






Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



EXprojekt s.r.o.
Kounicova 688/26
602 00 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz			
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. David Kmošek 		ODPOVĚDNÝ PROJ. SO, PS dle SO/PS		NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. David Kmošek 	KONTOLOVAL Ing. Lukáš Mazel 	
KRAJ: Jihomoravský		POVĚŘENÝ MÚ: Břeclav / k. ú.: Poštorná			STUPEŇ: PSŘ	
Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) - Přerov					ZAK. ČÍSLO 2014-009	ARCH. ČÍSLO 2014-009
					MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ 40xA4
					DATUM: 06/2014	
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA					ČÁST DOKUM. B	PŘÍLOHA 1

B. Souhrnná část

B1. Souhrnná technická zpráva

B1.1 Zhodnocení staveniště

Rekonstrukce proběhne na stávajících stavebních pozemcích, které jsou v dnešní době stavbou dotčeny. Jedná se o lokalitu jižně od Břeclavi v místě křížení dvoukolejné železniční trati Hohenau – Přerov s odlehčovacím ramenem řeky Dyje. Stavební práce proběhnou v km 80,532 487 až km 81,350 000 – tento kilometrický rozsah je dán pracemi na železničním svršku, kdy je zajišťováno přesné geometrické napojení koleje na nový mostní objekt v obou kolejích a související práce. Mimo uvedený rozsah kilometráže bude v rozsahu státní hranice CZ/AT – žst. Břeclav lokálně vyměněno několik trakčních stožárů (nevyhovující požadavkům TSI) a budou realizovány provizorní objekty pro zajištění stavby (provizorní kolejová odbočka Pohansko a dále provizorní kabelové rozvody vedené ve stávajících kabelových trasách pro ovládání, napájení a osvětlení odbočky Pohansko).

Staveništěm bude těleso dráhy. Při bourání stávající spodní stavby proběhnou práce i v korytě řeky – stejně tak při vkládání a vyjímání provizorních podpěr potřebných pro demontáž stávající konstrukcí a montáž nových konstrukcí.

Pozemky jsou přibližně rovinné bez výraznějších spádů, charakteristickým rysem je násyp železničního tělesa před a za mostem a protipovodňová hráz lemující bermu řeky.

B1.2 Průzkumy a podklady

a) Údaje o provedených průzkumech

Místní šetření lokality – fotodokumentace / 2013

Prohlídka nosných konstrukcí a železničního svršku / 2013

Diagnostika uložení mostní konstrukce – Doc. Ing. Ladislav Klusáček, CSc. / 2011

IG rešerše geologických poměrů – archivní vrtů – EXprojekt s.r.o. / 2013

IG průzkum – IGM, Ing. Milan Matoušek / 2013

Šetření archivní dokumentace – EXprojekt s.r.o. / 2013

Kopané sondy – EXprojekt s.r.o. / 2013

GT průzkum tělesa ž. spodku, zatěžovací zkoušky – GEOSTAR, spol. s r.o. / 2013

Doplňkový průzkum – ověření realizace pilot a zatěžovací zkoušky vč. Vyhodnocení IG vrtů – EXprojekt s.r.o. / 2014

b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Podmínky pro stavbu hodnocené z hlediska hydrogeologie a geologie jsou náročné, hladina podzemní vody je ovlivňována stavem vody v řece, nejnižší se obvykle vyskytuje cca 1,5m pod úroveň terénu, při kulminaci toku řeky vystupuje podzemní voda nad terén. Z tohoto důvodu byl proveden IG průzkum a následně navíc zkušební velkopřůměrové piloty, na kterých byly provedeny zatěžovací zkoušky.

Podle geologické mapy je charakteristika území následující:

Eratém kenozoikum, útvar kvartér, oddělení holocén, horniny hlína, písek, štěrk.

Typ hornin: sediment nezpevněnýinundovaný za vyšších vodních stavů, zrnitost: hlína, písek, štěrk.
Soustava: Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, oblast: kvartér

c) Geodetické a mapové podklady

Pro účely projektových prací bylo k dispozici geodetické zaměření stávajícího stavu a aktuální katastrální mapa v digitalizované podobě. Dále byly od jednotlivých vlastníků a správců zjištěny polohy stávajících sítí a zařízení a překresleny do souhrnného digitálního podkladu.

B1.3 Ochranná pásma

a) Stávající ochranná pásma

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy specifikovaném § 8-9 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou 60 m od osy krajní koleje, popř. min. 30 m od hranic obvodu dráhy, tedy hranic drážních pozemků.

Dále stavba zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí. Pověětšinou se jedná o drážní sítě ve vlastnictví stavebníka. V některých případech se jedná o sítě mimodrážní. Tyto zásahy jsou projednávány se správcem a vlastníkem sítí. Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

Elektrické nadzemní vedení EON – VVN v km 81,093 (za mostem směrem k Břeclavi) - se společností EON je projednána přeložka vedení – zajišťuje EON, výška vedení nad temenem kolejnice již dnes nesplňuje požadavky platných technických norem. V rámci stavby je pro přeložku z formálních důvodů vytvořen příslušný SO, aby byla zahrnuta do nákladů stavby. Přeložka řeší pouze potřebný zdvih vedení při zachování polohy.

Elektrické nadzemní vedení EON – VN v km 81,023 (za mostem směrem k Břeclavi)- se společností EON je projednána přeložka vedení – zajišťuje EON, výška vedení nad temenem kolejnice již dnes nesplňuje požadavky platných technických norem. V rámci stavby je pro přeložku z formálních důvodů vytvořen příslušný SO, aby byla zahrnuta do nákladů stavby. Přeložka řeší pouze potřebný zdvih vedení při zachování polohy.

Plynovod RWE - VTL v km 81,058 (za mostem směrem k Břeclavi) - plynovod je veden pod tratí. V rámci stavby bude dle dohody se zástupci RWE lokálně upravena koruna železničního násypu, aby nedocházelo k přesypání zeminy na vyústění plynovodu. Samotný plynovod nebude stavbou dotčen. Řešení je obsaženo ve stavebním objektu železničního spodku.

b) Nová ochranná pásma

Při změně polohy zařízení, ze které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma pro všechny typy ochranných pásem, bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby. V případě této stavby se jedná o úpravu ochranných pásem pouze sítí ve vlastnictví stavebníka.

c) Údaje o chráněných ložiskových území, zajištění stavby proti účinkům poddolování

Netýká se. V oblasti stavby ani v jejím nejbližším okruhu nejsou žádná chráněná ložisková území. Není třeba zajištění stavby proti účinkům poddolování.

d) Údaje o zeleni

Realizace záměru nevyvolá zásah Do lesních pozemků. V souvislosti s rekonstrukcí mostu nedojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les, protože stavba probíhá v pásmu železnice, které je pravidelně mýčeno správcem v rámci údržby železničního tělesa z provozních důvodů. V roce 2014 před zahájením stavby probíhá tato pravidelná údržba.

e) Údaje o záboru ZPF a LPF

Netýká se stavby, trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL nejsou ve stavbě realizovány.

B1.4 Koncepce stavby

a) Účel stavby

Účelem stavby je odstranění havarijního stavu mostního objektu v km 80,930. Trať byla v daném úseku kolaudována na rychlost 160 km/hod, ale s ohledem na havarijní stav mostu je v současné době v místě mostního objektu traťová rychlost snížena na 100 km/hod a je navrženo její další snížení. S ohledem na fakt, že se jedná o mezinárodní trať významnou jak z hlediska dopravy (od roku 2015 je součástí mezinárodního projektu RAILJET), tak z hlediska životního prostředí (doprava je realizována po již elektrizované železniční trati), je stavba prioritně zařazena do realizace na rok 2015, kdy je schváleno čerpání dotací z tzv. „OPD 1“ v tomto roce.

Realizací stavby dojde k uvedení do stavu požadovaného technickými normami a dotčenými předpisy a vyhláškami, bude obnoven bezpečný železniční provoz a bude zavedena dříve kolaudovaná rychlost 160 km/hod.

b) Dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

Vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – netýká se stavby (stavba není přístupná veřejnosti).

Vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. - navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

Vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb. - navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístování stavby.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny

V rámci stavby je zachována stávající koncepce – tj. železniční trať, na které se rekonstruuje stávající mostní objekt. Z architektonického hlediska je ve stavbě jediný zajímavý objekt – tj. samotný most, který bylo třeba řešit z pohledu architektury a začlenění do krajiny. Tento objekt řešil Ing. Arch. Václav Kocián následujícím způsobem:

Místo:

Nacházíme se nedaleko centra města Břeclavi, podél břehu klidné hladiny odlehčovacího ramene řeky Dyje.

Význam tohoto území určují pojmy, jako jsou například - biosférická rezervace UNESCO, hranice ptačího území, oblast NATURA 2000.

Lidé zde hledají klid či relaxaci při dlouhých procházkách.

Toto místo protíná významná mezinárodní železniční trať.

Vnímáme zde střet dvou odlišných světů – dvou zásadních elementů - přírody a techniky. Rozmanitá netknutá příroda je protnuta jasnou linií významného dopravního koridoru. Technická stavba stvořená lidmi se zaryvá do něžné krajiny Podjíví. Tento výrazný kontrast se může zdát nespojitelným.

Velkorysé dílo však nemusí být v krajině vetřelcem. Při navrhování vnímáme dynamické linie přírody, rostlin, mávání ptačích křídel, křivku řeky a mnoho jiných podnětů z okolní krajiny. Chceme, aby byl most také elegantní. Snažíme se uplatnit linie přírody a vytvořit harmonický celek. Most bude nedílnou součástí krajiny.

Koncept:

Elegantní křivka je v tomto případě primárním motivem, který se uplatňuje po celé délce mostu. Citlivé zacházení s linií a jejich vzájemná hra mají v designu mostu hlavní roli. Tektonika statického návrhu je založena na nosné křivce oblouku schopného překlenout potřebné velké rozpětí mezi břehy. Na oblouku je zavěšená mostovka s poměrně velkou výškou. Musí být schopna přenést zatížení velmi rychlého a hmotného vlaku. Tato výrazná linie je proto doplněna vylehčovací křivkou hlavního nosníku, která se snaží zvýraznit tektoniku vylehčováním ke středu mostu. Konkávní tvar křivky se před mostními závěry promění na konvexní linie mající tendenci se na konci spojit. Souběh linií tak pokračuje i za samotným mostem, kde kontinuální linie jednotlivých křivek přecházejí v rovině nosníků až do mostních křídel. Ty se elegantně rozbíhají dále do okolí. Propojí tak most s přilehlou krajinou. Most není v místě umístěn jako kůl. Linie celé stavby jsou pozvolné a jemné, neagresivní. Sněhobílé nosníky přesahující za samotný most, jakoby levitovaly nad terénem. Od opěry a terénu je odděluje linie tmavého pásu mostních ložisek i část oproti vertikální rovině oblouku zapuštěných mostních křídel. Tím je docíleno vizuálního odhmotnění celé konstrukce. Zavěšení mostovky do nosného oblouku zajišťují šikmá křížem se protínající táhla. Jejich předobraz je můžeme spatřit v paprscích slunce odrážejících se od vánkem zvlněné vodní hladiny. Od nich následně plyne i zvolené barevné řešení.

Opěry – spodní stavba mostu ležící v korytě je obdobně elegantně tvarovaná a snaží se provázat stavbu s krajinou. Jejich tvarosloví je velmi elementární. Jsou to masivní betonové bloky bez jakýchkoli říms či pohledově výrazných cizorodých prvků. Naopak jejich půdorysný tvar je v rámci koryta ve velkém poloměru zaoblen. Tvar je vytvořen pohledovým betonem z vertikálního dřevěného deskového bednění s výraznou spárou mezi prkny a strukturou neopracovaných desek. Oblé linie představují oblé hrany říčních kamenů a struktura se snaží znesnadnit grafity a naopak pomoci k uchycení se různých mechů nebo jiných rostlin pro ještě větší provázanost s terénem.

Barevné řešení:

Jako hlavní barva mostu je vybrána neutrální bílá, barva čistoty a elegance. V kontrastu s bílou jsou spodní části mostu opatřeny antracitovou černou, která je v pohledu nevýrazná a tím vylehčuje celou konstrukci. Doplnková barva použitá na nosných táhlech, příčném ztužení a zábradlí je žlutá – barva slunce, barva zaujetí, barva detailu, jež přiláká pozornost, ale nenaruší klidné přírodní prostředí, ve kterém se žlutá pravidelně vyskytuje v podobě květů, slunce a mnoha dalších okamžiků.

Velké inženýrské stavby umístěné v čisté přírodě a krajině nikdy nebudou neviditelné. Avšak při citlivém přístupu v návrhu konstrukce a celé stavby může vzniknout výsledek, který v daném místě nebude parazitem. Stavba, jejíž tvary budou vycházet z jejího okolí a vzájemně se tak budou doplňovat a nenásilně vedle sebe fungovat. Této myšlence byl podřízen architektonický koncept této stavby.

d) navržené technické řešení SO a PS

1) OBECNĚ

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do logických celků – stavebních objektů, provozních souborů nebo podobjektů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO/PS/podobjekty rozděleny v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb na vyšší celky D. Technologická část a E. Stavební část a dále na podcelky.

2) POŽADAVKY NA DOPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE SO/PS V DALŠÍM STUPNI PD – TJ. V DPSŘ

V tomto stupni dokumentace PSŘ je dokumentace zpracována v požadovaném rozsahu (tj. rozsah pro stavební povolení dle vyhl. č. 146/2008 Sb. a zároveň v rozsahu pro zadání stavby zhotoviteli dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC). Další podrobnosti budou zpracovány v dalším stupni dokumentace DPSŘ.

Níže uvádíme požadavky na dopracování dokumentace ve stupni DPSŘ v jednotlivých PS/SO.

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

D.1.1.1 PS 01-28-01 Žst. Břeclav, definitivní staniční zabezpečovací zařízení

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

D.1.1.2 PS 01-28-01.1 Žst. Břeclav, DOZ odbočky Pohansko

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

D.1.1.3 PS 02-28-02.1 Odbočka Pohansko, provizorní staniční zabezpečovací zařízení

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

D.1.2.1 PS 02-28-01 T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, definitivní traťové zabezpečovací zařízení

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

D.1.2.2 PS 02-28-01.1 T.ú. St. hr. Rakousko/ČR – Břeclav, provizorní úprava traťového zabezpečovacího zařízení

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

D.2.1.1 PS 02-14-01 Místní kabelizace

"Aby bylo možné zpracovat tento provozní soubor (ve stupni PSŘ), byly pro řešení použity konkrétní zařízení, která jsou u SŽDC zavedena nebo se běžně používají. Dodavatel může nabídnout jiné typy zařízení, splňující podmínky pro použití u SŽDC a představující alespoň rovnocennou náhradu zařízení použitých v tomto projektu.

Každou takovou změnu musí při dodávce projednat s investorem, projektantem a budoucím správcem zařízení.

Pokud dodavatel použije jiné zařízení, než je v tomto PSŘ navrženo, musí ověřit, zda související stavební objekty a provozní soubory s tímto PS vyhovují požadavkům nového zařízení. Pokud tomu tak není, musí zajistit úpravu projektů všech navazujících provozních souborů a stavebních objektů v této stavbě.

Tento objekt je třeba v další přípravě doprojektovat do úrovně prováděcích projektů s ověřením přepojování okruhů, kapacit kabelů... na základě stavebních postupů skutečně realizovaných na stavbě.

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

D.2.2.1 PS 02-14-02 Provizorní sdělovací zařízení

Aby bylo možné zpracovat tento provozní soubor (ve stupni PSŘ) a projekty navazujících PS a SO řešených ve stupni PS (projekt stavby), byly pro řešení použity konkrétní zařízení, která jsou u SŽDC zavedena nebo se běžně používají. Dodavatel může nabídnout jiné typy zařízení, splňující podmínky pro použití u SŽDC a představující alespoň rovnocennou náhradu zařízení použitých v tomto projektu. Každou takovou změnu musí při dodávce projednat s investorem, projektantem a budoucím správcem zařízení.

Pokud dodavatel použije jiné zařízení, než je v tomto PSŘ navrženo, musí ověřit, zda související stavební objekty a provozní soubory s tímto PS vyhovují požadavkům nového zařízení. Pokud tomu tak není, musí zajistit úpravu projektů všech navazujících provozních souborů a stavebních objektů v této stavbě.

Součástí dodávky zařízení musí být také dopracování projektové dokumentace do stupně DPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení).

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E STAVEBNÍ ČÁST

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Železniční svršek a spodek

E.1.1.1 SO 02-16-01 Železniční spodek

- Podrobná specifikace materiálu
- Podrobná specifikace hutnění s požadavky na deformační moduly
- Vypracovat textové a výkresové části požadované ve stupni projekt

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.1.1.2 SO 02-17-01 Železniční svršek

- Zaměřit polohu stávajících svarů v oblasti vyjímání svršku, a to i pro stav, kdy dojde ke snesení krajních mostních polí
- Doplnění předkategorizace železničního svršku
- Vypracovat postup zřizování bezстыkové koleje
- Upřesnit polohu výstroje trati včetně výkresové přílohy
- Vykreslit přesný rozsah výměny železničního svršku, včetně rozsahu ponechaných kolejnic
- Nastavení dilatace opětovně vkládaných KMDZ
- Vypracovat textové a výkresové části požadované ve stupni projekt

E.1.1.3 SO 02-17-01.1 Železniční svršek provizorní odbočky Pohansko

- Zaměřit stávající svary v oblasti vkládaných výhybek a upřesnit použití kolejnicových vložek
- upřesnit polohu výstroje trati včetně výkresové přílohy
- Vypracovat postup zřizování bezстыkové koleje
- Zpracovat údaje z předkategorizace železničního svršku
- Vypracovat textové a výkresové části požadované ve stupni projekt

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.4.1 SO 02-19-01 Železniční most v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov

V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnicí generálního ředitele SŽDC s .o. č. 11/2006. Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dopracováno do detailů odpovídajících DPSŘ:

- 1) Výkresy tvaru a výztuže spodní stavby
- 2) Výkresy tvaru a výztuže pilot
- 3) Výkresy zábradlí na římsách
- 4) Výkresy a nastavení dilatačních závěrů a ložisek
- 5) Projekt SVI, schéma a detaily navržených izolací
- 6) Příčné řezy u opěr
- 7) Postup napínání táhel s ohledem na technologii montáže mostu
- 8) Přehledné výkresy a výkresy detailů nové ocelové konstrukce
- 9) Rozmístění prvků ukolejnění na spodní stavbě a nosné konstrukci
- 10) Systém řízení dilatace mostních konstrukcí
- 11) Dopracování podrobného statického výpočtu NK mostu (detaily OK, táhla + postup napínání, ovlivnění montáží), spodní stavby, založení, montážních stavů, založení montážních podpěr, vypracování tabulky zatížitelnosti
- 12) Návrh opatření pro eliminaci vzniku trhlin vlivem smršťování a vývoje hydratačního tepla spodní stavby
- 13) Systém pro přenos brzdných a rozjezdových sil
- 14) Postup napínání zemních kotev
- 15) Koordinace výstavby zemních kotev s přeložkou ZOK a s železničním spodkem
- 16) Havarijní a povodňový plán + BOZP

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

E.1.5.1 Přeložky sdělovacích zařízení

E.1.5.1.1 SO 02-10-01 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC

Součástí dodávky zařízení musí být také dopracování projektové dokumentace do stupně DPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení).

V rámci dopracování dalšího stupně projektové dokumentace bude mimo jiné upřesněn řez přechodu kolejíště s ohledem zvolené technologie montáže nové ocelové konstrukce mostu a taktéž přesný časový postup provizorní a definitivní přeložky s ohledem na aktuální stavební postupy. Práce na dopracování tohoto SO je potřeba provádět koordinovaně s výše uvedenými PS a SO. V průběhu dopracování projektu tohoto SO je třeba, aby projektant spolupracoval se zástupci provozovatele kabelu.

Na základě skutečného zaměření tras bude upravena stávající kabelová kniha jednotlivých překládaných kabelů.

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.1.5.1.2 SO 02-10-02 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ČD-T

nic není v TZV dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 Trakční vedení

E.3.1.1 SO 02-01-01 t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení

V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s .o. č. 11/2006. Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dopracováno:

- 1) Stavební tabulka
- 2) Montážní tabulka
- 3) Příčné řezy
- 4) Seznam použitých podpěr
- 5) Seznam souřadnic TP
- 6) Soupis sestavení
- 7) Výkaz výměr základů stožárů a bran

8) Charakteristické příčné řezy základů TP

9) Atypické konstrukce

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.3.1.2 SO 02-01-01.1 t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení provizorní odbočky
Pohansko

V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s .o. č. 11/2006. Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dopracováno:

- 1) Stavební tabulka
- 2) Montážní tabulka
- 3) Příčné řezy
- 4) Seznam použitých podpěr
- 5) Seznam souřadnic TP
- 6) Soupis sestavení
- 7) Výkaz výměr základů stožárů a bran
- 8) Charakteristické příčné řezy základů TP
- 9) Atypické konstrukce

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.3.1.3 SO 02-01-03 Přeložka ZOK a koordinace s trakčním vedením

"V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s .o. č. 11/2006. Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dopracováno:

- 1) Montážní tabulka
- 2) Seznam použitých podpěr
- 3) Soupis sestavení
- 4) Atypické konstrukce

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů

E.3.6.1 SO 02-06-01 Provizorní kabelové rozvody nn

"V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006.

Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dokumentace dopracováno:

Specifikace kabelové trasy, Seznam souřadnic vytyčovaných bodů a Rozvaděč RE+R1.

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.3.6.2 SO 02-06-01.1 Odbočka Pohansko provizorní rozvody nn

"V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006.

Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dokumentace dopracováno:

Specifikace kabelové trasy a Seznam souřadnic vytyčovaných bodů.

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.3.6.3 SO 02-06-01.2 Odbočka Pohansko provizorní venkovní osvětlení

"V rámci následujícího stupně dokumentace DPSŘ bude projektová dokumentace dopracována v rozsahu předepsaném směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006.

Mimo jiné bude v rámci tohoto stupně dokumentace dopracováno:

Specifikace kabelové trasy, Seznam souřadnic vytyčovaných bodů, Soupis sestavení osvětlení a Pojistková skříň PS1.

V dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení."

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.7.1 SO 02-01-02 t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, ukolejnění kovových konstrukcí

nic není v TZV dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

E.3.9.1 SO 02-06-02 Přeložka nadzemního vedení VN

nic není v TZV dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

E.3.9.2 SO 02-06-03 Přeložka nadzemního vedení VVN

nic není v TZV dalším stupni je nutno dopracovat projektovou dokumentaci do úrovně „Projekt“ dle směrnice č. 11 generálního ředitele SŽDC. Rozsah dopracování odpovídá rozsahu specifikovaném v uvedené směrnici jako DPSŘ – dopracování souhrnného technického řešení.

3) POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ V JEDNOTLIVÝCH PS / SO

E.1 Inženýrské objekty

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 02-19-01 Železniční most v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov

Stávající nosná konstrukce mostu není v technicky dobrém stavu – již návrh nosné konstrukce byl nevhodný (ve své době byla tato konstrukce prototyp). V uložení NK mostu byly zjištěny závažné poruchy – naklonění ložisek. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá diagnostika mostu doc. ing. Ladislavem Klusáčkem (VUT Brno). Z diagnostiky vyplývá, že spodní stavba nebyla dobře provedena – nutnost demolice pilířů mostu.

V roce 2013 byl zpracován naší firmou projekt opravy mostu, v němž bylo zjištěno, že je vyčerpána únavová kapacita mostovky. Dle vyjádření SŽDC – OŘ Brno byla již vyčerpána možnost rektifikace kolejových dilatačních zařízení na mostě.

Z těchto důvodů byla již dříve snížena traťová rychlost na mostě na 100 km/hod.

Předmětem rekonstrukce je odstranění technicky nevyhovujícího stavu mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov a zajištění požadované traťové rychlosti 160 km/hod. Jedná se o traťovou rychlost, na kterou vydal Drážní úřad souhlas se změnou užívání stavby dne 11. 9. 2012. Díky technickému stavu mostu ale tato rychlost v době zpracování PSŘ na mostě není a je snížena na 100 km/hod a zvažuje se další snížení na základě statického přepočtu mostní konstrukce. V rámci stavby bude pouze v nezbytně nutném rozsahu upravena stávající technická a dopravní infrastruktura.

Nosná konstrukce mostu

Z důvodů výše uvedených je navržena nová nosná konstrukce mostu. Zvolena byla ocelová konstrukce s ortotropní mostovkou, která bude tvořit žlab pro kolejové lože, které bude na mostním objektu uzavřené. Každou kolej bude převádět jednokolejný most – bude se tedy jednat o dvě nové NK mostu. Tři po sobě jdoucí konstrukce ve stávajícím stavu budou v novém stavu nahrazeny jednopolovým mostem bez mezilehlých pilířů.

Spodní stavba

Nová NK mostu bude jednopolová, proto budou stávající mostní pilíře P01 a P02 z levobřežní i pravobřežní bermy toku odstraněny. Stávající opěry 01 a 02 nejsou pro nově navržené rozpětí NK mostu vhodné, jelikož byly dimenzovány na rozpětí pole odpovídající rozpětí krajních polí stávajícího mostu (24,0 m). Proto budou tyto mostní opěry zesíleny (obestavěny) novými dříky s hlubinným založením na vrtaných pilotách. Dříky opěr budou mít sklon líce 10:1 na „svislých“ plochách, které jsou v kontaktu s protipovodňovou hrází – v souladu s požadavkem Povodí Moravy s. p.

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 02-17-01 Železniční svršek

SO 02-17-01.1 Železniční svršek provizorní odbočky Pohansko

SO 02-16-01 Železniční spodek

Železniční svršek a spodek - stávající stav

Mezistaniční úsek byl od státních hranic po km 80,880 kompletně modernizován v roce 1997 – 1998. Úsek od km 81,000 po km 82,137 byl modernizován v roce 2011. Mostní objekt by v obou stavbách vynechán. Stávající traťové rychlosti jsou od km 77,992 po km 80,850 120 km/hod a od km 80,850 je rychlost 100 km/hod. Trať ve směru od státních hranic klesá. Trať je svařena do bezстыkové koleje mimo prostor mostu, kde jsou umístěna dilatační zařízení v každé koleji v tomto pořadí: dvě kolejnicová malá dilatační zařízení před mostem, jedno kolejnicové malé dilatační zařízení mezi nosnými konstrukcemi K02 a K03, jedno kolejnicové malé dilatační zařízení za mostem a jedno kolejnicové velké dilatační zařízení v koleji.

Úseky před a za mostem mají železniční svršek 60 E2 na betonových pražcích B91S s pružným upevněním (svěrky Skl 14). Před mostem je v prostoru dilatačních zařízení svršek R65 na dřevěných pražcích s pružným upevněním, v těsné blízkosti mostu s tuhým upevněním. Na mostě je svršek R65 s přímým upevněním na žebrových klínových podkladnicích, které jsou k mostovce uchyceny přes roznášecí ocelovou desku upevňovací lištou spojené svérkovým šroubem RS1. A za mostem je v prostoru kolejnicového malého dilatačního zařízení svršek R65 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním a následuje svršek 60 E2 na betonových pražcích B91S s pružným upevněním.

Od státních hranic je těleso železničního spodku převážně v zářezu, před klenbovým propustkem přechází v násep, před silničním nadjezdem je v zářezu. Dále pokračuje v nízkém náspu až po mostní objekt. Za mostním objektem je těleso v náspu. Mezi kolejí č. 1 a kolejí směrem na Boří Les je terén v úrovni drážní stezky. Srážková voda je odváděna zpevněnými i nezpevněnými příkopy. Za mostním objektem je kolej č. 1 odvodněna pomocí trativodu.

Zásadní problém v železničním svršku spočívá v přímém upevnění koleje na mostě. Vzhledem k neustálému poklesu jednotlivých mostních objektů dochází opakovaně k rozpadu geometrické polohy koleje (GPK). Vzhledem k neustálým úpravám výšky koleje na mostě (každý druhý rok), se již vyčerpala možnost další úpravy výšky koleje. Dále, z důvodu neustálých problémů s GPK, dosáhlo dilatační zařízení hranice své životnosti.

SO 02-17-01 Železniční svršek

Z důvodu rekonstrukce mostního objektu v km 80,930 dojde k rozšíření osové vzdálenosti kolejí z 6,43 m na 8,45 m. Rozšíření je dáno navržením dvou jednokolejných mostů s použitým VMP 3,0 (volným mostním průřezem 3,0 m od osy koleje) na mostě, který vyhovuje navrhované rychlosti. Dále dojde ke zdvihu nivelety koleje o cca 440 mm, který je dán použitím kolejového lože na mostě při zachování spodní hrany nosné konstrukce od hladiny Q100 v odlehčovacím ramenu řeky Dyje.

Rozsah stavebních úprav nutných pro rekonstrukci mostního objektu bude v koleji č. 1 od km 80,545 (za zabezpečeným úrovnovým přejezdem před mostním objektem v km 80,511) do km 81,241 (cca konec zaoblení vloženého lomu sklonu z důvodu zvýšení nivelety na mostě). Jedná se o cca 696 m nového kolejového svršku. V koleji č. 2 budou úpravy od km 80,532 do km 81,346. Jedná se o cca 814 m nového kolejového svršku. Rozšíření osové vzdálenosti bude provedeno pomocí kolejového "S". Jako železniční svršek bude použit nový materiál 60 E2 na pražcích betonových B91S/1 bezpodkladnicových, s pružným upevněním (svěrky Skl 14).

Přímá kolej od km 81,241 do km 82,100 bude bez zásahu. Dále bude od km 81,241 do km 81,350 provedena směrová a výšková úprava nivelety koleje pro plynulé navázání na stávající stav. Celá kolej bude následovně svařena do bezстыkové koleje.

Navržené směrové a výškové parametry respektují požadavek drážního úřadu pro rychlost $v_k=v_{130}=v_{150}=160\text{ km/hod}$. Parametry směrového i výškového vedení v celém posuzovaném úseku jsou navrženy tak, aby bylo do budoucna i možné zvýšení rychlosti na 200 km/hod.

Zavedení rychlosti 160 km/hod je uvažováno od km 77,992 do km 82,100. Od km 77,992 do km 80,545 bude zavedení rychlosti 160 km/h provedeno strojním podbitím koleje. Zvýšení rychlosti se docílí odstraněním přímého upevnění na rekonstruovaném mostě a úpravou směrových parametrů v posuzovaném úseku.

Malá a velká dilatační zařízení v koleji budou odstraněna. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti bude nutné nové vystrojení trati. Stávající úrovnové přejezdy budou bez zásahu. Se změnou směrového řešení bude provedeno i nové zajištění prostorové polohy koleje.

SO 02-16-01 Železniční spodek

Od km 80,600 do km 80,891 a od km 80,993 do km 81,150 (bez mostního objektu) bude provedena i nová konstrukce pražcového podloží a v oblasti mostu i nové ZKPP z důvodu zdvihu nivelety. Pražcové podloží bylo provedeno v předchozích stavbách prakticky až k mostnímu objektu, a proto bude stávající KPP ponechána. Z tohoto důvodu bude nové pražcové podloží zřízeno až od zdvihu nivelety koleje 150 mm. Rozsah stavebních úprav železničního spodku nebude tedy korespondovat s rozsahem rekonstrukce železničního svršku.

Dále se uvažuje s rozšířením železničního náspu z důvodu zvýšení nivelety a rozšíření osové vzdálenosti kolejí. Rozšíření železničního náspu bude provedeno pomocí svahových stupňů. Před mostním objektem bude provedeno rozšíření železničního tělesa v koleji č. 2 od km 80,525 – 80,815,

v koleji č. 1 od km 80,815 po mostní objekt. Za mostním objektem bude provedeno rozšíření železničního tělesa v koleji č. 2 od mostního objektu po km 81,270 a v koleji č. 1 bude provedeno pouze rozšíření konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku. Dále bude nutné přeložit část trativodu podél koleje č.1 ve směru staničení za mostem.

SO 02-17-01.1 Železniční svršek provizorní odbočky Pohansko

V době rekonstrukce mostu bude v prostoru před úrovnovým přejezdem v km 80,511 zřízena kolejová odbočka Pohansko, která umožní dvoukolejný provoz směrem na Bernhardsthal. To umožní provoz s minimální časovou ztrátou. Na začátku výstavby bude totiž od nového grafikonu zaveden mezinárodní program railjet s přímým spojením Praha – Wien – Graz. Zřízením kolejové odbočky Pohansko bude dále zajištěna kompatibilita s další plánovanou výlukou v úseku Modřice – Brno Horní Heršpice.

Vlastní odbočka bude tvořena dvojicí kolejových spojek, které umožní následný dvoukolejný provoz směrem do žst. Bernhardsthal. Kolejové spojky budou tvořené novými jednoduchými poměrovými výhybkami JR65-1:11 na dřevěných výhybkových prazcích, které budou pojížděny rychlostí max. 50 km/hod.

E. 1.5.1 Přeložky sdělovacích zařízení

SO 02-10-01 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k přeložce stávajících sdělovacích kabelů ve vlastnictví SŽDC, s.o. a to konkrétně metalických DK 40 a TK 10XN a dvou HDPE trubek vč. 48vl. DOK. Přeložka bude realizována ve dvou krocích, prvně do provizorní trasy u stávající ocelové konstrukce u 2. TK a následně do definitivní polohy u nové ocelové konstrukce u 1. TK.

Přeložka metalických kabelů bude vždy realizována pomocí vložení nové kabelové vložky, která bude naspojována na stávající kabelizaci. Přeložka DOK bude provizorně řešena zafouknutím nové kabelové délky mezi žst. Břeclav a optickou spojku za mostem směrem na st. hr. ČR/Rakousko, přičemž stávající DOK bude v délce cca 500 vyfouknut před most do nových kabelových komor (mimo dosah stavebních prací) a po dokončení definitivní trasy bude zpětně zafouknut a znova ve stávající optické spoje naspojkován na stávající DOK směrem na st. hranici ČR/Rakousko.

Vzhledem k požadavku na zřízení provizorní odbočky Pohansko a s tím souvisejícího požadavku na její dálkové ovládání z nadřazené žst. Břeclav bude v rámci přeložky DOK proveden ze stávající spojky výpich potřebných vláken (oboustranný výpich 18ti vláken) do technologického objektu odbočky a taktéž budou na straně žst. Břeclav přivedena potřebná vlákna do stavědlové ústředny.

Po dokončení rekonstrukce mostu bude provizorní kabelová délka DOK z HDPE trubky vyfouknuta a provizorní výpich DOK bude zrušen.

SO 02-10-02 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ČD-T

V součinnosti se stavebním objektem SO 02-01-03 bude provedena přeložka stávajícího 72vl. závěsného optického kabelu ve vlastnictví ČD-T. Tato přeložka bude provedena nedestruktivním způsobem, tj. bez nutnosti přerušení tohoto kabelu pouze s využitím stávajících délkových rezerv. Z tohoto důvodu bude před zahájením montážních prací na tomto kabelu provedeno kontrolní měření útlumových parametrů tohoto ZOK v obou přenosových oknech pro ověření skutečného stavu tohoto kabelu. Po dokončení převěšení ZOK na nové trakční podpěry bude provedeno závěrečné měření parametrů kabelu dle metodiky měření OK u vlastníka kabelu, tj. u ČD-T vč. vyhotovení výsledných protokolů z měření.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 02-01-01	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení
SO 02-01-01.1	t.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, trakční vedení provizorní odbočky Pohansko
SO 02-01-03	Přeložka ZOK a koordinace s trakčním vedením

Trakční vedení

Dvojkoľejná trať Břeclav – st. hranice je elektrizována jednofázovou proudovou soustavou se jmenovitým napětím 25 kV, 50Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TNC.

Trakční vedení po dokončení rekonstrukce musí splňovat požadavky „Zásad modernizace a optimalizace vybrané sítě České republiky“ - Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 (č.j. 3790/05-OP) a musí být v souladu s mezinárodními normami a doporučeními EN, IEC a ČSN.

Veškeré práce a zásahy do TV splňují požadavky základních norem: EN ČSN 50119 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed2, ČSN EN 50122-2 ed2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI subsystém „Energie

Nové trakční vedení je navrženo podle platné typové konstrukční sestavy „S-25kV/50Hz“ - svislé řetězkové vedení pro elektrifikaci kolejiště ČD, z účinností od r. 1993, včetně doplňků typové sestavy zpracovaných do doby zahájení projekčních prací, v souladu s platnými normami podle zásad pro elektrifikaci tratí střídavou proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz AC na státních drahách.

Cílovým stavem je výstavba nového trakčního vedení tak, aby celá trať st.hr ČR/A – žst. Břeclav po skončení stavby odpovídala traťové rychlosti 160 km/hod.

Výstavba trakčního vedení je navržena v koordinaci s navazujícími stavebními objekty a technologickými postupy výstavby.

Při realizaci stavebního objektu úpravy trakčního vedení je nutné při výstavbě nových podpěr respektovat trasu závěsného optického kabelu, jeho závěsy, rezervy a spojky. Jednotlivé stavební postupy TV je nutné koordinovat s objekty, které řeší převěšení ZOK.

Napájení a dělení trolejového vedení širé trati

Rozhodující napájecí bod je trakční napájecí stanice (TNS) Břeclav

Trakční transformátor č. T1 napájí trať uzel Břeclav a navazující tratě ve směru na Lanžhot, Rakousko a Přerov. Trakční transformátor č. T2 napájí traťový úsek ve směru Brno.

Základní napájení dvojkolejného traťového úseku Břeclav – státní hranice ČR/A je podélně z žst. Břeclav pomocí odpojovačů č. 451 a 452. Podélné napájení z rakouské strany není možné.

Příčné propojení koleje č. 1 a 2 je zajištěno odpojovači č. 83A – 83B.

Variantně lze trať napájet z koleje č. 7 žst. Břeclav pomocí odpojovače č. 453 nebo z elektrického dělení tratě Břeclav – Lanžhot – Slovensko pomocí příčného propojení portálů přes odpojovače č. 13A – 13B.

Během výluky 1. nebo 2. koleje bude traťový úsek napájen jednostraně, obě koleje směr st. hranice budou ve stejné sekci. Tento stav nastane v okamžiku montáže provizorních kolejových spojek na odb. Pohansko. Není uvažováno sekční dělení pomocí úsekových děličů.

SO 02-01-01 t.ú. Břeclav – st.hranice ČR/A, trakční vedení

Obsahem tohoto stavebního objektu, v přímé návaznosti na SO 02-01-01.1, trakční vedení provizorní odbočky Pohansko, je rekonstrukce TV vyvolaná opravou mostních objektů úpravou železničního svršku a spodku, rekonstrukce TV v návaznosti na požadované zvýšení traťové rychlosti na R=160km/hod a úpravy TV v návaznosti na úpravu GPK v celém traťovém úseku.

Stavební část :

Nové podpěry související s výstavbou mostu :

st.č. 93, 94, 95, 96, 97, 98, 97A, 98A, 99, 100, ZOK1, ZOK2, 105, 106, 105A, 106A, 107, 108, 109, K109, 110, K110, 111, 112

Celkem 22 ks + 2 protikotvy

Nové podpěry s nosnou branou související se zvýšením traťové rychlosti :

st.č. 115, 116, 117, 118, 123 a 124

Celkem 6 ks + 2 protikotvy

V celém úseku 28 ks + 2 protikotvy

Atypické závěsy na mostní konstrukci : č. 101, 102, 103, 104

V rámci objektu je z výše uvedeného navržena demontáž následujících podpěr :

Demontáž podpěr : st.č. 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, K105, K 106, 105, 106, 107, 108, 109, 110, K109, K110, 111 – 112, 115 – 116, 117 - 118, 123 - 124

Celkem 26 ks podpěr, 4 ks protikotev a 4 ks nosné brány

Montážní část :

V tomto stavební objektu bude provedena montáž nových sestav č. 1/4, 2/4, 1/5, 2/5 v rozvinuté délce 3904m.

Úprava sestavy č. 1/6 a 2/6 – nástavky troleje

Demontáž trakčních sestav č. 1/4, 2/4, 1/5, 2/5 v celkové rozvinuté délce 3.948m.

Montáž pevného bodu hlavních sestav č. 1/4,2/4, 1/5, 2/5

Směrová a výšková regulace sestav koleje č. 1 a 2 je navržena v návaznosti na úpravu GPK od km 77,992 (st. hranice) po km 82,100 (žst. Břeclav)

SO 02-01-01.1 Trakční vedení provizorní odbočky Pohansko

Tento SO řeší úpravu TV v návaznosti na zřízení provizorní odbočky Pohansko, zatrolejování kolejových spojek a následnou demontáž. Nové trakční podpěry zřízené pro zajištění sjízdnosti na odbočce Pohansko budou po skončení stavby ponechány a jsou zakomponovány do celkové úpravy TV v daném traťovém úseku.

Montáž a po skončení stavby demontáž provizorních trakčních sestav kolejových spojek č. P1 a P2 v rozvinuté délce 255 m. Trolejové spojky jsou uvažovány v hlavním systému.

Pro zajištění sjízdnosti TV v prostoru provizorní výhybny Pohansko je v rámci tohoto stavebního objektu navržena výstavba a demontáže následujících podpěr.

Nové podpěry : st.č. 81, 82, 81A, 82A, 83, 84, 83A, 84A, 85, 86, 87, 88, 90

Celkem 13 ks

Demontáž stávajících podpěr :

Budou demontovány stávající podpěry č.

81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90

Celkem 9 ks

Nové podpěry jsou situovány tak, aby umožnily správnou sjízdnost vodičů na provizorních výhybkách a dimenzovány pro kotvení provizorních spojek TV č. P1 a P2.

Po skončení stavby budou tyto podpěry ponechány, jejich situování je zakomponováno pro definitivní stav.

Demontáž nových podpěr je navržena po skončení funkčnosti provizorní výhybny a snesení provizorních sestav pouze u výstužných dvojic, a to vždy jeden z dvojice stožárů č. 84 a 86, popř. jeden závěs u stožárů č. 83A a 85.

SO 02-01-03 t.ú. Břeclav – st.hranice ČR/A, přeložka ZOK a koordinace s TV

Předmětem stavebního objektu SO 01-01-03 je přeložka ZOK na nové podpěry, provizorní zavěšení ZOK po dobu výstavby mostu a demontáž nosných a kotevních prvků na podpěrách určených k demolici .

Stávající kabel ZOK je zavěšen na trakčních podpěrách podél koleje č. 2. Kabel je v prostoru mostu zavěšen na trakčních podpěrách č. 102 a 104. V provizorním stavu, před demontáží mostního objektu v koleji č. 2 ve SP 7 bude kabel převěšen do provizorní a současně definitivní polohy, t.j. pomocí podpěr č. ZOK1 a ZOK2 bude zavěšen na konstrukci nového mostu koleje č. 1, a to do kolejové mezery mezi mosty.

Tato regulace vyžaduje uvolnění rezervy kabelu na stávající podpěře č. 84 a 98. Tyto rezervy kabelu ZOK budou nahrazeny novými rezervami v těsné blízkosti mostů, a to na nových podpěrách č. 100 a 106. Uvolněný kabel bude přesunut přes stávající mostovku a bude nově zavěšen na nové mostní konstrukci v koleji č. 1 a dále pomocí podpěr č. ZOK 1 a ZOK 2 s přechodem koleje č. 2 na podpěry č. 100 resp. 106.

Nové rezervy kabelu jsou navrženy na nových podpěrách č. 100 a 106 v blízkosti mostu, na těchto podpěrách dochází i k přechodu ZOK do kolejové mezery mezi koleji č. 1 a 2, a to pomocí nových stožárů č. ZOK1 a ZOK2.

Rezerva na stávající podpěře č. 188 bude přesunuta do nové polohy na nový stožár č. 118. Jedná se o pouhý posun.

Před zahájením a po skončení prací na převěšení ZOK je nutné provést jeho protokolární měření.

V etapě č. 1 probíhá rekonstrukce mostu v koleji č. 1 – ZOK, který je zavěšen podél koleje č. 2 - je v trase ponechán, pouze dojde k převěšení na nové trakční podpěry.

Před zahájením etapy č. 2 – rekonstrukce mostu v koleji č. 2 – ZOK bude přenesen v prostoru mostů na požadavek správce mostů – mezi mostní konstrukce – bude zavěšen na mostní konstrukci v koleji č. 1. Tím se řeší technologie vysunutí mostu v koleji č. 2. ZOK zavěšený v provizorní trase zůstane i v definitivním stavu. Současně budou přeloženy rezervy kabelu blíže k mostu.

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 02-06-01 Provizorní kabelové rozvody nn
- SO 02-06-01.1 Odbočka Pohansko, provizorní rozvody nn
- SO 02-06-01.2 Odbočka Pohansko, provizorní venkovní osvětlení

SO 02-06-01 Provizorní kabelové rozvody nn

V rámci tohoto objektu bude vybudována nová kabelová přípojka nn pro napájení vnější aparatury pro monitoring mostu a bezstykové koleje. Tato přípojka nn bude v blízkosti železničního přejezdu v km 80,512 napojena na stávající rozvod nn EON. Připojovací místo bude na stávajícím patkovaném rohovém dřevěném stožáru, který je situován na pozemku SŽDC, s.o. Na tento stožár bude instalována pojistková skříň SP100, z níž bude vyveden kabelový vývod pro napojení na holé vodiče venkovního vedení nn. Pro napojení budou použity proudové svorky. Ze skříně SP100 pak bude vyveden svodový kabel, který bude veden po stožáru v ochranné plastové trubce, v níž tento kabel přejde do zemní kabelové trasy. Tento kabel bude ukončen v novém elektroměrovém pilíři RE+R1 – části RE, který bude situován u nových technologických kontejnerů nutných pro provoz odbočky Pohansko. V druhé samostatně otevíratelné skřini rozvaděče RE+R1 – část R1 bude nainstalována přístrojová náplň rozvaděče R1. Tato část rozvaděče bude napojena z rozvaděče RE+R1 – část RE a bude z ní napojen kabelový vývod ukončený v kabelové provizorní skřini KS1 situované v blízkosti rekonstruovaného mostu v km 80,930. Z kabelové skříně KS1 bude po dokončení stavby mostu napojeno diagnostické zařízení (monitoring mostu). Kabel přípojky nn bude veden v souběhu se stávajícími kabely správy SSZT, od nichž musí být vzdálen cca 20cm. Kabelový rozvod tohoto SO bude uložen v zemní kabelové trase a kabel bude uložen v plastovém ochranném kabelovém žlabu.

Z rozvaděče RE+R1 – část R1 bude možno také napájet provizorní venkovní osvětlení odbočky Pohansko (řeší SO 02-06-01.2) a dále další zařízení spojená s rekonstrukcí mostu, jako je technologické vybavení odbočky Pohansko (řeší SO 02-06-01.1).

Celková délka nové přípojky nn pro diagnostické zařízení bude činit cca 430m.

SO 02-06-01.1 Odbočka Pohansko, provizorní rozvody nn

V rámci tohoto objektu bude zajištěno napájení mobilního kontejneru zabezpečovacího zařízení a mobilního domku dopravního pracovníka odbočky Pohansko. Pro toto napojení bude využita část R1 rozvaděče RE+R1, z níž je vedena přípojka nn pro napájení diagnostického zařízení u rekonstruovaného mostu. Z této části R1 rozvaděče RE+R1 bude kabelovým vývodem napojen vlastní technologický kontejner zabezpečovacího zařízení a druhým samostatným přívodem bude napojen vedle situovaný mobilní domek (provizorní stanoviště dopravního pracovníka). Zařízení budou napájena přes třífázové jističové vývody.

Kabelové rozvody tohoto SO budou uloženy z velké části v zemní kabelové trase společné pro kabel přípojky nn pro napájení diagnostického zařízení (monitoring mostu) u rekonstruovaného mostu. Kabely budou uloženy v plastovém ochranném kabelovém žlabu.

Celková délka nových kabelových rozvodů bude činit cca 10m.

SO 02-06-01.2 Odbočka Pohansko, provizorní venkovní osvětlení

Pro potřeby osvětlení prostoru mezi provizorními výhybkami bude vybudováno provizorní osvětlení. Toto osvětlení bude instalováno na stožárech trakčního vedení a bude napojeno závěsným kabelem upevněným mezi stožáry TV. Napájení tohoto osvětlení bude realizováno z nového rozvaděče RE+R1, části R1, který bude instalován v rámci SO 02-06-01 v blízkosti mobilního technologického kontejneru odbočky Pohansko, situovaného v blízkosti přejezdu v km 80,512. Z rozvaděče R1 bude vyveden zemní kabel k nejbližšímu stávajícímu stožáru TV, na kterém bude instalována přípojovací pojistková skříňka PS, z níž bude napojen napájecí závěsný kabel pro napojení jednotlivých svítidel. V prostoru situování nových výhybek odbočky budou svítidla instalována na nových provizorních stožárech TV, takže montáž osvětlení tohoto prostoru bude možná až po instalaci těchto nových stožárů TV.

Na vnější straně rozvaděče R1 bude instalován uzamykatelný spínač, kterým bude ovládáno toto provizorní osvětlení.

Celková délka kabelového rozvodu pro osvětlení bude činit cca 270m.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 02-01-02 T.ú. Břeclav - st.hranice ČR/A, ukolejnění kovových konstrukcí

Stavební objekt ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 2, ČSN EN 50122-2 ed. 2, ČSN 34 2614 ed. 2, ČSN 34 2613 a předpisu SŽDC E 10.

V rozsahu stavby bude navrženo u nových konstrukcí a trakčních podpěr nové ukolejnění. Předpokládá se individuální přímé ukolejnění v úseku bez kolejových obvodů. Ukolejnění přes průřazku je navrženo v místech s kolejovými obvody a u rekonstruovaného mostu pro jeho lepší ochranu před bludnými proudy.

Nové ukolejnění bude navrženo také u stávajících konstrukcí v rozsahu rekonstruovaných kolejí a tam, kde si to vyžádají úpravy trakčního vedení či zabezpečovacího zařízení. V ostatních případech bude ponecháno stávající ukolejnění.

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-28-01 Žst. Břeclav, definitivní SZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V žst. Břeclav bude v době výstavby mostu v činnosti SZZ 3. kategorie elektronického typu ESA s obsluhou z pracovišť JOP na ústředním stavědle. Pro detekci vlaku budou sloužit kolejové obvody KOA doplněné přenosem kódu národního VZ. Jako výchozí stav bude také uvažováno, že na trati státní hranice Lanžhot – Břeclav (mimo) - Brno bude aktivováno dálkové ovládání z CDP Přerov a bude dokončena výstavba ETCS.

V mezistaničním úseku Bernhardsthal – Břeclav je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ZG-62 doplněné počítači náprav a bodovým vlakovým zabezpečovačem INDUSI.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Po dokončení rekonstrukce železničního mostu přes řeku Dyji a úpravě železničního spodku a svršku bude v mezistaničním úseku Bernhardsthal – Břeclav zavedena traťová rychlost 160 km/h. Jízdy vlaků budou vedeny pod ETCS. Na rakouském území je ETCS již vybudováno, na českém území se v současné době připravuje k realizaci. V rámci této stavby se venkovní prvky umístí do poloh potřebných pro umožnění rychlosti 160 km/h. Je nutno posunout předvěsti PŘ1BL a PŘ2BL vjezdových návěstidel do Břeclavi do vzdálenosti min. 1100 m před vjezdová návěstidla podle tabulky č.1 ÖBB §26 Vzdálenost předvěsti pro klesání do 2‰ pro rychlost 160 km/h (řeší tento PS). K předvěstem se posunou i magnety INDUSI 1000 Hz (řeší PS 02-28-01 def. TZZ). S posunem předvěstí souvisí i naspojování a doplnění kabelů. Za vjezdovými návěstidly v původních polohách budou umístěny magnety INDUSI 2000 Hz. Je nutno doplnit magnety INDUSI 500 Hz v obou traťových kolejích ve vzdálenosti 300m před vjezdovými návěstidly 1BL, 2BL (řeší PS 02-28-01 def. TZZ). V žst. Břeclav se provede úprava ovládacích přejezdových zařízení „A“ a „B“ pro zvýšení traťové rychlosti. Dále se provede opětovné navázání TZZ rakouského poloautobloku ZG-62 s počítači náprav na staniční zabezpečovací zařízení.

PS 01-28-01.1 Žst. Břeclav, DOZ odbočky Pohansko

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Popis stávajícího stavu je stejný jako u PS 01-28-01.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Tento PS řeší dálkové ovládání provizorní odbočky Pohansko, která bude zřízena před mostem směrem od státní hranice a bude umožňovat přechod z dvoukolejného provozu v úseku Bernhardsthal – odbočka Pohansko na jednokolejný provoz přes rekonstruovaný most v km 80,930 v úseku odbočka Pohansko – Břeclav. Ovládací pracoviště DOZ bude umístěno v dopravní kanceláři v žst. Břeclav na ústředním stavědle na pracovišti JOP v místě rezervy pro budoucí pracoviště DOZ pro trať Břeclav – Znojmo. Pracoviště JOP bude napojeno vnitřními vazebními a napájecími kabely vedenými v ústředním stavědle. Napájení bude zajištěno ze stávajícího napájecího zdroje UNZ.

Po dokončení rekonstrukce železničního mostu přes řeku Dyji budou vyjmuty výhybky provizorní odbočky a odbočka na trati se zruší a v žst. Břeclav se demontuje pracoviště DOZ pro ovládání této odbočky.

PS 02-28-02.1 odbočka Pohansko, provizorní SZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Bernhardsthal - Břeclav je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ZG-62 doplněné počítači náprav a bodovým vlakovým zabezpečovačem INDUSI. Na trati se nacházejí dva úrovněvé přejezdy „A“ a „B“, které jsou zabezpečeny PZS se závorami typu PZZ-E.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Tento PS řeší zřízení provizorní odbočky Pohansko, která bude zřízena před přejezdem „A“ směrem od státní hranice. Odbočka bude tvořena dvěma výhybkovými spojkami 901 až 904. Odbočka bude zabezpečena provizorním mobilním staničním zabezpečovacím zařízením elektronického typu na dobu 7 měsíců. Řídící část SZZ bude zřízena ve stavědlové ústředně v žst. Břeclav z důvodu napojení rakouského poloautomatického bloku ZG-62. Prováděcí část bude v mobilním kontejneru, který bude usazen pod svahem tratě u lesní silniční komunikace u přejezdu „A“. Na odbočce budou vybudována vjezdová návěstidla se samostatnými předvěstmi z obou směrů. Volnost kolejí a výhybek bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Návěstidla, počítače náprav a přestavníky budou napojeny novými provizorními kabely z kontejneru provizorního SZZ. Kabely budou vedeny ve výkopu, kryty fólií nebo částečně ve žlabech a zasypány. Ovládání bude dálkově ze stanice Břeclav z provizorně zřízeného pracoviště JOP v DK na ústředním stavědle (řeší PS 01-28-01.1).

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-28-01 T.ú. Rakousko/ČR - Břeclav, definitivní TZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Bernhardsthal – Břeclav je v činnosti traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu ZG-62 doplněné počítači náprav a bodovým vlakovým zabezpečovačem INDUSI. Vnitřní zařízení TZZ a počítačů náprav je umístěno ve stavědlové ústředně v ústředním stavědle v žst. Břeclav.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Po dokončení rekonstrukce železničního mostu přes řeku Dyji a úpravě železničního spodku a spodku a po demontáži provizorní odbočky Pohansko bude upraveno traťové zabezpečovací zařízení pro traťovou rychlost 160 km/h. Všechny počítací body, které slouží pro ovládání přibližovacích úseků přejezdů „A“ a „B“, budou posunuty do definitivních poloh pro rychlost 160 km/h. Kabely se u původních poloh počítacích bodů naspojkují novými kabely a napojí se počítací body v přesunutě poloze. Tento PS řeší posun magnetů INDUSI do místa posunutých předvěstí, jejichž posun řeší PS 01-28-01. Kabely se u původních poloh magnetů naspojkují novými kabely a připojí se v přesunutých polohách. Nově se doplní na trati v obou kolejích magnety 500 Hz v polohách ve vzdálenosti 300 m před vjezdovými návěstidly 1BL a 2BL. Magnety se napojí novým kabelem z kabelového objektu u vjezdových návěstidel 1BL a 2BL a po volných žilách budou napojeny do stavědlové ústředny na ústředním stavědle v žst.Břeclav.

Dále PS řeší přeložku kabelů na předmětném mostu z provizorní trasy na starém mostním objektu ve 2.TK do definitivní trasy kabelů na novém mostním objektu v 1.TK.

Provede se geodetické zaměření všech prvků na trati pro ETCS.

PS 02-28-01.1 T.ú. Rakousko/ČR – Břeclav, provizorní úprava TZZ

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Popis stávajícího stavu je stejný jako u PS 02-28-01.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Tento PS řeší provizorní úpravy TZZ pro možnost rekonstrukce předmětného mostu v km 80,930. Před započatím rekonstrukce mostu je nutno převést všechny stávající kabely, vedoucí po mostní konstrukci v 1.TK do provizorní trasy na mostní konstrukci ve 2.TK. Tím se uvolní stávající mostní konstrukce v 1.TK a je možné ji rekonstruovat. Po dokončení mostu v 1.TK se všechny kabely z provizorní trasy převedou do definitivní trasy na nové mostní konstrukci v 1.TK (definitivní trasu řeší PS 02-28-01 def. TZZ). Dále PS řeší všechny úpravy pro zřízení provizorní odbočky Pohansko na trati, tzn. doplnění přibližovacích úseků na viditelnosti provizorních předvěstí vjezdových návěstidel odbočky směrem od státní hranice a napojení kabelovou trasou. PS zahrnuje i demontáže zařízení vybudovaného pro provizorní odbočku.

D. 2. Sdělovací zařízení

PS 02-14-01 Místní kabelizace

V rámci tohoto provozního souboru bude realizována nová provizorní místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům ve směru na žst. Břeclav a na Hohenau a u všech nových vjezdových návěstidel budou osazeny venkovní telefonní objekty (VTO). Součástí místní kabelizace bude taktéž pokládka propojovacího kabelu o dimenzi 15XN a dvou HDPE trubek pro propojení obou technologických objektů provizorní odbočky Pohansko.

Pro možnost dálkového ovládání sdělovacího a zabezpečovacího zařízení provizorní odbočky Pohansko z nadřazené žst. Břeclav bude provedeno v rámci tohoto PS taktéž provizorní připojení odbočky na stávající traťový kabel Břeclav – st. hr. ČR/Rakousko. Toto propojení bude realizováno pokládkou nového propojovacího kabelu mezi technologickým objektem provizorní výhybny Pohansko a stávajícím reléovým domkem RD-A v žkm 80,512, do kterého je v současné době již výpich z TK realizován. Propojení potřebných párů bude následně realizováno převody.

Součástí místní kabelizace bude dále pokládka jedné HDPE trubky ke stávající kabelové komoře ROMOLD pro možnost následné realizace výpichu ze stávajícího optického kabelu (samotný výpich bude realizován v samostatném SO této stavby).

Po dokončení rekonstrukce mostu a deaktivaci provizorní odbočky budou všechny VTO demontovány.

PS 02-14-02 Provizorní sdělovací zařízení

Předmětem tohoto PS je instalace zapojovače na odbočce Pohansko, SW úpravy IP zapojovače v Břeclavi, instalace IP dispečerského telefonu, optického modemu (pár) a translátorů. Po dokončení rekonstrukce mostu se veškeré zařízení demontuje a v Břeclavi se zapojovač uvede SW do původního stavu.

Do nového zapojovače budou přepojeny 4 okruhy MB od provizorních vjezdových návěstidel odbočky, traťový okruh z Bernhardsthalu (MB) a traťový okruh z Břeclavi (MB). Provoz zapojovače se bude aktivovat přepínačem, a to v případě požadavku na místní řízení provozu na odbočce Pohansko. Standardně bude provoz řídit výpravčí v Břeclavi. Zapojovače budou propojeny prostřednictvím optického modemu provozovaného na DOK, jehož úpravu řeší samostatný PS. MB okruhy připojované do zapojovače budou vybaveny ochrannými translátory a budou zapojeny do náhradního zapojovače.

Na odbočce bude dále instalován IP telefonní přístroj, zapojený prostřednictvím modemu do IP dispečerské telefonní sítě (na dislokovaný CallManager v Brně).

Pro napájení všech nových sdělovacích technologií bude instalován zdroj, který zabezpečí 6ti hod. provoz při výpadku sítě.

Technologie zapojovače bude umístěna v technologickém domku a obsluhovací pracoviště zapojovače v sousedním objektu provizorní DK.

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů

SO 02-06-01 Provizorní kabelové rozvody nn

V rámci tohoto objektu bude vybudována nová kabelová přípojka nn pro napájení vnější aparatury pro monitoring mostu a bezstykové koleje. Tato přípojka u stávajícího drážního reléového domku. V samostatně otevíratelné skříně rozvaděče RE bude nainstalována přístrojová náplň rozvaděče R1. Tento rozvaděč bude napojen z rozvaděče RE a bude z něj napojen kabelový vývod ukončený v kabelové provizorní skříně KS1 v trase přípojky nn k mostu.

Z rozvaděče R1 bude možno také napájet provizorní venkovní osvětlení odbočky Pohansko (řeší SO 02-06-01.2).

Z kabelové skříně KS1 bude možno napájet další zařízení spojená s rekonstrukcí mostu. Z kabelové skříně pak bude vyveden kabel, který bude ukončen v blízkosti mostního objektu na straně koleje č.1 v kabelové skříně KS2, z níž bude po dokončení stavby mostu napojeno diagnostické zařízení (monitoring mostu). Kabel přípojky nn bude veden v souběhu se stávajícími kabely správy SSZT, od nichž musí být vzdálen cca 20cm. Kabelový rozvod tohoto SO bude uložen v zemní kabelové trase a kabel bude uložen v plastovém ochranném kabelovém žlabu.

Celková délka nové přípojky nn pro diagnostické zařízení bude činit cca 400m.

SO 02-06-01.1 Odbočka Pohansko, provizorní rozvody nn

V rámci tohoto objektu bude zajištěno napájení mobilního kontejneru zabezpečovacího zařízení a mobilního domku dopravního pracovníka odbočky Pohansko. Pro toto napojení bude využita kabelová skříň KS1, přes kterou je vedena přípojka nn pro napájení diagnostického zařízení u rekonstruovaného mostu. Z této skříně KS1 bude kabelovým vývodem napojen vlastní technologický kontejner zabezpečovacího zařízení a druhým samostatným přívodem bude napojen vedle situovaný mobilní domek (provizorní stanoviště dopravního pracovníka).

Kabelové rozvody tohoto SO budou uloženy v zemní kabelové trase společné pro kabel přípojky nn pro napájení diagnostického zařízení (monitoring mostu) u rekonstruovaného mostu, která vede v souběhu se stávajícími kabely správy SSZT. Kabely budou uloženy v plastovém ochranném kabelovém žlabu.

Celková délka nových kabelových rozvodů bude činit cca 30m.

SO 02-06-01.2 Odbočka Pohansko, provizorní venkovní osvětlení

Pro potřeby osvětlení prostoru mezi provizorními výhybkami a pro osvětlení přístupové cesty k mobilnímu domku provizorního dopravního pracovníka bude vybudováno provizorní osvětlení. Toto osvětlení bude instalováno na stožárech trakčního vedení a bude napojeno závěsným kabelem upevněným mezi stožáry TV. Napájení tohoto osvětlení bude realizováno z nového rozvaděče R1, který bude instalován v rámci SO 02-06-01 v blízkosti stávajícího domku PZS v km 80,512 u stožáru

venkovního vedení nn EON s místem napojení na rozvod nn. Z rozvaděče R1 bude vyveden zemní kabel k nejbližšímu stávajícímu stožáru TV, na kterém bude instalována přípojovací pojistková skříňka PS, z níž budou napojeny napájecí závěsné kabely pro napojení jednotlivých svítidel. V prostoru situování nových výhybek odbočky budou svítidla instalována na nových provizorních stožárech TV, takže montáž osvětlení tohoto prostoru bude možná až po instalaci těchto nových stožárů TV.

Na vnější straně rozvaděče R1 bude instalován uzamykatelný spínač, kterým bude možno zajistit ovládání osvětlení.

Celková délka kabelového rozvodu pro osvětlení bude činit cca 380m.

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 02-06-02 **Přeložka nadzemního vedení VN**

Jedná se o objekt, který zajišťuje zvýšení stávajícího vzdušného elektrického vedení a který je stavebně zajišťován společností EON. Provedením přeložky budou splněny předepsané požadavky na vzdušnou izolační vzdálenost mezi TV a vedením 22 kV. Důvodem přeložky je výšková úprava nivelety koleje v místě náběhu koleje na most.

SO 02-06-03 **Přeložka nadzemního vedení VVN**

Jedná se o objekt, který zajišťuje zvýšení stávajícího vzdušného elektrického vedení a který je stavebně zajišťován společností EON. Provedením přeložky budou splněny předepsané požadavky na vzdušnou izolační vzdálenost mezi TV a vedením 110 kV. Důvodem přeložky je výšková úprava nivelety koleje v místě náběhu koleje na most.

e) **Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu a předpokládané lhůty výstavby**

Výstavba proběhne v období od 15. 11. 2014. Stavba bude probíhat bez přerušení provozu se zajištěním provozu pomocí provizorní kolejové odbočky „Pohansko“ před rekonstruovaným mostem, čímž bude minimalizován dopad na železniční dopravu. Stavbu členíme z dopravně provozních důvodů na následující základní celky:

- 1) Od 15. 11. 2014 (= zahájení stavby) do 05. 01. 2015 realizace provizorní kolejové odbočky Pohansko a realizace hlubinného založení mostu v koleji č. 2.
- 2) Od 06. 01. 2015 do 20. 06. 2015 realizace rekonstrukce mostu v koleji č. 1 – v úseku provizorní odbočka Pohansko – žst. Břeclav se jezdí jednokolejně v koleji č. 2.
- 3) Od 21. 05. 2015 do 15. 11. 2015 realizace rekonstrukce mostu v koleji č. 2 – v úseku provizorní odbočka Pohansko – žst. Břeclav se jezdí jednokolejně v koleji č. 1 po nově rekonstruovaném mostním objektu.
- 4) Dokončovací práce proběhnou do 20. 12. 2015 (= ukončení stavby).

f) Požadavky stavby na zdroje

Stavba nevyžaduje žádné nové požadavky na trvalé zdroje – jedná se o rekonstrukci stávajícího objektu a objektů, které jsou rekonstrukcí mostu dotčeny.

Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část F.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavba nemá žádné nové nároky na odvedení povrchových vod nebo trvalé napojení na kanalizaci. Systém odvodnění zůstane zachován stávající.

h) Napojení na dopravní systém

Stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém. Přístupy na staveniště jsou uvedeny v části F.

i) Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Ve stavbě není navrženo kácení, protože stavba proběhne na pozemcích udržovaných v rámci provozu dráhy, proto není uvažováno s náhradní výsadbou. V případě, že takové požadavky vzniknou v rámci stavebního řízení z jiných relevantních důvodů, budou respektovány.

j) Bezpečnost práce

Je řešeno v samostatné části dokumentace F.6 Plán BOZP.

k) Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, bezbariérové řešení stavby

Je řešeno v odstavci B.1.20.

l) Související investice, nároky na jejich zabezpečení

- ČD DDC Modernizace t.ú. st.hr. Rakousko – Břeclav – Vranovce – již realizováno
- Vstup do oblasti ETCS v úseku Hohenau – Břeclav – realizace 2014
- ETCS – I. koridor úsek Kolín Břeclav st. hr. Rakousko/Slovensko – realizace 2014
- Přeložka elektrického nadzemního vedení VN a VVN – zajišťuje EON, objektově přeložku zahrnuje stavba Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) – Přerov

m) Statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí dokumentace mostního objektu a byly provedeny dle platných technických norem a souvisejících předpisů.

B1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

S ohledem na charakter stavby (rekonstrukce stávajícího objektu) bylo místně příslušným stavebním úřadem rozhodnuto (dopis č.j. MUBR 16169/2014), že stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a se záměry územního plánování a nevyžaduje územní rozhodnutí s tím, že dále bude

řešena speciálním stavebním úřadem v rámci stavebního povolení v souladu s §15 zákona č. 183/2006 Sb. – „Stavební zákon“. Stanovisko příslušného stavebního úřadu viz část „H. Doklady“.

b) Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Tato dokumentace slouží k projednání stavby s úřady, podmínky pro posuzování vlivů na životní prostředí zatím nebyly stanoveny a budou součástí dokladové části a následně zapracovány do dokumentace stavby.

c) Změny oproti předchozímu stupni dokumentace, dodržení kapacitních údajů

Oproti předchozímu stupni dokumentace došlo k následujícím změnám:

- 1) Termín zahájení stavby byl na základě doplňkového průzkumu realizace založení mostu speciální technologií přesunut z roku 2015 na rok 2014 – stavbě nově začíná 15. 11. 2014.
- 2) Do objektové skladby byly zahrnuty objekty přeložky vedení VN a VVN společnosti EON. Tyto objekty stavebně i projekčně zajišťuje EON, ale jelikož se jedná o vyvolanou investici, jsou zahrnuty nákladově do předmětné stavby na základě smluvního vztahu mezi SŽDC s.o. a E.ON a.s. Objekty pro přeložky jsou tedy zahrnuty formálně z ekonomických důvodů, stavebně se však jedná o související investici, která je stavebníkem EON řešena v souběhu s předmětnou stavbou. S ohledem, že jsou přeložky předmětem samostatné stavby společnosti E.ON a.s., nejedná se o navýšení kapacitních údajů stavby.

Kapacitní údaje stavby zůstávají zachovány.

B1.6 Příprava pro výstavbu

a) Uvolnění staveniště

Uvolnění staveniště nevyžaduje žádná zvláštní opatření ani demolice. Staveniště je navrženo na nezastavěných plochách. Drobné potřebné úpravy staveniště se provedou v rámci zahájení stavby.

b) Využití stávajících nebo budovaných objektů

Využití stávajících objektů není uvažováno, zhotovitel si zajišťuje sociální zázemí dle svých potřeb v rámci přípravy a realizace stavby.

c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Využití stávajících objektů není v projekční přípravě uvažováno.

d) Způsob provedení demolice a místa skládek

Demolice budou provedeny v rámci jednotlivých SO/PS. Jedná se o demolici stávajících pilířů mostu včetně betonových plošin u pilířů ponechaných z předchozích staveb, dále demolici ŘOPÍKU (bývalý vojenský bunkr) a základy měněných nebo přesouvaných stožárů trakčního vedení, ubourání stávajících řím a závěrných zdí mostu.

Pro stavbu budou využity skládky v Břeclavi – viz část Odpadové hospodářství.

e) Likvidace porostů

Ve stavbě není navrženo kácení. Je uvažováno pouze s mycením drobných náletů a keřů nevyžadujících povolení ke kácení a ve všech případech pouze na drážním tělese.

f) Likvidace škodlivých odpadů

Je řešeno v samostatné části dokumentace Odpadové hospodářství.

g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných porostů a objektů po dobu výstavby

V části Zásady organizace výstavby jsou zpracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopotovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému.

Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem!

Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou, unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.

Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

h) Přeložky nadzemních a podzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

V rámci stavby jsou řešeny pouze provizorní přeložky a kabelové trasy pro zajištění provozu na trati – všechny tyto objekty (sdělovací a zabezpečovací zařízení a silnoproudá vedení) využívají kabelové trasy SŽDC na drážním tělese.

Stávající kabel ZOK vedený vpravo trati je v majetku SŽDC a bude v souladu s předchozím stupněm dokumentace veden závěsem mezi novými mostními konstrukcemi.

Přeložky elektrického vedení VN a VVN za mostním objektem řeší samostatná stavba společnosti E.ON a.s. Předmětem je zdvih elektrického vedení z důvodu nevyhovující vzdálenosti k trakčnímu vedení.

i) Omezující a bezpečnostní opatření

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části ZOV a BOZP. Zhotovitel před zahájením stavby vypracuje povodňový a havarijný plán, který nechá odsouhlasit na příslušných úřadech a investorem stavby.

j) Výluka dopravy a jiná dopravní omezení

Stavba je záměrně navržena s minimálním dopadem na provoz železnice, který bude nepřetržitě zachován vždy alespoň jednokolejně vyjma několika krátkodobých výluk v řádech hodin, které jsou potřeba při řešení trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Doprava bude zajištěna ve všech případech po železnici – tj. není navržena náhradní doprava.

Omezení vzniknou na železničním přejezdu, který je situován cca 350m před mostem (tj. směrem na Rakousko). U tohoto přejezdu budou omezení vlivem jeho využití zhotovitelem stavby pro nakládku dílců a jejich dopravu k mostu dále po železnici.

k) Omezení v dodávce energií

Stavba nevyvolá žádné omezení ve veřejné dodávce energií.

B1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví stavebníka - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Ve výjimečných a nezbytných případech stavba vyžaduje dočasné zábory i ostatních vlastníků, se kterými jsou práva smluvně ošetřena. V případě Mostních opěr a kuželů železničního tělesa bylo zjištěno, že jsou již dnes na pozemku ve vlastnictví Povodí Moravy, s. p – v tomto případě je smluvně ošetřeno věcné břemeno.

Problematika je předmětem samostatné části dokumentace „I.2 Majetkoprávní část“. Kopie dokladů a smluv jsou doloženy v dokladové části H.

B1.8 Výjimky z předpisů

Navržené technické řešení nevyžaduje výjimky z předpisů.

B1.9 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie je v samostatné části dokumentace B.2.

B1.10 Vliv stavby na životní prostředí

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí lze konstatovat, že rekonstrukcí mostu nedojde novým zásahům do životního prostředí a stav po provedení rekonstrukce zůstane zachován tak, jak je stávající.

Za zlepšení podmínek pro životní prostředí lze považovat razantní snížení hluku, protože stávající ocelová přímo-pojížděná mostovka generuje při pojezdu vlaku značný hluk. Výměnou nosné konstrukce za konstrukci s kolejovým ložem dojde k maximálnímu možnému snížení hlučnosti generované samotným mostem.

Dále lze za zlepšení podmínek z hlediska životního považovat fakt, že v rámci stavby budou z koryta odstraněny pomocné betonové plošiny, které zde byly při předchozí opravě mostu ponechány. Odstranění těchto betonových plošin lemovaných ocelovými korodujícími larsenami požaduje Povodí Moravy s. p. – viz. zápis z jednání na Povodí Moravy s. p. ze dne 7. 10. 2013.

B1.11 Odolnost a zabezpečení stavby

a) Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

V rámci stavby nejsou realizovány objekty, které vyžadují samostatné požárně-bezpečnostní řešení - netýká se stavby.

b) Odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení

V rámci stavby nejsou realizována žádná trvalá nová trakční vedení ani energetická zařízení – stávající stav nebude stavbou změněn.

B1.12 Energetické výpočty

a) Spotřeba elektrické energie pro elektrickou trakci

V rámci stavby není navrhováno nové trakční vedení ani změna jeho rozsahu apod., která by měnila stávající spotřebu elektrické energie.

b) Zpětné vlivy trakčního vedení

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

c) Bilance výkonů, zajištění předepsaného účinku

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

B1.13 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana proti účinkům bludných proudů je na rekonstruovaném mostě v km 80,930 navržena v souladu s předpisem SŽDC SR 5/7 (S). Detailněji je řešeno v rámci SO 02-19-01.

a) Ochrana pro stejnosměrné soustavy TV 3kV

Stavby se netýká, tato soustava není použita.

b) Ochrana v místě styku stejnosměrné a nezávislé trakce

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

c) Ochrana v místě styku stejnosměrné a střídavé trakce

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

d) Ochrana v místě silných stejnosměrných zdrojů

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

B1.14 Graf dynamického průběhu rychlosti

Graf je obsažen v samostatné příloze B.3.

B1.15 Dopravní opatření

Stavba si vyžádá dopravní opatření v železniční a silniční dopravě.

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části B.2 této dokumentace. Zásady organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem plánování a koordinace výluk.

Silniční doprava:

Stavba je koncepčně navržena tak, aby docházelo k minimálním zásahům do životního prostředí, proto je doprava navržena po železnici. K železnici jsou přístupy na úrovněových přejezdech před a za mostem a dále v žst. Břeclav. Opatření představují přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích například při návozu dílců mostu na trať, pohybu železničního jeřábu přes úrovněový přejezd apod. V místech vjezdu vozidel stavby na veřejné komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech (předpokládáme v žst. Břeclav a dále u obou úrovněových přejezdů).

B1.16 Trvalé a dočasné zábory pozemků

Rozsah dočasných záborů je uveden v tabulce na následující straně, v rámci stavby nedojde k trvalým záborům. Pozemky, do kterých zasahují mostní opěry již nyní, budou ošetřeny věcnými břemeny. Ke stavbě nebudou využívány pozemky ZPF ani PUPFL.

SEZNAM DOTČENÝCH NEMOVITOSTÍ									
STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 80,930 trati Hohenau (ÖBB) - Přerov									
Katastrální území: Poštorná									
Parcelní číslo	Výměra (m ²)	Druh pozemku	Způsob využití	List vlastnictví	Vlastník - adresa	Dočasný zábor (m ²) do 1 roku	Číslo SO a PS	Věcné břemeno	Číslo SO a PS
Vlastník: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace									
2883	156056	ostatní plocha	dráha	1294	ČR, SŽDC, s.o., Dílaždná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha				
Ostatní vlastníci									
2921 / 1	1540	ostatní plocha	jiná plocha	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	317	SO021901	21	SO021901
2921 / 2	1307	zast. plocha a nádvoří	hráz k ochraně nemovitostí	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	132	SO021901	52	SO021901
2922	3315	vodní plocha			ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	397	SO021901		
2923	3285	ostatní plocha	jiná plocha	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	461	SO021901	18	SO021901
3087	9690	ostatní plocha	jiná plocha	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	665	SO021901	103	SO021901
3088	18218	vodní plocha			ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	511	SO021901		
3089 / 1	25641	ostatní plocha	jiná plocha	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	639	SO021901	21	SO021901
3089 / 2	53	zast. plocha a nádv.	jiná stavba, bez čp/če	3773 438	<i>vlastník stavby:</i> ČR, Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha, Agentura hospodaření s nemovitým majetkem MO - Odbor územní správy majetku Brno, Svatoplukova 2687/84, Židenice, 61500 Brno <i>vlastník pozemku:</i> ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	53	SO021901	53	SO021901
3089 / 3	7085	zast. plocha a nádvoří	hráz k ochraně nemovitostí	438	ČR, Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverí, 60200 Brno	359	SO021901	68	SO021901

B1.17 Úspora energie a ochrana tepla

a) Energetická náročnost budov

Stavby se netýká.

b) Celková energetická náročnost stavby

Stavby se netýká.

B1.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Z hlediska záplav stavba zasahuje do vymezeného záplavového území Q100 řeky DYJE prostřednictvím spodní stavby. Dále shora omezuje přemostovaný vodní tok nosná konstrukce – nově navržená mostní konstrukce nezasahuje pod úroveň dolní hrany stávající mostní konstrukce v souladu s požadavky ČSN 73 6201 / 2008. Výsledný průtočný profil mostního otvoru je z hlediska proudění vody výhodnější, neboť jsou ve stavbě trvale odstraněny pilíře mostu. Celková stávající plocha průtočného průřezu mostu není realizací stavby zmenšena.

Z hlediska tektoniky nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Z hlediska poddolování se stavba nenachází v chráněném ložiskovém území

B1.19 Ochrana obyvatelstva

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

B1.20 Bezbariérové užívání stavby

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Stavby se netýká – stavba není přístupná veřejnosti.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Stavby se netýká – stavba není přístupná veřejnosti.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Stavby se netýká – stavba není přístupná veřejnosti.

d) Použité zvláštní stavební výrobky, použití informačních systémů

Stavby se netýká – stavba není přístupná veřejnosti.

Jedná se o železniční stavbu. Dopravní řešení bude zachováno stávající – stavbou se zajišťuje doprava mezi vlakovými stanicemi žst. Břeclav a BernhardsthalFbf po dvoukolejné elektrizované železniční trati.

V okolí mostu je snížena traťová rychlost na 100km/hod z důvodu nevyhovujícího stavu mostu, trať je přitom kolaudována na rychlost 160km/h v celém předmětném úseku na základě výše popsaného rozhodnutí o změně užívání stavby Drážního úřadu Sp. Zn.: MO-SDO0594/12-2/Sj, Č. j.: DUCR-48606/12/Sj ze dne 11. září 2012. Rychlost 160km/h bude po rekonstrukci v celém úseku zavedena. Souhlas Drážního úřadu je přílohou této zprávy.

Organizování a provozování drážní dopravy je v úseku Hohenau - Břeclav na této trati dle „Dodatkové ujednání ke Smlouvě o navázání infrastruktur pro pohraniční trať a pohraniční stanice Břeclav – BernhardsthalFbf“.

Zpracoval:

Ing. David Kmošek, EXprojekt s.r.o., tel. 739 573 422, e-mail: kmosek@exprojekt.cz

Červen 2014, Brno