



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

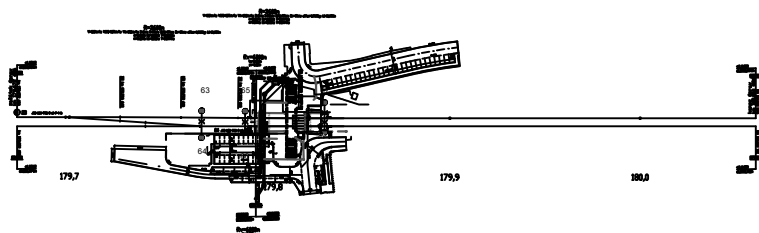
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.8.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Jiří Pelc

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	SUDOP BRNO, spol. s r.o.		SUDOP BRNO
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Zhotovitel objektu:	SUDOP BRNO, spol. s r.o.		SUDOP BRNO
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Radomír Hanák Ing. Petr Šramota	Specialista:	Ing. Jiří Pelc

Název stavby/akce:	Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko	Označení investora:	E617-S-189/2021
		Označení zhotovitele:	21002-01-0822
Název části:	Trakční vedení	Označení části:	D.2.3.1
Název objektu/dílní části:	Žst. Blansko, úpravy trakčního vedení	Označení objektu/komplexu:	SO 11-81-01
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	1.001
Název dílní části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Michael Gregř	Michael Gregř	Formáty: 10 x A4	DUSP+PDPS
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Jihomoravský	Blansko (581283)	2002	11.09.2021

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 1 2 2 1 7 1 8 9	- D U S P	- D 2 3 1 1	- S O 1 1 8 1 0 1	- X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 1

Prostor pro další informace

D.2.3 Trakční a energetická zařízení
D.2.3.1 Trakční vedení

SO 11-81-01 Žst. Blansko, úpravy trakčního vedení

T e c h n i c k á z p r á v a

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko
Místo stavby:	Zast. Blansko
Kraj:	Jihomoravský
Obec:	Blansko
Katastrální území:	Blansko
Předmět dokumentace:	Dokumentace pro společného povolení a pro provádění stavby
Odvětví:	Železniční doprava, stavba dráhy
Zadavatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1, Nové Město IČ: 70994234 IČ: CZ70994234
Organizační jednotka:	Stavební správa východ se sídlem v Olomouci Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Ústřední orgán:	Ministerstvo dopravy ČR Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatelé:	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 26, 611 36 Brno IČ: 44960417 DIČ: CZ44960417

1. ÚVOD

1.1 – Údaje o stavbě

Hlavním cílem stavby je odstranění stávajícího úrovněvého železničního přejezdu, který bude nahrazen mimoúrovňových křížením v rámci samostatné stavby „III/379 37 Blansko, přemostění“. Pro zajištění pohybu pěších osob bude v místě stávajícího přejezdu realizován podchod pro pěší.

1.2 – Umístění SO

SO 11-81-01

k.ú. Blansko: p.č. 141/17, 452/1, 452/12,

1.3 – Obsah dokumentace

Část D.2.3.1 dokumentace stavby „Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko“ řeší:

- úpravu trakčního vedení v železniční stanici Blansko

1.4 – Použité podklady

- zadávací podmínky objednatele na vypracování přípravné dokumentace stavby
- geodetická situace zaměřeného stávajícího stavu trati
- situace nového stavu kolejí, zpracované v rámci přípravné
- šetření na místě, provedená zpracovatelem v průběhu projekčních prací
- závěry z jednání, konaných v průběhu zpracování přípravné dokumentace
- platné normy a předpisy pro trakční vedení železničních drah

1.5 – Související části přípravné dokumentace

Část D.2.3.1 je zpracována v koordinaci s řešením ostatních částí přípravné dokumentace, zejména:

D.1.1	Železniční zabezpečovací zařízení
D.2.1.1	Železniční svršek a spodek
D.2.1.2	Nástupiště
D.2.1.4	Mosty, propustky a zdi
D.2.1.5	Ostatní inženýrské objekty
D.2.1.6	Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
D.2.3.6	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
D.2.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí

2. TECHNICKÝ POPIS

2.1 – Trakční vedení

2.1.1 Stávající stav:

Železniční stanice Blansko je elektrifikovaná jednofázovou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Obě hlavní traťové koleje jsou zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením s přídatnými lany dle vzorové sestavy „S“ s průřezem 100mm² Cu + 50mm² Bz. Plně kompenzované sestavy jsou napínány gravitačně pomocí kladkostroje stálým tahem v TD a NL 10 kN. Vedlejší koleje jsou zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením bez přídatných lan dle vzorové sestavy „S“ s průřezem 80mm² Cu + 50mm² Bz. Vedlejší sestavy jsou napínány gravitačně pomocí kladkostroje stálým tahem v TD a NL 8 kN.

Trakční vedení je ve stanici zavěšeno převážně na bránových konstrukcích se směrovými lany, nebo na šikmých izolovaných konzolách. Výstavba TV byla dokončena v roce 1998.

2.1.2 Nový stav:

V souvislosti s úpravami nástupišť a komunikací pro pěší jsou navrženy nové pozice trakčních bran č. 63-64, 65-66, 67-68. Dotčené kotevní systémy 1/2 a 2/2 budou převěšeny do závěsů na nových bránách a následně vyregulovány. Úpravy TV se dotknou nejen hlavních kolejí, ale i kotevního systému kolejové spojky Sp5, který bude vyměněn kompletně za nový. V novém stavu bude plně kompenzované kotvení systémů Sp5 kotvit na příhradovém stožáru č. 57 a na bránovém kotevním stožáru č. 66 bude kotvení pevné. Stávající kotvení systému Sp3 na stožáru č. 57 bude vyměněno za kotvení před stožárem.

V rámci SO 11-81-01 bude vybudována provizorní brána mezi stožáry č. 65, P1 a 67. Brána bude orientována podél kolejí a bude sloužit pro provizorní přechod kabelů silnoproudých technologií během stavby. Po zrušení provizorního přejezdu a dobudování podchodu budou kabely přeloženy do nové kabelové trasy. Následně bude provizorní brána demontována. Stožáru č. P1 bude dále sloužit jako jímací zařízení bleskosvodu viz část dokumentace D.2.3.6.

Nové trakční vedení je navrženo podle vzorové sestavy pro elektrizaci železničních tratí SŽDC proudovou soustavou AC 25kV 50 Hz/TT. Pokud je v projektu uveden odkaz na konkrétní sestavení (součást) – převážně používané ze sestavy „S“, je tím pouze uveden minimální standard pro uvedený prvek, je možné použít i jiný schválený SŽDC s minimálně stejnými nebo lepšími vlastnostmi. Potom je možné, že tato změna vyvolá i změnu řešení některých konstrukčních detailů uvedených v projektu.

2.1.2.1 Napájení a dělení trakčního vedení

Řešený úsek je napájen střídavou proudovou soustavou AC 25kV 50Hz z trakční napájecí stanice Blansko. TNS Blansko napájí koridorovou trať č. 260 od SpS Maloměřice po SpS Letovice.

V rámci SO 11-81-01 nedochází k žádné úpravě schématu napájení a dělení viz příloha č. 2.001 Schéma napájení a dělení.

2.1.2.2 Geometrie trolejového vedení

Konstrukce trakčního vedení

- o svislé řetězovkové, nosné lano sleduje klikatost troleje

Maximální průjezdná rychlost

- o do 90 km/h

Parametry prostředí

rozsah teploty okolního prostředí

-30°C až +40°C ČSN EN 50119

maximální rychlost větru

25m/s

hmotnost námrazy

2 kg/m (tyče Ø30mm podle ČSN EN 50423-3) podle ČSN 34 1530 ed.2 příloha D střední úroveň znečištění

střední podle ČSN EN 50125-2, tab.6.

Výška trolejového drátu

Jmenovitá výška trolejového drátu

5500 mm nad TK podle ČSN 34 1530 ed.2

Výška trolejového drátu v místech podpěry

5600 mm nad TK ČSN 34 1530 ed.2

Výška troleje navržena 5,60 m od nové polohy TK (měřeno v místech závěsů) tak, aby byla dodržena jmenovitá výška trolejového drátu 5,50 m. Navržené výšky jsou uvedeny od nové definitivní polohy koleje. Výška troleje je vzdálenost měřená kolmo na spojnici temen kolejnic koleje.

Zvýšená výška trolejového drátu

Není navržena

Snížená výška trolejového drátu

Není navržena

Maximální horizontální výchylka trolejového drátu

400 mm podle ČSN EN 50119 ed.2 je dodržena

Průřezy vodičů hlavních dopravních kolejí:

trolejový drát - 100 mm² Cu stálý tah 10 kN

nosné lano - 70 mm² Bz stálý tah 10 kN

Průřezy vodičů vedlejších dopravních kolejí:

trolejový drát - 80 mm² Cu stálý tah 8 kN

nosné lano - 50 mm² Bz stálý tah 8 kN

Napínání vodičů

kotvení trolejového drátu a nosného lana

pohyblivé, oddělené – hlavních i vedlejších kolejí je gravitačně 1:2

rozsah kompenzace teplotní roztažnosti trolejového vedení

-30°C až +80°C

Výška systému trolejového vedení :

o na otočných konzolách pro $R \geq 500\text{m}$ 1,5 m , pro $R < 500\text{m}$ 1,3 m

o na nosných branách se směrovými lany 1,5 ÷ 2,0m

o V závěsech na svislých izolovaných konzolách (SIK) je jednotně 1,5 m.

o minimální výška sestavy trolejového vedení 250 mm

Maximální klikatost trolejového drátu:

v přímé 250 mm

v oblouku 350 mm

Maximální rozpětí podélných polí trolejového vedení 65m

Rychlost šíření mechanické vlny v trolejovém vedení

122m/s, 439km/h ČSN EN 50119 ed. 2 pro soustavu 25kV AC

Elasticita trolejového vedení a její rovnoměrnost

menší než 26% při rozpětí 65m ČSN EN 50119 ed.2 pro soustavu 25kV AC

Dynamické chování trolejového vedení a kvalita odběru elektrického proudu

Odpovídá požadavkům dle tabulky č. 4.2.12 TSI subsystém „Energie“.

Trolejové vedení mohou pojíždět sběrače schváleného typu pro uvedenou rychlost jízdy 90 km/hod s doloženým průběhem přítláčných sil při jízdě maximální rychlostí proti větru, střední přípustná dynamická přítláčná síla sběrače je podle ČSN EN 50367, ČSN EN 50388, konstrukce trolejového vedení je řešena podle ČSN EN 50119 ed.2.

Maximální povolený sklon trolejového drátu

Pro $v = 90$ km/hod - maximální sklon 6 ‰

Podle traťové rychlosti viz ČSN EN 50119 ed.2, tab.11

Změny odpovídají nebo v lomech je řešeno snížením rozpětí

Maximální povolená změna sklonu trolejového drátu

o Pro $v = 90$ km/hod - maximální změna sklonu 3 ‰

o Podle traťové rychlosti viz ČSN EN 50119 ed.2, tab.11

Izolační a ochranné hladiny pro soustavu 25kV AC

o Izolační hladina 75kV střídavého napětí uvedeného u nových zařízení

o ochranná hladina je 60kV (mimo kabelová vedení)

Základní hladiny střídavého napětí dle tab. 3 ČSN 34 1500 ed.2, ČSN EN 60071-1, ČSN EN 60071-2.

Izolační vzdálenosti, koordinace izolace

o Izolační vzdálenosti dle ČSN EN 50124-1 a ČSN EN 50119 ed.2, tab.2

Ochrana před úrazem elektrickým proudem

o Dovolená dotyková a kroková napětí podle tab. 3 ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 pro soustavu 25kV AC.

Ochrana před přepětím

o Ochrana je řešena podle kapitoly 7 ČSN 34 1500 ed.2 resp. dle tab. 1 ČSN EN 50124-2

Maximální přípustný proud, spotřebovaný vlakem

- 800A podle ČSN EN 50388, tab. 2 pro soustavu 25kV AC.

Maximální proud při zastavení

o 80A podle ČSN EN 50367 ed.2, tab. 5 pro soustavu 25kV AC.

Maximální zkratový proud

o 15kA podle ČSN EN 50388, tab. 7 pro soustavu 25kV AC.

Jmenovitá přítláčná síla sběrače v klidu

o 80 + 10 - 20N podle EN 50367 ed.2 pro soustavu 25kV AC.

Maximální přípustná dynamická přítláčná síla sběrače

o 300N podle ČSN EN 50119 ed.2, tab. 4.

Minimální přípustná dynamická přitlačná síla sběrače

o kladná podle ČSN EN 50119 ed.2, tab. 4.

Dosahovaná přesnost měření je do 10N, což je nutné zohlednit při vyhodnocení.

Uspořádání elektrického oddělení úseků, napájených z různých fází, délka neutrálního pole a průjezd pole

Není v tomto SO řešen.

2.1.2.3 Sběrač

Bude schváleného typu podle ČSN EN 50367 ed.2 B5 typ2 (1950mm) a A7 (1600mm) pro uvedenou rychlost jízdy 90km/hod. Je nutné doložit průběh přitlačných sil při jízdě maximální rychlostí, střední přípustnou dynamickou přitlačnou sílu sběrače podle ČSN EN 50367 ed.2. Pro uvedené sběrače se posuzují podle ČSN EN 50367 ed.2, ČSN EN 50388 ed.2 v souladu s TP a ZTP uvedené parametry:

- o Minimální pracovní výška sběrače,
- o Maximální pracovní výška sběrače,
- o Šířka hlavy pantografového sběrače,
- o Pracovní rozsah hlavy sběrače,
- o Minimální délka obložení smýkadla sběrače,
- o Šířka obložení smýkadla sběrače,
- o Materiál obložení smýkadla sběrače.

Obrys pantografového sběrače.

Žádná část subsystému energie kromě trolejového vodiče a bočního držáku nezasáhne do mechanicko-kinematického obrysu pantografového sběrače (viz obrázek D. 1 dodatku D z TSI Energie)

Střední přitlačná síla

Pro střídavou soustavu 25kV 50Hz AC uvažujeme střední přitlačnou sílu sběrače F_m větší jak 63,81 N a menší jak 93,81 N.

Vzdálenost mezi pantografy sběrači použitá pro návrh trolejového vedení

Odpovídá požadavkům dle tabulky č. 4.2.13 TSI subsystém „Energie“.

Minimální vzdálenost mezi osami hlav pantografových sběračů pro střídavou soustavu 25kV 50Hz AC je dle tabulky 4.2.13 pro rychlost do 90km/h uvažována 20m(A) nebo 15m(B,C).

2.1.2.4 Stavební část

Základy jsou uvažovány podle schválené typové dokumentace betonové monolitické, hloubené. Pro návrh základů je uvažována zemina běžné únosnosti typu „B“.

Základy trakčních podpěr budou monolitické běžného provedení, a to:

pro stožáry T, TB, TBS

Při návrhu a realizaci základů trakčních podpěr a jejich výztuže je nutné postupovat podle ustanovení ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50122-2, ČSN EN 206-1, ČSN 13670 a platných TKP (kapitoly: 17, 25A, 31)

V souladu s ČSN EN 206 – 1 Beton – Část 1, dle změny Z3 z dubna 2008 uvedené normy, tab. NA.F.1 se základy TV zařazují do stupně vlivu prostředí **XF1** (základy vystaveny střídavému působení mrazu a rozmrazování), pro který je doporučena třída betonu **C25/30 – XF1(CZ)**.

U základů pro stožáry typu TBS se vychází z řady klasických bránových základů B1S. U těchto základů budou použity svorníkové koše typu KS 30 s délkou svorníků 0,65m. Typ výztuže tvoří

příslušné moduly k jednotlivým typům základů dle velikosti nabetonování „x“. Betonovou směs důsledně vibrovat v souladu s požadavky TKP i v okolí svorníkových košů. Maximální povolené tzv. "volné rameno svorníků" (tj. délka mezi vrchní hranou základu a spodní hranou rektifikační matice) po osazení a vyregulování stožáru je 25 mm !

Každý základ osazený svorníkovým košem je třeba vybetonovat najednou za účelem zajištění kompaktního betonu v celém objemu základů.

Základy je nutné důsledně realizovat podle podmínek TKP státních drah, kapitola 31 – trakční vedení.

Atypický základ stožáru č. 68

Z důvodu nedostatku prostoru pro umístění základu bránového stožáru č. 68 byl navržen atypický základ B1c do osy odvodnění železničního tělesa. Tento základ má proti klasickému základu B1c zvýšenou hloubku základu a její spodní částí prochází v podélném směru ocelová chránička 200x4,5 o délce 1600mm. Do ní bude následně zasunutá plastová odvodňovací trubka (viz příloha č. 3.002 *Stavební tabulka – přílohou stavební tabulky je také řez s popisem základu*). Přesné výškové umístění ocelové chráněčky v základu bude vytyčeno a koordinováno se zhotoviteli odvodnění.

Stožáry jsou uvažovány typového provedení, ocelové trubkové. Trubkové stožáry jsou v zavedených modifikacích jako T, TB, TBS.

Konkrétní volba je dána statickým výpočtem a funkcí stožáru.

Patky všech nových stožárů jsou uvažovány bez betonových hlaviček, stožáry budou osazeny na základy do svislé polohy pomocí rektifikačních matic.

Břevna budou navržena běžného provedení typu ČD 23, typového ukončení a upevnění ke stožárům. Výška spodní hrany nosných bran je 8000 mm nad novou TK koleje č.1.

Protikorozní ochrana podpěr a ocelových konstrukcí je prováděna výrobcem, který kvalitu provedení garantuje. Na stavbě zhotovitel bude provádět nátěry jen při rekonstrukci využívaných stávajících stožárů a konstrukcí, případné opravné nátěry poškozených ploch způsobených dopravou, chybnou montáží apod.

Ocelové trubkové stožáry budou opatřeny přímo z výroby kvalitní protikorozní ochranou, např. metalizací.

2.1.2.5 Systém trakčního vedení

Trakční vedení bude provedeno podle sestavy „S“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 25 kV 50 Hz s těmito parametry a materiály:

Trolejové vedení

- | | | |
|------------------|---|--|
| Hlavní sestava | – | svislé řetězovkové vedení bez přídavných lan s tahem v NL 10kN a troleji 10kN
trolej 100 mm ² Cu
nosné lano 50 mm ² Bz
nástavky Tr a NL – 50 mm ² Bz |
| Vedlejší sestava | – | svislé řetězovkové vedení bez přídavných lan s tahem v NL a troleji 8kN
trolej 80 mm ² Cu
nosné lano 50 mm ² Bz
nástavky Tr a NL – 50 mm ² Bz |

2.1.2.6 Závěsy trolejového vedení

Závěsy trolejového vedení budou montovány podle posledního doplňku sestavy „S“ – závěsy na branách se směrovým lanem. Závěsy hlavní sestavy budou **s přídavnými lany** 50mm² Bz. Věšáky trolejového drátu jsou navrženy dle sestavy „S“ z lanka průřezu 10mm² Bz.

2.1.2.7 Výška trolejového drátu

Základní výška trolejového drátu pro celou stanici podle ČSN 34 1530 ed.2 je 5,50 m nad TK. Projektovaná výška bude 5,60m nad TK, v místech lomů nivelet bude trolej vyregulována pomocí věšáků tak, aby kopírovala niveletu koleje i uprostřed rozpětí mezi závěsy.

2.1.2.8 Zpětné vedení

Odvod zpětného trakčního proudu bude zajištěn pojížděnými kolejnicemi. V objektech trakčního nejsou obsažena žádná kolejnicová propojení, proudové propojky jsou součástí železničního svršku a zabezpečovacího zařízení. Zajištění vodivé cesty zpětného trakčního proudu musí být prokázáno v koordinačních schématech ukolejnění a trakčního propojení, které budou v projektu stavby zpracovány jako součást SO ukolejnění.

2.2 – Ukolejnění stožárů a konstrukcí

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a kovových konstrukcí v blízkosti živé části TV je řešena ukolejněním ve smyslu ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2 při respektování ustanovení ČSN IEC 913, ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN 50122-2 ed.2 a je řešena v části D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí.

3. OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Ochrana před nebezpečným dotykem

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí TV bude zajištěna podle ČSN 34 1500 ed.2 jejich vzdáleností od země, staveb a konstrukcí, tj. polohou a izolací. Ochrana před dotykem neživých částí TV a vodivých konstrukcí je řešena ukolejněním.

Ochrana před přepětím

Ochrana před přepětím na trakčním a napájecím vedením je zajištěna bleskojistkami ve smyslu ČSN 34 1500 ed.2.

Bezpečnostní tabulky

Budou umístěny na stožáry uvedené v *Polohovém plánu* a v *Soupisu sestavení*.

Bezpečnostní tabulky

Provedou se dle ČSN 375199.

Ochranné nátěry

Všechny nové ocelové konstrukce a stožáry musí být chráněny proti korozi podle TKP. V ceně všech nových konstrukcí a stožárů jsou již obsaženy ochranné a protikorozní nátěry nátěrovým systémem podle ČSN EN ISO 12944-5, bude prováděn pouze uzavírací nátěr na metalizaci u trubkových stožárů.

Spojovací materiály a svorníkové koše budou nerezové nebo galvanicky zinkované a chromátované podle ČSN EN ISO 1461, jejich další nátěr se neprovádí.

4. STAVEBNÍ POSTUPY

Výstavba trakčního vedení se předpokládá obvyklými technologickými postupy, zavedenými na stavbách železničních drah. Výkopy pro základy budou prováděny bagrem ze železničního vozu, v místech výskytu překážek, tj. stávajících podzemních vedení apod., se výkopy provedou ručně. Betonáž základů se předpokládá rovněž z koleje, z pojízdné betonárky. Výstavba stožárů a nosných bran bude prováděna jeřábem z vagónů stavebního vlaku, montáž vodičů pak z plošinových vozů montážního vlaku a ze žebříků. Pro výstavbu trakčních podpěr ve větší vzdálenosti od koleje, tj. mimo dosah mechanismů na železničních kolejových vozidlech, se použijí kolové mechanizační prostředky.

SP0

Betonáž základů 65, P1 a 67

Osazení stožárů a proviz. bran stožárů 65, P1, 67 pro přechod kabelu 6kV

SP1, SP2 – víkendové trakční i kolejové výluky (nickolejný provoz)

Odtahy TV pro pažení podchodu

Regulace TV po odstranění odtahů

SP3 – trakční i kolejová výluka koleje č. 2

Betonáž základů 64, 66 a 68

Osazení stožárů 64, 66

SP4 - trakční i kolejová výluka koleje č. 1

Betonáž základů 63

Osazení stožárů 63

V rámci SP4 bude víkendová trakční i kolejová výluka. Během této nickolejné výluky budou realizovány brány 63-64, 65-66, dále bude provedena výměna vodičů + kotvení spojky Sp5.

SP6 –

Osazení stožár 68

Osazení brány 67-68 a převěšení TV

Stožár č. 68 musí být z důvodů rozhledových poměrů přejezdu osazen až po zrušení provizorního přejezdu. Práce na TV budou probíhat v tomto stavebním postupu v nočních hodinách. Časový harmonogram je plánován následujícím způsobem:

- 5/6. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na stavění stožárů a brány (So/Ne) – **možno konat v čase 1:20 – 4:10**
- 14/15. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na převěšení trakčního vedení a regulaci – **možno konat v čase 23.50 – 3.30**
- 15/16. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na demontáž starého trakčního vedení - **možno konat v čase 23.50 – 3.30**
- **Případná další nutná noční výluka v kterýkoliv pracovní den je možná do data 10. 12. 2022 bez dopravních omezení a nárůstu nákladů za NAD**

Brno, červen 2021

Vypracoval : *Michael Gregr*