

D.1. Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

1.1. Identifikační údaje

1.1.1. Základní údaje

Název stavby: Lipník n. B. – Drahotuše, BC
Provozní soubor: PS 65-28-01 Odbočka Jezernice, SZZ
Investor: SŽ státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupený SŽ, státní organizace, Stavení správa východ, Nerudova 1, Olomouc
Generální projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
HIP: Ing. Ladislav Dorazil
Projektant tohoto PS: Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno
Stupeň dokumentace: DSP
Charakter: rekonstrukce
Dodavatel technologie zab. zař.: vzejde z hospodářské soutěže

1.1.2. Doplnkové údaje

Kraj: Olomoucký
Okres: Přerov
Obce s rozšířenou působností: Hranice, Lipník nad Bečvou
Obce a katastrální území: Drahotuše, Klokočí, Slavíč, Jezernice, Lipník nad Bečvou
Železniční trať dle rozdělení:
- v TTP: 305B Bohumín - Přerov
- v jízdním řádu ČD a.s.: 271 Bohumín - Přerov
- národních koridorů: 2. a 3. koridor
- mezinárodních koridorů: Baltsko – jadranský (RFC5)
Česko – Slovenský (RFC9)
Traťový úsek: Drahotuše (včetně) žkm 207,212 - Lipník nad Bečvou (včetně)
žkm 198,700
Kategorie: Celostátní dráha zařazená do sítě TEN-T
Nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h
Zábrzdná vzdálenost: 1000 m
Max. délka vlaku: 720m
Trať: dvoukolejná
Trakce: elektrická, stejnosměrná 3kV
Provoz podle předpisu: SŽ D1.

1.2. Současný stav

1.2.1. Obecně

Mezistaniční úsek Drahotuše – Lipník n. B. je zabezpečen TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Jedná se o elektronický autoblok ABE-1 z roku 2001 a dělí uvedený úsek na pět

traťových oddílů. Jako prostředky pro spolupůsobení jízdou drážních vozidel jsou použity dvoupásové kolejové obvody typu KO 3103. KO současně umožňují přenos kódu národního vlakového zabezpečovače třídy B na drážní vozidla. Výstroj venkovních prvků AB je soustředěna do obou uvedených ŽST. Místem dělení je km 203,228. Hlídání neporušenosti IS na této uvedené hranici je řešeno systémem EON. Systém EON je napájen z ŽST Drahotuše.

TZZ je prostřednictvím obou ŽST napojeno do systému ETCS L2, do RBC č. 32 na CDP Přerov. V kolejišti mimo vlastní prvky TZZ jsou umístěny balízy systému ETCS a MIBy systému AVV.

1.2.2. Účel provozního souboru

Účelem tohoto PS je instalace SZZ na vložených výhybkách v daném úseku. Nejdříve MPZZ provizorních odboček Jezernice A a Jezernice B. Následně definitivní SZZ pro odbočku Jezernice.

1.2.3. Podklady

- a) Zadávací podmínky pro zpracování projektové dokumentace
- b) Dokumentace stávajícího stavu
- c) Geodetické zaměření, mapy katastru nemovitostí, vyjádření správců stávajících sítí
- d) Související PS a SO
- e) Zákony, nařízení vlády, příslušné ČSN, TNŽ, TSI, směrnice pro projektování a předpisy SŽ státní organizace a ČD a.s. v aktuálním znění.
- f) Místní šetření projektanta
- g) Konzultace a porady

Výběr norem:

ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení
ČSN 34 2600 ed.2 Elektrická železniční zabezpečovací zařízení
ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 Elektrické instalace nízkého napětí: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti - Ochrana před úrazem elektrickým proudem
ČSN 33 2000-1 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí – Část 1: Základní hlediska, stanovení základních charakteristik, definice
ČSN 50110-1 ed.2 Z1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
ČSN 50110-2 ed. 2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních Část 2: národní dodatky
TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla
TNŽ 37 5715 Z1 Silová kabelová vedení celostátních drah
ČSN 73 6005 Z1, Z2, Z3, Z4 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6006 Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení
ČSN 37 5711 ed. 2 Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení
TNŽ 34 2607 Z1 Indikace v železničních zabezpečovacích zařízeních
TNŽ 34 5542 ed.2 Značky pro situační schémata železničních zabezpečovacích zařízení

TNŽ 37 5711 Křížení úložných, závlačných a závěsných kabelů s celostátními drahami a vlečkami

Předpis SŽ D1, SŽDC S4, SŽDC Bp1, SŽDC (ČD) Z1, SŽDC (ČD) Z2

SŽDC TS 3/2007-Z

Směrnice SŽDC č. 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení

Dokument č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“

SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem evropského vlakového zabezpečovače

Vyhláška č. 100/1995 Sb. Stanovení podmínek pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení)

Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah

Zákon č. 22/1997 Sb. Zákon o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů

Zákon č. 266/1994 Sb. O drahách

Zákon č. 185/2001 Sb. O odpadech

Navržená technická řešení v tomto PS nevyžadují udělení výjimek předpisů ani norem.

Použitá zařízení budou schválena pro provoz na síti Správy železnic, s.o. Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽ, s.o. zavedeno, pak pro toto zařízení musí vyřešit nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o.. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

1.2.4. Související PS a SO

PS 50-28-01 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, DOZ

PS 50-28-02 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, úpravy ETCS

PS 50-28-03 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, úpravy AVV

PS 65-28-02 Lipník nad Bečvou – Jezernice, TZZ

PS 65-28-03 Jezernice - Drahotuše, TZZ

PS 64-28-01 ŽST Lipník nad Bečvou, úvazka TZZ

PS 66-28-01 ŽST Drahotuše, úvazka TZZ

PS 65-14-01 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, DOK, TK

PS 65-14-02 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, ochrana stávajících kabelů TTK, DK, DOK

PS 65-14-03 Lipník nad Bečvou – Drahotuše, doplnění přenosového zařízení

PS 65-14-04 Odbočka Jezernice, sdělovací zařízení

PS 65-14-05 Odbočka Jezernice, PZTS a ASHS

SO 65-17-02 Odbočka Jezernice, žel. svršek

SO 65-16-02 Odbočka Jezernice, žel. spodek

SO 65-15-03.1 Odbočka Jezernice, pozemní objekty – technologická budova

SO 65-15-03.2 Odbočka Jezernice, pozemní objekty – objekt místního ovládání

SO 65-01-02 Odbočka Jezernice, trakční vedení

SO 65-06-01 Odbočka Jezernice, EOVS

SO 65-06-07 Odbočka Jezernice, přípojka pro zabezpečovací zařízení odb. B

SO 65-06-09 Odbočka Jezernice, uzemnění technol. objektu

1.2.5. Koordinace s jinými stavbami

PS nevyžaduje koordinaci mimo vlastní stavbu.

1.3. Technické řešení, navrhovaný stav

Část A definitivní SZZ:

Jako definitivní SZZ bude nasazeno zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. SZZ bude principu elektronické stavědlo. Bude pojato jako vzdálená periferie traťového stavědla Drahotuše. SZZ bude napojeno do systému ETCS L2, do RBC č. 32 na CDP Přerov. Ovládáno bude z CDP Přerov. V DK Drahotuše bude zřízena deska NO. Více informací k ovládání a koncepci zab. zař. viz. PS 50-28-01 (v.č. 9900).

Jako prostředky pro spolupůsobení jízdou drážních vozidel budou použity počítače náprav. Snímače v oblasti námezníků výhybek budou umístěny minimálně 4,2m od námezníku. Snímače u vjezdových návěstidel budou současně vyhodnocovat případné nedovolené projetí návěstidla v zakazující poloze (VNPN). Případné projetí návěstidel vozidly jedoucími pod systémem ETCS bude zastaveno tímto systémem vlakového zabezpečovače. Projetí vozidly s poruchou ETCS zastaví funkcionality VNPN. Výstup (povel STOP z VNPN) bude zpracováván do GSM-R prostřednictvím systému DDTS v Drahotuších.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav.

Vnitřní výstroj venk. prvků bude umístěna ve SÚ odbočky Jezernice viz. v.č. 0500. Vstupy kabelů budou utěsněny protipožárními sáčky.

V objektu místního ovládání na žel. náspu budou v rámci tohoto PS dodány stůl, židle a uzamykatelná skříňka se zámky čelistového závěru v uzamykatelném provedení viz. v.č. 0510.

Systém použitých počítačů náprav včetně detektorů kol musí vyhovovat požadavkům interoperability dle ERA/ERTMS/033281, být ve shodě s požadavky normy ČSN CLC/TS 50 238-3. Použité prvky a výrobky musí mít platné certifikáty pro prvek interoperability včetně souvisejícího technického souboru. Uchycení snímačů poč. náprav ke kolejnici bude pomocí šroubovací svorky, tedy bez vrtání do její stojiny.

Navržené řešení respektuje dopis SŽ s.o., č.j. 51191/2020-SŽ-GŘ-013, který stanovuje, že v úsecích do rychlosti 160 km/h (včetně) není nutné navrhovat prostředky pro detekci lomu kolejnic. Tato stavba nicméně vytváří podmínky do budoucna – ve sděl. části zřizuje pochozí kabel. trasu do vzdálenosti do 5m od krajní koleje pro budoucí možné uložení optického kabelu zajišťujícího detekování případného lomu.

Výhybky budou zabezpečeny tzv. nerozřeznými systémy. Třífázové elektromotorické přestavníky (EMP) budou v tzv. přírubovém provedení. Pro případ poruchy dohledu přestavníku bude tímto PS dodána uzamykatelná skříňka a 4ks zámků čelistového závěru v uzamykatelném provedení. Skříňka se zámky bude umístěna v objektu místního ovládání. Současně také psací stůl a židle viz. v.č. 0510.

Odbočka bude s tzv. benefity, bude tedy kryta čtyřmi stop značkami s doplňkovými návěstními svítilnami (DNS). Stop značky s DNS budou v provedení stožárovém. Stožáry budou v rámci tohoto PS ukolejňeny přes opakovatelnou průrazku přímo na kolejnici. Obvod odbočky bude rozdělen lokalizačními značkami. Podrobnosti viz. sit. schéma.

Základním napájením bude rozvod 6kV 1. kategorie důležitosti. Náhradním napájením bude přípojka z veřejné distribuční sítě a mobilní dieselaagregát. Při výpadku všech nap. přípojek bude zajištěno napájení 15 min. pro plný provoz a 3 hod nouz. provoz z akumulátorových baterií. Viz. v.č. 2000.

V rámci tohoto PS bude zřízena nová kabelizace. Hlavní kabelová trasa bude společná a zřízena v rámci sděl. zař. Uložené kabely, žlaby, chráničky, protlaky a odbočení z hl. trasy

k prvkům bude dodáno v rámci tohoto PS.

Pro zab. zař. budou použity párované plněné kabely, typu TCEKPFLEY a TCEKPFLEZE (z důvodu budoucího přechodu na trakční napájecí soustavu 25kV/50Hz). Stávající kabely nebude možné vzhledem k rozsahu st. prací zachovat. Do změny tr. soustavy budou ochranná stínění kabelů ... ZE zapojena dle podmínek pro DC trakci. Zemnicí pásy nesmí být vedeny v kabelové trase zab. zařízení ani kabelů silnoproudé části, které napájí zab. zař. Budou případně vedeny ve zvláštních výkopech, nebo budou použity zemnicí tyče. Při souběhu uzemnění s uvedenými trasami je nutné dodržet min. vzdálenost 2m. Při křížení je nutné zem. pásek nebo kabely umístit do plast. žlabu s překrytím min. 1m od místa vzájemného křížení.

Výkopy kabelových tras budou v souladu s předpisem SŽDC S4 (min. 2,35m + Δ od osy koleje na trati s hloubkou uložení kabelu pod úroveň pláně železničního spodku min 0,7m. Kde nebude možné hloubku dodržet, bude trasa v provedení se žlabu s krytím min. 0,35m). Podrobnosti ke kabelizaci viz. polohopisné výkresy a schémata kabelů. Kabely budou označeny signalizační fólií modré barvy.

Přechody pod kolejemi budou řešeny chráničkami v rámci žel. spodku viz. příloha TZ. Přechody komunikací, atd. budou řešeny protlaků viz. tabulka protlaků.

Před započítáním prací musí dodavatel zajistit vytýčení a vyznačení stávajících sítí a podzemních staveb svými správci. Podle skutečných poloh sítí bude navržená trasa případně upravena. Na základě toho bude kabelová trasa upřesněna tak, aby křížovatky a souběhy byly provedeny v souladu s ČSN 73 6005 a dle požadavků správců. Výkop bude prováděn ručně. Terén narušený výkopem kabelové trasy bude po pokládce kabelů uveden do původního nebo náležitého stavu.

Při výstavbě nesmí dojít k poškození nebo manipulaci se stávajícími geodetickými body a zajišťovacími značkami. Po pokládce bude kabelizace geodeticky zaměřena.

V dalším stupni dokumentace musí být (před zahájením prací na kabelizaci) prověřeny dimenze navržených kabelů s ohledem na typ a konfiguraci skutečně dodávaného zařízení.

Část B provizorní SZZ:

Jako provizorní SZZ provizorních odboček Jezernice A a Jezernice B bude použito SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. SZZ (společné pro obě odbočky) bude principu mobilní elektronické stavědlo umístěné v kontejnerech (MPZZ). Ovládání bude z CDP Přerov s možností převzetí na místní ovládací pracoviště JOP viz. PS 50-28-01. Zaústěné tratě budou zabezpečeny automatickým hradlem s oddílovým návěstidlem hradel Slavič a Benátky vždy s návěstidly 1Lo, 2Lo, 1So, 2So. Koncepce zab. zař. viz. také PS 50-28-01 v.č. 9900. Každá odbočka bude mít zřízena čtyři vjezdová návěstidla. Odb. Jezernice A – 1DL, 2DL, 1JS, 2JS; odb. Jezernice B – 1JL, 2JL, 1PS, 2PS. Náv. 1JL, 2JL, 1JS, 2JS budou mít zřízeny samostatné předvěsti. Ostatním návěstidlům budou předvést oddílová návěstidla AH. Jako prostředky pro spolupůsobení jízdou drážních vozidel budou použity počítače náprav. Systém použitých počítačů náprav včetně detektorů kol musí vyhovovat požadavkům interoperability dle ERA/ERTMS/033281, být ve shodě s požadavky normy ČSN CLC/TS 50 238-3. Použité prvky a výrobky musí mít platné certifikáty pro prvek interoperability včetně souvisejícího technického souboru. Uchycení snímačů poč. náprav ke kolejnici bude pomocí šroubovací svorky, tedy bez vrtání do její stojiny. Konfigurace je zřejmá ze sit. schémat.

Vzhledem k jízdám bez vlakového zabezpečovače (národního VZ i evropského ETCS L2) bude max. rychlost po dobu rekonstrukce 100 km/h. Zábrazdná vzdálenost bude ponechána dle stávajícího stavu 1000m.

V úseku Drahotuše – odb. Jezernice A bylo po závěrečné profesní poradě k zab. zař.

striktně požadováno (odborem plánování a koordinace výluk GR a sdružením ŽESNAD) zřízení oddíl. návěstidel. Odůvodněním požadavku bylo dosažení max. propustnosti v daných možnostech této významné trati během st. postupů.

Zřízení oddíl. návěstidla v tomto úseku naráželo na časté oblouky tratě a tedy problematické situování z hlediska dodržení předepsané viditelnosti. Ve výsledku byla oddíl. návěstidla navržena jako nevstřícná a současně bylo navrženo snížení rychlosti na 80km/h z důvodu zajištění dostatečné doby vnímání návěstí strojvedoucím (7s). Snížení rychlosti je navrženo rychlostníky N v kolejišti Rychlostníky NS nebudou po dobu rekonstrukce v úseku Drahotuše – Lipník n. B. používány viz. sit. schémata. U rychlostníků N s opětovným zvýšením rychlosti na 100km/h je navrženo zřídit současně tzv. černý obraz lokomotivy, zvýšení rychlosti tak bude možné již mine-li čelo hnacího vozidla tento rychlostník.

Zřízením oddíl. návěstidel bylo nutné posunout také vjezdová návěstidla odbočky Jezernice A. Z tohoto důvodu projektant navrhuje kromě snížení rychlosti na 80km/h v daném místě i osazení všech svítlen návěstidel 1DL a 2JS odchýlnými čočkami 20° pro zvětšení vyzařovacího úhlu v pravé části od osy světelného paprsku návěstní svítilny.

MPZZ bude umístěno celkem ve třech kontejnerech. Dva s technologií zab. zař. MPZZ1, MPZZ2 (vlastní SZZ, napájecí zdroj, úvazky na provizorní TZZ) a jeden jako provizorní DK. Dveřní dotečky všech kontejnerů budou vybaveny mag. kontakty napojenými do diagnostického systému zab. zař. s přenosem dispečerovi ŽDC na CDP Přerov. Kontejnery MPZZ budou umístěny pod žel. náspem v blízkosti jezernických viaduktů v km 202,792 viz. v.č. 0102. Z důvodu hladiny stoleté vody v daném místě budou umístěny na vyvýšeném stupni tvořeném betonovými panely viz. v.č. 0501. Provizorní kabely vedoucí mezi kontejnery a žel. náspem budou ochráněny před pojižděním stavební techniky (pojižděno z důvodu rekonstrukce propustky km 202,762) dle v.č. 1400_06. Místo bude také vhodným způsobem označeno. Kontejner provizorní DK bude umístěn na hraně žel. náspu v km 202,715 viz. v.č. 0102. V rámci SO 65-15-03.2 bude provedena úprava náspu v daném místě včetně zřízení základu z betonových prvků pro usazení provizorní DK. DK bude s ohledem na trakci a nepříznivé místní podmínky usazeno z kolejí během výluky 1TK. Je vhodné využít např. výluky z důvodu přípravných prací na trakčních podpěrách nebo pro zřizování Larsenových pažení v ose os kolejí. Dispozice DK viz. v.č. 0502. K provizorní DK bude v rámci SO pozemních staveb zřízeno provizorní dřevěné schodiště.

Více informací k ovládání zab. zař. viz. PS 50-28-01.

Výhybky provizorních odboček budou zabezpečeny tzv. nerozřeznými systémy. Třífázové elektromotorické přestavníky (EMP) budou s ohledem na použití dřevěných prachů v montáži s upevňovací soupravou. Pro případ poruchy (EMP) budou v blízkosti výhybek uloženy zámky čelistového závěru v uzamykatelném provedení. Pro odb. Jezernice A v samostatné uzamykatelné skříňce (např. vyzískané litinové TJA skříňce z demontovaného systému EON v km 203,228) u 1TK v km 204,1 (příjezd dopr. zaměstnance vozidlem odbočením ze silnice č. 47 na účelovou komunikaci k žel. trati). Pro odb. Jezernice B v provizorní DK na náspu (příjezd dopr. zaměstnance vozidlem po místní komunikaci směr obec Jezernice). Pro každou výhybku bude počítán jeden uzamykatelný zámek, neboť jednotlivé čelistové závěry vícezávěrové výhybky budou spojeny spráhlovým mechanismem výhybky.

Výhybky budou během st. postupů několikrát měněny (otáčeny). Nově vložená výhybka bude do aktivace EMP uzamčena v základní poloze výměnovým zámkem.

Napájení MPZZ bude zajištěno ze SO 65-06-07. Základním napájením bude rozvod 6kV 1. kategorie důležitosti. Náhradní bude mobilní dieselagregát. Při výpadku všech nap. přípojek bude zajištěno napájení 15 min. pro plný provoz a 3 hod nouz. provoz z akumulátorových baterií. Viz. v.č. 2000.

Provizorní kabelizace bude využívat úlev TNŽ 34 2620, čl. 21 - Výstavba. Provizorní kabely budou párované, plněné typu TCEKPFLEY. Provizorní kabelizace (mimo úseky s provizorními výhybkami) bude řešena jako povrchová umístěná mezi tratí. kolejemi. Fyzicky bude tvořena plastovými žlaby (10x10, 20x12) délky 2m. Tyto budou snýtovány přes spojovací „U“ dílce do jednoho celistvého koryta. Koryto bude uzavřeno poklopy a zapáskováno kovovými stahovacími pásy. V místě umělých staveb bude ponechána rezerva na kabelech (položených bez žlabu). Při st. pracích (pažení mezi kolejemi, obnova spodku a svršku příslušné TK, rekonstrukce mostu, propustku atd.) bude s provizorní trasou manipulováno. Zřízení takovéto kabelizace je nutné při výluce alespoň jedné koleje. K tomuto budou využity dílčí výluky pro přípravné práce (pažení v ose os kolejí, příprava trakčních podpěr atd.).

Při demontáži stávajících stykových transformátorů musí být zajištěn průchod zpětných trakčních proudů přes IS jejich propojením kolejnicovými propojkami (v rámci tohoto PS).

Stavební postupy a zab. zařízení:

S ohledem na upravený GVD v době realizace stavby bude do zab. zařízení instalován vždy předem přezkoušený software odbornou komisí.

SP0:

Přípravné práce na mobilním provizorním zab. zařízení (MPZZ) a jeho venkovních prvcích v souběhu s krátkodobými výlukami dle stavební části.

Na nevyložené koleji vždy v činnosti stávající autoblok Drahotuše - Lipník n. B., ovládání z CDP Přerov.

SP0 – aktivace MPZZ:

10 dní před vkládáním výhybek provizorních odboček Jezernice A a Jezernice B zavedeno v obou TK telefonické dorozumívání a jízda v mezistaničním oddíle. Autoblok bude vyloučen. V ŽST Drahotuše a Lipník n. B. bude nutné zjišťovat konce vlaků. Pro umožnění odjezdových vlak. cest do uvedeného tr. úseku budou v SZZ Drahotuše a Lipník n. B. vloženy výlukové zásuvky TZZ. Přejezd v km 199,554 (P6492) bude po tuto dobu stavebně uzavřen (zakázán vstup uživatelům komunikace), PZS bude vyloučeno.

1. den

- krátkodobé výluky TK vždy 1x6 hod. pro nastavení a přezkoušení venkovních prvků MPZZ v dané koleji.

Na nevyložené koleji jízda vlaků zabezpečena telefonickým dorozumíváním a jízdou v mezistaničním oddíle.

2. den

- v brzkých ranních hodinách převzetí ŽST Lipník n. B. na místní ovládání, výměna softwaru SZZ při nickolejním provozu 3hod; následně dalších 16 hod jízdy stanicí na PN, TZZ Lipník n. B. – Prosenice vyloučeno, jízdy na PN; v Prosenicích nutno zjišťovat konce vlaků. Po této době jízdy na TZZ a náv. znaky. Jízdy do Drahotuš (resp. odb. Jezernice B) ponechány na PN.

- v Drahotuších vyjmuty výlukové vidlice TZZ, odjezdy směr Lipník n. B. (resp. odb. Jezernice A) na PN.

- obsazení provizorní DK odboček Jezernice A a Jezernice B dopravním zaměstnancem, jízdy přes obvody odboček na PN; navazující úseky tratě na telefonické dorozumívání a jízdu v mezistaničním oddíle

- zavedena výluka systému ETCS v daném úseku

3. den

- pro odbornou komisi odpočinkový; ponechána opatření na zajištění provozu dle předchozího dne

4. den

- přezkušování a aktivace provizorního TZZ odb. Jezernice B – Lipník n. B. v 1TK za její výluky 8 hod.;

po aktivaci jízdy na 1TK stále na PN

5. den

- přezkušování a aktivace provizorního TZZ odb. Jezernice B – Lipník n. B. ve 2TK za její výluky 8 hod.

- v závěru aktivace jízdy na 1TK i 2TK z odb. Jezernice B i Lipníka n. B. na povolující znaky

- zrušení uzávěry přejezdu v km 199,554 (P6492), zrušení výluky PZS

6. den

- v brzkých ranních hodinách převzetí ŽST Drahotuše na místní ovládání, výměna softwaru SZZ při nickolejním provozu 3hod; následně dalších 16 hod jízdy stanicí na PN, TZZ Hranice n. M. – Drahotuše vyloučeno, jízdy na PN; v Hranicích nutno zjišťovat konce vlaků. Po této době jízdy na TZZ a náv. znaky. Jízdy do odb. Jezernice A ponechány na PN.

7. den

- pro odbornou komisi odpočinkový; ponechána opatření na zajištění provozu dle předchozího dne

8. den

- přezkušování a aktivace provizorního TZZ Drahotuše - odb. Jezernice A v 1TK za její výluky 8 hod.;

po aktivaci jízdy na 1TK stále na PN

9. den

- přezkušování a aktivace provizorního TZZ Drahotuše - odb. Jezernice A ve 2TK za její výluky 8 hod.;

- v závěru aktivace jízdy na 1TK i 2TK z Drahotuše i odb. Jezernice A . na povolující znaky

10. den

- CDP Přerov, sál č. 2 výměna softwaru po jednotlivých ovládacích pracovištích, na zobrazení VEZO a u dispečera ŽDC

- v závěru převzetí dopraven Drahotuše, provizorních odboček Jezernice A, Jezernice B a Lipníka n. B. do dálkového ovládání z CDP Přerov

SP0 – vkládání výhybek provizorních odboček:

- vždy na konci části SP pro vložení příslušných výhybek do provizorních odboček v dané koleji (Drahotuše – Lipník n. B.), bude připojeno a odzkoušeno jejich zabezpečení. Jízda po nevyložené koleji na MPZZ a náv. znaky.

SP obnovy příslušné části koleje:

- ve vyloučené koleji budou zdemontovány venkovní prvky zab. zařízení. Jízdy po nevyložených částech na povolující znak v rozsahu dle v budoucnu schválených situačních schémat jednotlivých st. postupů.

SP otáčení výhybek odboček k umožnění realizace navazujících obnov příslušných částí kolejí:

- nejprve výluka vždy 1TK (Drahotuše – Lipník n. B.), demontáž a následná montáž venk. prvků zab. zař. v dané oblasti. Jízda po 2TK (Drahotuše – Lipník n. B.) na náv. znaky.

- V závěru výluky 1TK převzetí ovládání odb. Jezernice A a Jezernice B na provizorní DK; výměna softwaru při nickolejním provozu 3hod; následně jízdy po 1TK na náv. znaky; 2TK do výluky

- při výluce 2TK (Drahotuše – Lipník n. B.), demontáž a následná montáž venk. prvků zab. zař. v dané oblasti. Jízda po 1TK (Drahotuše – Lipník n. B.) na náv. znaky.
- v závěru výluky na CDP Přerov, sále č. 2 výměna softwaru po jednotlivých ovládacích pracovištích, na zobrazení VEZO a u dispečera ŽDC; převzetí provizorních odboček Jezernice A, Jezernice B do dálkového ovládání z CDP Přerov.

SP rušení provizorní odb. Jezernice A

- nejprve budou postupně sneseny výhybky, jízdy po provozované koleji na náv. znaky.

Aktivace definitivního zab. zař. odb Jezernice a přilehlá TZZ

- adekvátně jako při aktivaci provizorních zab. zař. budou převzaty na místní ovládání dopravní Drahotuše a Lipník n. B. Nejdříve bude provedena výměna softwaru v Drahotuších, neboť definitivní odbočka Jezernice bude jejich vzdálenou periferií. Výměna softwaru bude provedena při nickolejném provozu 3hod, následně dalších 16 hod jízdy stanicí na PN; autoblok Hranice n. M. – Drahotuše (resp. Lipník n. B. – Prosenice) bude vyloučen, jízdy budou umožněny na telefonické dorozumívání a jízdu v mezistaničním oddíle. I nadále budou jízdy odbočkou Jezernice a odjezdy směrem k ní z Drahotuše a Lipníka n. B. na PN. Po přezkoušení SZZ odb. Jezernice a aktivace navazujících TZZ budou jízdy uskutečňovány na povolující znaky. Dále bude na CDP Přerov sále č. 2 výměna softwaru po jednotlivých ovládacích pracovištích na zobrazení VEZO a u dispečera ŽDC.
- v závěru bude předáno ovládání dopraven Drahotuše s periferií odb. Jezernice a Lipník n. B. do dálkového ovládání z CDP Přerov

Část C klimatizace:

Viz. samostatná TZ.

V rámci této části PS budou probíhat i veškeré demontáže stávajícího i provizorního zab. zař.

Postup výstavby a přijatá opatření ze strany zab. zař. jsou uvedeny v části F této dokumentace.

1.4. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu jsou uvedeny v zákoníku práce č. 262/2006 Sb., v souborech předpisů SŽ Bp1, Bp2, Bp3, v normách ČSN 34 3100, 34 1500 a 34 3050.

Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních a udržujících pracovníků. Vedoucí prací musí zajistit, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům. Pracovníci musí být pravidelně proškoleni.

1.5. Odpady

Podrobnosti jsou uvedeny v části B této dokumentace.

1.6. Zkušební provoz

Tento provozní soubor je charakteru „stavby dráhy“ podle zákona č. 266/94 Sb. Zařízení instalované v tomto provozním souboru je UTZ. Před vydáním kolaudačního rozhodnutí bude provedena Technicko bezpečnostní zkouška (TBZ) s následným zkušebním provozem. Rozsah TBZ a délku zkušebního provozu stanoví vyhláška 177/95 Sb.

Po provedení TBZ bude vydáno Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu, v němž se stanoví jeho podmínky a doba trvání. O povolení zkušebního provozu požádá stavebník Drážní úřad, sekce technická. Obvyklá doba zkušebního provozu zabezpečovacího zařízení je 6 měsíců.

Po uplynutí zkušebního provozu a po odstranění všech zjištěných nedostatků stavební úřad (v tomto případě Drážní úřad) vydá kolaudační rozhodnutí na základě žádosti.

Přílohy:

<i>Zápis z porady 28.4.2022</i>	<i>5xA4</i>
<i>Tabulka příčných přechodů pod kolejemi</i>	<i>1xA4</i>
<i>Protokol o určení vnějších vlivů</i>	<i>1xA4</i>

Zpracoval: Radim Křenek, Signal Projekt s.r.o.
V Olomouci dne 14.10.2020
Aktualizace na výhradní provoz 8.9.2022