



**Signal Projekt s.r.o.**

Videňská 55  
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem



Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVD ČR

Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887  
pracoviště 28. října 165, 709 00 OSTRAVA

## *Záznam z jednání*

Datum: **13.12.2023**  
Místo: OŘ Ostrava, MS Teams  
Stavba: **Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov – Opava východ**  
**Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava**  
Stupeň: DUSP/PDPS  
Přítomni: viz prezenční listina

### ***Průběh jednání:***

Jednání bylo svoláno za účelem projednání technického řešení výše uvedených staveb. Dokumentace má být zpracována ve stupni projektové dokumentace pro společné povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby. Oba stupně dokumentace mají být projednávány v rámci připomínkového řízení současně, proto bude na rozpisce v okně pro stupeň uvedeno DUSP+PDPS a dole v kódovém označení bude označena vyšším stupněm PDPS (takto budou označeny všechny části dokumentace).

Hlavní náplní stavby je doplnění závor na obou výše uvedených přejezdech z důvodu, že se jedná o přejezdy, na kterých došlo v nedávné době k mimořádným událostem. Železniční přejezdy se nachází na celostátní elektrifikované trati Ostrava-Svinov – Opava východ. Tato trať je dálkově ovládána z ŽST Ostrava-Svinov s možností dálkové obsluhy z JOP na záložním pracovišti v ŽST Opava východ. Traťová rychlost je 100 km/h (s místními omezeními) a zábrzdňá vzdálenost 700 m.

### **Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov – Opava východ**

Železniční přejezd tvoří křížení dráhy s místní komunikací funkční třídy C a je zabezpečený elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor (kategorie 3SBI). Vnitřní technologie je umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu. PZZ je vybaveno stavovou diagnostikou a diagnostická data jsou přenášena pomocí lokálního diagnostického systému do místa soustředěné údržby v ŽST Opava východ. Diagnostická data jsou rovněž ukládána na záznamové zařízení. Technologie PZZ je napájena ze staničního zabezpečovacího zařízení Ostrava-Třebovice přes oddělovací transformátor 3kV. Na přejezdu jsou v současnosti umístěny 2 stožáry s celkem 3 výstražníky, vždy u pravé strany komunikace (směrem od elektrárny na jednom stožáru 2 výstražníky). Výstraha je spouštěna automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. Přibližovací úseky tvořeny počítačem náprav.

Rozdělení dokumentace na PS a SO:

D.1.1 Zabezpečovací zařízení  
PS 11-01-31 PZZ P7724 v km 263,911

D.1.2 Sdělovací zařízení  
PS 11-02-01 Reléový domek P7724, DDTS  
PS 11-02-11 ŽST Ostrava-Třebovice, úprava místní kabelizace  
PS 11-02-41 Reléový domek P7724, PZTS  
PS 11-02-81 Reléový domek P7724, přenosové zařízení

D.2.1 Inženýrské objekty  
SO 11-10-01 Železniční svršek, P7724 v km 263,911  
SO 11-13-01 Železniční přejezd, P7724 v km 263,911

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů  
SO 11-72-01 Reléový domek P7724

Stavba se dle rozsahu jednotlivých PS a SO nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic a Českých drah. Pro potřeby umístění nového reléového domku je nutné počítat s kácením vzrostlých stromů (počet a druh bude vyspecifikován v dokumentaci). Pro realizaci stavební části stavby je uvažováno s železniční výlukou 3 dnů. Vzhledem k tomu, že během stavebních prací budou demontovány snímače počítače náprav, tak bylo dohodnuto

prodloužení výluky na 7 dnů, aby mohlo proběhnout i přezkoušení a aktivace nového PZS v nic-kolejném provozu. Alternativou k tomuto řešení je zavést na přejezdu odpovídající dopravní opatření. Během železniční výluky nebude možné obsluhovat vlečku Dopravního podniku Ostrava, se kterým bude rozsah výluky projednán. Pro vyčíslení náhradní autobusové dopravy bude po dohodě s investorem uvažováno s vyloučením celé trati, aby bylo možno v případě potřeby realizace obě stavby vzájemně provázet.

### **PS 11-01-31 PZZ P7724 v km 263,911**

V rámci stavby budou na přejezdu doplněny závory. Na přejezdu je navrženo umístit 4 stožáry s celkem 5 výstražníky a 3 břevna závor. Ze směru od elektrárny bude po pravé straně umístěn stožár s výstražníky A1/A2 (výstražník A1 směřován pro silnici od elektrárny, výstražník A2 směřován pro výjezd od zahrádek) a po levé straně výstražník C směřován pro souběžnou komunikaci s kolejí. Závorová břevna z tohoto směru budou umístěny z pravé i levé strany komunikace, tedy na stožárech A a C. Z opačného směru (z centra městského obvodu) bude po pravé straně umístěn výstražník se závorou B směřovaný pro komunikaci a z levé strany výstražník D (bez závory s ohledem na nadzemní VN vedení) směřovaný na sjezd k areálu soukromé firmy. Závory budou z kompozitních materiálů, výstražníky v LED provedení a výstražné kříže v retroreflexním provedení se žlutým zvýrazněním. Požadavkem SEE je vzdálenost vztyčeného břevna závory od zesilovacího vedení minimálně 0,6m. Dle sdělení stavebního úřadu městského obvodu Ostrava-Třebovice není v současné době uvažováno s chodníkem přes přejezd. Použití břevnových svítlen bylo telefonicky konzultováno se SŽ GR O14 a vzhledem k blízkým křižovatkám se jeví jeho doplnění jako vhodné. Přejezd se nachází v intravilánu obce, proto bude PZS vybaveno signalizací pro nevidomé a slabozraké. Vnitřní technologie bude stejně jako dnes elektronického typu. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v novém betonovém reléovém domku 3x3m (reléový domek včetně přístupu řeší samostatný SO). Dveře RD budou po dohodě se správcem SSZT směřovány k silnici. Kolem výstražníků musí být dostatečná rovná plocha pro údržbu světel a pohonu závory. V případě nepříznivého stavu terénu bude uvažováno použití servisní plošiny (bude dodatečně řešeno na místě se správcem zařízení). Technologie PZZ bude i nadále napájena ze stavebního ústředny žst. Ostrava-Třebovice. Ve stavebního ústředně bude provedena výměna stávajícího oddělovacího transformátoru za nový o výkonu 12kVA. Nový OT bude umístěn v rohu SÚ pod skříňkou na dokumentaci vedle stolu. Vstupní a výstupní strana OT bude osazena novými jističi. Správcem bylo provedeno měření izolačního stavu napájecího kabelu, který je dle zjištění v dobrém stavu a je možno jej využít pro napájení navrhovaného RD PZS P7724. U nového RD PZS bude umístěna nová společná přístrojová skříň pro přejezd označení RP7724. Náhradním napájením bude Pb baterie umístěna ve skříni. Pro RD bude zřízeno nové uzemnění společné pro PEN a zab.zař. Ovládání výstrahy bude stejně jako dnes pomocí počítače náprav, ze směru od Ostravy-Svinova doplněn úsek kolejového obvodu TLK, s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení žst. Ostrava-Třebovice. Ovládání a indikace budou opětovně začleněny do DOZ trati a zobrazovány na monitoru JOP DK Ostrava-Svinov a Opava východ. Diagnostika bude stejně jako dnes stažena na pracoviště údržby do žst. Opava východ. V souvislosti s doplněním závor na přejezdu dojde k úpravě softwaru DOZ trati. Na základě platných předpisů SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽDC(ČD) Z1 a nařízení GR O14 č.j.: 182467/2021-SŽ-GR-O14 je ze strany úseku řízení provozu požadováno do změny SW DOZ ESA11 v ŽST Háj ve Slezsku a ŽST Štítina zpracovat změnu označení elektromagnetických zámků.

Háj ve Slezsku:

EZ1-Vk1/3t/3 změnit na: EMZ Vk1/3t/3

EZ2-7/4t/4 změnit na: EMZ 7/4t/4

EZ3-MVK1/6 změnit na: EMZ MVK1/6

Štítina:

EZ1 Vk2/5t/5 změnit na: EMZ Vk2/5t/5

### **PS 11-02-01 Reléový domek P7724, DDTS**

Nejbližší systém DDTS ŽDC je vybudován v žst. Ostrava –Svinov, a to včetně integračního koncentrátoru (InK) ve sdělovací místnosti VB. V rámci tohoto provozního souboru budou do DDTS ŽDC integrovány nově vybudované technologické systémy (TLS dle TS 2/2008-ZSE v platném znění) na přejezdu P7724 v km 263,911. Technologické systémy budou připojeny pomocí InK v žst Ostrava–Svinov do datové technologické sítě (TDS). Data budou z tohoto InK přenášena na integrační servery (InS): InS OR Ostrava a InS CDP Přerov.

Do DDTS budou integrovány technologie – PZTS (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy) a DVK (dveřní kontakty v domcích PZS).

Systém PZTS bude tvořit: prostorová a plášťová ochrana, požární čidlo, čtečka služebních karet.

Dále budou aktualizováni příslušní klienti DDTS ŽDC ve správě SSZT Ostrava a DDTS ŽDC ve správě HZS SŽ JPO Ostrava.

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, v aktuálním platném vydání, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy.

### **PS 11-02-11 ŽST Ostrava-Třebovice, úprava místní kabelizace**

V ŽST Ostrava-Třebovice bude v souvislosti s novým zabezpečením přejezdu v obvodu stanice upravena místní kabelizace. V současné době je do stávajícího RD zaveden pro VTO místní kabel MK 3XN0,6 ve správě OR SSZT. Tento kabel bude nově zatažen do nové společné přístrojové skříně před novým RD.

Na kabelu jsou v současné době zapojeny dvě VTO a to: u RD přejezdu P7724 a u vjezdového návěstidla „L“. Při nasazení modemů na tento místní kabel by došlo k plnému obsazení kabelu a nebyla by již k dispozici žádná volná rezervní čtyřka. Vzhledem k tomu, že dle aktualizovaného předpisu T1 není na trati s provozovaným GSM-R potřebné mít u vjezdových návěstidel VTO, tak bude po dohodě se správcem kabelu (OR SSZT) v rámci této stavby

uvažováno se zrušením místního kabelu MK 3XN0,6 mezi RD a VTO vjezdového návěstidla. Tímto řešením nebude využit okruh pro VTO u vjezdového návěstidla „L“ a uvolní se čtyřka na místní kabelu mezi VB Ostrava Třebovice a RD u P7724, která bude rezervní.

Vzhledem k tomu, že dojde ke zrušení VTO u vjezdového návěstidla „L“ bude zrušeno i VTO u vjezdového návěstidla „S“. S ohledem na plánované rušení těchto okruhů je nutné provést úpravu v dotykových terminálech na pracovišti komunikačního výpravčího a výpravčího-opavského dispečera v ŽST Ostrava-Svinov, stejně jako na telefonním zapojovači v ŽST Ostrava-Svinov = oprava popisků jak na TZ tak i na náhradním TZ.

#### ***PS 11-02-41 Reléový domek P7724, PZTS***

U přejezdů P7724 v obvodu ŽST Ostrava-Třebovice bude v rámci nového zabezpečení přejezdu zřízen nový reléový domek (RD), u kterého je požadováno instalovat systém PZTS s přenosem diagnostických informací do DDTS.

Objekt je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. podle Samostatné přílohy E Směrnice SM 07.

V RD bude duální detektor pohybu (PIR/MW), magnetický kontakt na dveřích a opticko-kouřové čidlo na stropě RD zajišťující včasnou detekci požáru. U vstupních dveří bude umístěna klávesnice a čtečka karet pro zastřežení/odstřežení objektu. Klávesnice bude umístěna uvnitř RD poblíž vstupu. Čtečka karet bude umístěna na venkovní straně RD vedle dveří a bude v provedení antivandal. Na základě nové dohody mezi O30 a O14 byla umožněna instalace čtečky karet u takovýchto malých technologických objektů do vnitřních prostor. V těchto případech bude nyní záležet na požadavku správce objektu a možnosti instalace na plášť objektu (u některých prefabrikátů se setkáváme s problémy umístění vně).

#### ***PS 11-02-81 Reléový domek P7724, přenosové zařízení***

Mezi RD P7724 v obvodu ŽST Ostrava-Třebovice a výpravní budovou ŽST Ostrava-Třebovice bude nasazena modemová trasa pomocí XDSL modemů. Modemy zajistí připojení do TDS a přenos diagnostických informací do DDTS.

Z důvodu absence TechLAN switche v ŽST Ostrava-Třebovice je požadováno jeho doplnění. Správce (zástupce ČD-T) přislíbil dodání switche C2960-24P-TL z vyzískaného zařízení.

Stávající zařízení připojené přímo do SDH budou přepojeny do dodaného switche, který bude připojen do přenosového zařízení SDH. Pro zajištění napájení switche a modemu bude doplněn střídač a zásuvkový panel.

#### ***SO 11-10-01 Železniční svršek, P7724 v km 263,911***

##### **Stávající stav:**

Předmětný železniční přejezd je jednokolejný.

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích B91-S s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

Trať je v místě přejezdu v úrovni okolního terénu.

Traťová rychlost je 100 km/h v obou směrech jízdy. Rychlost silničních vozidel na přejezdu je 50 km/h. Trať v místě přejezdu stoupá ve sklonu 2,31 ‰ a je v přímé.

##### **Návrh nového stavu:**

V rámci stavby bude vyměněno upevnění v místě přejezdu, kde se stávající upevňovací nahradí upevňovací s antikorozní úpravou. Celková délka koleje, kde proběhne výměna upevňovacích je 10,2 m km 263,905 737 – 263,915 937.

Dále proběhne směrová a výšková úprava koleje v délce 800 m v rozsahu km 263,334954 – km 264,134 949.

Směrově je SVÚ navázána na vstupní a výstupní tečnu projektu osy koleje. U směrového oblouku jsou upraveny přechodnice, místo kubických parabol jsou navrženy klotoidy a poloměr je upraven na 701 m. Z výškového hlediska jsou respektovány vstupní a výstupní tečny projektu osy koleje a niveleta je navržena, tak aby posuny v místě přejezdu P7724 byli co nejmenší.

#### ***SO 11-13-01 Železniční přejezd, P7724 v km 263,911***

##### **Stávající stav:**

Železniční přejezd P7614 svírá s žel. tratí úhel 55° a přejezdovou konstrukci tvoří pryžová přejezdová konstrukce s vnějšími panely a betonovými závěrnými zídками. Na betonové závěrné zídky navazuje živičná vozovka. Na krajní pryžové panely jsou připevněny plechové náběhové klíny.

Šířka převáděné komunikace je 6 m a šířka přejezdové konstrukce je 9 m.

V současné době je přejezd zabezpečený pouze světelným zabezpečovacím zařízením s výstražnými kříži.

##### **Návrh nového stavu:**

Přejezdová konstrukce z pryžových panelů zůstane ze stávajících panelů. Na žádost zástupce OŘ Ostrava bude doplněna demolice a následná stavba závěrných zídek včetně asfaltové komunikace mezi břevny závor i přes to, že posuny na přejezdu jsou maximálně 15 mm a přejezdová konstrukce je z rozebíratelných dílců. Dále budou vyměněna spojovací táhla přejezdové konstrukce za nové.

Nově bude doplněno vodorovné dopravní značení. Konkrétně se bude jednat o vodorovné dopravní značení V 12b (žluté zkřížené čáry), které bude zakazovat zastavení v křižovatce. Úprava svislého dopravního značení se bude týkat výměny dopravních značek A30 (Přejezd bez závor) za značky A29 (Přejezd se závorami). Případně zrušení dopravních značek A30 (Přejezd bez závor).

### **SO 11-72-01 Reléový domek P7724**

Nový reléový bude prefabrikovaný z lehčeného betonu s vnějšími rozměry 3000x2980 mm. Domek bude na stavbu přepraven kompletní. Dveře reléového domku budou směřovat k silnici. Střešní konstrukce bude vyrobena samostatně se sbíjených vazníků. Střecha bude mít tvar valby. Opláštění střechy bude tvořeno bitumenovým šindelem. Nad vstupními dveřmi bude stříška. Střecha bude opatřena svody. Voda ze svodů bude odváděna na terén.

Připomínky SSZT:

Přístupový chodník k RD není nutno řešit ze silniční komunikace ale kolmo k trati.

Chodník i vstup před RD realizovat nástupištními panely (neprorůstají trávou, tak jako dlaždice a šterky).

Kolem RD položit, pokud možno betonové panely namísto dlaždic nebo šterku.

Po následné komunikaci se SSZT bylo odsouhlaseno, že okapový chodník okolo RD bude tvořen velkoformátovou betonovou dlažbou 100x50 cm pro minimalizaci spár mezi jednotlivými deskami. Přístupový chodník k RD bude tvořen velkoformátovou betonovou dlažbou 100x100 cm. Tento druh a rozměr dlažby je zvolen vzhledem k dořezům dlažby v místě okapového chodníčku okolo RD.

### **Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava**

Železniční přejezd tvoří křížení dráhy s účelovou komunikací a jsou zabezpečeny elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor (kategorie 3SBI). Vnitřní technologie je umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu. PZZ je vybaveno stavovou diagnostikou a diagnostická data jsou přenášena pomocí lokálního diagnostického systému do místa soustředěné údržby v ŽST Opava východ. Diagnostická data jsou rovněž ukládána na záznamové zařízení. Technologie PZZ je napájena z rozvodny NN v žst. Opava-Komárov. Železniční přejezd slouží k zásobování společnosti TEVA, která se nachází za přejezdem. Přejezd je rovněž hojně využíván zaměstnanci firmy při dojíždění do práce a zemědělskou technikou k obhospodařování pozemků za přejezdem.

Rozdělení dokumentace na PS a SO:

#### **D.1.1 Zabezpečovací zařízení**

PS 21-01-31 PZZ P7744 v km 284,986

#### **D.1.2 Sdělovací zařízení**

PS 21-02-01 Reléový domek P7744, DDTS

PS 21-02-41 Reléový domek P7744, PZTS

PS 21-02-51 Štítina – Opava-Komárov, úprava traťové kabelizace

PS 21-02-81 Reléový domek P7744, přenosové zařízení

#### **D.2.1 Inženýrské objekty**

SK 21-00-02 Železniční svršek a spodek, P7744 v km 284,986

SO 21-13-01 Železniční přejezd, P7744 v km 284,986

SO 21-52-01 Parkovací stání a zpevněné plochy pro RD P7744

#### **D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

SO 21-72-01 Reléový domek P7744

#### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

SO 21-86-01 Přípojka NN, P7744 v km 284,986

Stavba se dle rozsahu jednotlivých PS a SO nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic a firmy TEVA. Vzhledem k tomu, že přes přejezd vede zásobování firmy TEVA, tak bude nutné koordinovat uzavírku přejezdu (spolu s železniční výlukou) s plánovanou celozávodní dovolenou firmy TEVA. Termín celozávodní dovolené nám sdělí kompetentní zaměstnanec firmy do konce roku 2023. V případě, že se nepodaří termín stavby (dokončit dokumentaci včetně povolení Drážního úřadu a vysoutěžení zhotovitele včas) sladit s termínem celozávodní dovolené, pak bude nutné stavbu (minimálně její stavební část) odložit na rok 2025 a opět vykomunikovat termín uzavírky se společností TEVA.

Pro realizaci stavební části stavby je uvažováno s železniční výlukou 7 dnů. Během stavebních prací budou demontovány také snímače počítače náprav a zpětná montáž proběhne 5 den výluky. Na přezkoušení a aktivaci nového PZS zbydou 2 dny. V případě, že by to bylo nedostatečné, pak je nutno uvažovat s prodloužením výluky nebo zavedením odpovídajících dopravních opatření. Během železniční výluky nebude možné dopravně obsloužit vlečku TEVA ze směru od Štítiny. Pro vyčíslení náhradní autobusové dopravy bude po dohodě s investorem uvažováno s vyloučením celé trati, aby bylo možno v případě potřeby realizace obě stavby vzájemně provázet.

Je vhodné, aby byly obě stavby vzhledem k výlukové činnosti spolu časově koordinovány. Je nutné, ale zohlednit časové umístění výluky s ohledem na celozávodní dovolenou ve firmě TEVA. Alternativou je udělat stavební rekonstrukci přejezdu P7744 samostatně dle odstávky v továrně firmy TEVA a ostatní část stavby případně spojit se stavbou na přejezdu P7724. O12 SŽ jednoznačně preferuje možnost realizace obou přejezdů v souběhu!! A to buď v době celozávodní dovolené firmy TEVA anebo ve vhodném souběhu s opravnými pracemi OŘ Ostrava na této trati. Aby nedošlo k opakovanému přerušení provozu na části trati, což má za následek NAD v celém úseku.

S ohledem na požadavek O12 je nutné realizaci obou staveb směřovat do společné výluky s celozávodní dovolenou spojenou s odstávkou firmy TEVA což dobu realizace posunuje na rok 2025.

### ***PS 21-01-31 PZZ P7744 v km 284,986***

V rámci stavby budou na přejezdu doplněny závory. Počet výstražníků bude zachován, pouze dojde k doplnění břevna závora vpravo i vlevo silnice. Závory budou z kompozitních materiálů, výstražníky v LED provedení a výstražné kříže v retroreflexním provedení. Zvýraznění výstražných křížů žlutým orámováním nebylo ze strany Policie povoleno. Závory jsou uvažovány ve čtyř-kvadrantovém uspořádání, proto bude uplatněno sekvenční sklápění závora. Požadavkem SEE je vzdálenost vztyčeného břevna závora od zesilovacího vedení minimálně 0,6m. Použití břevnových svítlen bylo konzultováno se SŽ GR O14, ale zde to vzhledem k přehlednosti přejezdu není uvažováno. Vnitřní technologie bude stejně jako dnes elektronického typu. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v novém reléovém domku 3x3m (reléový domek včetně přístupu řeší samostatný SO) dále od přejezdu. Dveře reléového domku budou situovány od silnice. Vzhledem k umístění reléového domku dále od přejezdu bude zřízena skříňka místního ovládání a venkovní telefonní objekt u přejezdu v místě stávajícího RD. Kolem výstražníků musí být dostatečná rovná plocha pro údržbu světel a pohonu závora. V případě nepříznivého stavu terénu bude uvažováno použití servisní plošiny (bude dodatečně řešeno na místě se správcem zařízení). Napájení technologie PZZ bude i nadále 3-fázovou přípojkou z rozvodny NN Opava-Komárov. Náhradním napájením bude Pb baterie umístěna ve skříni. Ovládání výstrahy bude stejně jako dnes pomocí počítače náprav, směrem ze stanice Opava-Komárov s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. Doplnění závora dojde k přidání počítačích úseků pro spouštění výstrahy. Ovládání a indikace budou opětovně začleněny do DOZ trati a zobrazovány na monitoru JOP DK Ostrava-Svinov a Opava východ. Diagnostika bude stejně jako dnes stažena na pracoviště údržby do žst. Opava východ. V souvislosti s doplněním závora na přejezdu dojde k úpravě softwaru DOZ trati.

Na základě platných předpisů SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽDC(ČD) Z1 a nařízení GR O14 č.j.: 182467/2021-SŽ-GR-O14 je ze strany úseku řízení provozu požadováno do změny SW DOZ ESA11 v ŽST Háj ve Slezsku a ŽST Štítina zpracovat změnu označení elektromagnetických zámeků.

Háj ve Slezsku:

EZ1-Vk1/3t/3 změnit na: EMZ Vk1/3t/3

EZ2-7/4t/4 změnit na: EMZ 7/4t/4

EZ3-MVK1/6 změnit na: EMZ MVK1/6

Štítina:

EZ1 Vk2/5t/5 změnit na: EMZ Vk2/5t/5

### ***PS 21-02-01 Reléový domek P7744, DDTS***

Nejbližší systém DDTS ŽDC je vybudován v žst. Ostrava –Svinov a žst Krnov, a to včetně integračního koncentrátoru (InK) ve sdělovací místnosti VB. V rámci tohoto provozního souboru budou do DDTS ŽDC integrovány nově vybudované technologické systémy (TLS dle TS 2/2008-ZSE v platném znění) na přejezdu P7744 v km 284,986. Protože InK v žst. Krnov je hodně vytížen zpracováním dat z regionu budou technologické systémy připojeny do datové technologické sítě (TDS) pomocí InK v žst Ostrava–Svinov. Data budou z tohoto InK přenášena na integrační servery (InS): InS OR Ostrava a InS CDP Přerov.

Do DDTS budou integrovány technologie – PZTS (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy) a DVK (dveřní kontakty v domcích PZS). Systém PZTS bude tvořit: prostorová a plášťová ochrana, požární čidlo, čtečka služebních karet.

Dále budou aktualizováni příslušní klienti DDTS ŽDC ve správě SSZT v Ostrava a DDTS ŽDC ve správě HZS SŽ JPO Ostrava.

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, v aktuálním platném vydání, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy.

### ***PS 21-02-41 Reléový domek P7744, PZTS***

U přejezdu P7744 na trati v úseku Štítina – Opava-Komárov bude v rámci nového zabezpečení přejezdů zřízen nový reléový domek (RD), u kterého je požadováno instalovat systém PZTS s přenosem diagnostických informací do DDTS. Objekt je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. podle Samostatné přílohy E Směrnice SM 07.

V RD bude instalován duální detektor pohybu (PIR/MW), magnetický kontakt na dveřích a opticko-kouřové čidlo na stropě RD zajišťující včasnou detekci požáru. U vstupních dveří bude umístěna klávesnice a čtečka karet pro zastřežení/odstřežení objektu. Klávesnice bude umístěna uvnitř RD poblíž vstupu. Čtečka karet bude umístěna na venkovní straně RD vedle dveří a bude v provedení antivandal. Na základě nové dohody mezi O30 a O14 byla umožněna instalace čtečky karet u takovýchto malých technologických objektů do vnitřních prostor. V těchto případech bude nyní záležet na požadavku správce objektu a možnosti instalace na plášť objektu (u některých prefabrikátů se setkáváme s problémy umístění vně).

### ***PS 21-02-51 Štítina – Opava-Komárov, úprava traťové kabelizace***

Na trati v úseku Opava-Komárov – Štítina se nachází přejezd P7744, kde je v současné době proveden výpich 3XN0,8 z traťového kabelu 10XN0,8. Současně je zde přiveden další kabel 3XN0,8 z ŽST Opava-Komárov, který je ukončen ve skříni zab. zař. přejezdu. Tento kabel je ukončen ve stavební ústředně ŽST Opava-Komárov v kabelové skříni zab. zař. (odkazuje na něj kabelový plán od zab. zař.). Po prověření byl identifikován jako zab. zař. a bude nově zatažen se stejnou funkcí do nového RD.

Vzhledem k tomu, že je nutné nasadit modemy mezi novým RD P7744 a ŽST Opava-Komárov, tak bude zřízen nově výpich 10XN0,8 (oboustranně vypíchnout 5 čtyřek z traťového kabelu 10XN0,8). Vznikne tak dostatečná rezerva pro nasazení modemové linky. Kabel bude ukončen ve venkovním kabelovém rozvaděči SIS spolu s propojovacím kabelem do RACKu v RD a k VTO u SMO v blízkosti přejezdu. V případě nového výpichu, bude potřeba udělat ss měření, včetně geodetického zaměření + oprava dokumentace (požadavek správce kabelu).

#### ***PS 21-02-81 Reléový domek P7744, přenosové zařízení***

Mezi RD P7744 a ŽST Opava-Komárov bude nasazena modemová trasa pomocí XDSL modemů. Modemy zajistí připojení do TDS a přenos diagnostických informací do DDTS.

Z důvodu absence TechLAN switchu v ŽST Opava-Komárov je požadováno jeho doplnění. Správce (zástupce ČD-T) přislíbil dodání switchu C2960-24P-TL z vyzískaného zařízení.

Stávající zařízení připojené přímo do SDH budou přepojeny do dodaného switchu, který bude připojen do přenosového zařízení SDH. Pro zajištění napájení switchu a modemu bude doplněn střídač a zásuvkový panel. V ŽST Opava-Komárov je stávající DC zdroj 48 V, který je zastaralý a nedostatečný. Bude zde nutná jeho náhrada za nový DC zdroj s adekvátně vyšším výkonem včetně nových baterií.

#### ***SK 21-00-02 Železniční svršek a spodek, P7744 v km 284,986***

##### ***Stávající stav:***

Soustava stávajícího železničního svršku se skládá z kolejnic tvaru 49E1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 na betonových pražcích B91S, rozdělení pražců „u“, bezstyková kolej, kolejové lože šterkové. Vloženo do koleje v roce 2006.

Skladba železničního spodku není známa. Vlevo ve směru staničení se nachází podélný trativod, který je vyústěn za pozemní komunikaci přes monolitickou zídku na hranu tělesa.

##### ***Navržený stav:***

Řešený úsek se nachází v přímé. Směrově a výškově je projekt navázán na projekt PPK, který byl poskytnut SŽG jako podklad.

V rámci prací na přejezdu P7744 dojde k výměně 69,6 m železničního svršku. Nový svršek bude sestávat z kolejnic tvaru 49E1 na pražcích betonových délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 a rozdělením pražců „u“ tj. 600 mm. 50 m před začátkem úseku, kde dochází k rekonstrukci svršku a spodku a také 50 m za koncem tohoto úseku dojde k směrově a výškově úpravě koleje. V úsecích SVÚ dojde k doplnění kolejového lože.

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků geotechnického průzkumu, který zpracovává firma TESIA speciální technické práce s.r.o., na základě těchto výsledků byla navržena zesílená konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽ S4 Železniční spodek a nových vzorových listů Ž4 3 Zesílená konstrukce pražcového podloží. Popis navržené skladby konstrukce je popsán pod tímto odstavcem. ZKPP je provedeno v délce 19,6 m. V délce V/4 (25 m) je proveden výběh konstrukční vrstvy ZKPP před a za ZKPP. Zemní plán a plán tělesa železničního spodku bude provedena v jednostranném sklonu 5 % vlevo ve směru staničení. Voda ze zemní pláně bude odváděna jejím sklonem na hranu tělesa, nebo s místě přejezdu do nového podélného trativodu. Trativod bude v místě křížení s pozemní komunikací obetonován.

Vpravo před přejezdem ve směru staničení je nedostatečná šířka pláně tělesa železničního spodku. PTŽS bude zvětšena pomocí L prefabrikátů v délce 24 m.

#### ***SO 21-13-01 Železniční přejezd, P7744 v km 284,986***

##### ***Stávající stav:***

Stávající přejezdová konstrukce je tvořena celopryžovými přejezdovými panely Strail v modulu 0,60 m včetně venkovních panelů uložených na železobetonových závěrných zídkách. Přejezd byl vložen do koleje v roce 2006.

##### ***Navržený stav:***

Nový železniční přejezd je navržený dle nových vzorových listů SŽ Ž11. Úhel křížení s železnicí je 70,4° z tohoto úhlu je navrženo vstřícné ukončení přejezdové konstrukce, přejezd má v půdoryse tvar obdélníku. Stavební délka nového přejezdu bude 9,6 m. Přejezd bude celopryžový v modulu 1,2 m, venkovní panely bude stejně jako vnitřní v modulu 1,2 m a budou uloženy na železobetonových prefabrikovaných závěrných zídkách.

Úprava stávající pozemní komunikace a její rozsah je dán plynulým a normovým navázáním na stávající stav, tak na novou přejezdovou konstrukci. Úprava bude provedena cca 9,3 m před přejezdem a 10,7 m za přejezdem.

Komunikace bude vedena ve stávajícím šířkovém uspořádání navazujících úseku 6,9 m. Skladba konstrukce vozovky je navržena dle TP 170.

Na pozemní komunikaci bude doplněno vodorovné dopravní značení, které bude navazovat na stávající vodorovné značení. Jedná se o vodorovné čáry č. V 4 vodící čára a č. V 1a podélná čára souvislá. Ve vzdálenosti 4 m před břevnem závor bude v každém dopravním směru doplněna příčná čára souvislá č. V 4.

#### ***SO 21-52-01 Parkovací stání a zpevněné plochy pro RD P7744***

Nový parkovací záliv bude vpravo před přejezdem ve směru do areálu TEVA. Parkovací záliv bude sloužit pro zaparkování vozidla zaměstnancům SŽ. Bude doplněn o chodník, který povede k novému reléovému domku. Rozměr parkovacího stání bude 8,25 x 2,25 m. Stání je navrženo dle ČSN 73 6056 a je navrženo pro lehké užitkové vozidlo (dodávka). Parkovací stání bude odděleno od jízdního pruhu vodorovným dopravním značením č. V10d parkovací pruh. Bude doplněno svislé dopravní značení IP 12 „vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou E 12 „dodatková tabulka“. Skladba vozovky bude dle TP 170.

Na poradě vznikl požadavek na úpravy prezentovaného řešení. Nové navržené řešení bude zasláno a konzultováno s panem Franckem ze SSZT. Bude prověřena možnost nahrazení chodníku ze zámkové dlažby za panely.

#### ***SO 21-72-01 Reléový domek P7744***

Nový reléový bude prefabrikovaný z lehčeného betonu s vnějšími rozměry 3000x2980 mm. Domek bude na stavbu přepraven kompletní. Střešní konstrukce bude vyrobena samostatně se sbíjených vazníků. Střecha bude mít tvar valby. Opláštění střechy bude tvořeno bitumenovým šindelem. Nad vstupními dveřmi bude stříška. Střecha bude opatřena svody. Voda ze svodů bude odváděna na terén.

Připomínky SSZT:

Přístupový chodník i vstup před RD realizovat nástupištními panely (neprorůstají travou, tak jako dlaždice a šterk). Kolem RD položit, pokud možno betonové panely namísto dlaždic nebo šterku.

Po následné komunikaci se SSZT bylo odsouhlaseno, že okapový chodník okolo RD bude tvořen velkoformátovou betonovou dlažbou 100x50 cm pro minimalizaci spár mezi jednotlivými deskami. Přístupový chodník k RD bude tvořen velkoformátovou betonovou dlažbou 100x100 cm. Tento druh a rozměr dlažby je zvolen vzhledem k dořezům dlažby v místě okapového chodníčku okolo RD.

#### ***SO 21-86-01 Přípojka NN, P7744 v km 284,986***

Napájení nového RD PZS P7744 bude provedeno stávajícím kabelem WL601 vedeným z rozvodny NN umístěné v objektu ŽST Opava-Komárov. V místě stávajícího RD bude kabel naspojován a dále veden až do místa nového RD, kde bude zaústěn do nové pojistkové skříně s označením KSP1 umístěné u stěny nového RD. Vedle skříně KS bude u stěny RD umístěna společná přístrojová skříň pro přejezd s označením RP7744 napájená z KSP1. Pro RD bude vybudováno nové uzemnění společné pro PEN a zab.zař..

Připomínka SEE:

V případě, že se bude jakékoliv zařízení nacházet v prostoru ohrožení trakčním vedením (POTV), nutno řešit ochranu před úrazem el. proudem, a to ukolejněním. Toto nutno zpracovat také do stávajícího koordinačního schéma ukolejnění a trakčního propojení (KSUaTP).

Připomínka PO Ostrava:

S ohledem na omezené personální možnosti preferujeme provádět realizaci doplnění závor na přejezdy (včetně aktualizace SW) tak, aby nebylo vyžadováno obsazení stanic s DOZ dopravním zaměstnancem, což je při výlukové činnosti se zavedení náhradní autobusové dopravy zohledněno.

Zapsal : Jaromír Kielor, Aleš Folta, Martin Vánský, Šimon Hrdlička, Josef Marek

ID	Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email
1	Jaromír Kielor	Signal Projekt s.r.o.	702 153 001	kielor@ova.signalprojekt.cz
2	Aleš Folta	Signal Projekt s.r.o.	702 153 004	folta@ova.signalprojekt.cz
3	Martin vánský	Signal Projekt s.r.o.	737 481 197	vansky@signalprojekt.cz
4	Šimon Hrdlička	Exprojekt	725 421 914	hrdlicka@exprojekt.cz
5	Josef Marek	Exprojekt	724 389 722	marek@exprojekt.cz
6	Mojmír Bursa	Správa železnic s.o. GŘ O12	607 968 945	bursa@spravazeleznic.cz
7	Vladimír Hromek	SŽ-GŘ-O13	606 465 182	HromekV@spravazeleznic.cz
8	Harman J.	SŽ, s.o. - PO Ostrava	972 762 492	HarmanJ@spravazeleznic.cz
9	Emilie Gremlicova	SŽ OŘ Ostrava, ÚŘP	972 766 123	Gremlicova@spravazeleznic.cz
10	Pavel Tomis	ČD Telematika	606 763 551	Pavel.Tomis@cdt.cz
11	Jana Mantuanelli	SŽ OŘ Ostrava, OPS	972 766 750	mantuanelli@spravazeleznic.cz
12	Radek Cibulka	SŽ OŘ Ostrava, SEE	972 762 551	CibulkaR@spravazeleznic.cz
13	Radim Šimeček	SŽ OŘ Ostrava, oddělení podpory výluk	972 765 413	SimecekR@spravazeleznic.cz
14	Harman J.	SŽ, s.o. - PO Ostrava	972 762 492	HarmanJ@spravazeleznic.cz
15	Michaela Hanová	SŽ OŘ Ostrava, OPS	602 586 915	hanovam@spravazeleznic.cz
16	Antonín Francek	SŽ OŘ Ostrava, SSZT	602 739 191	francek@spravazeleznic.cz
17	Petr Horák	SŽ OŘ Ostrava, ST	602 727 897	horakp@spravazeleznic.cz