

Technická zpráva

1. Všeobecná část

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa
Název souboru:	PS 02-01-01 Lovosice - Žalhostice, TZZ
Místo stavby:	mezistaniční úsek Lovosice - Žalhostice
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Objednatel:	SŽDC, s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Generální projektant:	STRABAG Rail, a.s. Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem
Projektant souboru:	KTA technika, s.r.o. Klatovská 100, 301 00 Plzeň
Dodavatel:	Bude vybrán výběrovým řízením
Stupeň PD:	Přípravná dokumentace (PD)
Zakázkové číslo:	Z17-002

1.2. Výchozí podklady

Pro zpracování tohoto projektu byly použity:

- Studie souboru staveb a Záměr projektu
- geodetické zaměření a mapové podklady stávajících inženýrských sítí dodané firmou STRABAG Rail, a.s.
- místní šetření projektanta
- příslušné normy a předpisy, platné v době zpracování
- zaváděcí a vzorové listy
- zápisy z jednání a profesních porad
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 a č. 20/2004
- koordinace se zpracovateli souvisejících PS a SO

1.3. Odchyly od platných norem a předpisů

Projektová dokumentace byla zpracována v souladu s platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

2. Popis současného stavu

2.1. Všeobecně

Mezistaniční úsek Lovosice - Žalhostice se nachází na trati Lovosice (mimo) - Česká Lípa (mimo). Provoz na trati Lovosice (mimo) - Česká Lípa (mimo) je řízen dle předpisu SŽDC D1. Mezistaniční úsek Lovosice - Žalhostice je dlouhý 2549m (vzdálenost měřena mezi vjezdovými návěstidly sousedních stanic).

V mezistaničním úseku Lovosice - Žalhostice došlo v rámci související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ k vybudování automatického hradla, které je umístěno ve stávajícím RD v km 40,327 v prostoru ŽST Žalhostice.

3. Účel navrhované výstavby

Účelem tohoto provozního souboru je úprava automatického hradla vybudovaného v rámci související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ z důvodu plánované demontáže stávajícího RD v km 40,327 v prostoru ŽST Žalhostice.

Konkrétně dojde k přemístění stávající technologie z RD v km 40,327 do nové SÚ ve VB ŽST Žalhostice a bude zde provedena vazba stávajícího TZZ.

4. Koncepce technického řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru bude provedena úprava automatického hradla vybudovaného v rámci související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“ z důvodu plánované demontáže stávajícího RD v km 40,327 v prostoru ŽST Žalhostice. Konkrétně dojde k přemístění stávající technologie z RD v km 40,327 do nové SÚ ve VB ŽST Žalhostice a bude zde provedena vazba stávajícího TZZ.

V cílovém stavu bude traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie s jedním traťovým oddílem, ohraničeným vjezdovými návěstidly sousedních ŽST.

Navrhovaný stav:

úsek Lovosice – Žalhostice:	traťová rychlost:	90km/h
	zábrzdňá vzdálenost:	700m

4.1. Kabelizace

Venkovní kabelizace není v rámci tohoto PS uvažována.

Nový traťový kabel TCEPKPFLEY 15XN0,8 včetně nového optického kabelu SM 72vl. bude mezi ŽST Lovosice a ŽST Žalhostice položen v rámci související stavby: „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“.

4.2. Umístění zařízení

V ŽST Žalhostice bude nové vnitřní zařízení umístěno v nové stavědlové ústředně uvnitř VB s oddělenou částí pro dopravního zaměstnance.

Ovládací a indikační prvky budou umístěny na ovládacím stole na desce nouzových obsluh, a to v té části technologického objektu, určené pro dopravního zaměstnance (oddělená místnost).

4.3. Napájení

Pro napájení zařízení bude v ŽST Žalhostice vybudována v rámci této stavby nová elektrická přípojka. V ŽST Lovosice bude využito stávajícího napájení pro staniční zabezpečovací zařízení.

4.4. Demontáže

V rámci tohoto PS dojde k demontáži stávajícího RD v km 40,327.

4.5. Provizorní zabezpečovací zařízení

O budování rozsáhlého provizorního zabezpečovacího zařízení se neuvažuje s ohledem na rozsah prováděných prací.

4.6. Zkušební provoz

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb je tento provozní soubor charakteru „stavby dráhy“. U tohoto provozního souboru musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou (TBZ) a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. Vyhl. 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 12 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

4.7. Ověřovací provoz

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není v síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu u SŽDC.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu ČD a SŽDC.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení.

V případě nezavedeného typu přejezdového zařízení bude nutné požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz a postupovat dle směrnice č. 34 SŽDC, s.o. č.j. 21783/07-OP.

5. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů. Při montáži, provozu a údržbě elektrického vedení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce. Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.