

Doplnění dokumentace pro posouzení interoperability.

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVOL BARTOŠ

Garant profese:

JIŘÍ DUCHOSLAV

Zpracovatel části: D.1.2. TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

ATE, s.r.o. Cheb
Wolkerova 14 350 02 Cheb

telefon: 354 435 074
ate@atecheb.cz



Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
-	 ING. VRATISLAV MARTINOVSKÝ	 ING. VRATISLAV MARTINOVSKÝ	 ING. VÁCLAV MASTNÝ

Název akce:

**ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI
NYMBURK - MLADÁ BOLESLAV, 1. STAVBA**

Číslo smlouvy:

14 221 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Datum:

09/2014

PS 16-01-01 DOBROVICE - BEZDĚČÍN, TZZ

Číslo části:

D.1.2

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

- 33A4

Číslo přílohy:

1

PROJEKT

Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba PS 16-01-01 Dobrovice - Bezděčín, TZZ

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Doplnění dokumentace pro posouzení interoperability

Na začátek části **3.2 Navrhovaný stav** se doplní text:

Nová přejezdová zabezpečovací zařízení na trati musí splňovat ustanovení normy ČSN 34 2650, ed. 2.

V dalším stupni projektové dokumentace (DPSŘ) musí být navrženy výrobky a zařízení, které vyhovují požadavkům na elektromagnetickou kompatibilitu a pracovní prostředí dle ČSN EN 50 121-4 a dle ČSN EN 50 125-3, dále musí splňovat jednotlivé podmínky dle TSI CR CCT (2012/88/EU v platném znění).

Senzory počítačů náprav musí vyhovovat požadavkům na elektrická, magnetická a elektromagnetická pole a spolupráci s vozidlem dle technické specifikace ČSN CLC/TS EN 50 238-3.

Nové prvky musí vyhovovat jednotlivým podmínkám dle TSI CR CCT, a to zejména ve vztahu k prvkům pro indikaci volnosti koleje, tj. počítačům náprav. Tyto prvky musí být schopné detekovat vozidlo s geometrií kol dle TSI CR CCT, příloha A, dodatek 1, čl. 5 i při použití elektromagnetických brzd dle TSI CR CCT, přílohy A, dodatek 1, čl. 8.2.

Senzory počítačů náprav musí být schopné načítat nápravy kolejového vozidla, které jsou od sebe vzdálené minimálně $[mm] = \text{rychlost [km/h]} \times 7,2$.

Navržená zařízení musí splňovat podmínky platných norem, zejména TNŽ 34 2620, ČSN 34 2650 ed. 2, ČSN 34 2613 ed. 3, ČSN 34 2614 ed. 3, ČSN EN 50121-1 až 5 ed. 2, ČSN EN 50125-3, ČSN EN 50 126-1, ČSN EN 50128, ČSN EN 50129, ČSN EN 50159-1, ČSN EN 50159-2, ČSN EN 50238, a dalších předpisů ČD a SŽDC.

Navrhne-li zhotovitel použití zařízení, které není zavedeno Zaváděcím listem pro provoz na ŽDC ve vlastnictví státu, musí prokázat možnost použití takového výrobku podle ustanovení Směrnice SŽDC č. 34 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“.