



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Správa železniční dopravní cesty

Č.j.: 12382/2017-SŽDC-SSV – U1/Bař

Příloha ke SP č.j. 22144 /2017-SŽDC-GŘ-O6-Hor

Zpracoval: Ing. Bařinková

Dne: Olomouc/ 23.05.2017

Telefon: 724 932 275

Mail: barinkova@szdc.cz

Fax: 585 436 075

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Přípravné dokumentace stavby

Dokončení I. žel. koridoru v trat'. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)

1. Základní identifikační údaje:

Místo stavby	: Železniční trat' Havlíčkův Brod(ČR)-Kúty (SR)
Kraj	: Jihomoravský
Investor	: SŽDC, s.o.
Železniční síť	: Evropská síť tratí TEN-T
Ústřední orgán investora	: Ministerstvo dopravy ČR
Zpracovatel dokumentace	: EXprojekt s.r.o., Kounicova 688/26, 602 00 Brno
Druh dokumentace	: přípravná
Lhůta výstavby	: r. 2018-2021
ISPROFOND	: 562 352 0027

Kapacitní údaje:

Žel. svršek a spodek

Nový žel. svršek 60 E2	1,536 km
Železniční spodek	1,536 km

Železniční přejezdy

Železniční přejezd	1 ks
--------------------------	------

Mosty, propustky, zdi

Železniční mosty	4 ks
------------------------	------

Trakční vedení a ukolejnění

Nové TV	4,8 km
Nové stožáry TV	48 ks

Zabezpečovací zařízení

Úprava SZZ ESA 11	1 ks
Úprava TZZ ABE-1	1 ks
Nové PZZ elektronického typu	1 ks
Nový reléový domek	1 ks

Sdělovací zařízení

Traťový kabel	3,9 km
Optický kabel 12vl.	2,1 km
Optický kabel 48vl.	3,9 km
Přeložky drážních sdělovacích kabelů.....	9,5 km

Silnoproudá zařízení a rozvody

Doplnění DŘT	1 ks
Délka kabelů vn 6kV (provizorní, následuje demontáž)	927 m
Drážní skříň 6 kV (provizorní, následuje demontáž).....	2 ks
Demontáž drážní skříně 6kV	4 ks
Kabelové rozvody.....	31,113 km
Úprava zapojení stávajících skříní a rozvaděčů	3 ks
Ovladač pro DOÚO.....	1 ks

2. Projednání dokumentace:

Dokumentace byla projednána s organizačními složkami SZDC, s.o. a ČD, a.s., níže uvedená stanoviska tvoří dokladovou část E přípravné dokumentace:

- SZDC, s.o., SŽE Hradec Králové, ÚS Brno (č.j. 520/2017-SZDC-SŽE-ÚS_BNO_OE, dne 10. 1. 2017),
- SZDC, s.o., Odbor základního řízení provozu (O12) a Odbor operativního řízení a výluk (O11) (č.j. 884/2017-SZDC-O12, dne 12. 1. 2017),
- SZDC, s.o., Odbor traťového hospodářství (č.j. 4836/2017-SZDC-O13, dne 27. 1. 2017),
- SZDC, s.o., TÚDC (č.j. 260/2017-SZDC-TÚDC-ÚATT, dne 9. 1. 2017)
- SZDC, s.o., Odbor provozuschopnosti (č.j. 1910/2017 – SZDC - O15, dne 15.2. 2017)
- SZDC, s.o., Oblastní ředitelství Brno (č.j. 551/2017-SZDC-OŘ BNO-OPS, dne 10. 1. 2017), součástí je vyjádření ÚŘP (č.j. 00127/2017-SZDC-OŘ BNO-OT, dne 5. 1. 2017) a SON Brno (č.j. 583/2017-SZDC-SON-RSON BNO, dne 6. 1. 2017)
- SZDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky (č.j. 1563/2017-SZDC-O14, dne 10. 1. 2017)
- ČD-Telematika a.s. (č.j. 871/2017, dne 11. 1. 2017)
- SZDC, s.o., SŽG (č. j. 12 /2017-SZDC-SŽGOL-OLC, dne 10.1.2017)
- SZDC,s.o., odbor přípravy staveb (č.j. 56460/2016-SZDC-O6, dne 30. 12. 2016)
- ČD, a.s., GR Odbor investic (č.j. 1582/2016-O3, dne 4. 1. 2017 a 17. 2. 2017), součástí je vyjádření O12, ÚOD a O32,
- ČD, a.s., RSM Brno (č.j. 0024//2017-RSMBRNO – 1/17, dne 3. 1. 2017 a č.j. 0398/2017-RSMBRNO – 19/17 – nahr.1/17, dne 3. 2. 2017)

Žádost o vydání územního rozhodnutí byla podána dne 23.2.2017. Městský úřad Břeclav, odbor stavebního úřadu a obecního živnostenského úřadu pod č.j. MUBR 22990/2017 ze dne 3.4.2017 vydal oznámení o zahájení územního řízení.

Dokumentace byla rovněž projednána s dotčenými mimodrážními organizacemi a vyjádření jsou doložena v části E.1 přípravné dokumentace.

3. Zdůvodnění a popis stavby:

Cílem stavby je uvedení úseku do stavebně-technického a provozního stavu, který bude minimálně vyhovovat parametrům stanoveným Mezinárodní železniční unií (traťová rychlost 160 km/h pro soupravy s výkyvnými skříněmi, prostorová průchodnost ložné míry UIC GC, třída zatížení D4) a evropským dohodám AGC a AGTC. Jedná se o dokončení modernizace I. tranzitního koridoru spočívající v kompletní rekonstrukci úseku od km 9,823 000 do km 11,359 000, jejíž součástí je zdvih nivelety TK na hraničním mostě v ev. km 11,495 přes VVT Morava a jeho šířkové uspořádání, které vyvolá v místech před opěrou hraničního mostu rozšíření stávajícího železničního náspu, tedy pata náspu bude zasahovat na mimodrážní pozemky. Účelem stavby je provést takové stavební a technologické činnosti a vybudovat taková zařízení, která zajistí modernizaci předmětného úseku s cílem zvýšení rychlosti a kvality jízdní dráhy.

Hlavními částmi stavby bude rekonstrukce železničního svršku a spodku, demolice 4 stávajících mostních objektů a výstavba nových, rekonstrukce zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých zařízení, trakčního vedení a dalších kabelových vedení (DŘT, DOÚO atd.). V rámci stavby také proběhne v úseku ŽST Lanžhot – km 9,823 000 rekonstrukce stávající kabelizace.

Základní technický popis staveb

Železniční zabezpečovací zařízení

V rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hranice ČR/SR“ byl ve stavědlové ústředně žst. Lanžhot naistalován automatický blok ABE-1 a kolejové obvody KOA pro zabezpečení mezistaničního úseku Kúty – Lanžhot (část k dělicímu bodu na území ČR). Jelikož nebyla dobudována zbývající část autobloku na slovenské straně, nebylo toto TZZ nikdy aktivováno a v současné době není ani v činnosti. V současnosti je v činnosti TZZ AB3/74.

Navrhovaným řešením je zachovat již vybudovaný autoblok ABE-1 s tím, že zhotovitel provede nutnou repasi, modernizaci a rekonstrukci dílů tak, aby bylo možné toto zařízení uvést do provozu.

Zachování a aktivace ABE-1 je výchozím podkladem pro dobudování TZZ na slovenské straně. Z důvodu velké vzdálenosti mezi stavědlovou ústřednou v žst. Kúty a dělicím bodem autobloku bude potřeba na slovenské straně zřídit mezilehlý objekt. Jako příhodné umístění se jeví budova na zastávce Brodské. Tento návrh byl projednán na poradě se zástupci ředitelství ŽSR.

Rozdělení celého traťového zabezpečovacího zařízení bude v km 10,885. Na české straně budou dva oddíly, na slovenské straně bude 5 oddílů.

Pro kontrolu volnosti kolejí se využijí kolejové obvody KOA, u kterých je situace obdobná jako u zařízení ABE-1.

Závislosti autobloku budou přenášeny po optickém kabelu.

Vzhledem k tomu, že stanice Lanžhot s přilehlými mezistaničními úseky je dálkově ovládána z CDP Přerov, je nutné zajistit aktualizaci software i na CDP Přerov.

Na trati je v provozu systém ERTMS/ETCS L2. V rámci stavby budou přemístěny balízy (venkovní prvky ETCS) umístěné v kolejišti. S ohledem na nové polohy vnějších prvků a zvýšení traťové rychlosti je třeba upravit software radioblokové centrály (RBC) v žst. Lanžhot a na CDP v Přerově.

Pro nový autoblok byla v roce instalace připravena i venkovní kabelizace včetně kabelových objektů. Vzhledem k tomu, že u některých kabelů nelze zjistit jejich technický stav a některé z kabelů jsou využity pro systém DOZ a ETCS a je nutné tyto systémy zachovat v provozu i během stavebních postupů, bylo dohodnuto, že pro autoblok se zřídí nová kabelizace. Kabelové objekty, vzhledem k jejich technickému stavu budou nahrazeny za nové. Kabely budou navrženy typu ZE (stíněné)



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

z důvodu ochrany zabezpečovacích vedení a zařízení před nebezpečnými, rušivými a korozivními vlivy elektrické trakce 25 kV, 50 Hz.

Přejezd v km 9,990 bude zabezpečen novým zabezpečovacím zařízením elektronického typu. Bude se jednat o kategorii PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací. Zařízení bude umístěné v novém prefabrikovaném reléovém domku, který bude situován v blízkosti přejezdu. Závislosti přejezdu budou do ŽST Lanžhot přenášeny po metalickém vedení. Napájení přejezdu bude ze staničního zdroje (UNZ) v Lanžhotu.

Železniční sdělovací zařízení

V rámci stavby bude realizován nový traťový metalický kabel v mezistaničním traťovém úseku žst. Lanžhot – st. hr. ČR/SR. Současně s novým traťovým kabelem EZE 15XN0,8 budou položeny dvě HDPE trubky (provozní a rezervní), přičemž do provozní bude zafouknut nový 48vl. diagnostický optický kabel SZDC. V úseku žst. Lanžhot, VB – km 9,823 je kabelová trasa vedena v trase původní kabelové trasy, jež byla realizovaná v rámci předchozí stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hranice ČR/SR“, přičemž původní kabelizace bude nahrazena nově pokládanou kabelizací. Ve zbývajících částech bude realizována nová hlavní kabelová trasa, která bude společná pro kabely sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení.

Na straně žst. Lanžhot bude nová traťová kabelizace ukončena ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově, na straně státní hranice ČR/SR bude kabelizace ukončena v nové kabelové skříni instalované na české straně státní hranice.

Z nového traťového kabelu bude proveden výpich potřebných čtyřek do RD u přejezdu v ev. km 9,990.

Pro připojení indikátoru do technologické datové sítě bude dále do hlavní kabelové trasy přiložena ještě jedna HDPE trubka v úseku od TD IHL v žkm 9,708 až do kabelové skříně KS na státní hranici, další HDPE trubka bude dále přiložena mezi kabelovou skříň na státní hranici a přístrojovou skříň stávající BTS 274 Hraniční most. Do těchto HDPE trubek bude instalován nový 12vl. přípojný optický kabel. Pro možnost zajištění přenosů pro potřeby nově budovaného DŘT bude dále položen metalický kabel 20XN0,6 mezi výpravní budovu a rozvodnu NN v žst. Lanžhot.

Zprovoznované traťové okruhy budou osazeny translátory.

Na nových optických kabelech budou v blízkostech mostních objektů ponechány v podzemních kabelových komorách nezbytné délkové rezervy.

Dále bude v rámci stavby do stávající přístrojové skříně BTS 274 Hraniční most instalován nový přenosový uzel SDH STM-1, přičemž na slovenské straně by byl v žst. Kúty v rámci souběžné stavby slovenské strany instalován taktéž nový SDH STM-1 uzel. Nově instalovaným přenosovým uzlem je zajištěna dostatečná přenosová kapacita mezi infrastrukturou české a slovenské strany pro veškeré potřeby železničního provozu (telekomunikační, zabezpečovací přenosy,...).

Po dokončení instalace nového přenosového uzlu bude dále zrušen stávající metalický trakt E1, který je v současné době v provozu po stávajícím dálkovém kabelu DK 44 mezi žst. Břeclav a žst. Kúty. Příslušné modemy vč. související technologie budou v obou koncových stanicích zdemontovány.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

V současné době je na elektrodispečinku v Brně v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

Cílem projektové dokumentace dispečerské řídicí techniky /DŘT/ je přezbrojení a doplnění stávajícího rozvaděče /RDRT-RTU232 na RTU560/ pro ústřední ovládání doplněné technologie v žst. Lanžhot. Zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Ústředně ovládaná technologie: DOÚO, R6kV, UNZ, RNN – RH.1, RU apod. Stávající komunikace s ED Brno (DK44 čt.č.31/K1,2) bude přepojena na jednotnou

přenosovou síť – 1x datový izolovaný ETHERNET kanál, komunikační protokol dle IEC 60870-5-104.

Na straně řídicího systému na ED Brno Maloměřice je řešeno začlenění datových ethernetových přenosů žst. Lanžhot do stávajícího řídicího systému RTis. Součástí dodávky je oživení a nastavení ethernetových přenosových sítí směrem k technologickému objektu.

V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu řízené soustavy, databáze globální vizualizace a vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů.

Žel. svršek a spodek

ZÚ předmětné stavby na území ČR bude v km 9,823 000, kde bude navazovat na již zrealizovaný projekt stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hranice ČR/SR“ a KÚ bude v km 11,359 000, kde bude navazovat na směrové a výškové řešení dokumentace stavby „Modernizace železniční tratě Kúty – st. hranice SR/ČR“ (místo styku před opěrou mostu ev. km 11,495 ČR).

Směrové a výškové řešení je navrženo tak, aby respektovalo šířkové uspořádání (předpoklad VMP 3,0; osová vzdálenost 8,7 m) a niveletu koleje mostu přes Moravu ev. km 11,495 ČR, ev. km 74,386 SR (160,620 m n.m. BPV – zdvih přibližně 1,3 m), který bude součástí dokumentace ŽSR „Modernizace železniční tratě Kúty – st. hranice SR/ČR“. Na české straně bude stavba navazovat na km 9,823 realizované stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hranice ČR/SR“. Při přestavbě bude zohledněn požadavek na zvýšení rychlosti na 160 km/h.

Nový svršek v rekonstruované části koleje bude tvaru 60 E2 z nových kolejnic na nových betonových pražcích B 91 S/1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14, rozdělení pražců „u“ – 600 mm. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje. Osová vzdálenost kolejí bude 4,1 m (mimo rozšíření před hraničním mostem), aby bylo navázáno na předchozí úsek a nebylo nutné na začátku úseku vytvářet kolejové S.

Železniční svršek bude na české straně ukončen před ZKPP hraničního mostu.

Na mostech ev. km 10,140 a 10,580 je požadován zdvih koleje z důvodu nových mostních konstrukcí s kolejovým ložem. Tento zdvih bude realizován na celém úseku cca od km 9,860 po km 10,850, aby bylo dosaženo plynulého průběhu nivelety. Vzhledem k dostatečné šířce násypového tělesa si tento zdvih nevyžádá žádná zvláštní opatření. Na přejezdu ev. km 9,990 si tato úprava vyžádá zdvih cca 70 mm.

Cca od km 10,850 je navržena stoupající rampa k hraničnímu mostu.

Rozšíření osově vzdálenosti a zdvih koleje před hraničním mostem si vyžádá rozšíření stávajícího násypu mezi km 11,041 000 a km 11,359 000 vlevo trati a mezi km 11,097 000 a km 11,282 000 vpravo trati. Tato rozšíření budou provedena pomocí svahových stupňů na zpevněné patě svahu z netříděného lomového kamene.

Na levé straně násypu bude v úrovni současné nivelety zřízena lavička šířky 1,5 m v příčném sklonu 5 % pro umístění kabelové trasy.

Železniční spodek bude na české straně ukončen před ZKPP (ZKPP je vždy součástí mostního objektu a je navrhována individuálně – bude tedy součástí slovenské strany) hraničního mostu.

Nepoužívaná budova bývalého hradla „Most Morava“ bude v novém stavu kompletně demolována včetně základových konstrukcí.

Železniční přejezd

Stávající přejezdová konstrukce na přejezdu v km 9,990 bude snesena a nahrazena novou konstrukcí z betonových panelů na ocelových nosičích. Součástí modernizace bude i plynulé napojení komunikace na obou stranách.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti bude přejezd rekonstruován na přejezd zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Mosty, propustky, zdi

Na rekonstruovaném úseku předmětné stavby se nacházejí čtyři mostní objekty, které budou z důvodu nevyhovující přechodnosti (zejména ocelové konstrukce) a normového šířkového uspořádání nahrazeny novými konstrukcemi. Dalším důvodem pak je výškové řešení na zmíněném úseku, které respektuje navázání na stávající stav na začátku úseku a požadovanou výšku 160,620 m n. m. BPV na hraničním mostě (zdvih přibližně 1,3 m).

Nová nosná konstrukce (NK) železničního mostu v km 10,140 bude železobetonová (ŽB) se zabetonovanými nosníky, nové opěry budou také ŽB, hlubinně založené na pilotách. Průtočný profil nebude zmenšen. Bude zachována stávající volná výška pod mostem.

V případě železničního mostu v km 10,580 bude vestavěna ŽB rámová konstrukce mezi stávající opěry. Stávající NK a části spodní stavby budou vybourány. Rám bude založen plošně se zlepšením podloží v základové spáře. Dojde ke zmenšení kolmé světlé šířky na 5,90 m. Bude zachována stávající volná výška pod mostem.

Nová NK železničního mostu v km 11,013 bude ŽB se zabetonovanými nosníky, nové opěry budou také ŽB, založené hlubinně na pilotách. Most je z důvodu velkého přemostění a omezené možnosti úpravy konstrukční výšky uvažován jako dvupolový, se ŽB pilířem založeným v korytě toku na pilotách a umístěným v polovině vzdálenosti mezi opěrami. Počet otvorů bude 2. Minimální volná výška pod mostem bude zvýšena minimálně o 300 mm (zvýšením dolní hrany NK).

V případě železničního mostu v km 11,117 bude vestavěna ŽB rámová konstrukce mezi stávající opěry. Celá stávající NK a části spodní stavby v místě nového rámu budou vybourány. Rám bude založen plošně se zlepšením podloží v základové spáře. Průtočný profil nebude zmenšen. Minimální volná výška pod mostem bude zvýšena minimálně o 350 mm (zvýšením dolní hrany NK).

Trakční vedení

V rámci stavby je navržena celková rekonstrukce trakčního vedení (nové vodiče, izolátory, odpojovače, svodiče přepětí, ukolejňení a trakční podpěry) v návaznosti na rekonstrukci žel. svršku a spodku v trať. úseku. Rekonstrukce trakčního vedení bude navržena pro traťovou rychlost a bude navazovat na již zrealizovanou stavbu „Optimalizace traťového úseku Břeclav – st. hranice ČR/SR“. Pro návrh TV bude použita typová sestava „S – 25kV 50Hz“ s účinností od roku 1993 včetně doplňků. Návrh TV musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN EN 50119 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN 341500 ed.2, ČSN EN 50367 ed.2, ČSN EN 50122 ed.2. a TSI ENE.

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

Cílovým stavem je výstavba nového trakčního vedení tak, aby celá trať st. hr. ČR/SR – žst. Břeclav po skončení stavby odpovídala traťové rychlosti 160 km/h, s možností zvýšení na 200 km/h.

Napájení a dělení trolejového vedení širé trati – rozhodující napájecí bod je trakční napájecí stanice (TNS) Břeclav. Napájení TV zůstane zachováno z TNS Břeclav a Zohor (SR). Měření spotřeby trakční energie je v současné době situována na slovenské straně a dále se předpokládá jeho zachování.

Dále bude upraveno stávající napájecí vedení pro napájení indikátoru horkoběžnosti v km 7,730, odpojovače č. 23A – 23B – Z118. Bude provedena rekonstrukce stávajících ručních pohonů odpojovačů za pohony motorové a jejich zapojení do systému DOÚO a DŘT.

Dále je navržena úprava stávajícího napájecího vedení GSM v km 11,365, kdy bude obdobně provedena rekonstrukce stávajících ručních pohonů odpojovačů za pohony motorové a jejich zapojení do systému DOÚO a DŘT. Současně však dochází ke změně, stávající podpěra 2A je v přímé kolizi s novou kolejí č. 2 a bude nahrazena a dále v návaznosti na vytvoření nového výměnného pole elektrického dělení (odpojovače č. 401 a 402) je nutné upravit vlastní napájení odpojovačů č. 13A a 13B.

Stávající ZOK bude převěřen na nové trakční podpěry a koncový bod, jenž se nachází na stávající podpěře č. 14, bude zachován s přemístěním na novou podpěru.

Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

V současné době je podél dotčeného traťového úseku v provozu stávající 6kV kabel vedený v převážné míře podél 1. traťové koleje (TK), který slouží pro zajištění napájení traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) a taktéž přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) u přejezdu v ev. km 9,990. S ohledem na zvolené stavební postupy stavby, kdy je nejprve uvažováno s rekonstrukcí 2. TK a teprve po jejím zprovoznění je uvažováno s rekonstrukcí 1. TK, budou v rámci stavby provedeny nezbytné přeložky stávajícího 6kV kabelu, tak aby bylo možné po celou dobu rekonstrukce druhé traťové koleje ponechat v provozu v první traťové koleji stávající TZZ. Stávající 6kV kabel bude před zahájením samotných prací na stávajících mostních objektech a železničním tělese 2. TK přeložen mimo dosah uvažovaných stavebních prací, současně s přeložkou kabelu 6kV budou taktéž mimo dosah stavebních prací přeloženy stávající traťové trafostanice TTS.

Vzhledem k tomu, že v cílovém stavu se již neuvažuje s využitím rozvodu 6kV pro napájení nového TZZ a PZZ, je přeložka kabelu 6kV uvažována jako provizorní. Po dokončení stavby a zprovoznění nového zabezpečovacího zařízení budou stávající TTS 6kV zdemontovány včetně jejich betonového základu.

Dále budou v rámci stavby řešeny kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů trakčních odpojovačů. Jedná se o připojení motorů trakčních odpojovačů, které budou napojeny na ovládací pult s modulem ve stanici Lanžhot. K jednotlivým pohonům odpojovačů na trakčních stožárech budou přivedeny kabely s Cu žilami a s izolací žil a pláště z PVC. Kabely vedené v zemi budou uloženy v kabelovém žlabu. Kabely na trakčním stožáru budou uloženy do plastové chráničky.

Ukolejnění kovových konstrukcí

V rámci stavby je řešena ochrana před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) dle normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2 a ČSN EN 50 122-2 ed.2. Konkrétně se bude jednat o ukolejnění trakčních podpěr a ocelových konstrukcí v rozsahu úpravy trakčního vedení v daném úseku a změny zabezpečovacího zařízení. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

4. Připomínky:

V rámci připomínkového řízení byly vzneseny připomínky k přípravné dokumentaci. Připomínky byly předloženy k vyjádření projektantovi, který ke každé připomínce doplnil červeně své stanovisko. Takto doplněné připomínky byly projednány a odsouhlaseny se zpracovatelem připomínek. Výsledkem tohoto je závazné řešení připomínek, které je přílohou dokladové části E.5 přípravné dokumentace. Toto řešení je nutné respektovat v zadávacích podmínkách pro zhotovitele projektu stavby včetně stanovisek, které tvoří dokladovou část E.1 a E.2. V případech, kde skončila platnost vyjádření, zejména uvedených v části E.2 přípravné dokumentace je nutné v dalším stupni dokumentace provést jejich aktualizaci.

5. Zhodnocení:

Za předpokladu dodržení bodu 4. tohoto protokolu je dokumentace vyhovujícím podkladem pro zhotovitele projektu.

Přípravná dokumentace byla zhotovena na základě Záměru projektu, který byl schválen Ministerstvem dopravy pod č.j. 36/2017-910-IZD/3 dne 20.3.2017.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

6. Závěr:

Na základě kladného posouzení

d o p o r u č u j i k e s c h v á l e n í

přípravnou dokumentaci stavby:

„Dokončení I. žel. koridoru v trat'. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)“.

Ing. Miroslav Bocák
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(22)