

Jiná ověření:

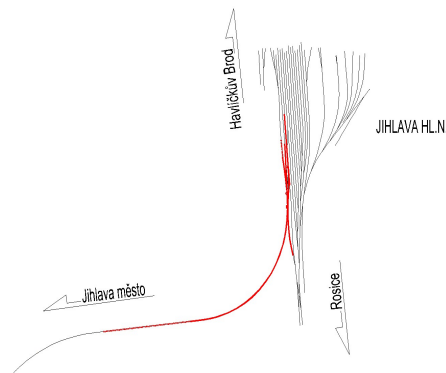
Paré:

(otisk razítka počtu paré)

Orientační schéma:

Razítka oprávněné osoby:


(s uvedením autorizované osoby a čísla oprávnění)





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	25.04.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Petr Libosvár

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Zhotovitel části/objektu:	EXprojekt s.r.o.		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: 420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jaroslav Šmíd	Specialista:	—

Název stavby/akce:	Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava	Označení investora: S622000082
Název části:	Záměr projektu	Zakázka: 2021-077
Název objektu/dílní části:	Doprovodná dokumentace pro navrhovaný stav	Označení části:
Název přílohy:	Popis řešení	Číslo objektu/komplexu: 013
Název dílní části přílohy:	—	Číslo přílohy: 1 . 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Petr Libosvár	Stupeň dokumentace: ZPDD
Kraj:	Katastrální území: Jihlava [659673]	Smluvní datum zpracování: 25.04.2022
Vysočina		

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 0 8 2	— Z P D D	— X X X X X X	— X X 3 X X X X X X	— X X	— 1 — 0 0 1	— 0 0 1

Prostor pro další informace

Doprovodná dokumentace záměru projektu – textová část

„Rekonstrukce vesel- ského zhlaví v ŽST Jih- lava“

Zpracovatel:



EXprojekt s.r.o.

Heršpická 758/13, 619 00 Brno

Ing. Petr Libosvár a kolektiv profesních garantů

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU	3
2.	POPIS ÚZEMNÍCH PODMÍNEK	3
3.	RÁMCOVÝ POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH.....	4
3.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	4
3.2	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	4
3.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	5
3.4	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	5
3.5	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	5
3.6	NÁSTUPIŠTĚ, PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE A POZEMNÍ KOMUNIKACE	6
3.6.1	NÁSTUPIŠTĚ.....	6
3.6.2	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	7
3.7	MOSTY, PROPUSTKY A ZDI.....	7
3.8	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ.....	8
3.9	ŽELEZNIČNÍ TUNELY	8
3.10	PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY	8
3.11	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	8
3.12	TRAKČNÍ ZAŘÍZENÍ	8
4.	ZÁVĚR.....	8

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

a) název stavby

„Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“

b) místo stavby

k. ú. Jihlava

c) předmět dokumentace

Předmětem dokumentace je vypracování doprovodné dokumentace záměru projektu stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“. Cíle celé stavby je pak odstranění propadu rychlosti okolo výhybky č. 11 v žst. Jihlava, zaviněného stávajícími parametry železničního svršku a geometrickým uspořádáním kolejíště.

Výstavba se předpokládá v roce 2026.

d) Údaje o stavebníkovi

Název subjektu: Správa železnic, státní organizace

Spisová značka: č. 48384 vedená u Městského soudu v Praze

Identifikační číslo: 70994234

Sídlo: Dlážďená 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

e) Údaje 1 zpracovateli dokumentace

Název subjektu: EXprojekt s.r.o.

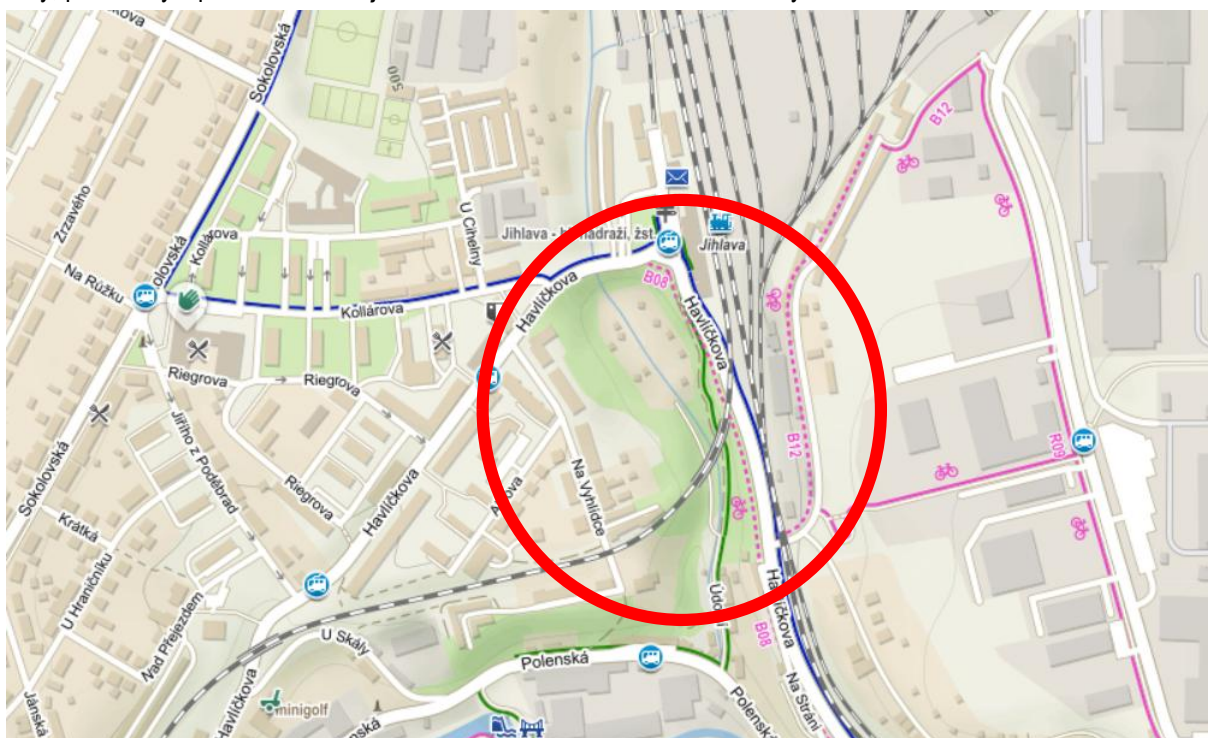
Spisová značka: C 71057 vedená u Krajského soudu v Brně

Identifikační číslo: 29285801

Sídlo: Heršpická 758/13, 619 00 Brno

2. POPIS ÚZEMNÍCH PODMÍNEK

Uvažovaný stavební záměr se nachází ve městě Jihlava, v místě jižního zhlaví žst. Jihlava. Terén je zde rovinný, přerušovaný v prostoru odbočující trati směr Veselí nad Lužnicí hlubokým údolím.



3. RÁMCOVÝ POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH

3.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Stávající stav:

Žst. Jihlava hl.n. je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (dále jen „SZZ“) 3.kategorie dle TNŽ 342620 a to elektronickým stavědlem ESA 11 s pracovištěm JOP. V obvodu stanice se nachází v km 92,778 přejezd P6235, který je vybaven PZS bez závor kategorie PZS 3SBLI. SZZ je ve všech směrech vybaveno traťovým zabezpečovacím zařízením.

Nový stav:

V rámci stavby bude využito i nadále stávající SZZ, které bude ve své vnitřní i venkovní části upraveno podle nové konfigurace kolejíště. V rámci rekonstrukce konfigurace kolejíště bude provedeno vložení nové křižovatkové výhybky 11 a/b a navazujících výhybek č. 15 a 19. Dále bude provedena rekonstrukce koleje na lichém záhlaví ve směru do ŽST JIHLAVA MĚSTO včetně rekonstrukcí přejezdových konstrukcí na železničních přejezdech P6235 v km 92,778 a P6234 v km 92,556.

Bude provedena demontáž přestavníků na rušených výhybkách č. 11,12,15,19 a doplnění nových přestavníků na nově vložených výhybkách V 11a/b, V15, V19. Ve venkovní části budou provedeny nezbytné přeložky stávajících kabelových rozvodů a provedena výměna dotčených venkovních prvků, tj. návěstidel S3 a S5b, dále úprava stávajících kolejových obvodů V11-12, V15, V19-20 v prostoru rekonstruované části kolejíště. Předpokládá se nová kabelizace mezi stávajícími kabelovými objekty a jednotlivým prvky v kolejíšti. Ve vnitřní části bude upravena stávající struktura elektronického stavědla, a to v části reléové i v části softwarové. Bude upraveno stávající pracoviště JOP. Pro zabezpečení provozu během rekonstrukce kolejíště bude v činnosti přechodné zabezpečovací zařízení tvořené upraveným stávajícím elektronickým stavědlem. Součástí stavby bude zpracování upravené stávající základní dokumentace stávajícího zařízení, součástí stavby bude přezkoušení a uvedení do provozu upraveného SZZ a PZS.

Výkresově je návrh nového zabezpečení PZS na železničním přejezdu P6235 v km 92,778 součástí stavebních úprav kolejíště včetně stavebních úprav vlastní komunikace přejezdu. Umístění vnitřní části zařízení PZS se nemění a zůstává ve stávajícím objektu v blízkosti přejezdu, který po konzultaci s provozovatelem má potřebné prostorové rezervy. S ohledem na uvažované doplnění bude zřejmě nutno vyměnit stávající akubaterii za novou s vyšší kapacitou. Podrobnosti budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

Zabezpečení ostatních PZS ve vazbě na SZZ se stavbou nemění. V dalším stupni se prověří jejich ovládání s ohledem na uvažované změny v rychlosti jízdy vlaků na rekonstruovaném zhlaví.

Podle zadání se stavbou nemění stávající vazby se sousedními dopravními traťová zabezpečovací zařízení zůstávají stávající.

3.2 Železniční sdělovací zařízení

V rámci stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude vybudováno nové kolejové řešení v obvodu stanice, konkrétně na veselském zhlaví. Úpravy se také dotknou železničního mostu v žkm 92,7. Navrhovanými úpravami dojde k dotčení stávajících kabelových tras. Z tohoto důvodu musí být kabelizace po dobu stavby, především těžkých výkopových a stavebních prací, ochráněna.

Stavba „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ se přímo dotkne kabelizace tří subjektů. Jedná se o společnosti O2 Czech Republic a.s., ČD-Telematika a Správa železnic s.o.

Společnost O2 Czech Republic a.s. vede v oblasti dotčené stavbou kabely ve svém vlastnictví. Kabelizace bude dotčena stavbou nového přejezdu P6235 v žkm 92,778, navazující silniční komunikací a stavbou nového kolejíště v žkm 92,755. Ochrana vedení je navržena stranovou přeložkou a zahloubením pod nově navržené kolejové řešení tak, aby kabelové vedení bylo v dostatečné vzdálenosti od stavby a nedošlo k jeho poškození. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání.

Společnost ČD-Telematika má v oblasti vedení ve svém vlastnictví a to DOK ČD-T 36vl. a DOK ČD-T 72vl. Tyto dálkové optické kabely budou ve velké míře dotčeny stavbou nového kolejíště, přejezdů a úpravy navazující komunikace a úprav na mostním objektu v žkm 92,7. Kabelové trasy společnosti ČD-T budou stranově přeloženy

v místech, kde to bude možné, tak zahlobeny do dostatečné hloubky, aby nebyly dotčeny stavební technikou. Na mostním objektu budou kabely provizorně vyvěšeny, aby mohly být realizovatelné úpravy mostu. Po dokončení stavebních prací bude dálková optická kabelizace vedena v upravených trasách a na mostě v kabelovém žlabu. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání. Společnost ČD-Telematika je servisní organizací pro sdělovací kabely CDT (Správy železnic s.o.).

V zájmovém území stavby se nachází kabelizace Správy železnic s.o., která se skládá ze dvou HDPE ochranných trubek 40/33, ve kterých je vedena dálková optická kabelizace a metalický traťový kabel TK 15x0,8 mm provedení TCEPKPFLEZE. K dotčení dojde převážně v místech stavby nového kolejiště, přejezdů a úprav navazujících komunikací a úprav na mostním objektu v žkm 92,7. Kabelové trasy budou stranově přeloženy, popřípadě zahlobeny do dostatečné hloubky, aby nedošlo k jejich poškození. Na mostním objektu bude kabelizace provizorně vyvěšena, aby mohly být realizovatelné úpravy mostu. Po dokončení stavebních prací bude dálková optická kabelizace a metalická kabelizace TK vedena v upravených trasách a na mostě v kabelovém žlabu. V místech, kde hrozí pojezd těžké stavební techniky po sdělovacím vedení, budou nad toto vedení umístěny silniční panely, které toto vedení ochrání.

Při realizaci přeložek není možné navyšovat počet optických spojek na vedení. Přeložení optické kabelizace bude vždy v celém úseku ODF – ODF, ODF – Optická spojka nebo Optická spojka – Optická spojka. Na sdělovacím vedení musí po celou dobu stavby zůstat zachován datový provoz. Je tedy nepřípustné sdělovací kabely přerušit bez možnosti okamžitého navázání na jiný sdělovací kabel.

V rámci stavby „Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava“ bude na veselském zhlaví vybudována nová výhybka, pro kterou bude navržen nový ohřev. Rozváděč ohřevu výměn R-EOV bude připojen MOK 6vl. vedeným v ochranné HDPE trubce 40/33 s využitím mikrotrubičkového systému. Nově vybudovaný kabel nebude s ostatními R-EOV zapojen do kruhu REP, ale bude připojen samostatně.

Pokládka definitivní kabelizace je nutné realizovat až po dokončení těžkých stavebních prací, které by mohly sdělovací kabely správců ohrozit.

3.3 Silnoproudá technologie a energetická zařízení

Stávající stav:

Výhybky č.11, 12, 15 a 19 na veselském zhlaví žst. Jihlava jsou osazeny EOv, dle poskytnuté dokumentace stávajícího stavu je napájení provedeno z rozváděče REOV2, rok výstavby cca 2007.

Nový stav:

V rámci SO silnoproudu je nutno vybudovat elektrický ohřev nových výhybek č.11a/b, 15 a 19, kdy bude ze stávajícího rozváděče REOV2 vybudována nová kabeláž, skříňky EOv a topnice. V rozváděči REOV2 a systému DDTS ŽDC budou provedeny potřebné úpravy v souvislosti se zrušením výhybky č.12 a instalací nové křížovatkové výhybky č.11a/b.

V rámci této stavby je nutno provést přeložku stávajícího kabelu DOÚO k trakčnímu odpojovači č. 401 z důvodu opravy mostu a dále případné přeložky kabelů NN, které budou v kolizi se stavbou.

3.4 Ostatní technologická zařízení

Nejsou součástí tohoto ZP.

3.5 Železniční svršek a spodek

Stávající stav:

Veselské zhlaví ŽST Jihlava je tvořeno výhybkami č. 11, 12, 15, 19, 21, 22 a geometricky je navrženo na rychlost 40 km/h. Umožňuje jízdy od Veselí nad Lužnicí do kolejí 1, 2 a do liché kolejové skupiny. Pro snadnou úvrat rychlíků je z tohoto zhlaví přístupná rovněž kolej č. 5a, určená pro vyčkávání lokomotivy.

Výhybka č. 11 je tvaru Obl-oS49-1:6-150 (523/211). Do kolejiště byla vložena v roce 1998 společně s výhybkou č. 12 tvaru Obl-oS49-1:7,5-190 (392/370) v rámci akce „Rozložení křížovatkové výhybky čís. 10ab“. Hlavním limitujícím prvkem ve veselském zhlaví ŽST Jihlava je výhybka č. 11, kde z důvodu nevyhovujícího stavu byla ve větvi ve směru na Veselí nad Lužnicí snížena rychlost průjezdu výhybkou ze 40 km/h na 30 km/h. Celé zhlaví je na dřevěných pražcích.

Výhybka č. 11, která je stěžejní pro jízdy vlaků z Jihlavy směr Veselí nad Lužnicí a vlaků osobní dopravy směr Brno, je nadměrně opotřebovávána (přidržené, opornice, srdcovka, drážnost vrtulí). Je to způsobeno kombinací velkého zatížení, malého poloměru (211 m) a velkého úhlu odbočení (1:6). Trať směr Veselí nad Lužnicí je vedena po viaduktu v oblouku $R = 200$ m, $D=32$ mm, kde je rovněž omezena rychlost na 30 km/h. Svršek je tvořen kolejnicemi S 49 na dřevěných pražcích a vykazuje značné boční ojetí kolejnic.

Železniční spodek v celém úseku v relativně dobrém stavu, pouze lokálně se vyskytují blátivá místa. Odvodnění je řešeno přímým vsakováním.

Nový stav:

Je navržena rekonstrukce zhlaví pro rychlost 50 km/h do všech kolejí. Oblouk trati směr Veselí je fixován ve stávající poloze, zvýšením převýšení na 54 mm je umožněno zvýšení rychlosti v oblouku na $V / V_{130} = 50 / 55$ km/h. Dvojice výhybek č. 11, 12 je nově nahrazena křižovatkovou výhybkou C49 1:9/9-300 s obloukovými jednoduchými srdcovkami. Toto řešení si vyžádá výjimku z předpisu S3. Vyšlo však z porovnání čtyř variant jako jediné možné pro splnění všech okrajových podmínek ve velmi stísněném prostoru: bude zvýšena rychlost a zároveň zachována poloha koleje na viaduktu, kolej 5a pro HV, nezkráceny užité délky kolejí č. 1, 2 a koleje č. 3, 5a budou zkráceny jen v minimálním rozsahu, aby nadále vyhovovaly potřebám dopravní technologie (vč. délek nástupišť). Dále budou vloženy nové výhybky č. 15 a 19, tvaru J49 1:9-300. Do spojky výhybek 21-22 nebude zasahováno. Porovnání stávajících a nových užitých délek je uvedeno v tabulce:

	stávající	návrh	Normativ	NPDV
5a	31 m	34 m		
5b	147 m	119 m		
3	572 m	571 m	538 m	650 m
1	612 m	612 m	538 m	650 m
2	556 m	556 m	538 m	650 m
nást 5b	139 m	109 m		
nást 3	290 m	289 m		

Nový železniční svršek bude tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným upevněním, v oblouku $R = 200$ m budou použity kolejnice třídy R350 HT. Nové výhybky budou rovněž na betonových pražcích. V místech přejezdových konstrukcí bude použito upevnění s antikorozní úpravou. Nový svršek je navržen na záhlaví směr Jihlava-město od km 92,494 a ve staničních kolejích v nutných délkách pro navázání na stávající stav (1 – 18 m; 3 – 46 m; 5 – 38 m; 5a – 73m). Kolej je navržena jako bezстыková.

V rozsahu nového železničního svršku bude navržena sanace železničního spodku včetně odvodnění. Návrh bude upřesněn v dalších stupních PD na základě geotechnického průzkumu.

3.6 Nástupiště, přejezdové konstrukce a pozemní komunikace

3.6.1 Nástupiště

Stávající stav

V blízkosti zamýšleného záměru se nachází celkem 3 nástupiště. Konkrétně se jedná o nástupiště při koleji č. 2a, 3 a 5b. Jedná se o jedno vnější a dvě jednostranná úroňové nástupiště typu TISCHER.

Nový stav

V návaznosti na úpravy kolejového řešení budou v nezbytném rozsahu upravena nástupiště a přístupy k nim.

Vnější nástupiště u koleje 5b bude zkráceno na 109 m, přičemž v délce 7 m bude nástupní hrana rekonstruována.

Jednostranné úroňové nástupiště u koleje č. 3 bude zkráceno na 289 m, přičemž v délce 18 m budou nástupištní hrany rekonstruovány. Bude vybudován nový přístup z čela nástupiště na posunutý úroňový přechod.

Jednostranné úroňové nástupiště u koleje č. 2a bude prodlouženo na 95 m, přičemž v délce 3 m budou nástupištní hrany rekonstruovány. Bude vybudován nový přístup z čela nástupiště na posunutý úroňový přechod.

Úroňový přechod bude ze střední části výhybky č. 19 přesunut mezi výhybky č. 19 a 21 (dojde k posunu ve směru koleje cca o 2,7 m. je navržena nová celopryžová konstrukce šířky 2,4 m včetně navázání na všechna nástupiště a plochu před výpravní budovou.

V rámci stavby bude zřízeno provizorní úroňové nástupiště u koleje č. 4 pro obracení rychlíků od Brna během výluky kolejí č. 1–5.

3.6.2 Železniční přejezdy

Stávající stav:

V bezprostřední blízkosti zamýšleného stavebního záměru se nachází železniční přejezdy:

P6235 v ev. km 92,778 TÚ 1801. Jedná se o úrovnňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 30°. Volná šířka komunikace na přejezdu je cca 6 m. Přejezdová konstrukce je rozebíratelná, celopryžová.

P6234 v ev. Km 92,556 TÚ 1801. Jedná se o úrovnňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 90°. Přejezdová konstrukce je z betonových panelů. Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,9 m. Komunikace vpravo přejezdu klesá v podélném sklonu cca 14 %.

P3673 v ev. Km 198,289 TÚ 1201. Jedná se o úrovnňové křížení místní komunikace s dráhou celostátní. Komunikace kříží dráhu pod úhlem 90°. Volná šířka komunikace na přejezdu je 8,8 m.

Nový stav:

P6235 v ev. km 92,778 bude rekonstruován s vložením nové celopryžové konstrukce v závěrných zídkách. Úhel křížení bude zvětšen na 35°, což umožní snížit šířku přejezdu na 13,2 m (dnes 16,2 m). komunikace bude upravena v délce 63 m. Přejezd bude osazen novým PZZ se závory.

P6234 v ev. km 92,556 bude rekonstruován s vložením nové betonové konstrukce v závěrných zídkách. Podélný sklon komunikace vlevo bude zachován na hodnotě 14 %. I tak bude nutné z důvodu zvětšení převýšení koleje a použití závěrných zídek navrhnout vnější panel ukloněný a rekonstruovat vozovku ve větším rozsahu, se zásahem mimo drážní pozemky. PZZ bude ponecháno stávající.

P3673 v ev. km 198,289 není dotčen kolejovými úpravami a bude bez zásahu.

3.7 Mosty, propustky a zdi

Most v ev. km 92.750

Stávající stav:

Jedná se o osmipolovou konstrukci z roku 1887. Most převádí železniční dopravu přes účelovou komunikaci a trvalý vodní tok. Konstrukce sestává ze soustavy kamenných kleneb na kamenné spodní stavbě. Délka mostu je 106,50 m, šířka 5,70 m, výška 19,45 m, délka přemostění 95,40 m, výška přesypávky včetně štěrkového lože 1,70 m. Most se nachází v oblouku za odbočkou trati na Veselí nad Lužnicí. Na spodní stavbě jsou uchyceny sloupy TV, za levou římsou jsou umístěny dva plastové kabelové žlaby.

Závady a poruchy:

všechny klenby i pilíře vykazují průsaky v různých mírách. V některých spárách roste vegetace. Klenby i pilíře vykazují trhliny jak ve spárách, tak i přímo v kamenném zdivu. V některých klenbách se jedná o podélné trhliny.

Zatížitelnost a přechodnost mostu:

Jedná se o kamenný viadukt. Vzhledem k závadám, které vykazuje, se dá předpokládat zatížitelnost mírně pod hodnotou 1. Přechodnost D4/75 pravděpodobně vyhoví.

Nový stav:

Vzhledem k tomu, že pouze z pohledu nelze jednoznačně určit, zda byla provedena injektáž a v jakém rozsahu, bude toto zjištěno podrobněji v dalším stupni dokumentace pomocí stavebně technického průzkumu. Na základě tohoto průzkumu bude navržen rozsah injektáže nové. Lokálně budou vyspraveny trhliny ve spárování a ve zdivu. S ohledem na rozšíření VMP na 3,0 m a splnění nutného obrysu kolejového lože bude na mostě zřízena nová ŽB konstrukce umožňující rozšíření VMP a kolejového lože. S přihlédnutím na tvořící se podélné spáry navrhujeme provést ŽB klenby na stávajících kamenných klenbách, jež s nimi budou spřaženy pomocí trnů. Dále jsou navrženy nové ŽB poprsní zdi, které budou vynášet ŽB kolejovou vanu, jež umožní provedení spádování do nových odvodňovačů. Kabelová trasa bude nově vedena v kolejovém loži vedle nutného obrysu kolejového lože. Pro sloupy trakčního vedení budou v ŽB konstrukci navrženy nové konzoly, na které budou sloupy osazeny. Náčrt řešení je součástí výkresových příloh.

Požadavky na další stupeň dokumentace:

- Stavebně-technický průzkum pro stanovení rozsahu injektáže mostu.

- Stavebně-technický průzkum pro stanovení vlastností materiálu pro výpočet zatížitelnosti a přechodnosti mostu a pro stanovení tloušťek nosných konstrukcí a spodní stavby (tl. kleneb v patě, ve vrcholu, tl. opěr...).
- Podrobné zaměření konstrukce pro přesné navázání nových částí na stávající konstrukci mostu.

3.8 Inženýrské sítě

Dotčenou trať kříží areálový vodovod Správy železnic DN 63 mm. Vodovod bude před zahájením stavby vytyčen a v případě zásahu přeložen.

3.9 Železniční tunely

Nejsou součástí tohoto ZP.

3.10 Protihlukové objekty

Nejsou součástí tohoto ZP.

3.11 Pozemní stavební objekty

Nejsou součástí tohoto ZP.

3.12 Trakční zařízení

Stávající stav:

Stávající trakční vedení je provedeno dle sestavy „S“ řetězovkovým hlavním kompenzovaným vedením s trolejovým drátem o průřezu 100 mm² Cu s tahem 10 kN a nosným lanem o průřezu 50 mm² Fe a vedlejším polokompenzovaným vedením s trolejovým drátem o průřezu 80 mm² Cu s tahem 8 kN a nosným lanem o průřezu 50 mm² Fe. Trakční vedení je zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách a na nosných branách se směrovými lany.

Ukolejnění individuální přímé, nepřímé a skupinové.

Nevýhody stávajícího stavu:

Stávající stav trakčního vedení je nevyhovující, z důvodu zvýšení převýšení navrhovaného kolejového řešení, nutné úpravy polohy el. dělení vzhledem k poloze vjezdového návěstidla. Nachází se zde krátké stožáry, konzoly, tzn. není možná regulace na nový stav kolejového řešení. Dále zdegradované, popraskané hlavičky základů. Některé trakční podpěry jsou vykloněné z původní polohy. Na veselském zhlaví z důvodu posunu výhybek, by nevyhovovala jejich sjízdnost a stávající trakční podpěry jsou v kolizi s kolejemi.

Navrhovaný stav:

V rámci úprav trakčního vedení bude navržena celková rekonstrukce kotevního úseku T, přestavění bran pro zajištění sjízdnosti posunutých výhybek včetně ukolejnění předmětného zhlaví. Jedná se o nutnou výměnu všech trakčních podpěr včetně výzbroje a vybudování nových základů, výměna kotvení, nosného lana, trolejového drátu, úsekových odpojovačů s motorickými pohony, svodičů přepětí a ukolejnění, s navázáním do příslušných rozpětí v rozsahu kolejových úprav. Bude navržen plně kompenzovaný systém TV 100Cu+70Bz, s možností převěšení TV na stávající závěsy, výšková a směrová regulace.

4. ZÁVĚR

Z výše uvedených variant byla po zvážení všech pro a proti vybrána varianta č. 3, která byla dále rozpracována a nyní je předkládána k posouzení.

V Brně: duben 2022
Zpracoval: Ing. Petr Libosvár
EXprojekt s.r.o.
Zpracovatel záměru projektu