



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)"
je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

ČISTOPIS 05/2018



Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
 Správa železniční dopravní cesty		

Účastníci Společnosti "MP+SP+SEU - Lysá - Čelákovice"	 METROPROJEKT	 SUDOP PRAHA	 SUDOP EU
---	---	---	---

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP: Ing. Jiří ÚLEHLA tel.: +420 296 154 304 Specialista profese: Ing. Vladimír Pátek Stupeň: PROJEKT (DSP)	Podpis:  Podpis:  Podpis:	Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
---	---	---

Zpracovatelský útvar: STŘEDISKO S60 DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: +420 296 154 xxx Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Vladimír Pátek	Podpis:  Podpis:  Podpis:	Název části díla: Stavební část Inženýrské objekty Železniční svršek a spodek SO 00-10-01.1 Výstroj a značení trati, úprava traťové části AVV	E E.1 E.1.1 E.1.1.3
---	---	---	--

Vypracoval: Mgr. Petr Vorel Kontroloval: Ing. Vladimír Pátek Skart. znak: V20/2039 Počet formátů: x A4	Podpis:  Podpis:  Datum: 05/2018 Měřitko:	Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA IČD: 17 7157 05 01 01 03	Číslo desek.: - Číslo příl.: 001
---	---	--	--

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ÚVOD.....	3
3. PODKLADY PRO PROJEKT	3
3.1 Výchozí podklady.....	3
3.2 Související stavby.....	3
4. TECHNICKÁ ČÁST	3
4.1 Stávající stav	3
4.2 Navrhovaný stav	3

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)

Stupeň dokumentace : Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby
(ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)

Datum zpracování: 12/2017
Charakter stavby: Rekonstrukce - liniová stavba
Druh stavby: Stavba dopravní infrastruktury – železnice

Místo stavby

Kraj: Středočeský
Okres: Praha – východ, Nymburk
Obce s rozšířenou působností: Lysá nad Labem
Obce: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice
Kat. území: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice, Sedlčánky, Záluží u Čelákovic

Zadavatel dokumentace:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC),
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC),
Stavební správa západ se sídlem v Praze,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. M. Týlová

Zpracovatel dokumentace:

Společnost „MP+SP +SEU - Lysá - Čelákovice
METROPROJEKT Praha a.s.,
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

Hlavní inženýr projektu: Úlehla Jiří, Ing., AI pro dopravní stavby 0008148

Zpracovávaný SO : SO 00-10-01.1 Výstroj a značení trati, Úprava traťové části AVV
Vypracoval: Mgr. Petr Vorel

2. ÚVOD

Tento SO řeší demontáž stávajících MIB, jejich následnou montáž a doplnění nových MIB do definitivních poloh po dokončení stavby. MIB jsou součástí stacionární (traťové) části systému AVV. MIB umožňují AVV určit okamžitou polohu a směr jízdy vlaku na trati v okamžiku průjezdu nad tímto MIB.

AVV je nadstavbovou částí systému určeného pro automatizaci řízení hnacích a řídicích drážních vozidel v železniční síti SŽDC, označovaného jako CRV&AVV (centrální regulátor vozidla a automatické vedení vlaku). CRV&AVV je vždy podřízen vlakovému zabezpečovači, ale do jeho činnosti nijak nezasahuje. AVV obsahuje regulátor cílového brzdění a regulátor jízdní doby. Úkolem AVV ve spolupráci s CRV je zajistit automatické řízení vlaku.

MIB budou instalovány do kolejového svršku, pomocí upevňovacích souprav. MIB je autonomní zařízení „magnetická značka“ ke které nevede žádná kabelizace. Instalace MIB nemá přímý vliv na zabezpečovací zařízení.

3. PODKLADY PRO PROJEKT

3.1 Výchozí podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace (DUR) byly použity následující podklady:

- Zadávací dokumentace objednatele
- Instalace traťové části AVV, pro oblast OŘ Praha, DSP, Signal Projekt s.r.o. 11/2015
- Projektová dokumentace Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany ,2.stavba - I.část žst. Čelákovice

3.2 Související stavby

Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany ,2.stavba - I.část žst. Čelákovice

4. TECHNICKÁ ČÁST

4.1 Stávající stav

V současné době je trať v celém rekonstruovaném úseku vybavena systémem AVV. Od kilometru 1,200 do kilometru 7,594 je v současné době nainstalováno 6 magnetických informačních bodů (dále MIB) systému automatického vedení vlaku (dále AVV) viz tabulka v příloze 2.

4.2 Navrhovaný stav

V rámci tohoto SO je řešeno finální umístění MIB v jednotlivých dopravních a mezistaničních úsecích po dokončení stavby a jeden mezikrok v rámci stavebního postupu, aby bylo AVV využitelné i během stavby. Počet MIB pro vybavení konkrétní tratě vychází z počtu a velikosti stanic, délky traťových úseků a z počtu traťových kolejí a traťových oddílů.

V rámci této stavby bude nutné dodat 4 nové MIB. Ostatních 6 dotčených stávajících MIB budou pouze přemístěny do nové kilometrické polohy.

- Dvojice MIB, které byly umístěny v km 7,570 budou přesunuty v rámci stavby Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany ,2.stavba - I.část žst. Čelákovice do km 7,540 z důvodu změny polohy výhybek 1 a 2 v Čelákovících. V rámci této stavby bude tato dvojice

demontována a po úpravě kolejového svršku opět namontována do stejné polohy na nové pražce.

- Dvojice z kilometru 6,070 bude po dobu stavby přemístěna do km 5,900. Po dokončení stavby budou přemístěny do své finální polohy do km 6,180 před návěstidla 1-61 a 2-61. Díky tomu bude možné efektivně využívat funkce AVV i během stavby.
- Nová dvojice se osadí do km 5,010
- Dvojice z km 2,900 bude přemístěna do km 4,745
- Nová dvojice se osadí do km 2,425

Celkem bude demontováno 6 MIB a nově bude namontováno 10 MIB. Kilometrické polohy MIB jsou orientační a jejich skutečné umístění se upřesní po dokončení stavby dle pravidel pro osazování MIB (např. střed MIB 5-10 metrů od izolovaného styku či počítače náprav, střed MIB 50-55 metrů od krajní výhybky směrem do tratě).

Každý MIB má definovanou svoji adresu. Pokud bude dodrženo přemístění dle tabulky v příloze 2, nebude potřeba měnit konfiguraci adres v MIB. MIB budou ke kolejovému svršku připevněny odpovídající upevňovací soupravou dle typu pražce v místě uložení.