VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

TOP CON s.r.o. SERVIS	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SÚS PARDUBICKÉHO KR.
	ING. L. MAREK	JIŘÍ KOŠÍČEK	Místo stavby	OPOČÍNEK
			Formát	A4
	Vypracoval	Kontroloval	Datum	07/2016
	JIŘÍ KOŠÍČEK	ING. L. MAREK	Účel	PDPS
			Měřítko	
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Č.zakázky	00-16
REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 32221-1 - OPOČÍNEK ČÁST C - STAVEBNÍ ČÁST			Číslo kopie	Číslo přílohy C.4

SO 301 - ÚPRAVA TRAKCE

Stavba: **Rekonstrukce mostu ev.č. 32221-1 - Opočínek**
PDPS
Část: **C.4 - SO 301 Úprava trakce**

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha	Obsah
C.4.1	Technická zpráva
C.4.2	Situace

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

TOP CON s.r.o. SERVIS	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SÚS PARDUBICKÉHO KR.
	ING. L. MAREK	JIŘÍ KOŠÍČEK	Místo stavby	OPOČÍNEK
			Formát	A4
	Vypracoval	Kontroloval	Datum	07/2016
	JIŘÍ KOŠÍČEK	ING. L. MAREK	Účel	PDPS
			Měřítko	
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Č.zakázky	00-16

REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 32221-1 - OPOČÍNEK
ČÁST C - STAVEBNÍ ČÁST
SO 301 - ÚPRAVA TRAKCE

Číslo kopie	Číslo přílohy
	C.4.1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Rekonstrukce mostu ev.č.32221-1 Opočínek

SO 301 – Úprava trakčního vedení

Projektová dokumentace řeší úpravu trakčního vedení v prostoru stávajícího silničního nadjezdu v km silničním nadjezdem v km 313,600 traťového úseku Kolín - Pardubice.

Stávající dvoukolejná trať Kolín - Pardubice je v úseku křížení s nadjezdem zatrolejována stejnosměrnou soustavou 3 kV se zesilovacím vedením. Traťová rychlost je 160 km/hod.

TV je zavěšeno v prostoru nadjezdu na individuálních betonových podpěrách typu PS pomocí šikmých izolovaných konzol.

Průřezy vodičů:

- trolej 150 mm2 Cu
- nosné lano 120 mm2 Cu
- zesilovací vedení 1x240/39 AlFe

Stávající výška trolejového drátu je 5400 mm nad TK

Na mostní konstrukci je namontováno izolované odrazné zařízení, vodivě propojené s nosným lanem.

Ochranné konstrukce proti nebezpečnému dotyku na nadjezdu jsou propojeny a ukolejněny přes opakovatelnou průrazku vždy na bližší kolejnici koleje č. 1. Trakční podpěry jsou ukolejněny individuálně pomocí opakovatelných průrazek vždy na nejbližší kolej.

Trakční vedení na uvedené trati je po rekonstrukci, která se realizovala v rámci předchozích koridorových staveb.

Sjízdné sestavy TV pod nadjezdem jsou snížené při výšce trolejového drátu 5400 mm nad TK. Výška sestavy pod nadjezdem je cca 300 mm.

Zesilovací vedení je pod silniční nadjezd svedeno z vnější strany podpěr na stanu vnitřní, na samostatné konzoly, a to na podpěrách č. 241, 242, 243 a 244. Pod silničním nadjezdem zesilovací vedení prochází volně bez závěsu ve snížené výšce.

Pro rekonstrukci nadjezdu jsou navržené následující opatření, které umožní demontáž stávajícího a montáž nového nadjezdu bez nutnosti budování neutrálních polí a následné výměny vodičů trakčního vedení:

Před snesením stávající mostovky bude zesilovací vedení po dobu stavby přichyceno k nosnému lanu TV, aby volně neviselo před dříky opěr mostu.

Demontáž mostovky proběhne v nepřetržité výluce jak trakčního vedení tak koleje. Mostovka bude snesena pomocí jeřábu ze silnice.

Výstavba nových pilířů mostu proběhne za opuštěnými stávajícími pilíři, které v podstatě slouží jako zábrany pro přiblížení se k živým částem TV.

Po vybudování nových pilířů bude provedeno šetrné rozebrání starých pilířů z rubové strany.

V nepřetržité výluce proudové i dopravní bude osazena nová mostovka.

Trakční vedení bude upraveno na nový stav pro traťovou rychlost 160 km /hod.

Nový silniční nadjezd bude osazen v dostatečné výšce nad TK, tak aby průběh TV splňoval veškeré požadavky platných norem a požadavků TKP pro danou rychlost a současně byla odstraněna snížená výška trolejového drátu a snížená výška sestavy TV.

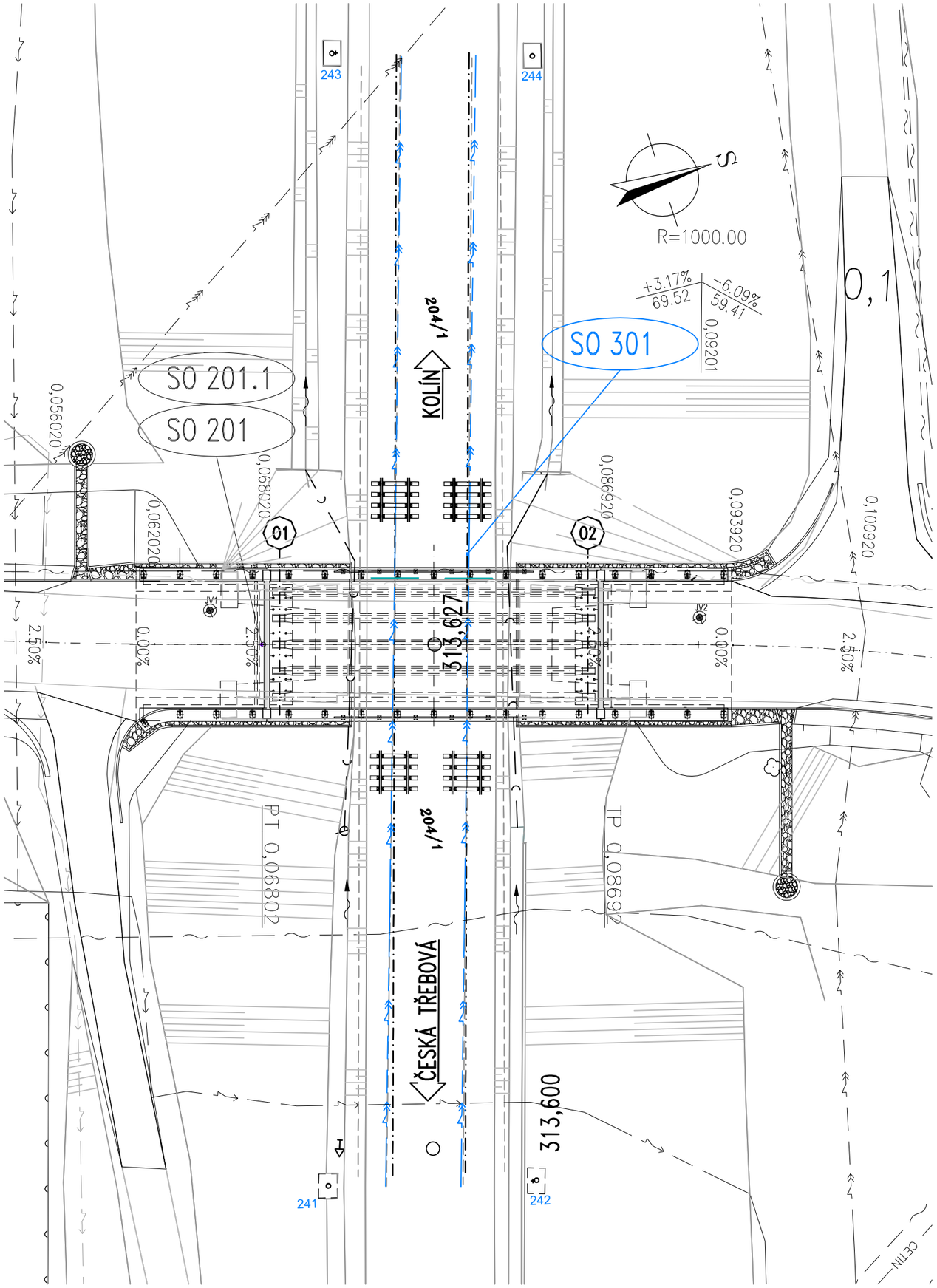
Nový nadjezd bude osazen novými protidotykovými zábranami podle platných norem a bude ukolejněn viz samostatný podobjekt SO 201.1 – Ukolejnění. Stávající odrazné izolované tyče nejsou dále uvažovány.

Veškeré práce a zásahy do TV musí splňovat 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

Předpokládané výluky pro vlastní úpravu TV jsou v délce 2x4 hod při regulaci zesilovacího vedení a 2 x 6 hod pro regulaci trakce do normového stavu.

Jiří Košíček



LEGENDA:

ÚPRAVA TRAKCE

241, 242, 243, 244 — DOTČETNÉ SLOUPY TRAKČNÍHO VEDENÍ

SEZNAM STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:

SO101	ÚPRAVA KOMUNIKACE
SO201	MOST
SO201.1	UKOLEJNĚNÍ
SO301	ÚPRAVA TRAKCE

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz

Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SÚS PARDUBICKÉHO KR.
ING. L. MAREK	JIŘÍ KOŠÍČEK	Místo stavby	OPOČÍNEK
		Formát	A4
Vypracoval	Kontroloval	Datum	07/2016
ING. T. VEJBĚRA	ING. L. MAREK	Účel	PDPS
		Měřítko	1:250
		Č.zakázky	00-16

REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 32221-1 – OPOČÍNEK
ČÁST C – STAVEBNÍ ČÁST
SO 301 – ÚPRAVA TRAKCE

Číslo kopie

Číslo přílohy

C.4.2

SITUACE