍCH		DATUM:	09/2018		
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 1-1		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 1-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA OCELOVÝCH PRAŽCÍCH



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZANÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) KOLEJNICE OSAZENÉ MONTOVANÝM ŽLÁBKOVACÍM PROFILEM SE BOKOVNICEMI NEOPATŘUJÍ
- *3) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘÍDRŽNICÍ
- *4) ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ ZÁKLADNÍHO TVARU I – TJ. OSOVÁ VZDÁLENOST PRAŽCŮ 1245 mm
- *5) V PŘÍPADĚ POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE V KONSTRUKČNÍCH VRSTVÁCH TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU SE TATO HODNOTA Eo ZJIŠŤUJE, ALE NEPOROVNÁVÁ
- *6) VRSTVA SE NAVRHNE POUZE V PŘÍPADĚ, ŽE JE V KONSTRUKCI SVRŠKU POUŽITA POD KOLEJOVÝM LOŽEM ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ
- *7) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m2
- *8) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *9) SKLON SVAHU SE NAVRHNE POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *10) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- Eo STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Eo,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- α ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOKU
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA OCELOVÝCH PRAŽCÍCH		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 1-2		

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA MONOLITICKÉ ŽB DESCE



- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZANÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 750 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILÍ 200g/m²
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *6) KONKRÉTNÍ POLOHA OTVORŮ PRO ODVODNĚNÍ SE NAVRHNĚ V ZÁVISLOSTI NA PŘÍČNÉM USPOŘÁDÁNÍ TRATĚ (ZEJMÉNA PŘEVÝŠENÍ KOLEJE) TAK, ABY BYLO ZAJIŠTĚNO ODVODNĚNÍ VÝŠE POLOŽENÉ PROPUSTNÉ VRSTVY ŠTĚRKU
- *7) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *8) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LŮŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LŮŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286–2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- α ROZŠÍŘENÍ PLÁNĚ TĚLESA TRAMVAJOVÉHO SPODKU NA VNĚJŠÍ STRANĚ OBLOUKU
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

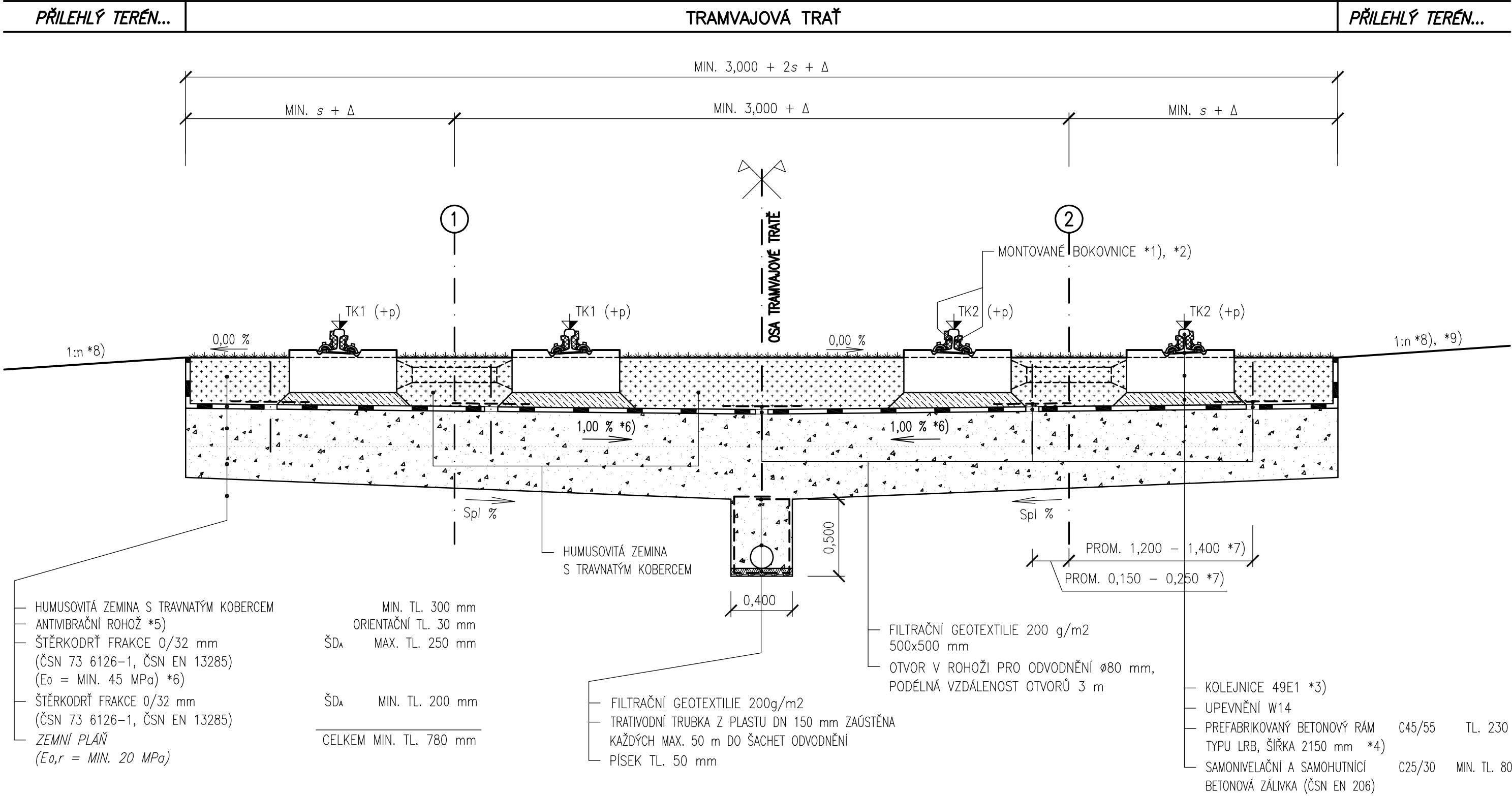
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE BEZ KRYTU NA MONOLITICKÉ ŽB DESCE		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 1-3		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 2-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍ ÚPRAVOU POVRCHU TRATI A OTEVŘENÝM SVRŠKEM SE ŠIROKOPATNÍ KOLEJNICÍ



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZANÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) KOLEJNICE OSAZENÉ MONTOVANÝM ŽLÁBKOVACÍM PROFILEM SE BOKOVNICEMI NEOPATŘUJÍ
- *3) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘIDRŽNICÍ
- *4) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 750 mm
- *5) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m2
- *6) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *7) KONKRÉTNÍ POLOHA OTVORŮ PRO ODVODNĚNÍ SE NAVRHNĚ V ZÁVISLOSTI NA PŘÍČNÉM USPOŘÁDÁNÍ TRATĚ (ZEJMÉNA PŘEVÝŠENÍ KOLEJE) TAK, ABY BYLO ZAJIŠTĚNO ODVODNĚNÍ VÝŠE POLOŽENÉ PROPUSTNÉ VRSTVY ZEMINY
- *8) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *9) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E0,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁŇ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLYVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

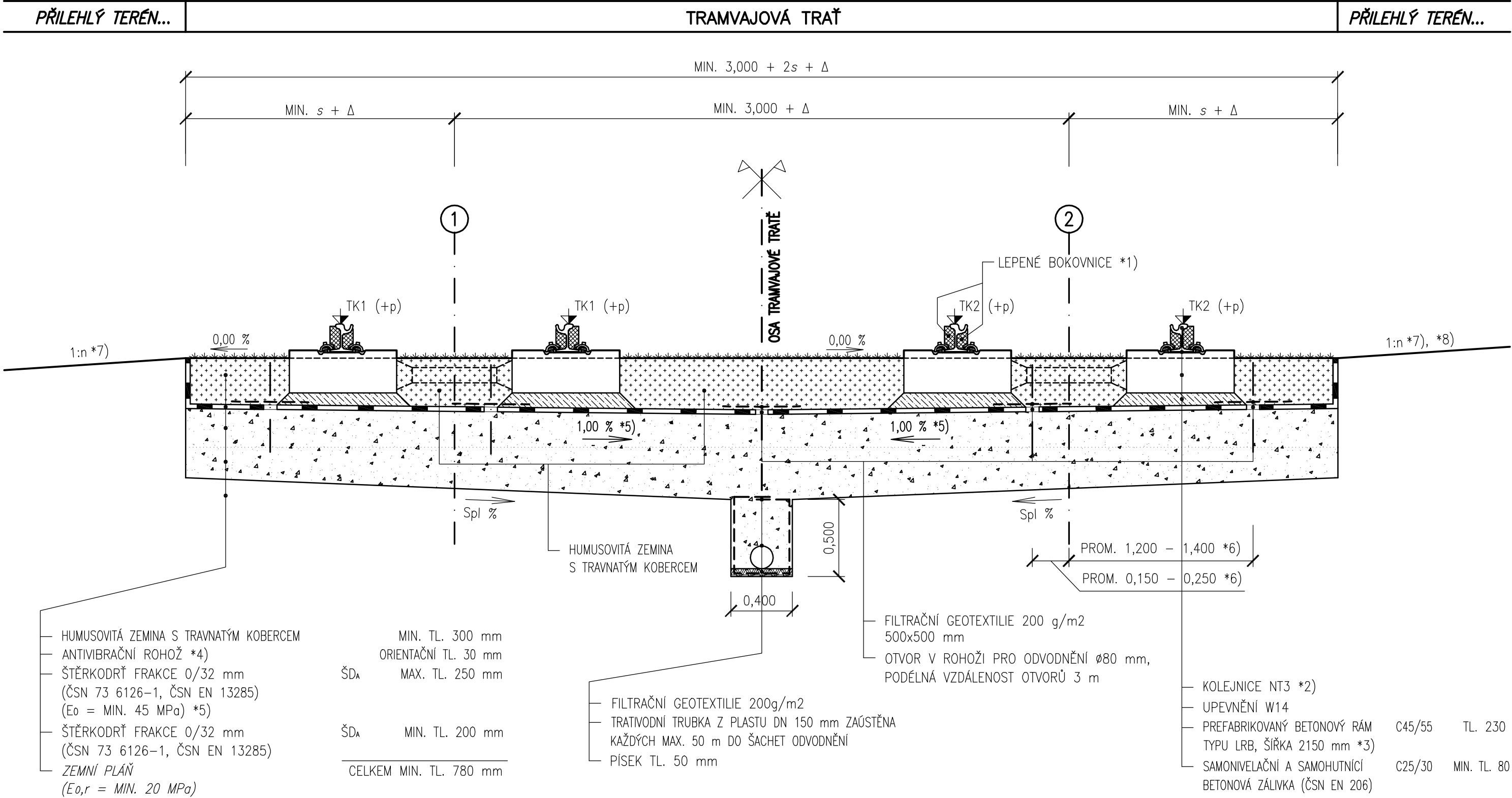
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍ ÚPRAVOU POVRCHU TRATI A OTEVŘENÝM SVRŠKEM SE ŠIROKOPATNÍ KOLEJNICÍ		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 2-1		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 2-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍ ÚPRAVOU POVRCHU TRATI A OTEVŘENÝM SVRŠKEM SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) KOLEJNICE BUDOU OSAZENY BOKOVNICEMI POUZE PŘI PROKÁZANÉM PŘEKROČENÍ HODNOT HYGIENICKÝCH HLUKOVÝCH LIMITŮ NA OPRAVENÉ TRATI
- *2) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 750 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILÍ 200g/m2
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *6) KONKRÉTNÍ POLOHA OTVORŮ PRO ODVODNĚNÍ SE NAVRHNE V ZÁVISLOSTI NA PŘÍČNÉM USPOŘÁDÁNÍ TRATĚ (ZEJMÉNA PŘEVÝŠENÍ KOLEJE) TAK, ABY BYLO ZAJIŠTĚNO ODVODNĚNÍ VÝŠE POLOŽENÉ PROPUSTNÉ VRSTVY ZEMINY
- *7) SKLON SVAHU SE NAVRHNE POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *8) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLYVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

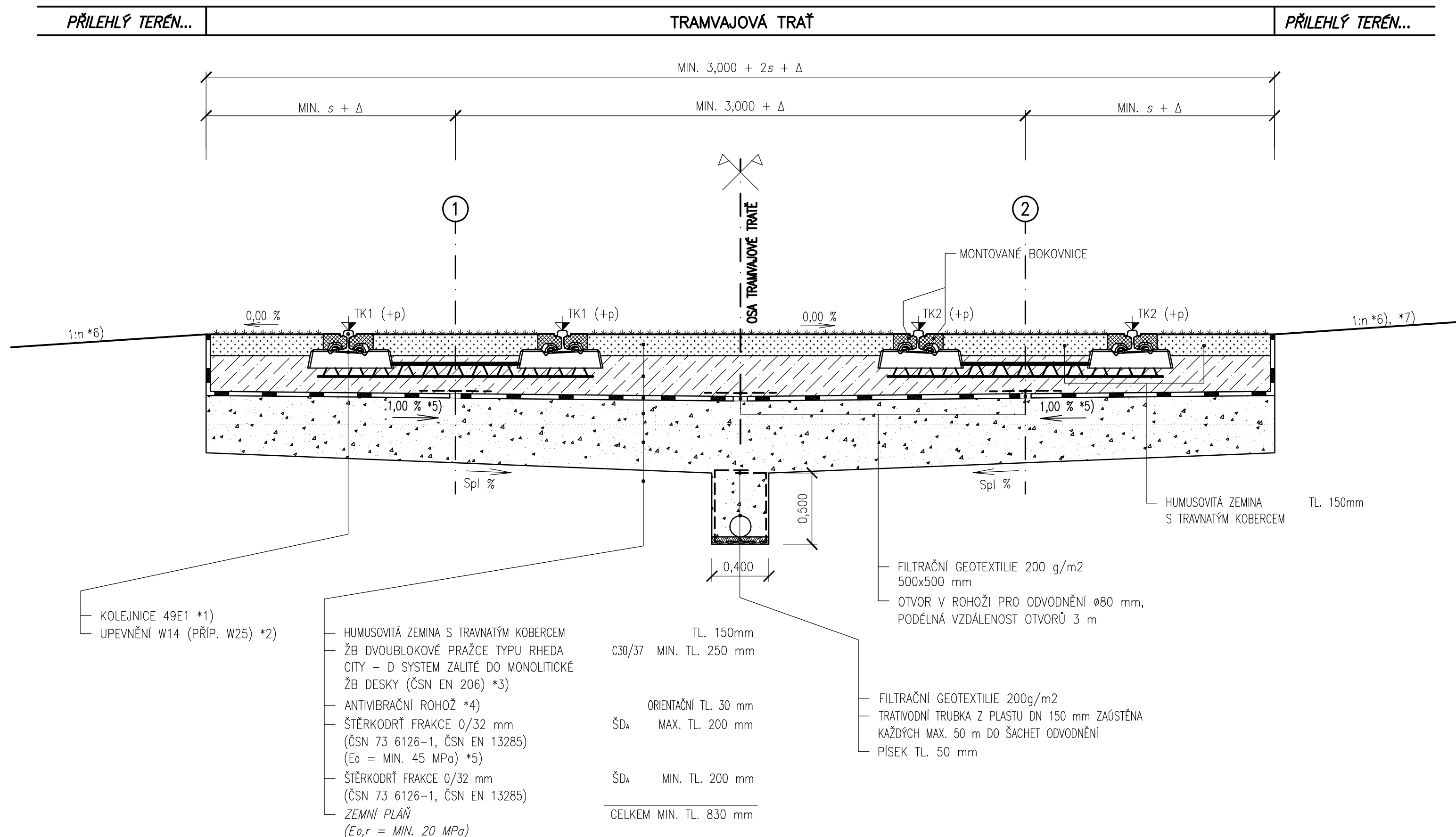
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍ ÚPRAVOU POVRCHU TRATI A OTEVŘENÝM SVRŠKEM SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ		DATUM:	09/2018		
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 2-2		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 3-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM MONOLITICKÉ KONSTRUKCE PJD SE ŠIROKOPATNÍ KOLEJNICÍ



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V BLOUCÍCH S POLOMĚREM MENŠÍM NEŽ 180 m MUSÍ BÝT VNITŘNÍ KOLEJNICOVÝ PÁS VYBAVEN PŘÍDRŽNÍCÍ
- *2) MEZI UPEVNĚNÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ (MAXIMÁLNÍ HODNOTA ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ) 750 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m²
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *6) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *7) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHOJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E₀ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{0,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

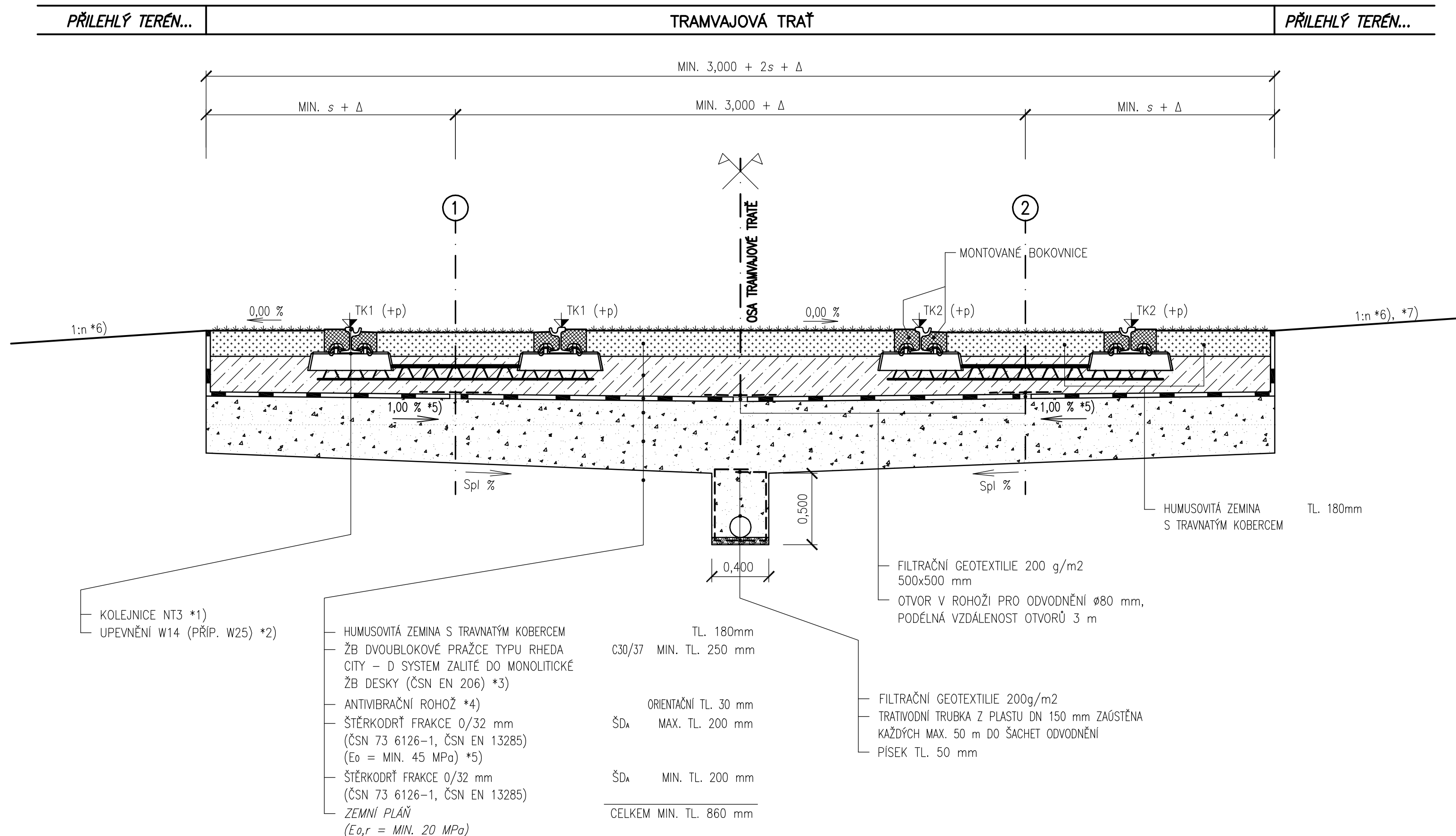
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM MONOLITICKÉ KONSTRUKCE PJD SE ŠIROKOPATNÍ KOLEJNICÍ		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 3-1		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 3-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM MONOLITICKÉ KONSTRUKCE PJD SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽIJEME KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MEZI UPEVNĚVACÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ (MAXIMÁLNÍ HODNOTA ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ) 750 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILIÍ 200g/m²
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILIÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *6) SKLON SVAHU SE NAVRHNE POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *7) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LOŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁŇ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVÁJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

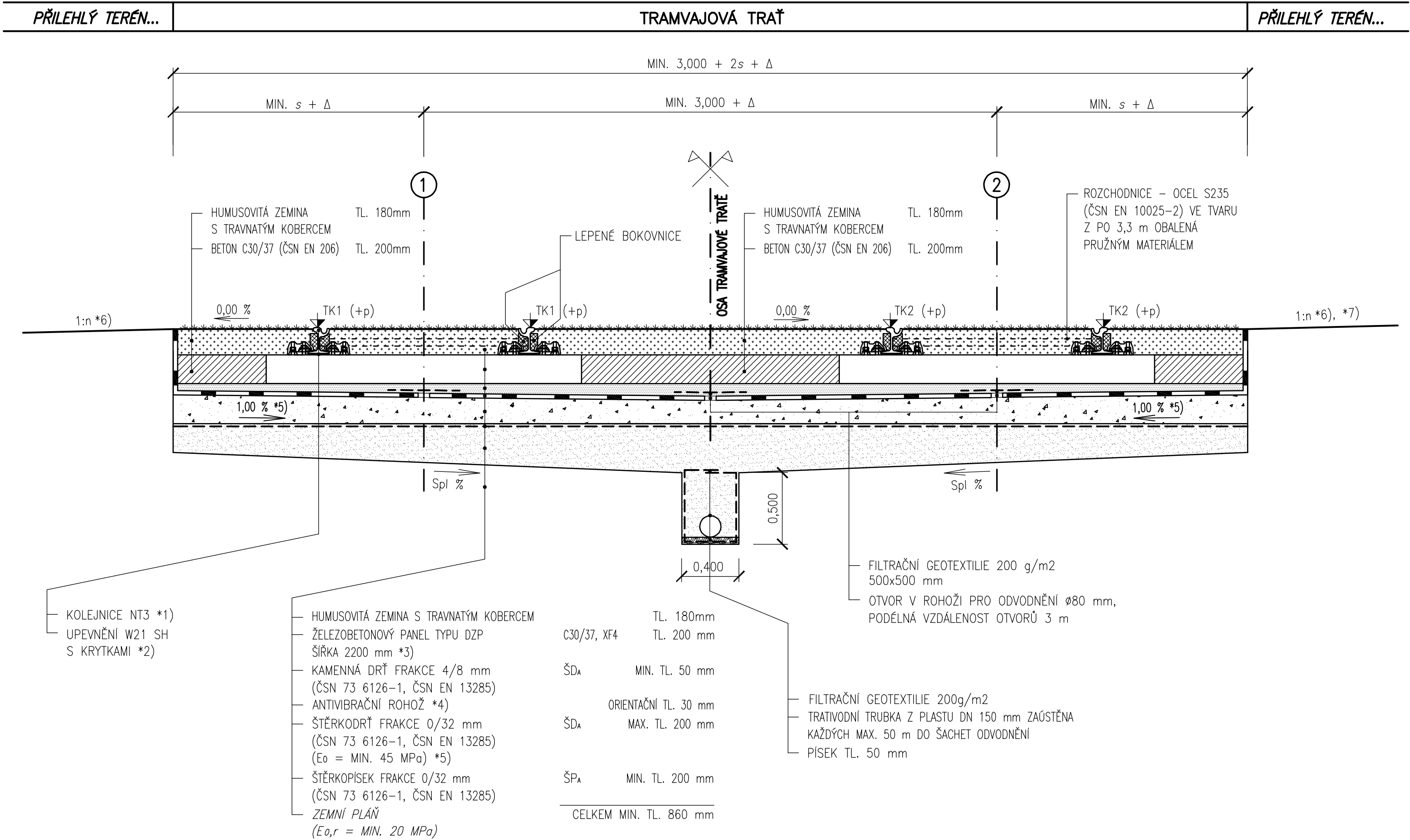
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM MONOLITICKÉ KONSTRUKCE PJD SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 3-2		

PŘÍLOHA DPMB TT-SDT 4

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM PREFABRIKOVANÉ KONSTRUKCE PJD SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MEZI UPEVŇOVACÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ PRO KOLEJ V PŘÍMÉ 800mm, PRO KOLEJ V OBLOUKU 700 mm
- *4) NENÍ-LI VYŽADOVÁNO POUŽITÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE, JE NUTNÉ JI NAHRADIT V PLNÉM ROZSAHU SEPARAČNÍ GEOTEXTILÍ 200g/m2
- *5) V PŘÍPADĚ NAHRAZENÍ ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE GEOTEXTILÍ SE PŘÍČNÝ SKLON 1,00 % NEZŘÍZUJE
- *6) SKLON SVAHU SE NAVRHNE POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *7) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE KOLEJOVÉHO LÓŽE VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZZ 4a DO BETONOVÉHO LÓŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- JE-LI V KONSTRUKCI TRATĚ POUŽITA ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ, PAK VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČBNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286–2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_o STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{o,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

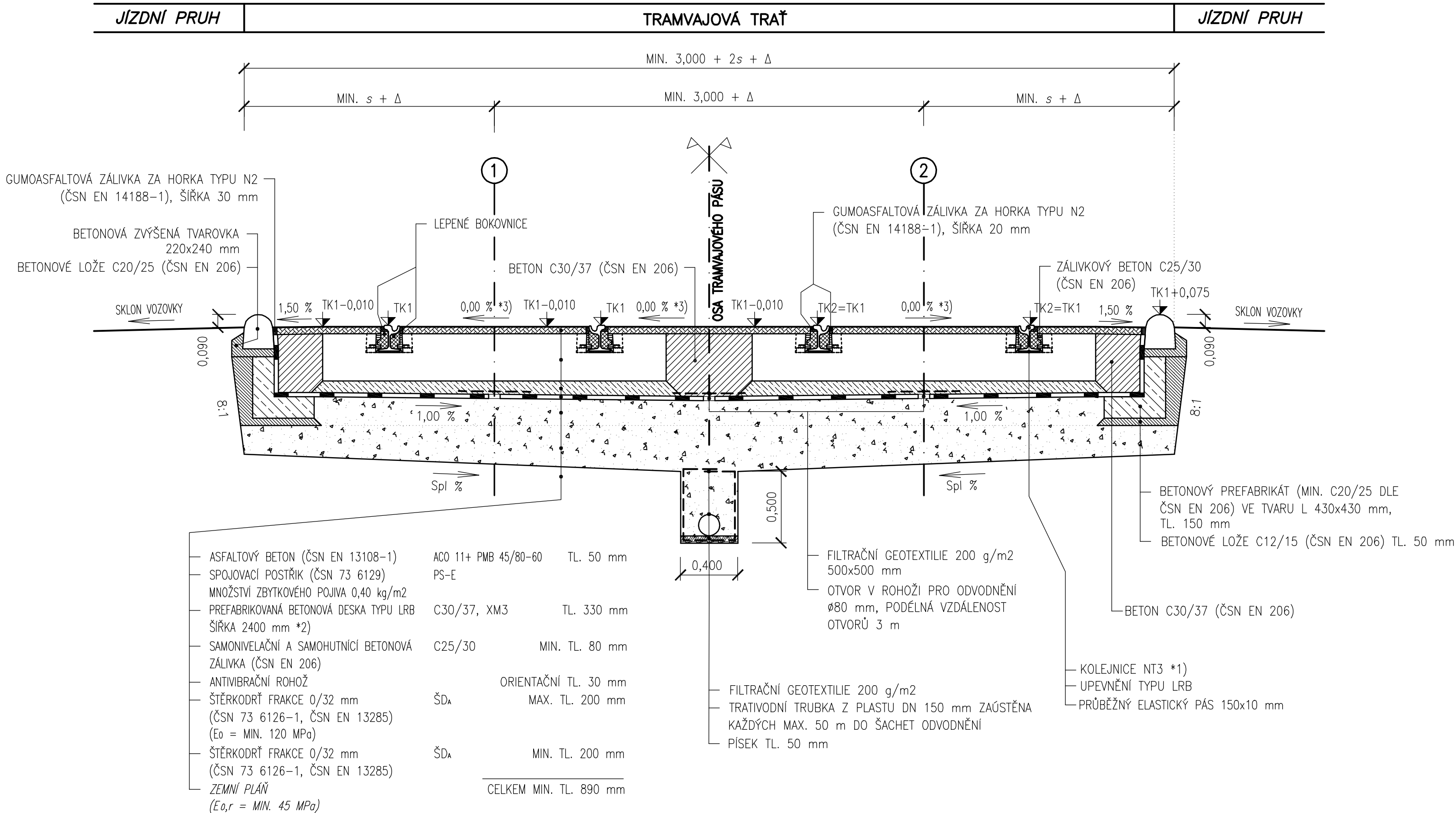
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI NA SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE S VEGETAČNÍM KRYTEM SE SYSTÉMEM PREFABRIKOVANÉ KONSTRUKCE PJD SE ŽLÁBKOVOU KOLEJNICÍ		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-SDT 4		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK P1-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM A ASFALTOVOU OBRUSNOU VRSTVOU



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 1500 mm
- *3) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E₀ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{0,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁŇ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

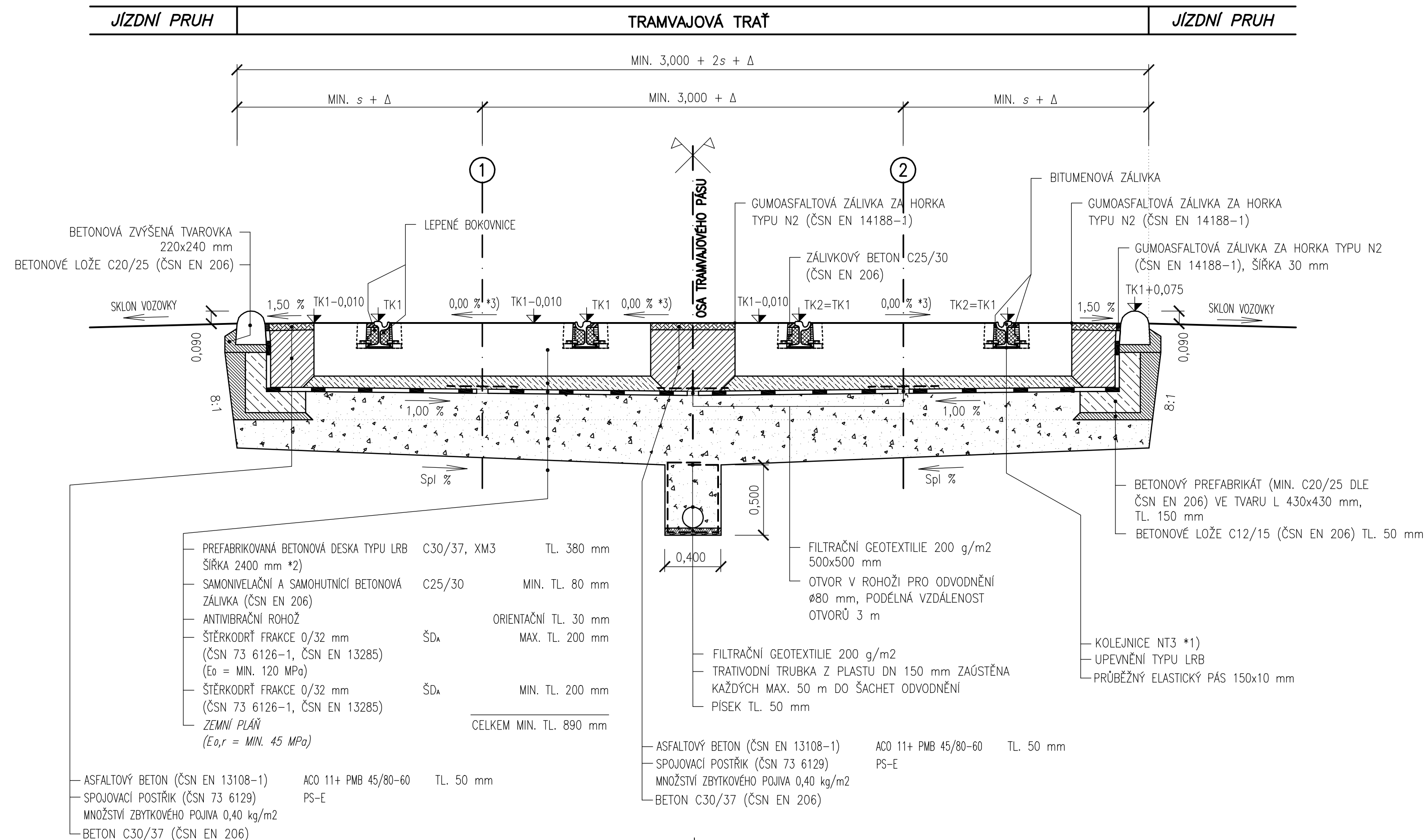
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM A ASFALTOVOU OBRUSNOU VRSTVOU		DATUM:	09/2018		
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-MK P1-1		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK P1-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM
Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM POUZE VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 1500 mm
- *3) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHOJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽI), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PŘEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Sp_l PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

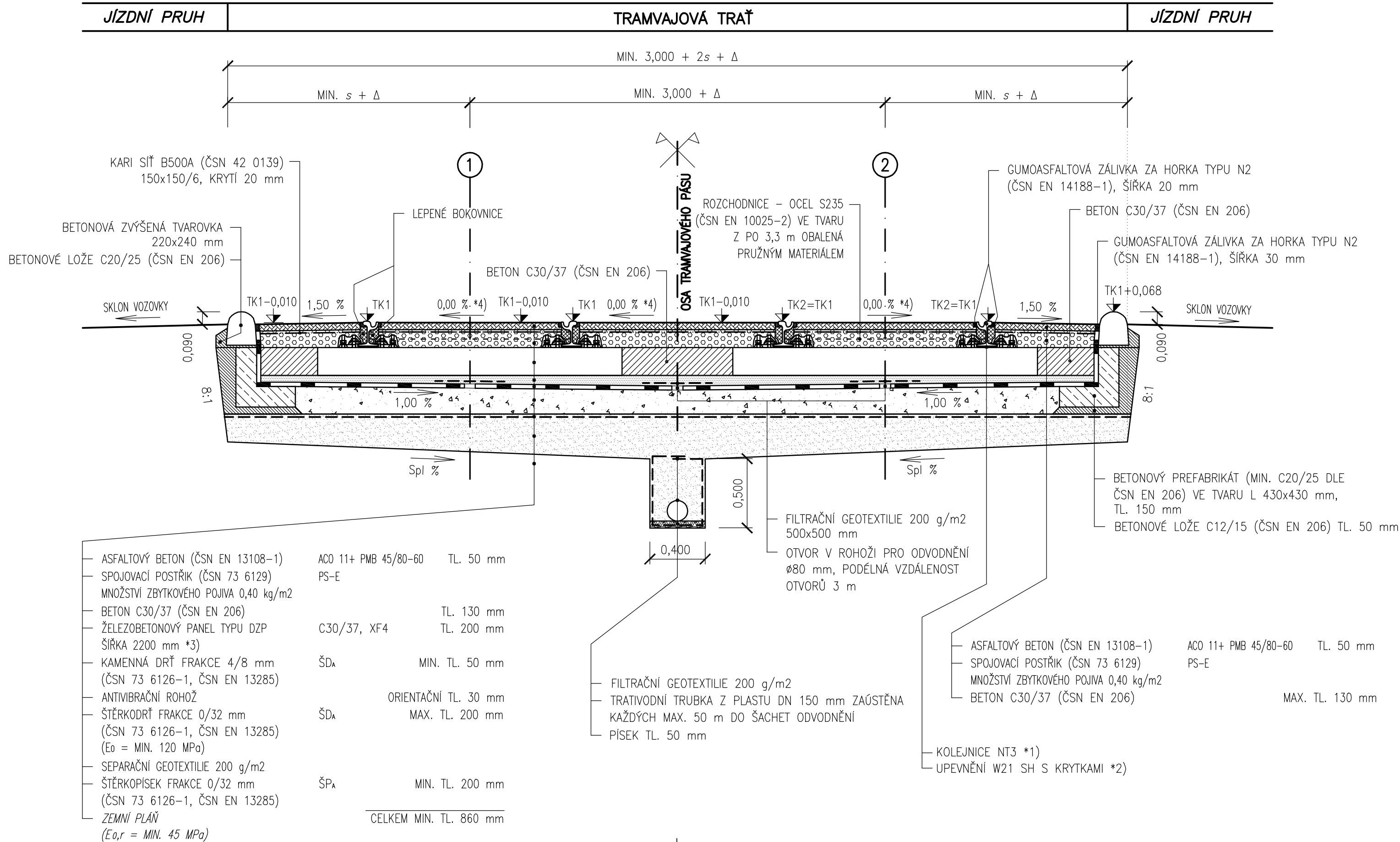
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:		ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC		PŘEZKOUMAL:		V RÁMCI PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM POUZE VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM				DATUM:		09/2018		
				MĚŘITKO:		1:25	FORMÁT:	3A4
				OZNAČENÍ PŘÍLOHY:		DPMB TT-MK P1-2		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK P1-3

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI A BETONOVÝMI VRSTVAMI



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MEZI UPEVNĚNÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ PRO KOLEJ V PŘÍMÉ 800mm, PRO KOLEJ V OBLOUKU 700 mm
- *4) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286–2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- Eo STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Eo,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁŇ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLYVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.

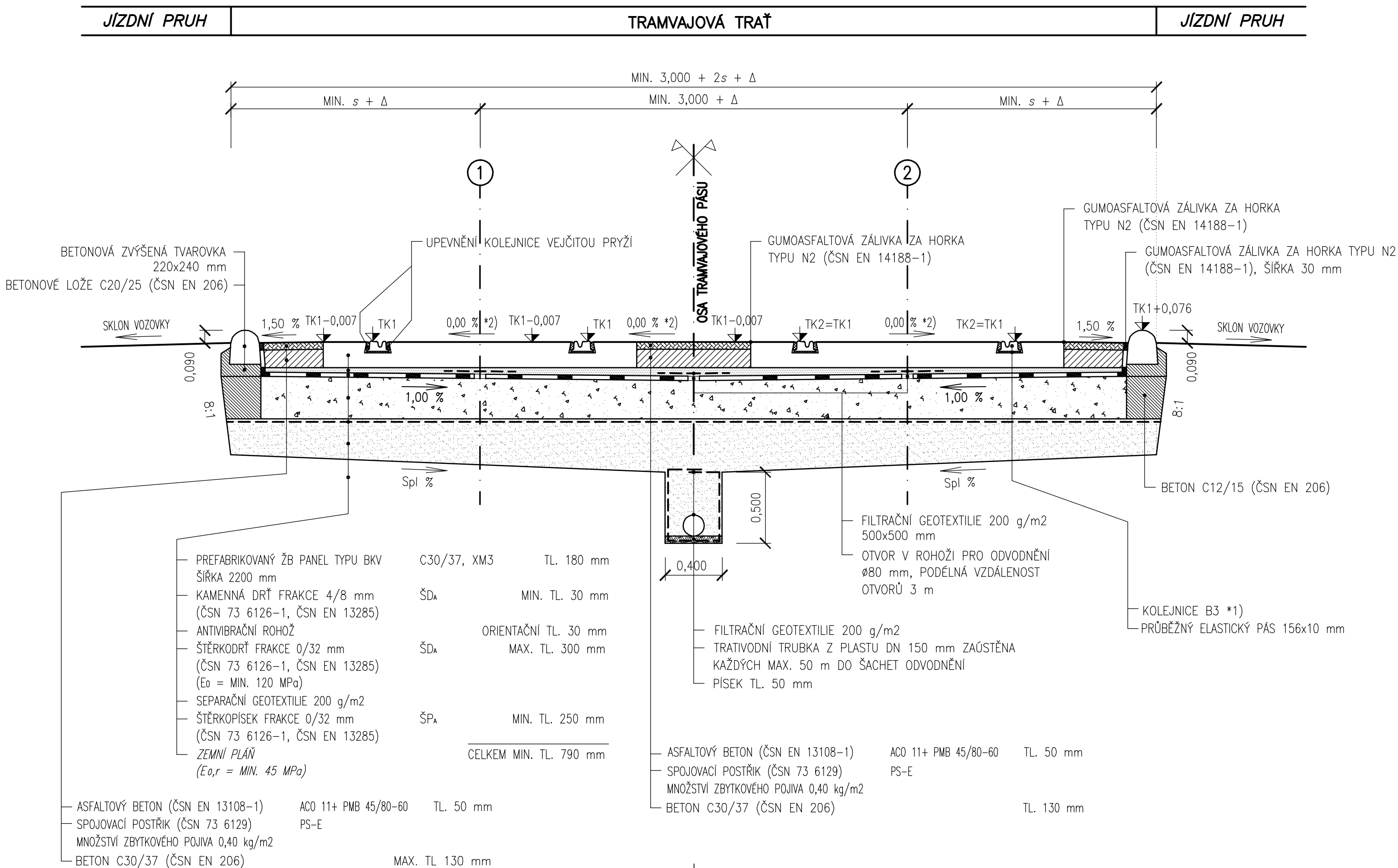


VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ
NÁZEV PŘÍLOHY:	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI A BETONOVÝMI VRSTVAMI		
DATUM:	09/2018		
MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-MK P1-3		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK P2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM

Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ BLOKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM POUZE VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU B3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU B1
- *2) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNÝ MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PŘEDVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

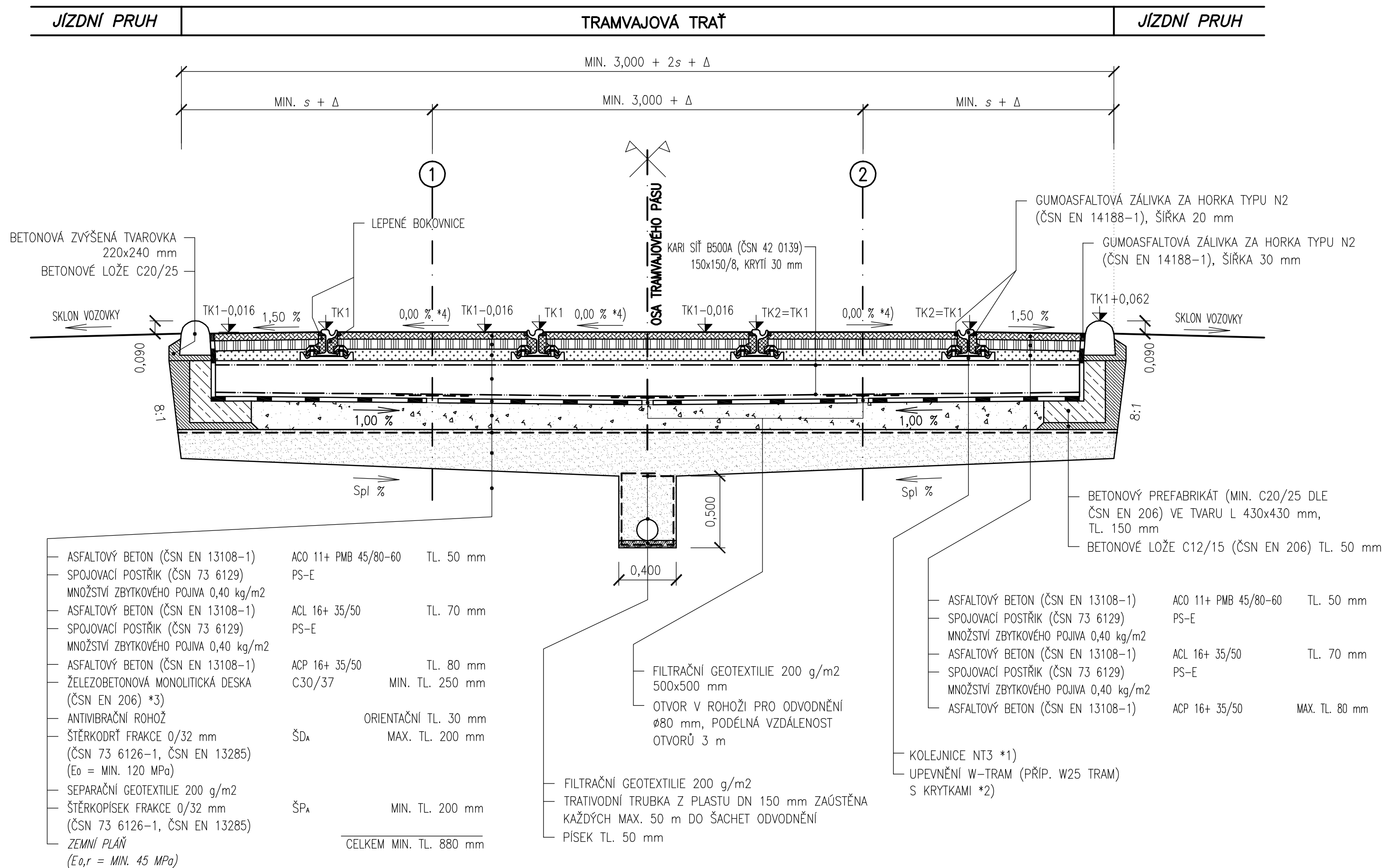
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:		ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC		PŘEZKOUMAL:		V RÁMCI PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB PANELU A ŽLÁBKOVÉ BLOKOVÉ KOLEJNICE SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM POUZE VLASTNÍM ŽB PREFABRIKÁTEM				DATUM:		09/2018		
				MĚŘITKO:		1:25	FORMÁT:	3A4
				OZNAČENÍ PŘÍLOHY:		DPMB TT-MK P2		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK M1-1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB MONOLITICKÉ DESKY A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE S PODKLADNICOVÝM UPEVNĚNÍM A SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI VRSTVAMI



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUČÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MEZI UPEVNĚVACÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U A PODLITA PLASTBETONEM
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ 750 mm
- *4) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_0 STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- $E_{0,r}$ REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- S_{pl} PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

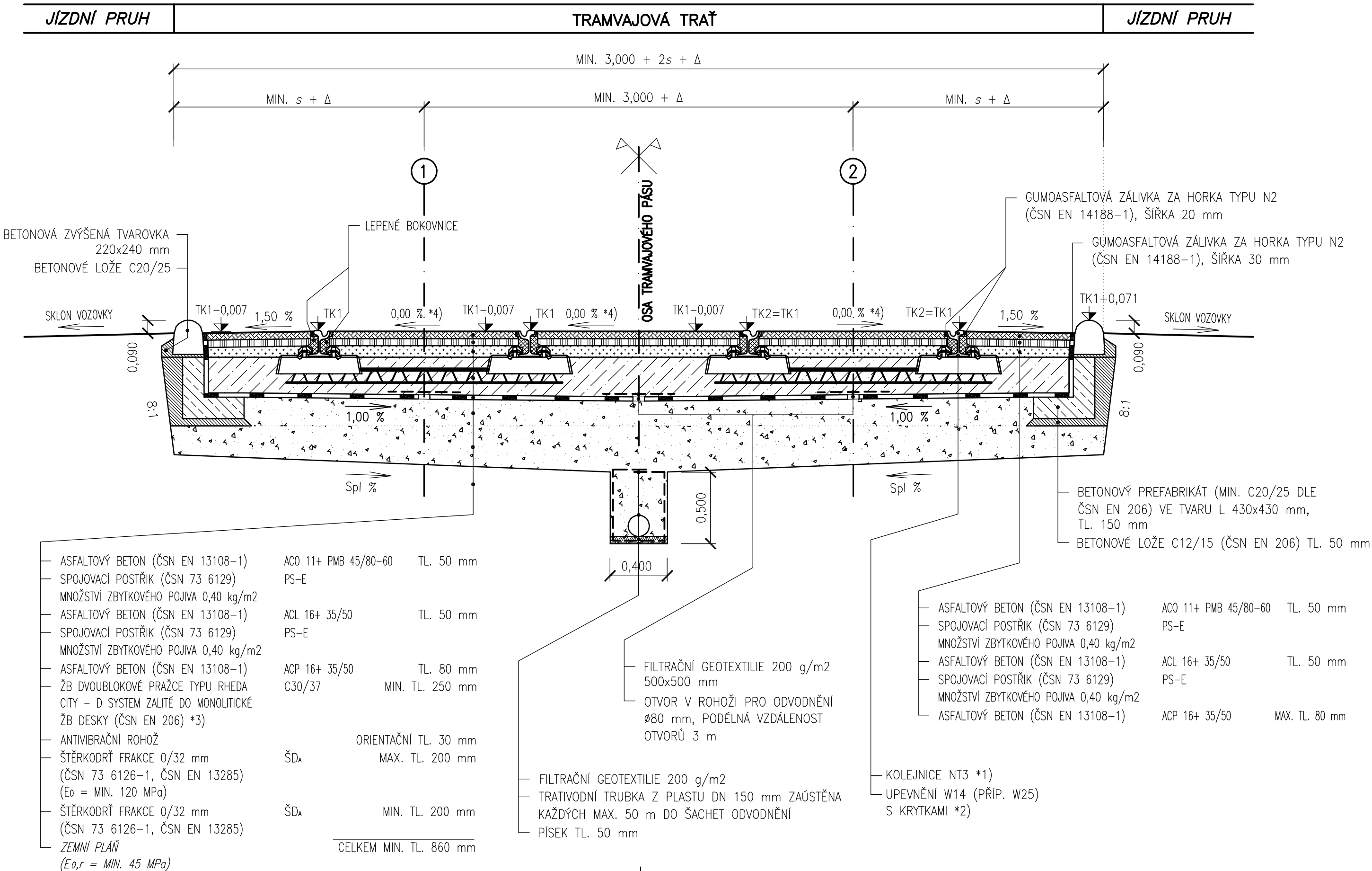
TYPOVÉ PODKLADY PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB MONOLITICKÉ DESKY A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE S PODKLADNICOVÝM UPEVNĚNÍM A SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI VRSTVAMI		DATUM:	09/2018		
		MĚŘITKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-MK M1-1		

PŘÍLOHA DPMB TT-MK M1-2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB MONOLITICKÉ DESKY
S DVOUBLOKOVÝMI PRAŽCI A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE S BEZPODKLADNICOVÝM UPEVNĚNÍM A SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI VRSTVAMI



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) V OBLOUCÍCH S POLOMĚREM $R \leq 50,0$ m SE NAMÍSTO KOLEJNICE PROFILU NT3 POUŽÍJE KOLEJNICE PROFILU NT1
- *2) MEZI UPEVNĚNOVACÍMI UZLY BUDE KOLEJNICE OPATŘENA PODPATNÍM PROFILEM VE TVARU U
- *3) MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST UZLŮ UPEVNĚNÍ (MAXIMÁLNÍ HODNOTA ROZDĚLENÍ PRAŽCŮ) 750 mm
- *4) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- VŠECHNY ČÁSTI INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, KTERÉ ZASAHUJÍ DO TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU (NAD ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽ), BUDOU TAKÉ OPATŘENY ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽÍ (KANALIZAČNÍ ŠACHTY, ODVODŇOVAČE KOLEJNIC, SVODNÁ POTRUBÍ ODVODNĚNÍ APOD.)
- VŠECHNY KONSTRUKČNÍ VRSTVY TRAMVAJOVÉHO SPODKU BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- Eo STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Eo,r REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Spl PŘÍČNÝ SKLON ZEMNÍ PLÁNĚ
- s POLOVIČNÍ ŠÍŘKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU V PŘÍMÉ KOLEJI VE SMYSLU ČSN 28 0318
- Δ ROZŠÍŘENÍ VZDÁLENOSTI OS KOLEJÍ, RESP. ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLYVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE

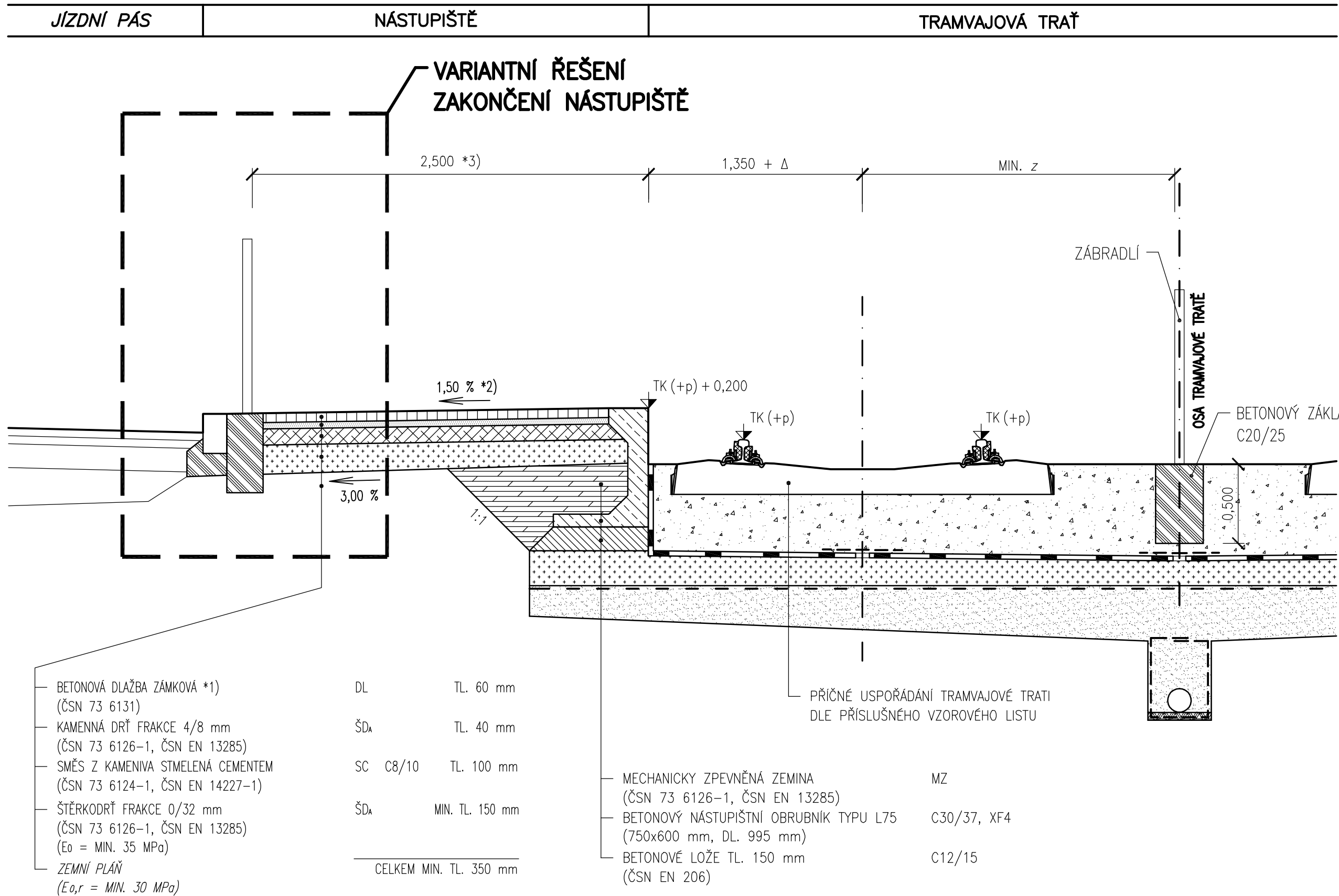
TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.



VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘÍPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ		
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE SE SVRŠKEM Z ŽB MONOLITICKÉ DESKY S DVOUBLOKOVÝMI PRAŽCI A ŽLÁBKOVÉ KOLEJNICE S BEZPODKLADNICOVÝM UPEVNĚNÍM A SE ZÁKRYTEM TVOŘENÝM ASFALTOVÝMI VRSTVAMI		DATUM:	09/2018		
		MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:	3A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB TT-MK M1-2		

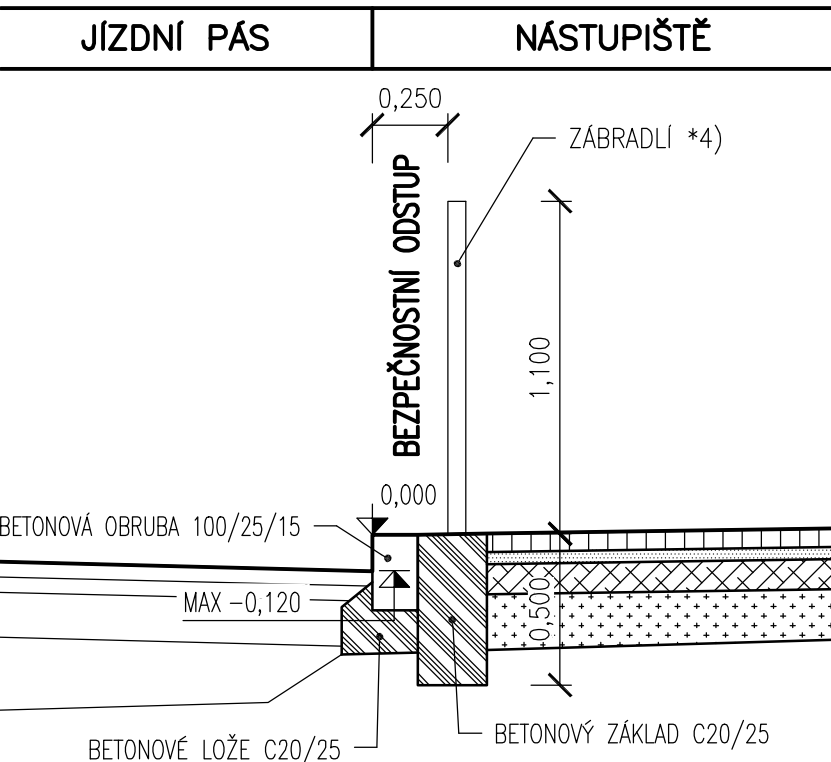
PŘÍLOHA DPMB S-TT N1

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ NA TRAMVAJOVÉ TRATI
VEDENÉ NA SAMOSTATNÉM NEBO SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE



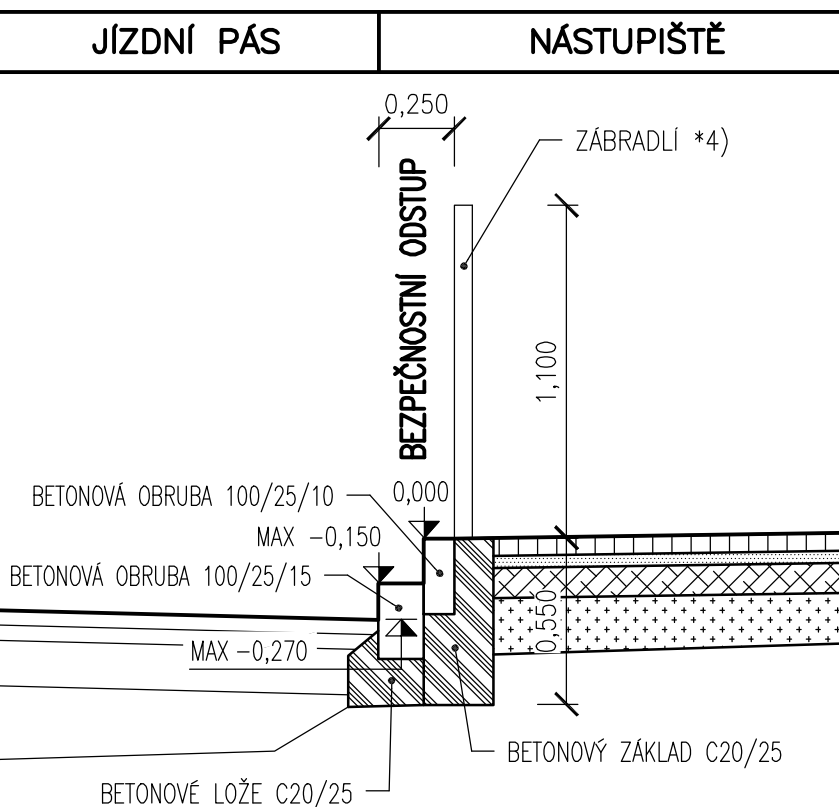
ZAKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ – VARIANTA 1

NÁSTUPIŠTĚ PŘILÉHÁ K JÍZDNÍMU PÁSU
VÝŠKOVÝ ROZDÍL NÁSTUPIŠTĚ A JÍZDNÍHO PÁSU MAX 120 mm



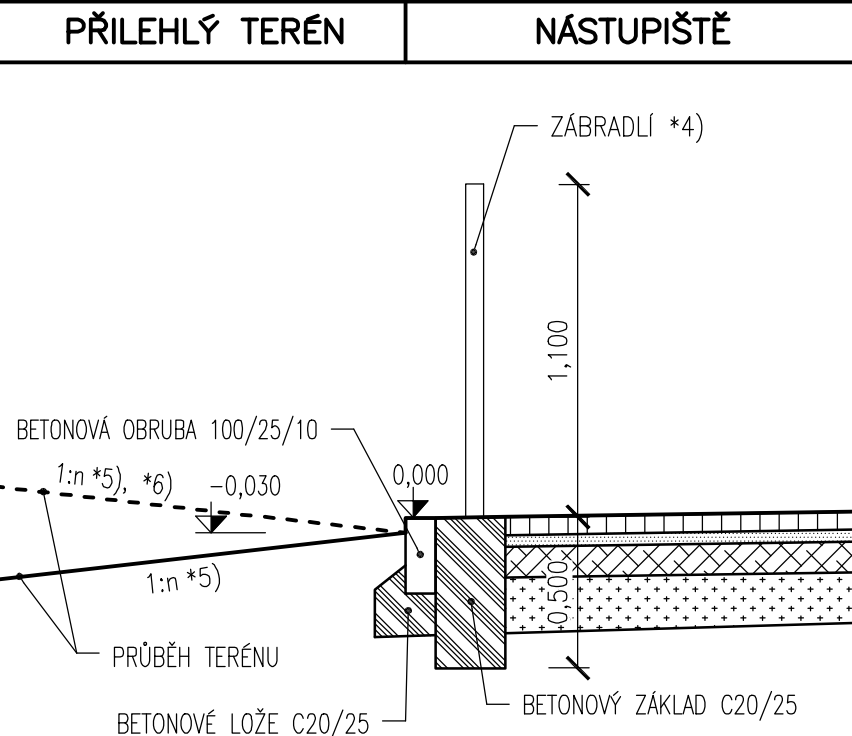
ZAKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ – VARIANTA 2

NÁSTUPIŠTĚ PŘILÉHÁ K JÍZDNÍMU PÁSU
VÝŠKOVÝ ROZDÍL NÁSTUPIŠTĚ A JÍZDNÍHO PÁSU MIN 120 mm , MAX 270 mm



ZAKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ – VARIANTA 3

NÁSTUPIŠTĚ PŘILÉHÁ K OKOLNÍMU TERÉNU



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) POVRCH NÁSTUPIŠTĚ (ZEJM. BAREVNÉ PROVEDENÍ, SIGNALIZAČNÍ A HMATOVÁ ÚPRAVA) SE NAVRHNĚ PODLE VYHLÁŠKY MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR Č. 398/2009 SB. O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB
- *2) DOPORUČENÝ PŘÍČNÝ SKLON NÁSTUPIŠTĚ; V PŘÍPADĚ POTŘEBY (NAPŘ. Z DŮVODU NEVYHOVUJÍCÍHO VÝSLEDNÉHO SKLONU) SE PŘÍČNÝ SKLON NÁSTUPIŠTĚ UPRAVÍ DLE ZÁSAD ČSN 73 6425-1
- *3) NEJMENŠÍ DOPORUČENÁ VOLNÁ ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ; V PŘÍPADĚ POTŘEBY (ZEJM. Z DŮVODŮ VELIKOSTI OBRATU CESTUJÍCÍCH NA ZASTÁVCE, Z DŮVODŮ STÍSNĚNÝCH POMĚRŮ) SE ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ UPRAVÍ DLE ZÁSAD ČSN 73 6425-1
- *4) ZÁBRADLÍ SE PŘEDNOSTNĚ NEZŘÍZUJE, OSADÍ SE POUZE V MÍSTECH POTŘEBY REGULACE POHYBU CESTUJÍCÍCH – CHODCŮ, PŘÍPADNĚ JAKO OCHRANA PŘED PÁDEM Z NÁSTUPIŠTĚ
- *5) SKLON SVAHU SE NAVRHNĚ POMOCÍ METODIKY PRO NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO SPODKU, TZN. DLE PLATNÉHO ZNĚNÍ PŘEDPISU SŽDC S4 – ŽELEZNIČNÍ SPODEK
- *6) PŘI SKLONU VĚTŠÍM JAK 1:15 SE K PATĚ SVAHU VEDLE BETONOVÉ OBRUBY VLOŽÍ PŘÍKOPOVÁ TVÁRNICE TZD 4a DO BETONOVÉHO LOŽE C12/15 (ČSN EN 206) TL. 100 mm
- VŠECHNY PODKLADNÍ VRSTVY NÁSTUPIŠTNÍHO TĚLESA BUDOU ZHUTNĚNY MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E₀ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{0,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Δ ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLYVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- z MINIMÁLNÍ VZDÁLENOST LICE ZÁBRADLÍ OD OSY KOLEJE STANOVENÁ NA ZÁKLADĚ ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- p HODNOTA PROJEKTOVANÉHO PŘEVÝŠENÍ PŘEVÝŠENÉHO KOLEJNICOVÉHO PÁSU

TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.

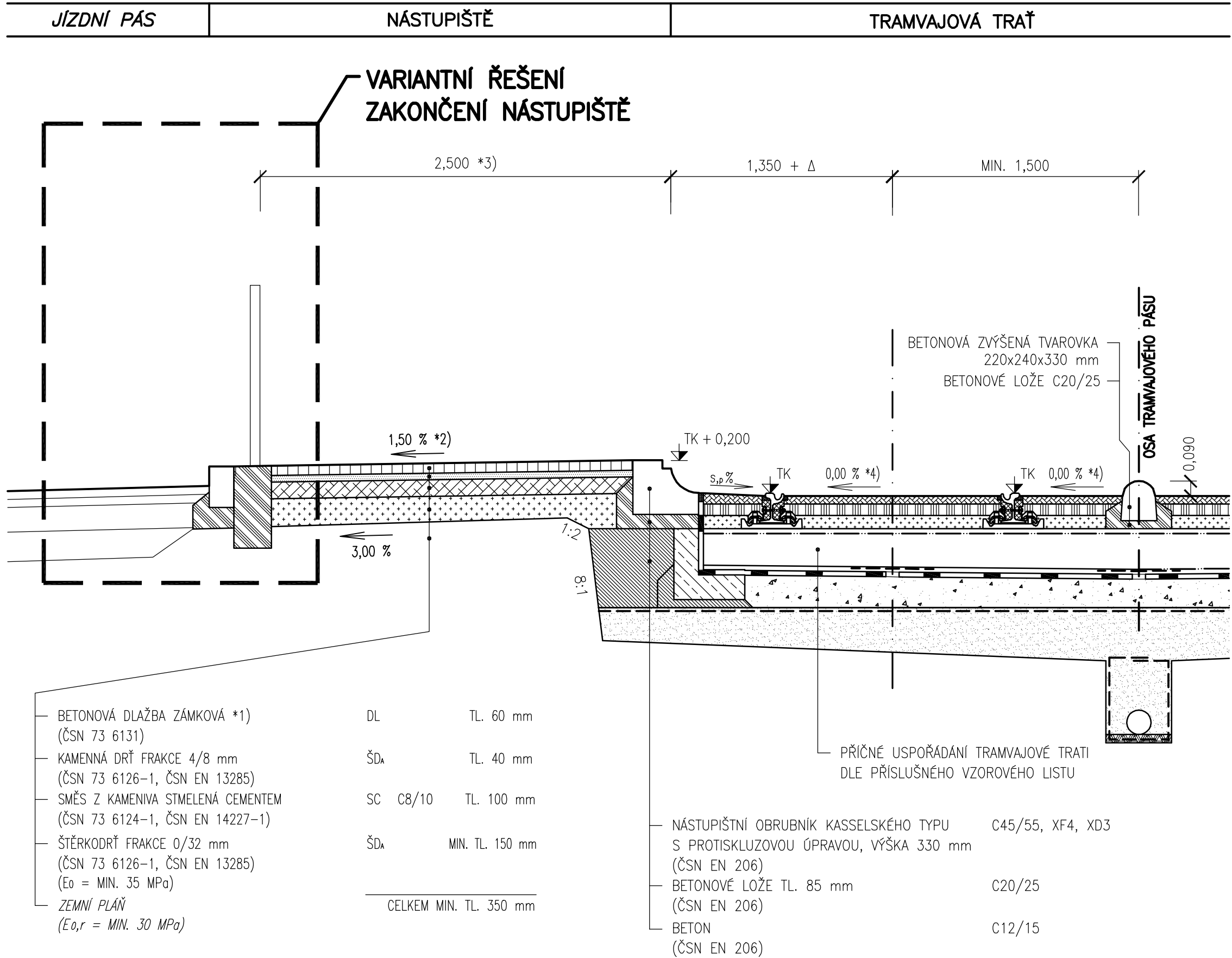


VYPRACOVAL: ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC		PŘEZKOUMAL: V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ	
NÁZEV PŘÍLOHY: KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ NA TRAMVAJOVÉ TRATI VEDENÉ NA SAMOSTATNÉM NEBO SDRUŽENÉM ZEMNÍM TĚLESE		DATUM: 09/2018	
		MĚŘÍTKO: 1:25	FORMÁT: 4A4
		OZNAČENÍ PŘÍLOHY: DPMB S-TT N1	

PŘÍLOHA DPMB S-TT N2

KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ NA TRAMVAJOVÉ TRATI

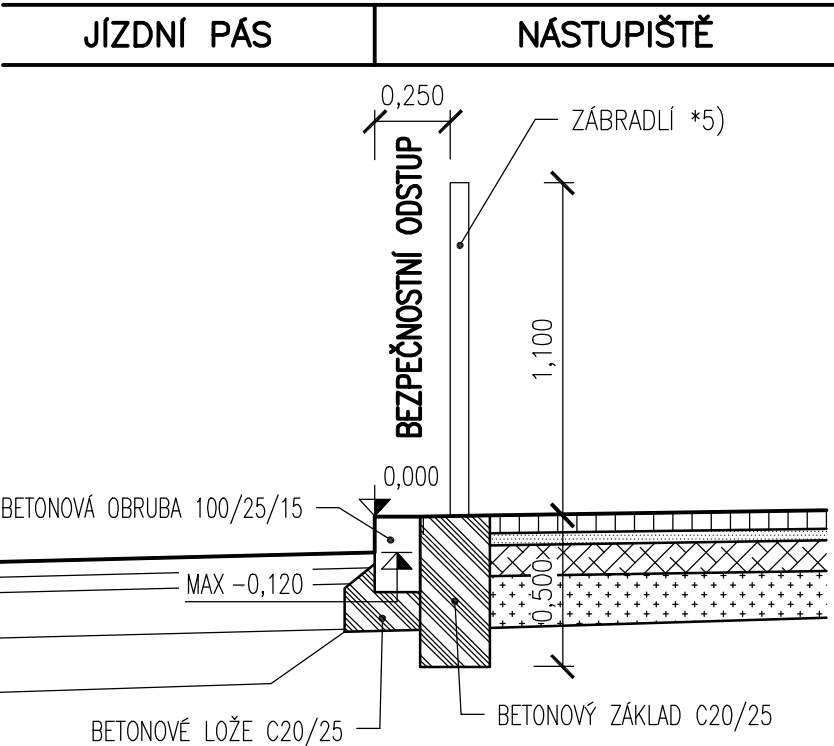
VEDENÉ V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE



ZAKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ – VARIANTA 1

NÁSTUPIŠTĚ PŘILÉHÁ K JÍZDNÍMU PÁSU

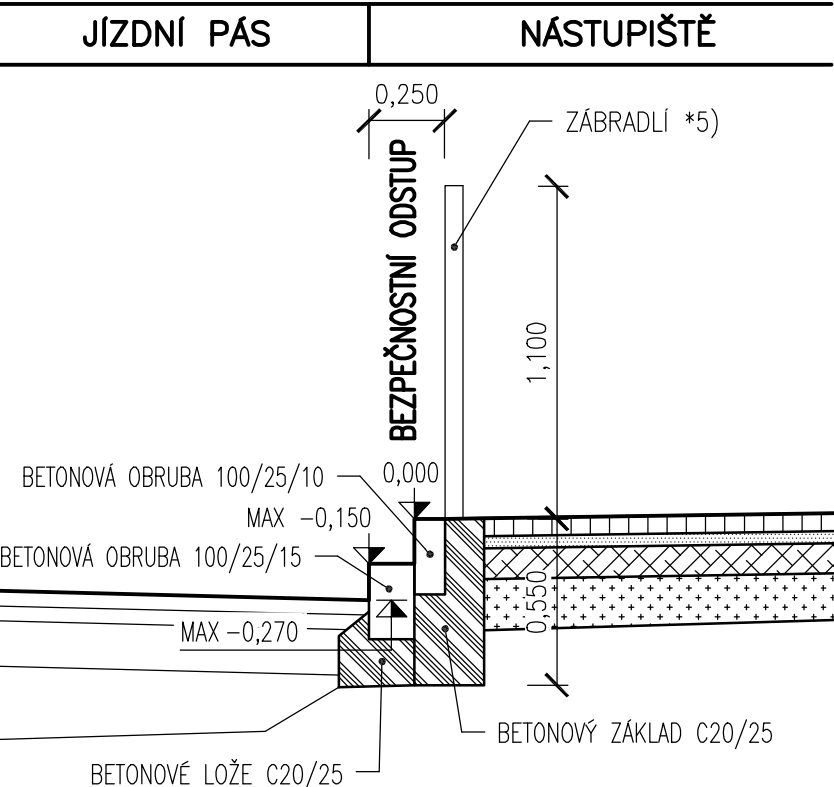
VÝŠKOVÝ ROZDÍL NÁSTUPIŠTĚ A JÍZDNÍHO PÁSU MAX 120 mm



ZAKONČENÍ NÁSTUPIŠTĚ – VARIANTA 2

NÁSTUPIŠTĚ PŘILÉHÁ K JÍZDNÍMU PÁSU

VÝŠKOVÝ ROZDÍL NÁSTUPIŠTĚ A JÍZDNÍHO PÁSU MIN 120 mm , MAX 270 mm



POZNÁMKY/VYSVĚTLIVKY:

- *1) POVRCH NÁSTUPIŠTĚ (ZEJM. BAREVNÉ PROVEDENÍ, SIGNALIZAČNÍ A HMATOVÁ ÚPRAVA) SE NAVRHNĚ PODLE VYHLÁŠKY MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR Č. 398/2009 SB. O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB
- *2) DOPORUČENÝ PŘÍČNÝ SKLON NÁSTUPIŠTĚ; V PŘÍPADĚ POTŘEBY (NAPŘ. Z DŮVODU NEVYHOVUJÍCÍHO VÝSLEDNÉHO SKLONU) SE PŘÍČNÝ SKLON NÁSTUPIŠTĚ UPRAVÍ DLE ZÁSAD ČSN 73 6425-1
- *3) NEJMENŠÍ DOPORUČENÁ VOLNÁ ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ; V PŘÍPADĚ POTŘEBY (ZEJM. Z DŮVODŮ VELIKOSTI OBRATU CESTUJÍCÍCH NA ZASTÁVCE, Z DŮVODŮ STÍSNĚNÝCH POMĚRŮ) SE ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ UPRAVÍ DLE ZÁSAD ČSN 73 6425-1
- *4) ODVODNĚNÍ BUDE REALIZOVÁNO PODÉLNÝM SKLONEM TRAMVAJOVÉ TRATĚ (MIN. 0,5%) DO PŘÍČNÝCH KOLEJOVÝCH ODVODŇOVAČŮ VZDÁLENÝCH OD SEBE 120 – 160 m
- *5) ZÁBRADLÍ SE PŘEDNOSTNĚ NEZŘÍZUJE, OSADÍ SE POUZE V MÍSTECH POTŘEBY REGULACE POHYBU CESTUJÍCÍCH – CHODCŮ, PŘÍPADNĚ JAKO OCHRANA PŘED PÁDEM Z NÁSTUPIŠTĚ
- VŠECHNY PODKLADNÍ VRSTVY NÁSTUPIŠTNÍHO TĚLESA BUDOU ZHTNĚNÝ MIN. NA 95 % PROCTOROVY STANDARDNÍ ZKOUŠKY (ZPŮSOB PROVEDENÍ ZKOUŠKY STANOVÍ ČSN EN 13286-2)
- KÓTY VE VÝKRESU JSOU UVEDENY V METRECH
- E_o STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- E_{o,r} REDUKOVANÝ STATICKÝ MODUL PŘETVÁRNOSTI
- Δ ROZŠÍŘENÍ PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU VYPLÝVAJÍCÍ Z ČSN 28 0318
- TK VÝŠKA TEMENE KOLEJNICE – NIVELETA KOLEJE
- s_p PŘÍČNÝ SKLON VYPLÝVAJÍCÍ Z POUŽITÉHO KONSTRUKČNÍHO USPOŘÁDÁNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI

TYPOVÉ PODKLADY
PRO TRAMVAJOVÉ TRATĚ DPMB, a.s.

**DPMB**
Dopravní podnik města Brna a.s.

VYPRACOVAL:	ODBOR ROZVOJE MHD, ODDĚLENÍ TECHNICKÉHO ROZVOJE ING. MICHAL FIDRMUC	PŘEZKOUMAL:	V RÁMCI PŘIPOMÍNKOVÉHO ŘÍZENÍ
NÁZEV PŘÍLOHY:	DATUM:		
KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ NÁSTUPIŠTĚ NA TRAMVAJOVÉ TRATI VEDENÉ V DOPRAVNÍM PROSTORU MÍSTNÍ KOMUNIKACE	09/2018		
	MĚŘÍTKO:	1:25	FORMÁT:
OZNAČENÍ PŘÍLOHY:	DPMB S-TT N2		