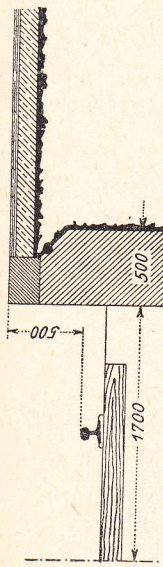
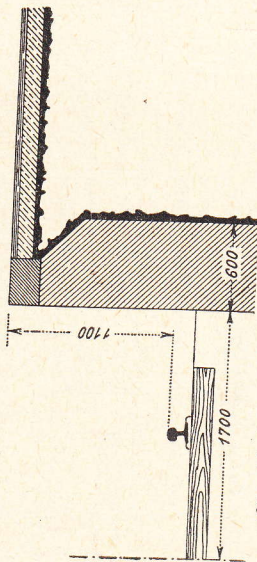


Podle výnosu ministerstva dopravy z 24. VII. 1957, čís. D 1302/57 o nové prostorové úpravě podle průjezdného průřezu I - SM je vzdálenost kraje sypaného nástupiště od osy koleje min. 1600 mm a vzdálenost hrany obruby sypaného nástupiště min. 1650 mm. U nových staveb a u přestaveb na tratích určených ministerstvem dopravy musí být v přímé koleji vzdálenost hrany nástupiště vysokých 350, 500 a 1100 mm (také skladištní rampy) od osy koleje 1725 mm. V obloucích se tyto vzdálenosti zvětšují podle norem vydaných ministerstvem dopravy.

V přímých kolejích může být dosavadní vzdálenost hrany vysokých nástupiště a ramp 1700 mm od osy koleje ponechána až do jejich rekonstrukce.



Obr. 95. Nástupiště s obrubou, vysoké 50 cm

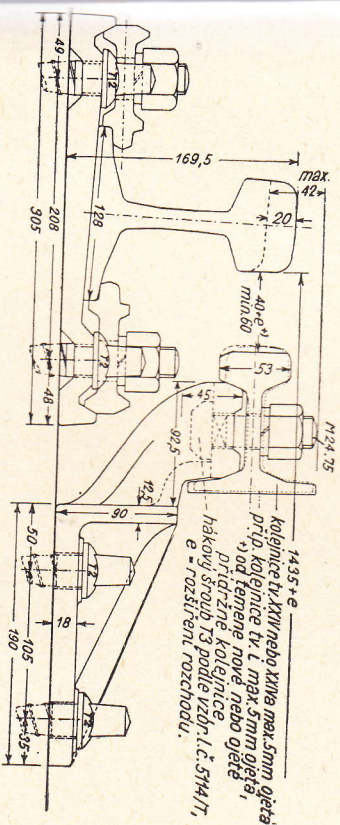


Obr. 96. Nástupiště s obrubou, vysoké 110 cm

XIX. PŘÍDRŽNÉ KOLEJNICE

Přídržné kolejnice se ukládají do oblouků o poloměrech 300 m a menších, aby se zvýšila bezpečnost provozu a zmenšilo opotřebování vnějších kolejnicových pásů.

Pro přídržnice se užívají (podle vzorových listů čís. 5077/T, 5075/A a 5076/Xa) kolejnice tvaru XXIV a, případně XXIV



Obr. 97.

nebo i madarských, upevněných hákovými šrouby na stoličkách z lité oceli (obr. 97). Stoličky jsou v obloucích o poloměrech do 200 m na každém pražci a v obloucích o poloměrech větších než 200 m na každém pražci po obou stranách styku a na každém dalším druhém pražci (mezilehlém).

Přídržné kolejnice mohou mít boční ojetí nejvíce 10 mm.

Část horního ramene úhlové spojky na stycích přídržných kolejnic, vyčnívající nad patu kolejnice, se odřízne.

Žlábek mezi pojižděnou a přídržnou kolejnicí je 40 mm (případně 35) + e , při čemž e je rozšíření rozchodu oblouku v mm. Nejmenší šířka žlabku je 60 mm. Na začátku a na konci se žlábek poněkud rozšiřuje (výběh) aspoň o 35—40 mm na délku dvojnásobné pražcové vzdálenosti.

Přídržné kolejnice se montují podél vnitřního kolejnicového pásu, jehož svisele ojetí nesmí překročit meze největšího dovozeného ojetí.

Styčky přídržných kolejnic mají ležet ve středu mezi pražci.

XX. PŘEJEZDY

Při úpravě přejezdu je třeba přihlížet k tomu, leží-li přejezd v trati s automatickým traťovým zabezpečovacím zařízením či nikoliv. Ustanovení o stavební úpravě a udržování přejezdů i jejich zabezpečení obsahují Směrnice o přejezdech a jejich zabezpečení, S 10.

Přejezdy bez isolace kolejnicových pásů se upravují podle obr. 98.

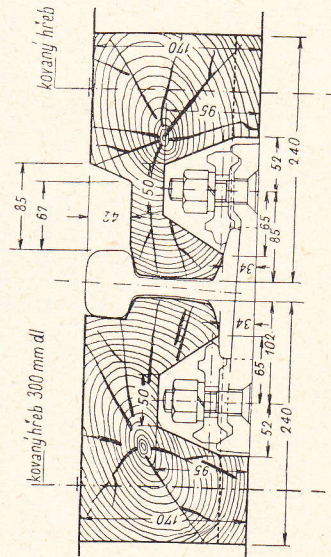
Přejezdy s kolejnicovými pásy izolovanými průběžně (i na přejezdech, mostech a v staničních kolejích) se provádějí podle obr. 99.

Žlábek pro okolek u ochranného prahu nebo ochranné kolejnice má šířku v úrovni vozovky 85 mm (v provozu dovolené odchylky +15 mm, -5 mm) a ve dně 67 mm (dovolené odchylky +10 mm, 0 mm), na koncích se šířka zvětšuje na 110 mm. Hloubka žlábků je 42 mm (dovolené odchylky +8 mm, -4 mm).

Pro úpravu železničního svršku na přejezdu platí tyto zásady:

Dřevěné pražce jsou tvrdé a mají mít uložené plochy pokud možno širší než 16 cm pro lepší uložení ochranných dřev.

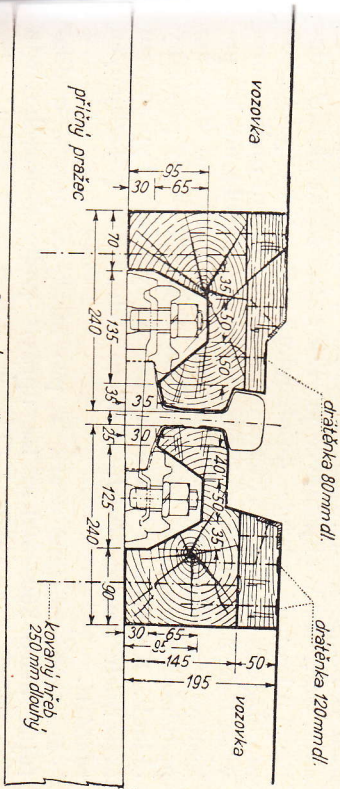
Na přejezdu nesmí být kolejnicový styk. Je-li třeba, položí se před přejezd nebo za něj zkrácená kolejnice tak, aby na přejezd připadl jen celý kolejnicový pár. Při větších šířkách přejezdu se použije svaťovaných kolejnic abnormálních délek.



Obr. 98.

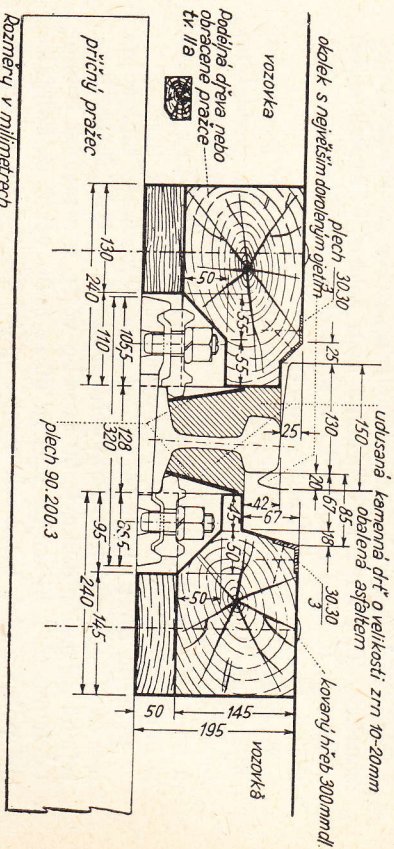
Vzdálenost kolejnicového styku od kraje přejezdu nemá být menší než 2,00 m.

K zajištění tvaru žlábků pro průjezd okolků a k ochraně pojízdné kolejnice je dovoleno užití ochranných dřev, ochran-



Ostatní rozměry jako nahoře

ných kolejnic svisle nebo vodorovně položených, úprav s úhelníky nebo U železy, po případě žlábkových kolejnic tvaru NP 4.



Rozměry v milimetrech

Obr. 99.