



Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:

Datum:

Popis:

Kontroloval:

000

5.2.2022

Definitivní odevzdání dokumentace

Ing. Marian Kiss

Stavebník/investor:

Správa železnic, státní organizace

Adresa:

Diážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zástupce investora:

Stavební správa východ

Adresa:

Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc



Zhotovitel stavby:

SB projekt s.r.o.

Adresa:

Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

Kontakt:

T: 420 725 528 626

E: info@sbprojekt.cz



Zhotovitel objektu:

SB projekt s.r.o.

Adresa:

Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

Kontakt:

T: 420 725 528 626

E: info@sbprojekt.cz



Hlavní projektant (HIP):

Specialista:

Odpovědný projektant:

Zpracovatel přílohy:

Tomáš Brhel

Ing. Marian Kiss

Ing. Marian Kiss

Tomáš Brhel

Název stavby/akce:

Rekonstrukce PZS včetně povrchu km 12,162 (P7426)
na trati Rožnov p/R - Valašské Meziříčí

S-kód:

S621900155

Zakázka:

1903150-11

Název části:

Souhrnná technická zpráva

Označení části:

B

Název objektu:

Číslo objektu/komplexu:

Název přílohy:

Číslo přílohy:

Název dílčí části přílohy:

Paré:

Kraj:

Katastrální území:

TUDU:

Zlínský

Rožnov pod Radhoštěm [742937]

2141 08

Dokumentace:

Stupeň dokumentace:

Datum zpracování:

Formáty:

Měřítko:

DUSP

5.2.2022

A4

bez měřítka

S-kód:

Stupeň dokumentace:

Část:

Objekt:

Podobjekt:

Příloha:

S 6 2 1 9 0 0 1 5 5 _ D U S P _ B X X X X X _ X X X X X X X X X X _ X X _ X _ X X X X _ 0 0 0

Prostor pro další informace

Obsah

B.1	Popis území stavby
B.2	Celkový popis stavby
B. 2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání
B. 2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení
B. 2.3	Celkové technické řešení.....
B. 2.4	Bezbariérové užívání stavby.....
B. 2.5	Bezpečnost při užívání stavby.....
B. 2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení
B. 2.7	Základní charakteristika stavebních objektů
B. 2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby
B. 2.9	Úspora energie a tepelná ochrana
B. 2.10	Hygienické řešení stavby
B. 2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany
B.7	Ochrana obyvatelstva.....
B.8	Zásady organizace výstavby
B. 8.1	Technická zpráva
B. 8.3	Harmonogram výstavby.....
B. 8.4	Schéma stavebních postupů.....
B. 8.5	Bilance zemních hmot

Přílohy:

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze
B.4 Provozní a dopravní technologie
B.6 Vliv stavby na životní prostředí
B.8 Zásady organizace výstavby
Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013
BOZP
Návrh kontrolních prohlídek stavby

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na jednokolejné regionální železniční trati 304G (číslování dle TTP - tabulky traťových poměrů), Rožnov p. Radhoštěm – Valašské Meziříčí, dle prohlášení o dráze: 824 00 Rožnov p. Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Železniční přejezd se nachází na křížení uvedené železniční tratě v km 12,162 (P7426) a účelové komunikace. Organizování a provozování drážní dopravy na trati je dle předpisu SŽDC D3. Železniční trať je jednokolejná neelektrizovaná. Traťová rychlost přes přejezd je 60 km/h.

Stavba bude realizována na pozemcích Správy železnic s.o. a na pozemcích mimodrážních vlastníků. Stavební pozemek v majetku Správy železnic s.o. je ve stávajícím stavu využíván k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Projektová dokumentace stavby je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování projektové dokumentace stavby. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Rožnov p. Radhoštěm.

Doklady o pořízení územních plánů jsou uloženy na městském úřadu Rožnov p. Radhoštěm, kde je možné do něj nahlížet.

Stavba je situována na plochu dopravní infrastruktury – železniční (DZ) a plochu veřejného prostranství (PV).

Navrhovaná stavba je stavbou technické infrastruktury a je v souladu s přípustným využitím ploch.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využití území

V době zpracování projektové dokumentace nebyly známy žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.

d) Informace o zohlednění podmínek vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace je zpracována v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v CHKO Beskydy.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba neleží v záplavové území. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Jedná se o novou stavbu. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení křovin

Stavba předpokládá kácení náletových dřevin v rozsahu běžné údržby v okolí železniční tratě.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu, nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nevyžaduje zábor pozemku určenému k plnění funkce lesa.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu se nemění, zůstává stávající bez úprav.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je navržena jako samostatná, nemá podmiňující, ani vyvolané stavby.

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Viz. příloha N15_2_01.

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné, nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma, protože je stavba součástí dráhy, která má již stanovené ochranné pásmo, které se stavbou nemění.

B.2 Celkový popis stavby

B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, jehož součástí je pokládka kabelizace, reléového domku s venkovními prvky u přejezdu v žkm 12,162 (P7426). Bude zrekonstruován železniční spodek, svršek a konstrukce přejezdu, budou také upraveny navazující komunikace. Bude provedena drobná úprava silnice I/35. Také se bude zřizovat el. přípojka k novému RD. Bude řešeno osvětlení pro nově zbudované místo pro přecházení a přeložka sloupu osvětlení, který je v kolizi s úpravou navazující komunikace. Bude vybudována světlená signalizace silnice I/35 a účelové komunikace. Bude řešena přeložka plynovodu. Bude provedena úprava stávající vodoměrné šachty. Jedná se o stavbu trvalou. Bude řešena úprava stávající opěrné zdi.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem pro zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy provést

rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení a výstavbu světelné signalizace na silnici I/35 a účelové komunikace.

c) Trvalá, nebo dočasná stavba

Trvalá stavba.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Dopravní řešení se nemění. Touto stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro železniční a dopravní infrastrukturu. Jedná se o výstavbu nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. Traťová rychlost zůstává stávající (60 km/h).

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Na základě žádosti o změně způsobu zabezpečení přejezdu bylo vydáno drážním úřadem rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů, k dokumentaci pro společné povolení stavby dráhy jsou projektem řešeny a respektovány. Jsou řešeny v jednotlivých provozních souborech.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba je součástí dráhy a vztahuje se na ni ochrana dle zákona č. 266/1994 Sb o drahách.

h) Základní bilance stavby

Nová technologie PZZ při plném využití spotřebovává cca 3MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda Qroční = 1,95 m3/rok.

i) Základní předpoklady výstavby

Jedná se o stavbu menšího rozsahu, která bude prováděna oprávněnou stavební firmou. Stavební firma bude vybrána na základě výběrového řízení investora.

Stavba bude probíhat v jednom časovém úseku bez přerušení. Stavba je navržena jako samostatná. Předpokládaná realizace v průběhu roku 2022.

j) **Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu**

Přejezdové zařízení je zařízením UTZ. Před aktivací bude provedena technicko-bezpečnostní zkouška zařízení a vydán průkaz způsobilosti. Zařízení bude podrobena zkušebnímu provozu v délce 6 měsíců.

k) **Orientační náklady stavby**

Předpokládané celkové investiční náklady do 30 mil. Kč.

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Domek bude nový typový prefabrikovaný výrobek. Bude z lehčeného betonu, zateplený s valbovou střechou. Výška domku bude pro 19-ti patrový stojan. Pod domkem budou zřízeny stabilní základy ze ztraceného bednění. Stavba nenaruší stávající vzhled okolní krajiny ani zástavby.

B. 2.3 Celkové technické řešení

a) **Popis celkové koncepce technického řešení**

Stavba obsahuje rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, jehož součástí je pokládka kabelizace, reléového domku s venkovními prvky u přejezdu v žkm 12,162 (P7426). Bude zrekonstruován železniční spodek, svršek a konstrukce přejezdu, budou také upraveny navazující komunikace. Bude provedena drobná úprava silnice I/35. Také se bude zřizovat el. přípojka k novému RD. Bude řešeno osvětlení pro nově zbudované místo pro přecházení a přeložka sloupu osvětlení, který je v kolizi s úpravou navazující komunikace. Bude vybudována světelná signalizace silnice I/35 a účelové komunikace. Bude řešena přeložka plynovodu. Jedná se o stavbu trvalou. Bude řešena úprava stávající opěrné zdi.

Celá stavba je rozdělena do PS a SO (členění dle vyhl. č. 146/2008 Sb.):

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 11-01-31 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 12,162

D.1.4.4 Ostatní technologická zařízení

PS 11-04-51 Světelná signalizace silnice I/35 a účelové komunikace

D.2.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 12,162

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 12,162

D.2.1.3 Železniční přejezdy

SO 11-13-01 Úprava přejezdu včetně přechodu

D.2.1.4 Zdi opěrné, zárubní a obkladní

SO 11-23-01 Úprava stávající opěrné zdi

D.2.1.6 Potrubní vedení vodovod

SO 11-33-01 Úprava stávající vodoměrné šachty

D.2.1.6 Potrubní vedení plynovod

SO 11-33-01 Přeložka stávající sítě plynovodu

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 11-50-01 Místní komunikace IV. třídy

SO 11-50-02 Úprava účelové komunikace

SO 11-50-03 Úprava silnice I/35

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 11-86-01 Osvětlení

SO 11-86-02 Elektrická přípojka PZZ

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody
Nová technologie PZZ při plném využití spotřebovává cca 3MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda Q_{roční} = 1,95 m³/rok.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.

Demontovaný materiál bude uložen na skládku v určených prostorech investora, po provedené kategorizaci investorem materiál, který nebude určen k dalšímu využití, bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční přejezd bude vzhledem k poloze v intravilánu obce vybaven zařízením pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č.591/2006 Sb. a SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, účinný od 1.10.2013. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam. Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy SŽDC.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230 V resp. 400 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně). Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou-na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Stavební činnosti v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Železniční přejezd v km 12,162 (P87426) je křížením dráhy s účelovou komunikací a nachází se ve městě Rožnov p. Radhoštěm.

Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu AŽD 71 s šesti světelnými skříněmi na pěti stožárech výstražníků. Kategorie 3SBI dle ČSN 34 2650. Činnost PZS je v obou směrech automatická v závislosti na jízdě vlaku. PZS je ovládáno prostřednictvím počítačů náprav Frauscher s kolovými snímači RSR 180. Indikační a ovládací prvky jsou umístěny u dirigujícího dispečera v DK žst. Valašské Meziříčí, pohotovostní stav PZS je kontrolován v krycích návěstidlech. Vnitřní výstroj je umístěna v technologickém domku v situovaném v blízkosti přejezdu. Napájení je zajištěno z 3f TN-C soustavy veřejné sítě nn ze sloupu SME samostatným kabelem přes venkovní elektroměrový rozvaděč.

b) Popis navrženého řešení

PS 11-01-31 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 12,162

V rámci technologické části bylo dohodnuto řešení rekonstrukce stávajícího PZS na technologii PZS 3ZBI se pěti stožáry výstražníků doplněné o závory „A“, „B“, „C“, „D“, „F“, samostatnou závorou „G“ a samostatnou výstražnou skříní „E“. Výstražné skříně budou doplněny o pozitivní signalizaci. Výstražné skříně budou typu LED. Přejezd bude doplněn o zařízení SONS pro nevidomé. Přejezd bude reléového typu. V blízkosti přejezdu bude umístěn nový RD o rozměrech 4x3m. Vnitřní část zařízení bude umístěna v novém samostatném RD. PZS bude ovládáno automaticky pomocí ovládacích úseků tvořených počítači náprav. Výstroj počítače náprav bude umístěna v RD PZS v km 12,162. V rámci tohoto PS bude řešena kabelizace v místě přejezdu. Součástí PZS bude záznamové a diagnostické zařízení (stavová i měřicí diagnostika) s přenosem informací do místa soustředěné údržby a možností archivace dat. Toto zařízení musí být kompatibilní s diagnostikou a ovládáním dalších zab. zař. na dotčené trati. Kontrolní a ovládací prvky budou umístěny na pracovišti dirigujícího dispečera v dopravní kanceláři žst. Valašské Meziříčí. Bude zřízena vazba mezi PZS a SZZ.

c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS 11-01-31.

PS 11-04-51 Světelná signalizace silnice I/35 a účelové komunikace

SSZ je navrženo pouze na křižovatce silnice I/35 (ulice Meziříčská) a MK (ulice 1. máje). S ohledem na blízkost nově navrženého SSZ vůči železničnímu přejezdu, který

bude vybaven přejezdovým zařízením světelným (PZS) se závorami, bude SSZ ve vazbě s PZS přejezdu.

V základním režimu řízení křižovatky bude SSZ řídit v dynamickém režimu v liniové koordinaci, která bude navazovat na stávající koordinovaný tah SSZ na silnici I/35.

SSZ bude na silnici I/35 osazeno návěstidly se směrovými signály, které umožní v době výstrahy na přejezdu, aby přímé směry z/do Rožnova pod Radhoštěm měly na návěstidlech signál „Volno“ a na zbývajících návěstidlech svítil signál „Stůj“. V tomto režimu zůstane SSZ do ukončení výstrahy na přejezdu, poté přejde SSZ do dynamického řízení v liniové koordinaci na silnici I/35.

Při aktivaci SSZ jízdou vlaku se na výjezdu z areálu průmyslové zóny na návěstidlech účelové signalizace rozsvítí signály „Stůj“ a SSZ na křižovatce silnice I/35 x MK následně SSZ přejde do „speciálního“ režimu pro vyklizení prostoru mezi přejezdem a křižovatkou, tím bude umožněno opuštění tohoto prostoru všemi vozidly, která by mohla v tomto prostoru zůstat stát a nemohla by opustit prostor přejezdu.

V okamžiku kdy bude spuštěna výstraha na přejezdu, přejdou návěstidla účelové signalizace do základní polohy, to znamená, že na návěstidlech bude svítit signál přerušovaného žlutého světla. Tento signál bude svítit vždy, když nebude uvedeno do činnosti (do výstrahy) PZS a bude v činnosti SSZ.

Na křižovatce místních komunikací 1. máje x Zuberská bude doprava upravena pouze dopravním značením vyznačující přednosti v jízdě, které bude v rámci stavby změněno.

1.1 Popis činnosti SSZ a jeho reakce na provozní stavy PZS

1. Popis vazby mezi SSZ a PZS

V rámci stavby se řeší výstavba nového SSZ na výše uvedené křižovatce. SSZ bude na křižovatce instalováno z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu na křižovatce a bude v prostoru přejezdu nadstavbou PZS v ev. km 12,216, se kterým bude propojeno vazbou. Vazba mezi PZS a SSZ bude jednosměrná, SSZ bude využívat výstupy z PZS. Opačným směrem se informace ze SSZ do PZS předávat nebudou.

Informace o blížícím se vlaku (aktivace SSZ) před zahájením výstrahy na PZS, spuštění výstrahy na PZS a následném ukončení výstrahy, budou přenášeny do řadiče SSZ a řadič na ně bude reagovat změnou signálních plánů.

Vazba bude realizována prostřednictvím závislostního kabelu, který bude součástí SSZ. Závislostní kabel bude ukončen v samostatně uzamykatelné kabelové skříni umístěné na vnější straně reléového domku, propojení do technologie PZS bude přes rozpojovací svorky.

Vazba mezi SSZ a PZS bude zajištěna pomocí dvou relé umístěných ve skříni řadiče, která jsou opakovači relé PZS.

Vazba v řadiči využívá funkce následujících relé:

OSK – relé, které přijme informaci o ovlivnění úseku předcházejícímu přibližovacímu úseku PZS a zajistí přechod SSZ do „speciálního“ režimu (PZS přejde za 12 s do výstrahy).

OSR – relé, které kontroluje výstrahu na přejezdu a zajišťuje „speciální“ režim na SSZ po dobu výstrahy PZS.

„Speciálním“ režimem se rozumí zakázání vjezdu na přejezd ve výstraze (svítí červená světla signálních skupin směřujících do přejezdu) a současně umožňuje řízení dopravy na křižovatce na jejích zbývajících ramenech.

2. Popis funkce relé vazby

V základním stavu jsou obě relé v řadiči přitažena.

Odpadem relé OSK dostává řadič povel k neprodlenému bezpečnému přechodu do „speciálního“ provozního režimu bez omezení délky tohoto režimu, respektive do odpadu relé OSR.

Odpadem relé OSR dostává řadič informaci o spuštění a trvání výstrahy na přejezdu a současně povel k setrvání ve „speciálním“ režimu bez omezení doby tohoto provozního režimu, respektive po dobu výstrahy PZS. Režim bude ukončen po přitahu relé OSR (po ukončení výstrahy na přejezdu). Funkce tohoto relé současně zajišťuje fyzické rozpojení proudookruhů všech zelených světél signálních skupin směřujících do přejezdu a zabránění tak jejich rozsvícení v době trvání výstrahy na přejezdu.

Při současném odpadu obou relé (např. přerušením závislostního kabelu) přejde SSZ přes „speciální“ režim za 15 minut do režimu „přerušovaná žlutá“.

Pokud nedojde k přitahu relé OSR SSZ přejde za 15 minut do režimu „přerušovaná žlutá“, na všech návěstidlech bude svítit žluté přerušované světlo (Signál S 7).

Pokud by z jakéhokoliv důvodu nedošlo k odpadu relé OSK, dojde v okamžiku odpadu relé OSR (spuštění výstrahy PZS) okamžitému přechodu do režimu „přerušovaná žlutá“.

3. Obecné požadavky na vazbu SSZ a PZS

- PZS vždy prioritně zabezpečuje přejezd a je v každém okamžiku nadřazené SSZ (SSZ přebírá výše uvedené informace z PZS a žádné zpět nepředává)
- Instalací aktivačního úseku před spouštěcí bod výstrahy na PZS bude (za splnění článku 5.1.2.4 ČSN 36 5601-1) zaručeno vyklizení prostoru přejezdu včetně přilehlého ramene křižovatky (ulice 1. máje)
- O aktivační dobu (12s) bude prodlouženo (nad rámec zpoždění spuštění výstrahy pro PZS) zpoždění odjezdu z dopravního Rožnov pod Radhoštěm
- Pokud by výstraha na přejezdu trvala déle než 15 minut přejde SSZ do režimu „kmitavá žlutá“ – bude SW ošetřeno v řadiči SSZ. Po ukončení tohoto stavu (přitahu obou vazebních relé) přejde SSZ automaticky do dynamického řízení dopravy na křižovatce
- Pokud by nebyl ovlivněn aktivační úsek (např. jeho poruchou) přejde SSZ po ovlivnění přibližovacího úseku PZS okamžitě do speciálního režimu. V tomto případě z důvodu zkrácení doby přechodu do

speciálního režimu nebudou splněny požadavky článku 5.1.2.4 ČSN 36 5601-1 signálních skupin (návestidel) na silnici I/35

Stejným způsobem se SSZ bude chovat pokud by nebylo realizováno zpoždění odjezdu z dopravního Rožnov pod Radhoštěm (například při projetí odjezdového návěstidla „Na stůj“)

B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Stručný popis stávajícího stavu

Napájení je zajištěno z 3f TN-C soustavy veřejné sítě nn ze sloupu SME samostatným kabelem přes venkovní elektroměrový rozvaděč.

b) Stručný popis navrženého řešení

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 12,162

Stávající stav

Ve stávajícím stavu se nachází v rekonstruovaném úseku inflexní motiv s bodem obratu přímo v oblasti přejezdové konstrukce. Trať směrem do stanice Rožnov pod Radhoštěm stoupá.

Stávající konstrukce žel. svršku je tv. 49 E1 na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním.

Nový stav

Rozsah rekonstrukce žel. svršku je navržen v rozsahu rekonstrukce žel. spodku.

GPK je navrženo v souladu s projektem osy koleje. Rekonstruovaná kolej se nachází opět v inflexním motivu oblouků opačných směrů s přechodnicemi tvaru klotoidy. Kolej v rekonstruovaném úseku stoupá s navrženým lomem sklonu v bodě obratu.

Vzhledem k poloze rekonstruovaného úseku (inflexní motiv) je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje (SVÚ) od km 11,850 do km 12,500.

Rekonstruovaný žel. svršek je navržen z nového materiálu, tv. 49 E1 na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním na betonových pražcích.

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 12,162

Stávající stav

Ke stávajícímu stavu žel. spodku nejsou známy. Stávající odvodnění je nefunkční.

Nový stav

Na základě výsledku geotechnického průzkumu byla navržena nová zesílená konstrukce pražcového podloží ze štěrkodrtě.

V rámci SO žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně, která je skloněna k podélnému trativodu.

SO 11-13-01 Úprava přejezdu včetně přechodu

Stávající stav

Jedná se o jednokolejný přejezd na účelové komunikaci s volnou šířkou 12 m. Přejezdová konstrukce je živičná. Žlábek je tvořen z kolejnic. Úhel křížení komunikace je 65°. Současná přejezdová konstrukce včetně chodníku je širší 18 m.

Nový stav

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů s volnou šířkou 12,250 m. Návrh směrového vedení přilehlé komunikace upravuje úhel křížení na 90°.

Součástí tohoto SO je rekonstrukce přechodu přes kolej. Návrh uvažuje s volnou šířkou přechodu 3,00 m. Konstrukce přechodu je navržena z celopryžových panelů.

SO 11-23-01 Úprava stávající opěrné zdi

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je komunikace I/35 na ul. Meziříčská, vedena na opěrné zdi vpravo ve směru do Rožnova centrum. Opěrná zeď je ukončena římsou se zábradlím a sloupy VO. Římsa je dělená na dilatační celky.

Nový stav

Z důvodu změny organizace dopravy v novém stavu křižovatky silnice I/35 a místní komunikace vznikl požadavek na umístění sloupu pro světelné signalizační zařízení. Pro ukotvení sloupu SSZ bude upraven jeden dilatační celek římsy. Římsa v novém stavu bude rozšířena tak, aby bylo zajištěno kotvení sloupu, umístění zábradlí a požadovaná průchozí šířka chodníku.

SO 11-32-01 Úprava stávající vodoměrné šachty

Pro vstup do šachty bude nově proveden nerezový žebřík.

Nově se předpokládá umístit i nový ocelový typový poklop. Nový rám poklopu bude zasazen při betonáži vrchní části šachty do železobetonu.

Konstrukce bude na místě montovaná z dílensky předpřipravených částí nebo krátěna a svařována. Montážní spoje se provedou částečně svařováním, kotvení do existujících konstrukcí bude pomocí chemických ocelových kotev přes patní desky. Povrchová úprava celé ocelové části OK : základný nátěr 1x S 2000, vrchní nátěr 1x S 2000 + 2x S 2013.

Nová ocelová konstrukce je navržena z konstrukční oceli tr. 11 505.

Nerezové části nového žebříku jsou mezi sebou svařovány a jsou z materiálu AISI 304.

Kolem stávající vodoměrné šachty je navržen dokola provedení nového železobetonové zpevňujícího základu s novou vrchní deskou.

Na podkladní beton se vyarmuje první vodorovná vrstva výztuže provede se boční bednění a zalije se první pracovní spára. Beton nutno vibrovat aby nevnikly kaverny. Po propojení výztuže spodní desky s výztuží ten bude provedeno bednění stěn a provedena druhá pracovní spára betonáže.

Vrchní deska bude vyarmována vložen do ní rám nového poklopu zabedněna a vybetonována betonem C 25/30.

SO 11-33-01 Přeložka stávající sítě plynovodu

V místě sjezdu k železničnímu přejezdu stávající VTL plynovodní přípojka k VTL RS kolmo kříží stávající sjezd se založením do ocelové chráničky DN. Délka chráničky je pro návrh rozšíření sjezdu nedostačující. Navrhuje se provést přeložku VTL plynovodní přípojky s odstupem 2 m od stávajícího plynovodu s osazením do nové chráničky, která bude pro křížení sjezdu k železničnímu přejezdu dostačující. Přeložka je navržena v délce 34,0 m z ocelového potrubí 168,3*4,5 mm, L 245 NE, s třivrstvou PE extrudovanou izolací, dle DIN 30 670 N-n, zkoušenou dle TPG 920 24, v místě křížení komunikace s ochrannou vláknitocementovou vrstvou izolace FZM-N.

Přeložka VTL plynovodu je navržena následně:

ZÚ

km 0,000 Místo napojení na stávající plynovod je západně od navrženého sjezdu 4 m od nově navržené obruby komunikace p.č. 1000/4.

Dále potrubí a tvarovky ocelové DN 150 – 168,3*4,5 mm, L 245 NE, izolace s třivrstvou PE extrudovanou izolací, dle ČSN EN ISO 21809-1, A3

km 0,001 LB 1 Oblouk DN 150, R = 10D, 44°.

km 0,004 LB 2 Oblouk DN 150, R = 10D, 45°.

Překládaný plynovod se stáčí na souběh se stávajícím VTL plynovodem s odstupem líců potrubí 2 m.

km 0,005⁷⁵ – 0,026²⁵ Napojeno v přímé a dále potrubí ocelové DN 150 – 168,3*4,5 mm, L245 NE, izolace třivrstvou PE extrudovanou izolací, dle ČSN EN ISO 21809-1, A3 s ochrannou vláknitocementovou vrstvou FZM-N.

km 0,006 – 0,026 Chránička ocelová DN 300 s číchačkou do OS 1 + POCH do skříňky KOTE 3

km 0,032⁵ LB 3 Oblouk DN 150, R = 10D, 44°. Návrat do směru stáv. potrubí

km 0,034 Místo napojení na stávající plynovod DN 150 v přímé. Konec přeložky.
KÚ

Stávající potrubí v úseku 33,0 m včetně stávající chráničky DN 300 budou odstraněny v místě pod tělesem komunikace. S odstupem 2 m od stávajícího plynovodu je navrženo uložení nového potrubí. Pod tělesem komunikace je navržena chránička DN 300 se vtaženým potrubím DN 150 s ochrannou vrstvou FZM-N. Nové plynovodní potrubí z ocelových trub bude uloženo do otevřené rýhy. Dopojení na stávající potrubí je navrženo pomocí směrových oblouků.

Realizace přeložky musí být časově koordinovaná s výstavbou ostatních stavby a zajištěním trvalé dodávky plynu pro RS VTL Rožnov pomocí by-passu DN 100 během výstavby.

SO 11-50-01 Místní komunikace IV. třídy

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou chodníky vedeny po obou stranách komunikace od přejezdu směrem ul. 1. máje. Mezi chodníky je přechod pro chodce. Na pravé straně je chodník šířky cca 5,0 m, na levé straně chodník šířky cca 2,8 m

Před přejezdem (směrem autobusová smyčka) navazuje chodník na nově vybudovaný chodník podél autobusové smyčky.

Nový stav

Vzhledem k rozsáhlejším úpravám pozemní komunikace dochází také k přebudování chodníků. Před přejezdem (u autobusové smyčky) navazuje navržený chodník na stávající stav a je zde navržen šikmý sjezd pro cyklisty. Chodník pokračuje šířkou 3,0 m na přechod přes koleje. Za přechodem přes koleje pokračuje chodník šířky 3,0 m, který se rozděluje a jedna část směřuje na nově vybudované místo pro přecházení, druhá část navazuje na stávající stav.

Na druhou stranu komunikace převádí pěší nově navržené místo pro přecházení s ostrůvkem šířky 2,0 m. Na levé straně (od přejezdu směrem ul. 1. máje) je nenavržen chodník proměnné šířky, který je podél ul. Zuberská široký 2,0 m a navazuje na stávající chodník šířky cca 3,6 m před vjezdem do sběrného dvora.

SO 11-50-02 Úprava účelové komunikace

Stávající stav

Stávající stav uspořádání křižovatek a přejezdu je nevyhovující. Uspořádání komunikací a křižovatek vede pozemní komunikaci přes žel. přejezd pod úhlem cca 65°.

Nový stav

Nový návrh řeší uspořádání křižovatek ul. Zuberská a ul. 1. máje, kde upravuje úhel křížení těchto komunikací. Na této křižovatce dochází dále k rozšíření komunikace pro snadnější průjezd a úpravu přednosti v jízdě pro zajištění bezpečnosti v okolí žel. přejezdu. Ulice 1. máje je na křižovatce usměrněna ostrůvkem v místě pro přecházení. Dochází zde zejména k úpravám a posunům nároží křižovatky, které jsou vyvolané novým vedením komunikace přes železniční přejezd (úprava úhlu křížení).

V úseku komunikace mezi žel. přejezdem a silnicí I/35 dochází také zejména k úpravám nároží křižovatky a to z důvodu vložení dopravního ostrůvku pro osazení SSZ a rozšíření výjezdu na silnici I/35 na dva pruhy pro levé a pravé odbočení.

Konstrukce komunikace je navržena z asfaltobetonových vrstev krytu a podkladní vrstvy šterkodrti. Odvodnění komunikace je navrženo podélným a příčným sklonem do ul. vpustí či na terén.

SO 11-50-03 Úprava silnice I/35

V tomto stavebním objektu se jedná o drobné úpravy silnice I/35 a to zejména na styku silnice I/35 a ul. 1. máje pro navázání asfaltobetonových a podkladních vrstev komunikací.

SO 11-86-01 Osvětlení

Předmětem tohoto SO je zřízení osvětlení místa pro přecházení před průmyslovým areálem, které bude napojeno na stávající soustavu VO města. Provedena bude rovněž drobná úprava (přeložka) stávajícího veřejného osvětlení komunikace z důvodu změny dispozičního řešení křižovatky I/35 x 1. máje.

SO 11-86-02 Elektrická přípojka PZZ

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce stávající 3-fázové elektrické přípojky NN pro stávající PZS přejezdu v km 12,162 a její využití pro napájení technologie nového PZS tohoto přejezdu umístěné v novém RD. Místem připojení k distribuční síti NN zůstane i nadále stávající přípojková skříň R392 umístěná na dřevěném sloupu Jp nadzemního vedení NN ČEZ Distribuce, a.s. v blízkosti rekonstruovaného přejezdu, ze které bude vyveden nový napájecí kabel elektrické přípojky ukončený v elektroměrové skříně RE v plastovém pilíři, která bude umístěna u nového RD přejezdu v km 12,162. Nová technologie PZS přejezdu v km 12,162 bude napojena ze skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy (SSP) v plastovém pilíři umístěné vedle elektroměrové skříně RE u nového RD.

Pro možnost napájení nového RD přejezdu v km 12,162 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříně SSP (resp. skříně jističů RJ) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE). Nouzové vypnutí napájení přívodu pro RD bude zajištěno ve skříně jističů RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří vedený přes skříň dobíječe v RD.

B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Reléový domek (RD) u přejezdů tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V RD budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). RD bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V RD bude umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude.

V RD se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V RD se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

Stavební činností nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu

(tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k reléovému domku, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu.

Okolí navrženého objektu do vzdálenosti 5 m je nutno trvale zbavovat hořlavých /zejména stébelnatých/ látek.

Pokud bude do objektu RD/technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno

do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č.

499/2006 Sb.,

ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO₂) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Konstrukce reléového domku je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. Potřebného tepelného odporu konstrukce domku je dosaženo přidáním tepelně izolačních desek zevnitř stěn a stropů domku a do podlahy domku. Spotřeba elektrické energie je spočítána na hodnotu potřebnou pro provoz zabezpečovacího zařízení.

B. 2.10 Hygienické řešení stavby

Hygienické požadavky se s ohledem na charakter stavby neuvažují, stavba neovlivní nijak zásadně okolí. Stavba sama negeneruje žádný provoz, zvyšuje bezpečnost provozu.

B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Na staveništi nebylo provedeno radonové měření

b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum a monitoring bludných proudů nebyl proveden. Významné namáhání bludnými proudy se nepředpokládá.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Namáhání technickou seizmicitou (např. trhacími pracemi, dopravou, průmyslovou činností, pulzujícím vodním proudem apod.) se v okolí stavby nepředpokládá.

d) Ochrana před hlukem

Zvýšení úrovně hluku se nepředpokládá.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v povodňové oblasti.

f) Ostatní účinky

Ostatní účinky se nepředpokládají.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojení místa technické infrastruktury

Bude zřízena nová elektrická přípojka NN.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou popsány v jednotlivých částech dokumentace (PS a SO).

c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

Dopravní řešení se stavbou nemění.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Viz. samostatná zpráva B.4.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavby nejsou navrženy žádné zásadní terénní úpravy. Dotčená zeleň, bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu (dosypána, urovňána, zaseta nová tráva).

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany

Viz. samostatná zpráva B.6.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Navržená stavba bude v průběhu výstavby zabezpečena dle daných platných předpisů proti pohybu nepovolaných osob. Dokončená stavba a provoz ochranu obyvatelstva nevyžaduje. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního i silničního provozu.

B.8 Zásady organizace výstavby

Zpracováno jako samostatná příloha B.8.

Vypracoval: Tomáš Brhel
2/2022

Příloha

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETC	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
IZS	Integrovaný záchranný systém
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
PD	přípravná dokumentace

PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	Zabezpečovací zařízení
žkm	železniční kilometr
Žst, ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.