



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
		Po připomínkovém řízení	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 305
IDDS: gi4w9x7
e-mail : info@sudopeu.cz



Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 111
IDDS: nd9sqfy
e-mail : praha@sudop.cz



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
Mgr. Petr Vorel	Mgr. Petr Vorel	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: Šumperk	Signal Projekt s.r.o.
"Elektrizace a zkapacitnění trati Libina - Uničov"		ZAK. ČÍSLO MCO
		17-106-232-PS
		ÚČEL
		DSP
		DATUM
PS 80-28-02 Uničov - Šumperk, AVV - 2. část		ÚNOR 2019
		FORMÁT
Technická zpráva		A4
		MĚŘÍTKO
		ČÁST
		D.4.2
		POŘ.Č.
		01

Obsah:

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

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Elektrizace a zkapacitnění trati Libina - Uničov
Stupeň dokumentace:	DSP (Dokumentace pro stavební povolení)
Kraj:	Olomoucký
Investor:	SŽDC, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Správce zařízení:	OR Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Dodavatel dok:	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc
Subdodavatel:	Signal Projekt, s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno

Zpracováváný SO : PS 80-28-02 Uničov - Šumperk, AVV - 2. část

Vypracoval: Mgr. Petr Vorel

2. ÚVOD

Tento PS řeší dodávku a montáž magnetických informačních bodů (MIB) do definitivních poloh po dokončení stavby. MIB jsou součástí stacionární (traťové) části systému automatického vedení vlaku (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 řídících 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 dokumentace pro stavební povolení (DSP) byly použity následující podklady:

- Zadávací dokumentace objednatele
- Přípravná dokumentace stavby
- Příručka pro projektování MIB

3.2 Související stavby

Se stavbou souvisí stavby "Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)" a "Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc". Předpokládá se jejich společná realizace.

4. TECHNICKÁ ČÁST

4.1 Stávající stav

V současné době trať není vybavena systémem AVV tedy na trati není osazen žádný MIB.

4.2 Navrhovaný stav

V rámci tohoto PS je řešeno finální umístění MIB v jednotlivých dopravních a mezistaničních úsecích po dokončení 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 13 nových MIB včetně upevňovacích souprav a umístit je do příslušných kilometrických poloh podle tabulky 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 atd.) Doporučujeme před finálním umístěním provést situování s projektantem.

MIB budou ke kolejovému svršku připevněny odpovídající upevňovací soupravou dle typu pražce v místě uložení.