

NÁZEV AKCE:	Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Bohumín
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání řešení protlaků
DATUM:	11. listopadu 2016
MÍSTO:	ŽST Bohumín
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Martin Raibr

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Obecně

Jednání se uskutečnilo na základě prověření možnosti úprav izolovaných styků, které jsou navrženy v připravované dokumentaci.

Závěry

Na místním šetření došlo k následujícím závěrům:

- Náhrada stávajícího A-LISu kolejnicovou vložkou, pro potřeby výkazu výměr je uvažováno s délkou vložky 7,0 m (s ohledem na polohu přídržnic a stávajících svarů).
- Pokud není možné vložit kolejnicovou vložku standardní délky, je možné stávající A-LIS nahradit krátkou kolejnicovou vložkou dl. 2,0 m a delší (délka kolejnicové vložky je dle předpisu S3/2 čl. 176 minimálně 2,0 m – definitivní oprava pro $V \leq 120$ km/h).
- Pokud není možné stávající A-LIS nahradit kolejnicovou vložkou, bude stávající A LIS překlenut novou srdcovkou (případně pouze hrotovou kolejnicí) s prodlouženou délkou (+700 nebo +1400mm). Vyměňované části výhybek nutno objednávat bez vrtání a před objednáním nutno zaměřit skutečnou délku prodloužení s ohledem na stávající polohu svarů a pražců.
- V křižovatkových výhybkách budou použity kolejnicové spojky bez zajištění jejich provaření. Dojde však k zajištění ke zřízení jednotlivých propojovacích lan přes kovové spojky dle směrnice.
- V případě, že jednotlivé styky jsou blíže jak 8m, dojde k výměně celé délky kolejnice.
- V rámci stavby dojde k odstranění i izolovaných styků u výhybek, jejichž hrot je v minimální vzdálenosti od srdcovky předešlé výhybky. Při této konfiguraci bude nutné demontovat opornici výhybky, která je za srdcovkou předešlé výhybky. Při této výměně bude nutné vyměnit i jazyk této výhybky a zajistit demontáž a opětovnou montáž EOv v případě, že jím je vybavena a elektromotorického přestavníku, který bude nutné odpojit a znova připojit (přestavné tyče). Typickým případem této konfigurace jsou zejména styky mezi výhybkami:
202-203, 20-P1, 211-212, 218-219, 303-306, 20-21, 23-24, 34-35, 328-30, 327-328, ale i 328/330. Tímto se jedná pouze o výčet, přesný rozsah případů bude definovat následující stupeň dokumentace.
- V rámci stavby je nutné uvažovat i výměnu srdcovek výhybek, kde bude nemožné zajistit úpravou styků. Při místním šetření bylo zjištěno, že předběžně se jedná o cca 8 případů.



- Samostatnou částí je úprava styků v DKS 37-40, kde při zavaření styků bude nutné vyměnit jednotlivé srdcovky (4kusy)
- V některých případech je nutné zrušit také izolované styky, které jsou součástí přechodové kolejnice (PK). V těchto případech bude nutné stávající izolovaný styk nahradit novou přechodovou kolejnicí obdobné délky a tvaru jako stávající PK (nová přechodová kolejnice bude vždy prodloužena o vyřiznutý svar předešlé přechodové kolejnice).

