

Jiná ověření:		Paré:														
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:														
		Podpis: _____ Datum: _____														
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:													
000	18.05.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Martin Rynda													
<table border="1"> <tr> <td> Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa: </td> <td> Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9 </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td> Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt: </td> <td> VIAMONT Projekt, s.r.o. Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice T: +420 477 070 481 E: info@viamontprojekt.cz </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td> Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt: </td> <td> MR-Projekty, s.r.o. Oldřichovská 70/58, 405 02 Děčín M +420 602 320 417 E martin.rynda@mr-projekty.cz </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td colspan="2">Hlavní projektant (HIP): Ing. Ondřej Vránek</td> <td colspan="2">Specialista: Martin Rynda</td> </tr> </table>				Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:	VIAMONT Projekt, s.r.o. Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice T: +420 477 070 481 E: info@viamontprojekt.cz		Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt:	MR-Projekty, s.r.o. Oldřichovská 70/58, 405 02 Děčín M +420 602 320 417 E martin.rynda@mr-projekty.cz		Hlavní projektant (HIP): Ing. Ondřej Vránek		Specialista: Martin Rynda	
Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9															
Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:	VIAMONT Projekt, s.r.o. Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice T: +420 477 070 481 E: info@viamontprojekt.cz															
Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt:	MR-Projekty, s.r.o. Oldřichovská 70/58, 405 02 Děčín M +420 602 320 417 E martin.rynda@mr-projekty.cz															
Hlavní projektant (HIP): Ing. Ondřej Vránek		Specialista: Martin Rynda														
Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P1714 v km 186,463 trati Plzeň - Žatec		Označení investora: S632000496													
Název části:	Zabezpečovací zařízení		Zakázka: 13/2023													
Název objektu/dílčí části:	Železniční přejezd v km 186,463 (P1714), PZZ		Označení objektu/komplexu: PS 03-01-31													
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy (typ/pořadí):													
Název dílčí části přílohy:			1. 100													
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -----	Stupeň dokumentace:													
Martin Rynda	Martin Rynda	Formáty: 12xA4	PDPS													
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:													
Ústecký	Viz. textová část	Viz. textová část	18.05.2024													
Označení investora: S 6 3 2 0 0 0 4 9 6		Stupeň dokumentace: Část: - P D P S -	Objekt: - P S 0 3 0 1 3 1 -													
Podobojekt: - X X -		Příloha: - 1 1 0 0 -														
Revize: - 0 0 0																

[Prostor pro další informace]





OBSAH

D	Technologická část	
D.1	Identifikační údaje stavby	3
	<i>D.1.3.1 Vstupní podklady</i>	<i>4</i>
	<i>D.1.3.2 Výjimky z předpisů a norem.....</i>	<i>5</i>
	<i>D.1.3.3 Související SO a PS.....</i>	<i>5</i>
	<i>D.1.3.4 Koordinace s jinými stavbami</i>	<i>5</i>
	<i>D.1.3.5 Změny oproti zadávací dokumentaci</i>	<i>5</i>
	<i>D.1.3.6 Stávající stav.....</i>	<i>5</i>
	<i>D.1.3.7 Navržené technické řešení</i>	<i>6</i>





D. Technologická část

D.1 Identifikační údaje stavby

D.1.3 Údaje o stavbě

Název stavby:	Doplnění závor na přejezdu P1714 v km 186,463 trati Plzeň - Žatec
Provozní soubor:	PS 03-01-31 Železniční přejezd v km 186,436 (P1714), PZZ
Stupeň dokumentace:	PDPS
Charakter stavby:	Zvýšení bezpečnosti na žel. přejezdu
Místo stavby:	Celostátní dráha Plzeň hl.n. - Žatec
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Dle souhrnné části
Krajský úřad:	Krajský úřad Ústeckého kraje
Okres:	Louny
Investor:	Správa železnic s. o. Dlážděná 1003/7 190 00 Praha 9 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
Projektant:	VIAMONT Projekt, s. r.o. Českobrodská 628 190 11 Praha 9 - Běchovice IČ: 07757867 DIČ: CZ07757867
Projektant části:	MR-Projekty, s.r.o. Oldřichovská 70/58 405 02 Děčín IČ: 19370270 DIČ: CZ19370270





D.1.3.1 Vstupní podklady

Požadavky investora

Místní šetření

ČSN 34 2650 ed.2	Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení
ČSN 73 6380 Z3	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6101 Z2	Projektová silnic a dálnic
ČSN 34 2600 ed.2	Elektrická železniční zabezpečovací zařízení
ČSN 33 2000-4-41 ed.2	Elektrická instalace nízkého napětí
ČSN 33 2000-1 ed.2	Elektrické instalace nízkého napětí
ČSN 50110-1 ed.2	Obsluha a práce na elektrických zařízení
ČSN 50110-2 ed.2	Obsluha a práce na elektrických zařízeních část 2
TNŽ 34 2609	Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 37 5715 Z1	Silová a kabelová vedení celostátních drah
ČSN 73 6005Z1-Z4	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6006	Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení
ČSN 37 5711 ed.2	Drážní vedení – Křížení kabelových tras s železničními dráhami
TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení – staniční a traťové zab. zařízení
TNŽ 34 2607 Z1	Indikace v železničních zabezpečovacích zařízení
ČSN 34 2650 ed.2	Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení
TNŽ 34 5542 ed.2	Značky pro situační schémata železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 37 5711	Křížení úložných, závlačkových a závěsných kabelů s celostátními dráhami a vlečkami
Vyhl. č. 100/1995 Sb.	Stanovení podmínek pro provoz, konstrukci a výrobu UTZ a jejich konkretizaci
Vyhl. č. 173/1995 Sb.	Dopravní řád drah
Vyhl. 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
Zákon č. 13/1997 Sb.	O pozemních komunikacích
Zákon č. 361/2000 Sb.	O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů





D.1.3.2 Výjimky z předpisů a norem

Stavba nevyžaduje žádné výjimky z předpisů a norem.

D.1.3.3 Související SO a PS

SO 03-86-01 Přípojka napájení NN pro přejezd v km 186,463 (P1714)

D.1.3.4 Koordinace s jinými stavbami

Související stavby v době zpracování projektu nejsou.

D.1.3.5 Změny oproti zadávací dokumentaci

Jedná se o jednostupňový projekt. Oproti ZTP bude technologie PZS v km 186,463 umístěna do technologického objektu.

D.1.3.6 Stávající stav

ŽST Kaštice

Železniční stanice Kaštice leží v km 186,630 trati celostátní dráhy Plzeň hlavní nádraží – Žatec-Velichov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. ŽST Kaštice je stanicí odbočnou pro trať Kaštice – Kadaň.

V železniční stanici Kaštice je v provozu staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) ESA-11. Zařízení je v provozu od roku 2005 a je dálkově ovládáno pomocí JOP Blatno u Jesenice. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie. Vyhodnocení volnosti zajišťují kolejové úseky vymezené počítači náprav typu AzF od výrobce Frauscher. Návěstidla jsou světelná typu AŽD. Výhybky č. 1, 2, 6 a 10 jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky jsou buď zabezpečené výměnovými zámky s vazbou na elektromagnetické zámky nebo jsou nezabezpečené. V ŽST Kaštice jsou dva přejezdy. První je v km 186,463 a druhý je v km 187,085.

Přilehlé mezistaniční úseky Podbořany - Kaštice a Kaštice - Žabokliky jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu SW souhlasu integrovaného do staničního zabezpečovacího zařízení ESA-11. Traťový úsek Kaštice – Krásný Dvůr je bez traťového zabezpečovacího zařízení.

Traťový úsek Podbořany – Kaštice

Traťový úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620). Jedná se o typ ITZZ, který je uvázán do staničního zabezpečovacího zařízení typu ESA-11. Volnost/obsazení traťového úseku je vyhodnocena pomocí kolejových úseků vymezených počítači náprav výrobce Frauscher, typ AzF. V traťovém úseku jsou tři železniční přejezdy. První je v km 181,594; druhý je v km 181,858; třetí je v km 185,871.





PZS v km 186,463

Železniční přejezd v km 186,463 (P1714) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) reléového typu bez závor. Dle ČSN 34 2650 ed. 2 je použita technologie PZS kategorie PZS 3SBI. Technologie PZS je reléová elektronickými doplňky typu PZZ-AC. Část technologie je umístěna ve stavědlové ústředně Kaštice, část je umístěna v transformátorové skříni KSP5 v přejezdu P1714. Přejezd se nenachází v intravilánu obce, technologie PZS není vybavena zařízením pro nevidomé. Technologie PZS je vybavena záznamovým zařízením. Indikační a ovládací prvky jsou součástí JOP Blatnou Jesenice.

Ovládání PZS v km 186,463 je automatické jízdou vlaku. Pro přibližovací úseky jsou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav výrobce Frauscher, typ AzF. Přejezd P1714 je v obvodu ŽST Kaštice. Výstraha je tedy závislá na postavení jízdní cesty a volnosti přibližovacích úseků. Výstraha je ukončena zrušením závěru jízdní cesty úseku V1-3.

D.1.3.7 Navržené technické řešení

ŽST Kaštice

V ŽST Kaštice bude provedena úprava stávajícího SZZ a to následovně.

- Ve stavědlové ústředně bude ze stojanu č. 12 demontována rušená výstroj technologie PZS P1714
- Do stavědlové ústředny budou doplněna úvazková relé od nové technologie PZS P1714. Budou provedeny potřebné změny v PRV.
- Baterie v UPS budou ponechány stávající. Kapacita baterií nebude upravována.
- Budou zapracovány změny přibližovacích úseků PZS P1714.
- Následně bude upraven SW SZZ Kaštice včetně DOZ Blatno u Jesenice

Traťový úsek Podbořany - Kaštice

V uvedeném traťovém úseku se nic nemění. Začátek přibližovacího úseku od ŽST Podbořany bude nadále v km 185,070. Pouze se mění označení začátku přibližovacího úseku z P5-1a na P5-1.

PZS v km 186,463

Nově bude železniční přejezd P1714 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami. Technologie nového PZS bude reléová s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude nová technologie kategorie PZS 3ZBI. Všechny výstražníky budou v LED provedení (červená i bílá světla). Závorová břevna nebudou vybavena břevnovými svítilnami. Pro vyhodnocení volnosti/obsazení budou použity stávající kolejové úseky vymezené počítači náprav. Výstraha bude odvozena od postavení jízdní cesty a volnosti přibližovacích úseků. Přejezd se nenachází v intravilánu obce, ale je u zastávky Kaštice, bude tedy doplněna signalizace pro nevidomé. Nová technologie PZS bude umístěna do nového technologického objektu v blízkosti samotného přejezdu.





Typ technologie PZS

PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude kategorie PZS 3ZBI. Instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC, s.o. č. 34.

Výstražníky a závorové stojany

Výstražníky budou nové v plastovém provedení v LED provedení (červená i bílá světla). Výška výstražníku bude 2,2m nad komunikací, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Závorové stojany budou zavedeného typu s kontrolou celistvosti závorového břevna, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Závorová břevna nebudou opatřena břevnovými svítilkami.

U závorového stojanu „B“ bude doplněna pracovní plošina pro zajištění přístupu údržby závorového pohonu.

Zvonce

Budou použity elektronické zvonce s možností regulace hlasitosti.

Signalizace pro nevidomé

Železniční přejezd P1714 se nenachází v intravilánu obce, ale je v blízkosti zastávky Kaštice. Technologie PZS bude vybavena signalizací pro nevidomé.

Umístění technologie PZS

Technologie PZS bude umístěna v novém technologickém objektu v blízkosti přejezdu. Objekt bude typový prefabrikovaný z lehčeného betonu (rozměr 2x3m), zateplený, s plochou střechou a temperován bude elektrickými topnými panely s montáží na strop. Výška a rozměry objektu umožňují osazení jednoho 19-ti patrového reléového stojanu.

Technologický objekt bude doplněn o otevíratelné mříže (bez nutnosti certifikace podle ČSN EN 1627 a s oky menšími, než je průřezný otvor dle ČSN EN 1630) s uzamykacím systémem (mechanický zámek bez nutnosti certifikace podle ČSN EN 1627 + cylindrická vložka s kováním, nebo visací zámek, v bezpečnostní třídě RC3 podle ČSN EN 1627).

Pod základy objektu bude zřízen základový zemnič tvořený zemnicím páskem 30x4 a čtyřmi zemnicími tyčemi. V každém rohu objektu bude zatlučena jedna tyč.

Základní údaje: Železniční přejezd v km 186,463 (P1714)

<u>Technologický objekt</u>	3 x 2 m
Základové patky	0,5 x 0,5 m, ztracené bednění
Počet patek	4 ks
<u>Zadlážděné plochy:</u>	5x4-3x2 = 14 m ²
Délka obrub:	18 m
<u>Štěrkové násypy:</u>	2 x 3 m = 6,0 m ²





Základové patky: BD50, C16/20, ocel 10 B500B

$$0,5 \times 0,5 \times 1 \times 4 = 1 \text{ m}^3$$

Montážní plošina: pororošt, 35x35 mm, 1,6 x 1,5 m

Celková plocha terénních úprav: 30 m²

Přípravné práce

- Identifikace a vytýčení všech podzemních i nadzemních inženýrských sítí a vedení, včetně určení jejich ochranných pásem a následně vytýčení polohy technologického objektu.
- Odstranění ornice v potřebném rozsahu, odkopávky, svahování.
- Mýcení a kácení.
- Přesuny, uložení a likvidace zeminy a kameniva, dřevní hmoty.

Zemní a výkopové práce

HTU: Hrubé terénní úpravy zahrnují odtěžení stávající nevhodné zeminy cca 300 mm pod současnou terénní niveletu a vyrovnaní do vodorovné plochy pod uvažovaný vyrovnávací násyp (figuru) z hrubého kameniva. Odtěžená zemina (zde se nejedná o ornici) bude odvezena na skládku do vzdálenosti 25 km. Na vyrovnanou pláň bude proveden základní podsyp z netříděného štěrkopísku pod budoucím domkem.

Výkopové práce: Výkopovými pracemi je výkop pro základové patky. Výkop bude prováděn strojně s ručními dokopávkami, převážně v zeminách třídy těžitelnosti 3 a 4. Při hloubení základových jam je nutno dbát na odvodnění a zabezpečení zemin před rozbřednutím (např. v důsledku nahromadění srážkových vod v jámě). Rozbředlé zeminy je nutno vyměnit, nelze na nich zakládat, práce musí být zkoordinovány tak, aby zemní práce a výstavba konstrukcí na sebe navazovaly a nedošlo ke znehodnocení základové spáry povětrnostními vlivy.

Základy

Pro tuto akci nebyl zpracován geologický průzkum. V základové spáře jsou předpokládány ulehle sedimenty a druhotné navážky (jíly, hlína, kameny). Uvažována je základová půda třídy F8-CH pevné konzistence s tabulkovou únosností $R_{dt} = 160 \text{ kPa}$.

Navrženy jsou konstrukce z prefabrikovaných betonových bednicích dílců na podkladních hutněných násypech. Hloubka založení je navržena min. 0,8 m pod rostlým terénem, rozměr patek 500 x 500 x 1000 mm. Materiál pro výplň základových patek – beton C16/20 XC2, hutněné podsypy kamenivem 16/32 tl. 100 mm, které je možno zahrnout do hloubky založení. Výztuž konstrukcí z bednicích dílců – ocel B505 podle technologického předpisu výrobce.

Zpevněné plochy a komunikace





Okolo technologického domku objektu bude provedena pochozí zpevněná plocha v šíři 1,0 m. Plocha bude vydlážděna z betonových, hladkých skladebných dlaždic, např. dlažba betonová standard přírodní 100x200x80 mm. Dlažba bude kladena do lože tl. 40 mm z drobného kameniva fr. 4/8, horní úroveň dlažby bude oproti spodnímu vnějšímu líci technologického domku snížena o 80 mm. Obrubníky betonové, např. obrubník chodníkový 500/50/150 přírodní do betonového lože s opěrou.

Plošina u závorového stojanu „B“

V místě závorového stojanu „B“ je projektována pomocná montážní plošina. Plošina je navržena z lemovaných podlahových roštů ukládaných do lemovacího rámu z ocelového úhelníku L 70/6 mm přes dvojici ocelových nosníků I 100, dl. 1,80 m. Nosníky budou kotveny k základu výstražníku pomocí spínacích táhel a pojistných chemických kotev. V místě výškového rozdílu většího než 500 mm bude na plošině provedeno ocelové dvoutrubkové zábradlí se sloupky, výška zábradlí 1000 mm.

PKO všech ocelových konstrukcí – podle směrnic SŽ.

Prostředky pro zjišťování volnosti

Pro ovládání přejezdu jízdou vlaku budou použity stávající kolejové úseky vymezené počítači náprav. Prostředky pro zjišťování volnosti se touto stavbou neupravují a nijak se do nich nezasahuje.

Traťové zabezpečovací zařízení

Traťový úsek Podbořany – Kaštice bude nadále zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením typu ITZZ. Stavbou není toto TZZ dotčeno.

Indikace a ovládání

Indikační a ovládací prvky PZS P1714 budou nadále na JOP ŽST Blatno u Jesenice. V blízkosti přejezdu bude zřízena skříňka místního ovládání, která bude součástí společné skříně přístrojové (SSP). SSP bude umístěna přímo u technologického objektu P1714.

Diagnostické a záznamové zařízení

Technologie PZS bude vybavena diagnostickým a přenosovým systémem, který bude kompatibilní se stávajícím přenosovým systémem. Diagnostický a přenosový systém bude umístěn v technologickém objektu PZS P1714.

Instalovaný dveřní kontakt bude připraven i na budoucí zapojení do DDTS dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.

Diagnostické zařízení bude vyhovovat požadavkům TS 2/2007-Z č.j. 32729/2017-OP.





Napájení technologie PZS

Napájení technologie přejezdu PZS P1714 je navrženo ze stávající přípojky. Dokumentace přípojky je zpracována v samostatném SO 03-86-01.

Pro nouzové napájení technologie PZS budou použity akumulátorové baterie. Kapacita baterie bude dimenzována na 8 hodinový provoz bez dobíjení. Baterie budou alkalické a bezúdržbové. Použitý typ baterií nesmí vyžadovat klimatizaci. Technologický objekt bude pouze temperován a odvětrán.

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 4kVA.

Výpočet baterie:

Trvalý odběr:

Relé a elektronické prvky (PZS) 8,00A

Odběr při výstraze (případně i při poruše 8h):

Světla výstražníků (3x25VA/24V) 3,125A

El. zvonce (2x10VA/24V) 0,83A

Závorový stojan (2x 20A) 40,00A

Proud výstražníků a zvonců je odebírán pouze při výstraze PZS. V případě poruchy i 8 hodin.

Proud závorových stojanů je odebírán pouze při ukončení výstrahy PZS (zvedání břevna). Předpokládá se, že z celkové osmihodinové doby bude tento proud odebírán maximálně 20 minut.

Kapacita baterie:

$$C = (8 \times 8) + (3,955 \times 8) + (40,0 \times 0,33) = 108,84\text{Ah}$$

Na základě výpočtu a požadavku budoucího správce technologie PZS bude použita baterie s kapacitou min. 200Ah. Baterie bude typu NiCd s vláknitou elektrodou.

Sdělovací zařízení

U přejezdu bude zřízen venkovní telefonní objekt v SSP. Zapojený bude do stávající linky, jako je zapojený dnes.

Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS)

Na základě udělané výjimky z minimálního standardu fyzické ochrany ze dne 10. ledna 2024 pod č.j. 2763/2024-SŽ-GR-O30 bylo odstoupeno od instalace PZTS za podmínky doplnění otevíratelné mříže (bez nutnosti certifikace podle ČSN EN 1627 a s oky menšími, než je průlezny otvor dle ČSN EN 1630) s uzamykacím systémem (mechanický zámek bez nutnosti certifikace podle ČSN EN 1627 + cylindrická vložka s kování, nebo visací zámek, v bezpečnostní třídě RC3 podle ČSN EN 1627).

Na vnitřní straně dveří bude pouze zřízen dveřní kontakt zapojený do diagnostického systému.

Ochrana venkovních prvků PZS proto atmosférickému přepětí

Nově instalované prvky zabezpečovacího zařízení budou chráněny proti přepětí a bleskovým proudům. Budou zřízeny pasivní ochrany pro omezení atmosférických vlivů.





Kabelizace

Kabelizace bude provedena v rozsahu dle kabelového schéma a polohopisu. Při provádění kabelizace musí být trasa předem odsouhlasena odpovědným pracovníkem správy tratí Karlovy Vary na místě. Až poté je možné zahájit výkopové práce.

Výkopové práce:

- Km 186,457 – 186,472; výkopy v místě přejezdu 80x50cm, kabelizace uložena do plastových žlabů.
- Km 186,468 – 186,625; výkop 80x50cm, kabelizace uložena do plastových žlabů.

Úložná zařízení:

- Km 186,457 – 186,472; kabelizace v místě přejezdu uložena do plastových žlabů
- Km 186,468 – 186,625; kabelizace uložena do plastových žlabů
- Km 186,457 – 186,466; protlak pod silnici, podél koleje vlevo ve směru staničení, trubka 1x110mm, délka 9m.
- Km 186,470; protlak pod kolejí, trubka 1x110m, délka 12m

Kabelové komory:

- Kabelové komory nejsou použity

Markery:

- 30ks

V rámci tohoto provozního souboru nebudou položeny žádné HDPE. Ve stanici je stávající kabelizace. Pokud bude v budoucnu řešena náhrada SZZ Kaštice, tak bude náhrada provedena i s výměnou kabelizace. A v rámci výkopů budou položeny i nové HDPE.

Výkopové práce budou prováděny s nejvyšší opatrností. Pro přechod pod tratí a komunikací budou zřízeny ohebné chráničky o průměru 110 mm (protlakem).

Pokud do technologického objektu budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněný a opatřen alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a)požární odolnosti,
- b)druhu provedení,
- c)datu provedení,
- d)firmě, adrese a jméno systému,
- e)označení výrobce systému

Dále 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.

Při vedení kabelových tras na povrchu terénu budou kabely uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.





Při realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra telematiky a diagnostiky)“, schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

Požadavky SŽT:

- V případě, že se v místě stavby bude nacházet kabelizace ve správě SŽT bude tato kabelizace ochraňována případně překládána příslušným způsobem. V případě, že dojde ke změně stávající kabelové trasy bude vytvořeno nové geometrické zaměření nové trasy kabelizace, které bude předáno správci.
- Vzniká nové VTO –trasy bude nutno geodetický zaměřit a zaměření bude předáno správci.
- Kabely budou uloženy v souladu se vzorovými listy v předpisu S4 Železniční spodek a bude dodržena „Technická specifikace SŽ TS 1/2022-SŽ Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic“ v platném znění.

Trvalé silniční dopravní značení

Svislé silniční dopravní značení bude upraveno. Značky A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ budou zvýrazněné žlutým reflexním orámováním dle nového Vzorového listu VL 6.1 (schváleno MD č.j. 56/2019-120-TN/1 ze dne 19.7.2019 s účinností od 1.8.2019). Jedná se Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Dále budou nahrazeny stávající dopravní značky A30 (železniční přejezd bez závor). Nově budou místo dopravních značek A30 použity dopravní značky A29 (železniční přejezd se závorami). Nově bude osazena DZ A29+DZA31c+E7b na komunikaci, které vede od výpravní budovy směrem k přejezdu.

Přechodné silniční dopravní značení

Přechodné dopravní značení není tímto provozním souborem řešeno.

Požadavky na výluky

Při pokládce kabelizace nebude nutné zavést nepřetržitou výluku traťové koleje.

Aktivace nové technologie PZS P1714 a úpravy SZZ Kaštice včetně DOZ Blatno u Jesenice budou provedeny na základě ROV.

Demontáže

Demontováno bude:

- Stávající výstražníky
- Stávající transformátorová skříň KSP5

Demontované zařízení bude předáno správci.

Zkoušky

Před uvedením PZS P1714 do provozu bude provedena technicko – bezpečnostní zkouška a bude vyhotoven průkaz způsobilosti.

Před uvedením úprav SZZ Kaštice včetně DOZ Blatno u Jesenice do provozu budou provedeny technicko – bezpečnostní zkoušky a budou upraveny průkazy způsobilosti.





Rozhledové poměry na přejezdu

Umístění nového technologického objektu PZS P1714 nebude narušovat rozhledové pole řidiče. V případě poruchy PZS je rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla $L_p=64\text{m}$.

Vypracoval: Martin Rynda

V Děčíně dne 05.05.2024



Protokol o určení vnějších vlivů č. 12/2023

Název objektu: PZS v km 186,463 (P1714) v obvodu ŽST Kaštice

Úsek trati: Celostátní trať Plzeň hl. n. – Žatec západ (dle TTP 719)

Podklady pro vypracování protokolu: místní šetření – prohlídka objektu
projektová dokumentace
ČSN 33 2000-5-51 ed.3

Popis objektu: Přejezdové zabezpečovací zařízení reléové s elektronickými doplňky – technologická část vnitřní a vnější

Vnější část – živé části umístěné v blízkosti kolejiště – mají provedenu ochranu izolací dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 přílohy A, čl. A. 1, kryty nebo přepážkami dle přílohy A čl. A. 2, nebo zábranou dle přílohy B, čl. B. 2 případně kombinací těchto ochrann. Jsou opatřeny kryty, víky a dvířky, které jsou připevněny nebo uzamčeny, k jejichž zpřístupnění je nutné použít speciální nářadí nebo klíče.

Rozhodnutí:

Vnější vlivy byly určeny v souladu s ČSN 33 2000-5-51 ed.3.
Výsledek komisionální prohlídky k určení vnějších vlivů je zapsán v tabulkách v příloze.

Opatření vyplývající z vlivů, které nejsou podle čl. 512.2.4 ČSN 33 2000-5-51 ed.3 normální:

1. použití plastových kabelů a nevodivých kabelových skříní
2. umožnění přístupu pouze osobám s elektrotechnickou kvalifikací
3. stupeň ochrany krytem minimálně IP 43

Přílohy: Tabulka vnějších vlivů

Zdůvodnění:

Komise rozhodovala na základě platných elektrotechnických a dalších předpisů, ČSN a technických údajů výrobců a dodavatelů materiálů a zařízení.

Datum provedení prohlídky: 14. 9. 2023

Datum vyhotovení protokolu: 15. 9. 2023

Složení a podpisy členů komise:

Předseda:	Ing. Ondřej Vránek
Členové:	Ing. Marek Štětka
	Martin Rynda