

Z á z n a m

z korespondenčního projednání konaného v měsíci prosinci 2020 ve věci:

stavba: **Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8324 v km 125,250
na trati Český Těšín – Frýdek Místek**

Přítomni:

Projednání proběhlo korespondenčním způsobem dle dopisu zn. 18077/2020-SŽDC-GR-O6 ze dne 16. 3. 2020.

Účel jednání a předmět stavby:

Projednání proběhlo za účelem odsouhlasení koncepce technického řešení výše uvedené stavby. Přejezd P8324 v km 125,250 je jednokolejný přejezd v traťovém úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku. Jedná se o křížení účelové komunikace s tratí Český Těšín – Frýdek-Místek (regionální dráha) mimo zastavěnou oblast obce Horní Tošanovice. Traťová rychlost je 70 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m, doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1. V blízkosti přejezdu jsou zaústěny vedlejší komunikace vedoucí k obytné zástavbě. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

V rámci technologické části stavby bude provedena výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (PZS) na přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku. V rámci stavební části stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a také výstavba elektrické přípojky pro PZS.

Členění dokumentace

Vzhledem k charakteru stavby je nutné zajistit také územní rozhodnutí pro stavbu. V souladu se zadáním bude tedy vyhotovena dokumentace pro společné územní a stavební řízení dle vyhlášky 499/2006 Sb., přílohy č. 10 s následujícími členěními:

- A. Průvodní zpráva
 - B. Souhrnná technická zpráva
 - C. Situační výkresy
 - C.1 Situační výkres širších vztahů*
 - C.2 Katastrální situační výkres*
 - C.3 Koordinační situační výkres*
 - C.4 Speciální výkresy*
 - D. Dokumentace objektů
 - D.1 Technologická část*
 - D.2 Stavební část*
 - D.3 Požárně bezpečnostní řešení*
- Dokladová část:
- Dokladová část pro správní řízení*
 - Doklady objednatele*
 - Náklady stavby*

Jednotlivé PS a SO budou zpracovány v rozsahu dle směrnice SŽDC 11/2006 a členění části D na provozní soubory a stavební objekty bude následující:

D.1 Technologická část:

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 01-01-31 PZS v km 125,250

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace

D.2 Stavební část:

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01-10-01 Železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční spodek

D.2.1.3 Přejezdy

SO 01-13-01 Železniční přejezd

D.2.2.1 Pozemní objekty budov

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

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

SO 01-86-01 Elektrická přípojka

Související stavby

Předmětná stavba je koordinována se související investiční stavbou „**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek**“ (dále jen „související stavba“), se kterou tvoří soubor staveb. Obě stavby budou realizovány současně. Předmětem související stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8325 v km 126,462 na sudém zhlaví stanice Hnojník na téže trati. Součástí související stavby je také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a propustky v oblasti přejezdu. V rámci této související stavby bude provedena příprava také pro předmětnou stavbu. Jedná se o pokládku nové kabelizace od km cca 126,0 až do stanice Hnojník a zřízení snímače počítače náprav na zhlaví stanice Hnojník v km 126,136 u Se9 (dělicím místem obou staveb bude km 126,0).

Do zahájení stavby bude ve stanici Hnojník v rámci stavby OŘ Ostrava „**Opravné práce zab. zař. v žst. Hnojník**“ realizován posunu vjezdových návěstidel S a L včetně jejich předvěstí dále do trati z důvodu odstranění nedostatečné zábrzdě vzdálenosti. Spolu s vjezdovými návěstidly budou přemístěny také snímače počítače náprav u vjezdových návěstidel a seřaďovací návěstidla Se1 a Se9 plnící funkci světelných označků.

Stávající a navrhovaný stav

Obecně k celé stavbě

- Dle sdělení zadavatele se předpokládá samotná realizace stavby v období 06/2022–12/2022.
- S-kód stavby je S622000240.
- Stavba bude financována z fondů SFDI, spolufinancování z operačních programů EU se nepředpokládá.
- Označení stupně dokumentace bude DUSP+PDPS, nebude zvlášť vyhotovována samostatná dokumentace DUSP a PDPS.
- Při výpočtech bude uvažována s maximální délkou vlaku dle TTP 250 m a s rychlostí nejpomalejšího drážního vozidla 20 km/h.
- Na základě požadavku OŘ Ostrava bude pro výstavbu reléového domku PZS bude zřízen samostatný stavební objekt.

Stávající stav:

Stávající přejezd P8324 v km 125,250 je zabezpečen pouze výstražnými kříži (dopravní značky A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“) a dopravními značkami P6 (Stůj, dej přednost v jízdě). Přejezd je označen jako „DH1“.

ŽST Hnojník je zabezpečena reléovým SZZ 2. kategorie typu TEST 14. SZZ je ovládáno z ovládacího stolu v DK. Souvislá kontrola volnosti kolejiště je provedena pomocí počítače náprav typu ACS2000 (GS04) s kolovými čidly RSR180. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky, návěstidla jsou světelná.

V mezistaničním úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku je telefonické dorozumívání, zároveň jen zřízena kontrola volnosti tratě pomocí 2 počítačích úseků KT1 a KT2 (jejich vnitřní výstroj je umístěna v RD PZS v km 118,328). Z důvodu chybějící kabelizace není informace o kontrole volnosti počítačích úseků KT1 a KT2 přivedena do stanice Hnojník.

Navrhovaný stav:

V souladu se zadáním bude v rámci stavby provedena výstavba nového PZS na přejezdu P8324 v km 125,250. Nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3ZBL dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol na přejezdničky). Bude použito PZS reléového typu s elektronickými doplňky. V souladu s metodickým pokynem Správy železnic (Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných – čj. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 30. 9. 2019) jsou na přejezdu navrženy celé závory z důvodu omezení hlukové zátěže (blízkost obytných budov) a také z důvodu zaústění vedlejších komunikací v blízkosti přejezdu. Na přejezdu budou vybudovány celkem 4 výstražníky na 2 stožárech a 2 břevna závor přehrazující celou šířku komunikace. Z důvodu přítomnosti nadzemního vedení nn společnosti ČEZ Distribuce a nadzemního sdělovacího vedení společnosti O2 je místo závor A umístěna vlevo komunikace závoru C. Terén v okolí výstražníků a pohonů závor bude upraven tak, aby byl bezproblémový přístup k zařízení z důvodu údržby. Umístění jednotlivých výstražníků a závor je znázorněno na situaci na přejezdu (součást přílohy zápisu) a je následující:

Vlevo od začátku tratě (od Českého Těšína) - směr komunikace na přejezd (od obce Komorní Lhotka)

Vpravo komunikace – jeden stožár se dvěma výstražníky B1, B2 a závorou B, výstražník B1 je určen pro vozidla přijíždějící po místní komunikaci vedoucí přes přejezd, výstražník B2 je určen pro vozidla přijíždějící po komunikaci vedoucí od objektů č. p. 62 a 63.

Vpravo od začátku tratě (od Českého Těšína) - směr komunikace na přejezd (od obce Horní Tošanovice)

Vpravo komunikace – jeden stožár se dvěma výstražníky A1, A2, výstražník A1 je určen pro vozidla přijíždějící po místní komunikaci vedoucí přes přejezd, výstražník A2 je určen pro vozidla přijíždějící po polní cestě vedoucí od objektu č. p. 67.

Vlevo komunikace – jeden stožár se závoru C.

Výstražné kříže budou v reflexním provedení se žlutým zvýrazněním. Délka ramen výstražného kříže bude 1,2 m, v případě potřeby je možné výstražný kříž umístit mimo osu výstražníku. Výstražníky budou v plastovém LED provedení. Břevna závor budou kompozitní a nebudou opatřena břevnovými LED svítilnami (jedná se o účelovou komunikaci s nízkým dopravním momentem). Přejezd se nenachází v zastavěné oblasti obce Horní Tošanovice, PZS nebude vybaveno signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Přibližovací úseky PZS budou tvořit počítačí úseky počítače náprav. Počítačí úseky se budou na přejezdu překrývat a směrový výstup počítače náprav bude sloužit k ukončování výstrahy na přejezdu. Přibližovací úseky budou vypočítány na stávající traťovou rychlost. Směrem od Hnojníku bude zřízen nový počítačí úsek. Z důvodu plánovaného posunu vjezdového návěstidla S v ŽST Hnojník dále do trati z km 126,188 do km 126,081 (bude provedeno do realizace stavby PZS v km 125,250) bude přibližovací úsek směrem od Hnojníku zasahovat až do stanice Hnojník a bude začínat u seřadovacího návěstidla Se9 v km 126,136 (světelný označník). Směrem od Dobré u Frýdku-Místku bude zřízen nový počítačí úsek, který bude začínat na trati v km cca 124,330 (bude se překrývat se stávajícím počítačím úsekem T1 HN-DO přejezdu PZS P8320 v km 123,625). Počítačí úseky budou označeny jako 1K a 2K, jejich snímače pak PBD1, PBD2, PBD3 a PBD4. Snímače počítače náprav u přejezdu vyhodnocující průjezd železnice vozidel přejezdem budou umístěna nejméně 5 m od kraje vozovky. Reset počítačů náprav bude prováděn místně. Vnitřní výstroj nového počítačového úseku bude umístěna v RD PZS v km 125,250. Výstraha na přejezdu bude spouštěna automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacích úseků. Výstraha na přejezdu bude zrušena projetím vlaku přes přejezd (anulací). Součástí stavby je také prodloužení přibližovacího úseku PZS v km 126,462 směrem od Dobré u F. M. (rekonstrukci PZS v km 126,462 řeší související stavba). Stávající počítačí úsek na trati TÚS bude prodloužen, bude proveden posun snímače PB19 z km 125,892 do km 125,560. Bude provedena vazba PZS a SZZ ŽST Hnojník (výluka při posunu, vazba PZS na vjezdové návěstidlo L ve vzdalovacím úseku). Označení kolejových obvodů na trati směr Dobrá u Frýdku-Místku nebude odpovídat nařízení O14, nejedná se o souvislou izolaci celého mezistaničního úseku a bylo by nutné změnit označení dalších již vybudovaných navazujících úseků na přejezdu P8320 v km 123,625. Dle projektanta označení úseků dle nařízení O14 je nutné vztáhnout na stávající úseky KT1 a KT2, které provádějí kontrolu volnosti celého mezistaničního úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku. V kolejišti bude provedena pasivní ochrana

přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy. Jedná se o uzemnění výstražníků, závor a nově zřízených snímačů počítače náprav. Bude provedena ochrana skupinovým uzemněním.

Pro kontrolu PZS budou vybudovány na zábrzdnu vzdálenost přejezdů. Z důvodu jednoduchosti na trati budou v základním stavu přejezdů navštívit návěst „Uzavřený přejezd“. Přejezdů budou indikovat také nouzový stav PZS. Opakovací přejezdů budou vybudovány. Přejezdů budou umístěny alespoň na vzdálenost 200 m od začátku přiblížovacího úseku (vzdálenost odpovídající reakci přejezdů na PZS pro stávající traťovou rychlost), z důvodu informovat strojvedoucího v případě výskytu poruchy PZS při spouštění výstrahy na přejezdu. U přejezdů budou žlutá světla nahrazena odrazkami a před přejezdem bude umístěna návěst „Vlak se blíží k přejezdu“. Bílé světlo bude osazeno žárovkou 12V/20W (dohlednost přejezdu 200 m). Osa žlutých kruhových ploch na přejezdu musí být ve výši nejméně 3 m nad temenem kolejnice a v provedení s retroreflexní folií pro traťovou rychlost nad 60 km/h. Z důvodu umístění přejezdu X1246 v oblouku projektant zváží jeho umístění vlevo koleje, bude řešeno při situování přejezdů komisí pro situování návštěvníků v rámci projektu. Na základě požadavku zástupce OŘ Ostrava ÚRP budou v rámci stavby přeznačeny stávající přejezdů vybudované pro PZS na přejezdu P8320 v km 123,625. Nové značení bude odpovídat ustanovení předpisu D1 (jejich koncová čísla podle směru začátku a konce tratě). Návrh nového stavu zabezpečovacího zařízení je znázorněn na situačním schématu přejezdu (součást přílohy zápisu).

PZS bude vybaveno místním uzavřením, místním nouzovým otevřením. Do stávající indikace traťového úseku TÚS na ovládacím pultu v DK ŽST Hnojník bude nově zapojena pro lepší informaci o poloze vlaku ve směru jízdy od Dobré u Frýdku Místku také indikace nově budovaných počítacích úseků 1K, 2K. Současně bude PZS vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem vybraných stavových informací přes bránu GSM na pracoviště údržby.

Vnitřní technologie PZS bude umístěna do nového technologického objektu (reléového domku – RD). RD bude rozměru 3x3 m a bude umístěn v blízkosti přejezdu tak, aby byly splněny rozhledové poměry při jízdách vlaků 10 km/h. Výstavba RD včetně terénních úprav je součástí stavebního objektu „SO 01-72-01 Reléový domek PZS“. Při návrhu RD bude respektován nově vydaný Pokyn SŽ PO-10/2020-GŘ (Malé technologické objekty – čj. 14765/2020-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 15. 6. 2020). V domku bude kromě elektroinstalace od výrobce umístěna technologie PZS, dobíječ, stojan na baterii, vstupní rozvaděč, a tlačítko nouzového vypnutí zdrojů. Domek dále bude vybaven topením, ventilací s termoregulací, menším stolem se schránkou v nehořlavém provedení pro dokumentaci, pevnou židli a skládacím třídičným žebříkem. Dále bude také zřízena zásuvka na zdi domku za reléovými stojany. Vložka zámku vstupních dveří domku, bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky údržby. Na dveřích domku budou odpovídající výstražné tabulky. V reléovém domku nebude umístován hasicí přístroj, ten vozí obsluha se sebou. Na vstupních dveřích RD bude zřízen dveřní kontakt zapojený do diagnostického zařízení, který bude možné v budoucnu zapojit také do DDTS (jeden dveřní kontakt s možností zapojení do dvou systémů).

Nový venkovní telefonní objekt (VTO – řeší PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace) a skříňka místního ovládání (SMO) budou součástí integrovaného rozvaděče (společná přístrojová skříň pro přejezdy – řeší SO 01-86-01 Elektrická přípojka) spolu s rozvaděčem nízkého napětí. Společná skříň pro přejezdy bude umístěna vedle RD s výhledem jak na trať, tak na silnici. Umístění skříně se předpokládá na straně RD přilehlé k trati vedle dveří (a vedle kliky). Vstupní dveře do RD budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skříni s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří. Napájení VTO a diagnostického zařízení bude provedeno ze zdrojů PZS přes DC/DC konvertor.

Základní napájení PZS bude provedeno z veřejné distribuční sítě (řeší stavební objekt „SO 01-86-01 Elektrická přípojka“). Náhradním napájením PZS bude bezúdržbová baterie 24 V o odpovídající kapacitě dle ČSN 34 2650 ed.2 v provedení do neklimatizovaného prostředí a bude umístěna pouze na stojanu baterie (baterie se sintrovanými elektrodami).

Bude položena nová kabelizace k výstražníkům, pohonům závor, přejezdů a snímačům počítače náprav. Pro přenos závislostí mezi přejezdy P8324 v km 125,250 a P8325 v km 126,462 bude využit nově pokládaný sdělovací traťový kabel 15XN0,8 (řeší PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace). Součástí stavby je také pokládka kabelu pro přemísťovaný stávající snímač PB19 od km 125,892 až do km 125,560 pro související stavbu „**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek**“. Kabelové spojky budou označeny markery kulovitěho tvaru fialové barvy s frekvencí 66,35 kHz.

Aktivace PZS v km 125,250 se předpokládá současně s aktivací PZS v km 126,462 (PZS rekonstruované v rámci související stavby).

PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace (Mgr. Radek Böhm)

Stávající stav:

V současnosti je v mezistaničním úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku v provozu sdělovací traťový kabel PK 19. Kabel byl zprovozněn koncem 80. let minulého století a je již ve špatném provozním stavu.

Navrhovaný stav:

Na základě požadavku zástupce CTD bude v rámci stavby provedena pokládka nového traťového kabelu 15XN0,8 v rozsahu výkopových prací včetně jeho zprovoznění (náhrada za stávající kabel PK 19). Nový traťový kabel bude položen od km 124,330 (začátek výkopových prací) až do km 126,0 (konec výkopových prací v rámci předmětné stavby). Pokládka traťového kabelu od km 126,0 až do sdělovací místnosti ve výpravní budově ve stanici Hnojník je součástí související stavby „**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín**“.

– **Frýdek-Místek**“. V km 124,330 bude nový traťový ukončen ve sdělovací kabelové skříni (SIS), kde bude napojen na stávající kabel typu PK 19. Stávající kabel PK 19 bude do kabelové skříně naspojován celoplastovým kabelem 15XN0,8, aby se nedostávala vlhkost do původního kabelu. Nový traťový kabel bude využit také pro potřeby závislosti zabezpečovacího zařízení a k napojení nového VTO u přejezdu v km 125,250. U přejezdu bude proveden oboustranný výpich 5 čtyřek kabelem 10XN0,8 (čtyřky č. 1, 2, 3, 4 a 5). Výpich bude ukončen u VTO ve společné přístrojové skříni vedle RD PZS.

Spolu s novým traťovým kabelem budou také položeny 2 trubky HDPE modré a černé bary, jako příprava pro budoucí optický kabel. Trubky budou napojeny v km 126,0 na trubky HDPE položené v rámci související stavby a v km 124,550 na stávající trubky realizované při výstavbě PZS v km 123,625.

Součástí PS je také dodávka a montáž VTO do společné přístrojové skříně u přejezdu v km 125,250 (řeší SO 01-86-01 Elektrická přípojka).

SO 01-10-01 Železniční svršek (Ing. Michal Kasaj)

Kolejové úpravy, respektive jejich počátek je situován v km 125.226 508. Od tohoto staničení je navrženo směrové a výškové vyrovnaní koleje do polohy dle projektu SŽG Olomouc. Začátek samotných kolejových úprav je situován až od km 125,246 508 v místě 5 m před novou přejezdovou konstrukcí a konec rekonstrukce je v km 125,262 508 v bodě 5 m za přejezdovou konstrukcí, na který rovněž navazuje směrová a výšková úprava do staničení km 125.282 50. Rekonstrukce železničního svršku zahrnuje provedení nového kolejového lože a stávající kolejnice, podpory a drobné kolejivo budou nahrazeny novým materiálem. Návrh kolejového řešení počítá s rychlostními profily V100 = 70 km/h. Konstrukce žel. svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla pro třídu zatížitelnosti D3/D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozií úpravou.

Kolej je navržena jako bezстыková.

Návrh nové geometrie koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc.

Konstrukce žel. svršku je navržena dle ZTP následovně:

- nové kolejnice tvaru R65 (kolejnicové pasy dl. 16 m)
- nové betonové pražce dl. 2,42 m o min. hmotnosti 270 kg s úklonem úložné plochy 1:20, s podkladnicovým tuhým upevněním (upevnění typ ŽS)
- rozdělení pražců „u“
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5/63 mm (železniční štěrk)
- obecně je uvažováno s jakostí oceli R 260

SO 01-11-01 Železniční spodek (Ing. Michal Kasaj)

Rozsah rekonstrukce žel. spodku je navržen km 125,246 508 – 125,262 508. Na základě geotechnického průzkumu je navržena konstrukce pražcového podloží, vč. ZKPP dle předpisu S4. Dále je navrženo odvodnění žel. spodku pomocí vsakovacího žebra.

Navržená skladba zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídá typu 5 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2. Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 VL SŽDC Ž 4.2 v délce 5,0 m.

Návrh skladby zesílené konstrukce pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ Z5

- kolejové lože – drčené kamenivo frakce 31,5/63 mm, tloušťka 350 mm
- štěrkoдрť frakce 0/32 mm, tloušťka 550 mm
- separační geotextilie
- přehutněná zemní pláň

$$E_{pl} = 51 \text{ MPa}$$

$$E_{0r} \geq 10 \text{ MPa}$$

Základní sklon zemní pláň je 5 % se spádem k odvodňovacímu zařízení (vsakovacímu žebro). Odvodnění železničního spodku je navrženo za pomoci vsakovacího žebra. Vzhledem k navržené tloušťce konstrukční vrstvy 550 mm z propustného materiálu, není možné trativod umístit pod úrovní zemní pláň, a s ohledem na okolní odvodnění ani v hloubce min. 1,20 pod niveletou koleje, tohoto důvodu je navrženo vsakovací žebro. Vsakovací žebro je ve sklonu 0 ‰.

Základní parametry přejezdu

Typ parametru	Stávající parametry	Navržené parametry
Délka přejezdu	5 m	7 m
Šířka přejezdu	5,4 m	6 m
Volná šířka komunikace	4,5 m	4,5 m
Úhel křížení	90°	90°
Konstrukce přejezdu	Celopryžové panely (vnitřní i vnější, vč. závěrných zíděk)	Celopryžové panely (vnitřní i vnější, vč. závěrných zíděk)
Sklon v koleji	-0,0 ‰	0,236 ‰
Podélný sklon komunikace	-	0,0 % na přejezdové k-ci -2.185 – 5.892 % v navazující komunikaci

Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely s modulem 1,80 m. Minimální šířka samotné konstrukce přejezdu je dána šířkou komunikace. Jeho přesná šířka je dána také modulem přejezdových panelů, tedy 5,40m.

Vnější přejezdové panely budou použity standartní (bez převýšení a snížení). Vnější panely o rozměru 1800 mm budou uloženy na přejezdových pryžových závěrných zídkách, jež budou vzdáleny minimálně 200 mm od čela pražce.

Závěrné zídky budou uloženy na betonový blok C 50 o rozměrech 450 mm x 350 mm uložené na podkladní beton C16/20 XC2 tl. 50 mm. V blízkosti žel. přejezdu je nutné dodržet rozdělení pražců „u“ (600 mm). Vnitřní panely o rozměru 1800 mm pro rozchod kolejí 1435 mm budou uloženy na betonových pražcích dl. 2,42 m.

Z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro pružné chování kolejového roštu v konstrukci přejezdu bude vzdálenost závěrné zídky od čel pražců minimálně 200 mm.

Montáž přejezdové konstrukce bude prováděna dle návodu výrobce schváleným nářadím.

Celkový rozsah úprav komunikace je vlevo od koleje (ve smyslu staničení koleje) do vzdálenosti 14,5 m. Vpravo úpravy sahají do vzdálenosti 18,2 m od průsečíku osy koleje a počátku úprav komunikace. Celkový rozsah zásahu do původní komunikace je tedy 32,7 m. Šířka komunikace je navržena 4,5 m. **U stávajícího sjezdu nepevněné komunikace vpravo od koleje je z důvodu snížení nivelety komunikace navržena náhrada stávajícího trubního propustku odvodňovacím žlabem s mříží.**

V souvislosti s pokládkou nové přejezdové konstrukce, bude zcela vybouráno vozovkové souvrství, a to včetně podkladních vrstev v rozsahu nutném pro napojení na stávající stav. Na stávající stav bude navázáno odstupňováním jednotlivých vrstev komunikace s přesahem vrstvy 0,5 m. V místě odstraněné komunikace bude zřízená nová konstrukce vozovky dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D1-N-2-V-PIII, TDZ V

- Asfaltový koberec pro obrusné vrstvy			
ACO11 50/70	(ČSN EN 13108-1)	40 mm	
- Spojovací postřík asfaltový			
PS-A	(ČSN 73 6129)		
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy			
ACL16+ 40/60	(ČSN EN 13108-1)	70 mm	
- Infiltrační postřík asfaltový 1,00 kg/m ² s posypem kamenivem fr. 0/2, 3 kg/m ²			
PI-A	(ČSN 73 6129)		
$E_{\text{def},2} = \text{min. } 100 \text{ MPa}$			
- Štěrkoдрť			
ŠD _A 0/32	(ČSN 73 6126)	150 mm	
$E_{\text{def},2} = \text{min. } 70 \text{ MPa}$			
- Štěrkoдрť			
ŠD _B 0/32	(ČSN 73 6126)	min. 150 mm	
Celkem		min. 410 mm	

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnaná a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo předepsané únosnosti zemní pláně, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm štěrkoдрť frakce 0/63.

SO 01-72-01 Reléový domek PZS (Ing. Vladimír Vavřín)

Stávající stav:

Stávající stav je bez reléového domku.

Navrhovaný stav:

Nově bude navržen celobetonový zateplený reléový domek s dřevěnou příhradovou konstrukcí střechy. Střecha bude sedlová se sklonem 30 stupňů. Střecha bude navržena plechová v imitaci tašky tmavě červená. Přílohou zápisu je návrh nového reléového domku. Zástupce O30 k předloženému návrhu reléového domku sdělil následující požadavky:

„Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

a. Vnější zateplení objektu (i v případě dodatečného zateplení) bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810.

Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce

na oheň A1, A2, popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).

b. Chování při vnějším požáru:

- střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu, popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3),*
- okolí do vzdálenosti 5 m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek,*
- příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20 m od objektu.*

Pokud bude do objektu reléového domku 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.

Konstrukce (bez požární dělicí funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2.

Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810.

Požární ucpávky budou označeny 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.*

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

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.“

K výše uvedeným požadavkům zástupce O30 projektant sdělil, že budou v projektu akceptovány. Dále upřesnil, že s vnějším dodatečným zateplením reléového domku není uvažováno.

Dále zástupce O30 požaduje v rámci zpracování projektové dokumentace ve stupni DUSP v Souhrnné technické zprávě části B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení vyhodnotit podmínky zajištění požární bezpečnosti ve vazbě na navrhované stavební úpravy (zateplení objektu, střešní krytina apod.).

SO 01-86-01 Elektrická přípojka (Ing. Marek Vývoda)

Stávající stav:

Stávající přejezd P8324 v km 125,250 je zabezpečen pouze výstražnými kříži a nemá zřízeno napájení el. energií.

Navrhovaný stav:

Základní napájení bude pro nový RD PZS zajištěno z nového odběrného místa nízkého napájení (NN). Přípojně místo k distribuční soustavě bude na stávajícím sloupu nadzemního vedení NN na p. č. 488, k. ú. Horní Tošanovice. Z připravené HDS bude veden nový napájecí kabel k novému domku PZS, kde bude osazena sestava nového elektroměrového rozvaděče RE a společná přístrojová skříň pro přejezdy KSP8324.

Zapsal: Mgr. Radek Böhm

Přílohy záznamu odsouhlasené v rámci projednání:

Zabezpečovací zařízení:

Situační schéma přejezdu

Situace na přejezdu

Železniční svršek, spodek a přejezd:

Podélný profil komunikace

Situace

Vzorový řez komunikací

Reléová domek PZS:

Reléový domek

Seznam organizací a dotčených složek k projednání zápisu

Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Olomouc
Sekretariát; ssvsek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace, GŘ

Odbor přípravy staveb (O6); O6sek@spravazeleznic.cz

Odbor řízení provozu (O11); O11sek@spravazeleznic.cz

Odbor plánování a koordinace výluk (O12); O12sek@spravazeleznic.cz

Odbor traťového hospodářství (O13); O13sek@spravazeleznic.cz

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14); O14sek@spravazeleznic.cz

Odbor provozuschopnosti (O15); O15sek@spravazeleznic.cz

Odbor jízdního řádu (O16); O16sek@spravazeleznic.cz

Odbor informatiky (O22); O22sek@spravazeleznic.cz

Odbor pozemních staveb (O23); O23sek@spravazeleznic.cz

Odbor elektrotechniky a energetiky (O24); O24sek@spravazeleznic.cz

Odbor strategie (O26); O26sek@spravazeleznic.cz

Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30); O30sek@spravazeleznic.cz

Odbor prodeje a pronájmu (O31); O31sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace, OŘ Ostrava

Sekretariát ředitele; OROVAsek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky
epodatelnactd@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace,

Sekretariát; SZGsek@spravazeleznic.cz

České dráhy, a.s.

GŘ, Odbor investic (O3); O03sek@gr.cd.cz

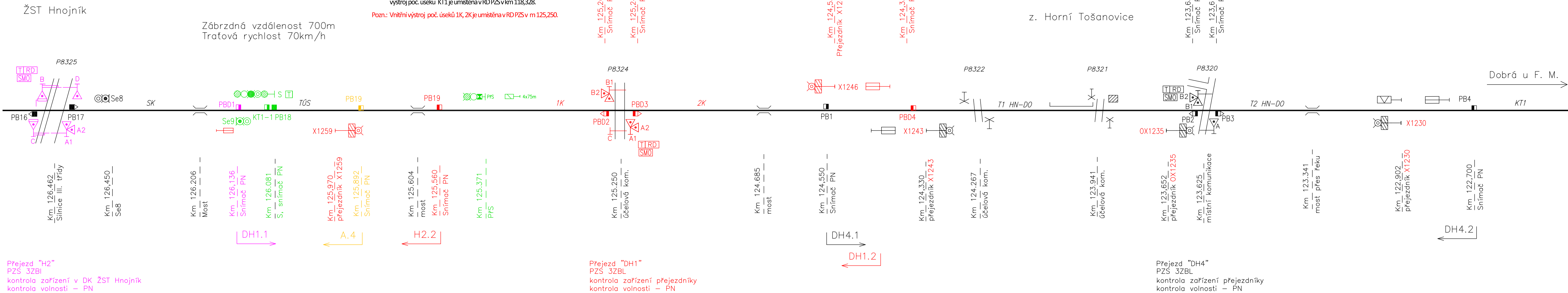
GŘ, Odbor správy a prodeje majetku (O32); O32sek@gr.cd.cz

ČD – Telematika a.s.

cdt@cdt.cz

ÚSEK	SNÍMAČE
TÚS	PB18, PB19
1K	PBD1, PBD3
2K	PBD2, PBD4
KT1	KT1-1, KT1-1/KT2-1

Pozn.: Vnitřní výstroj poč. úseků 1K, 2K je umístěna v RD PZS v m 125,250.

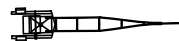


Situace na přejezdu v km 125,250

LEGENDA:



Výstražníky na výložníku

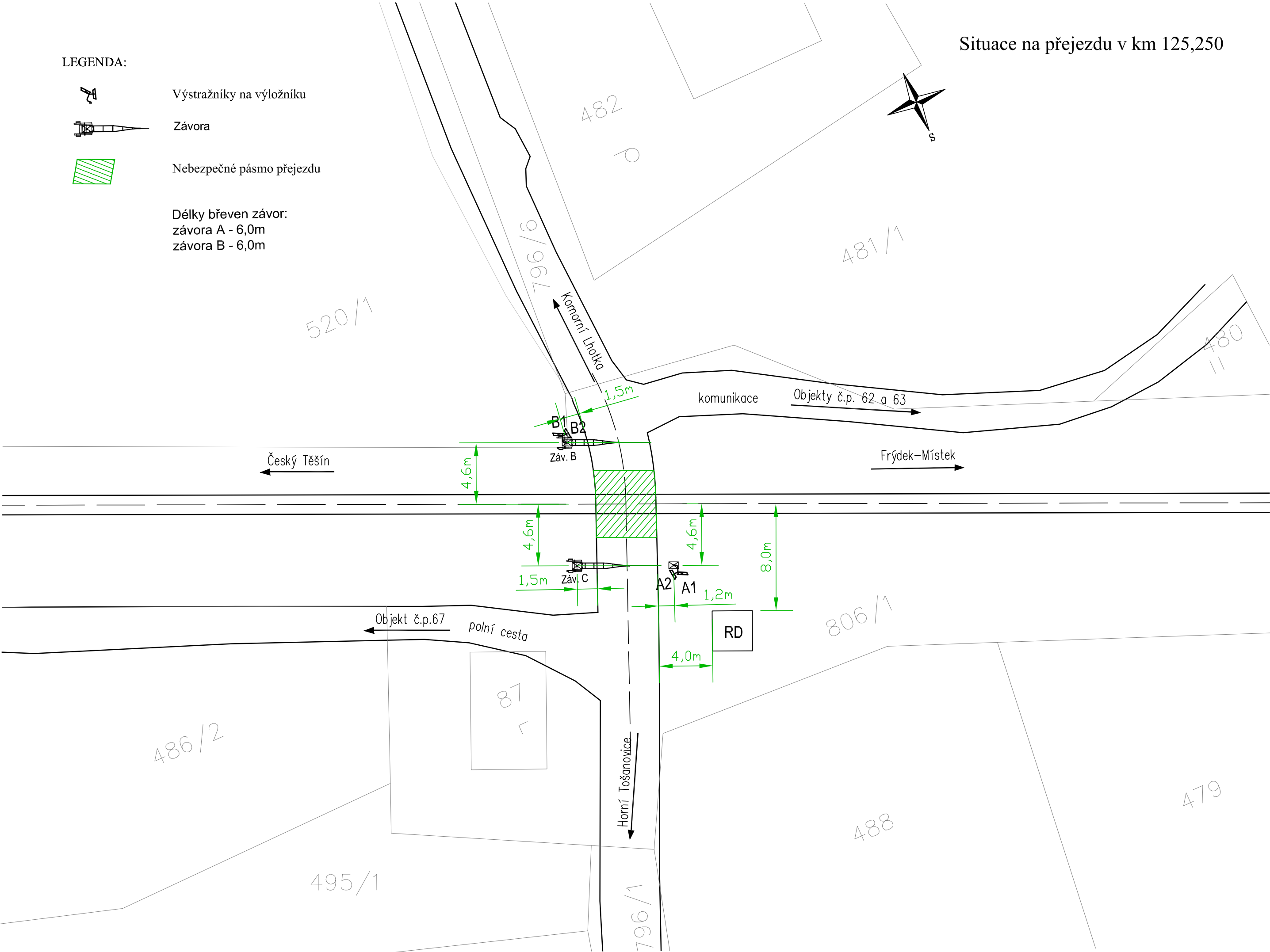


Závora



Nebezpečné pásmo přejezdu

Délky břeven závor:
závora A - 6,0m
závora B - 6,0m



Podélný profil přejezd P8324

měřítko 1:100

sil. I/68

KOMORNÍ
LHOTKA

NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ STAV
ZAŘEZÁNÍ STÁV. VOZOVKY
A ZALITÍ SPÁRY ASF. ZÁLIVKOU

NOVÁ NIVELETA VOZOVKY:

R =75.00 m
t =1.281 m
y =-0.011 m

R =75.00 m
t =0.819 m
y =0.004 m

R =75.00 m
t =2.210 m
y =0.033 m

R =75.00 m
t =1.436 m
y =-0.014 m

PRYŽOVÝ PŘEJEZDOVÝ PANEL VNĚJŠÍ
- POJEZDOVÁ PLOCHA STANDARDNÍ
(např. 900 mm x 713 mm) stávající

ZÁVĚRNÁ ZÍDKA TVARU "T"
VYROVNÁVACÍ VRSTVA ČEM. MALTOU
ZÁKLADOVÝ BLOK B 35
PODKL. BETON C16/20 XC2 - tl.150 mm

PRUŽNÁ ZÁLIVKA

PRYŽOVÝ PŘEJEZDOVÝ PANEL VNITŘNÍ
- POJEZDOVÁ PLOCHA STANDARDNÍ
(např. 900 mm) stávající

PRYŽOVÝ PŘEJEZDOVÝ PANEL VNĚJŠÍ
- POJEZDOVÁ PLOCHA STANDARDNÍ
(např. 900 mm x 713 mm) stávající

PRUŽNÁ ZÁLIVKA

NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ STAV
ZAŘEZÁNÍ STÁV. VOZOVKY
A ZALITÍ SPÁRY ASF. ZÁLIVKOU

SO 01-10-01 - t.ú. Frýdek-Místek (mimo) - Český Těšín (mimo),
železniční svršek

KOLEJNICE R65

UPEVNĚNÍ TYP K SE ŠVĚRKAMI ŽS4
(pod přejezdem s antikorozní úpravou)

BETONOVÉ PRAŽCE dl. 2.42 m, úklon kolejnic 1:20 (rozdělení "u")

ŠTĚRKOVÉ LOŽE fr. 31.5/63 tl. 350mm

SO 01-11-01 - t.ú. Frýdek-Místek (mimo) - Český Těšín (mimo),
železniční spodek

ŠTĚRKODRŤ fr. 0/32 tl. 550mm

SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE

PŘEHUTNĚNÁ ZEMNÍ PLÁŇ

ÝSAKOVACÍ PŘÍKOP

ŠTĚRKODRŤ fr. 16/32

NÁSYP TĚLESA POZEMNÍ
KOMUNIKACE PROVEDENÝ
A HUTNĚNÝ DLE ČSN 73.6133

KATALOGOVÝ LIST D1-N-2-V-PIII
TŘÍDA DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ "V"

ASFALTOVÝ BETONOVÝ PRO OBRUSNÉ VRSTVY	(ČSN EN 13108-1)	ACO 11	40 mm
SPOJOVACÍ POSTŘÍK ASFALTOVÝ	0,30 kg/m2	(ČSN 73 6129)	
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKL. VRSTVY	(ČSN EN 13108-1)	ACP16+	70 mm
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK ASFALTOVÝ	1,0 kg/m2	(ČSN 73 6129)	
ŠTĚRKODRŤ	(ČSN 73 6126)	ŠDA	150 mm
ŠTĚRKODRŤ	(ČSN 73 6126)	ŠDB	min. 150 mm
PODLOŽÍ ZHUTNĚNÉ NA MODUL PŘETVÁRNOSTI Edef,2=45MPa			
CELKEM KONSTRUKCE VOZOVKY			min. 410 mm
Pozn.: V PŘÍPADĚ MÁLO ÚNOSNÉ ZEMNÍ PLÁNĚ BUDE PROVEDENA SANACE			
VRSTVOU KAMENIVÁ FR.0/125 mm V TLOUŠŤCE MIN. 300 mm			

KÓTY NIVELETY:

KÓTY TERÉNU:

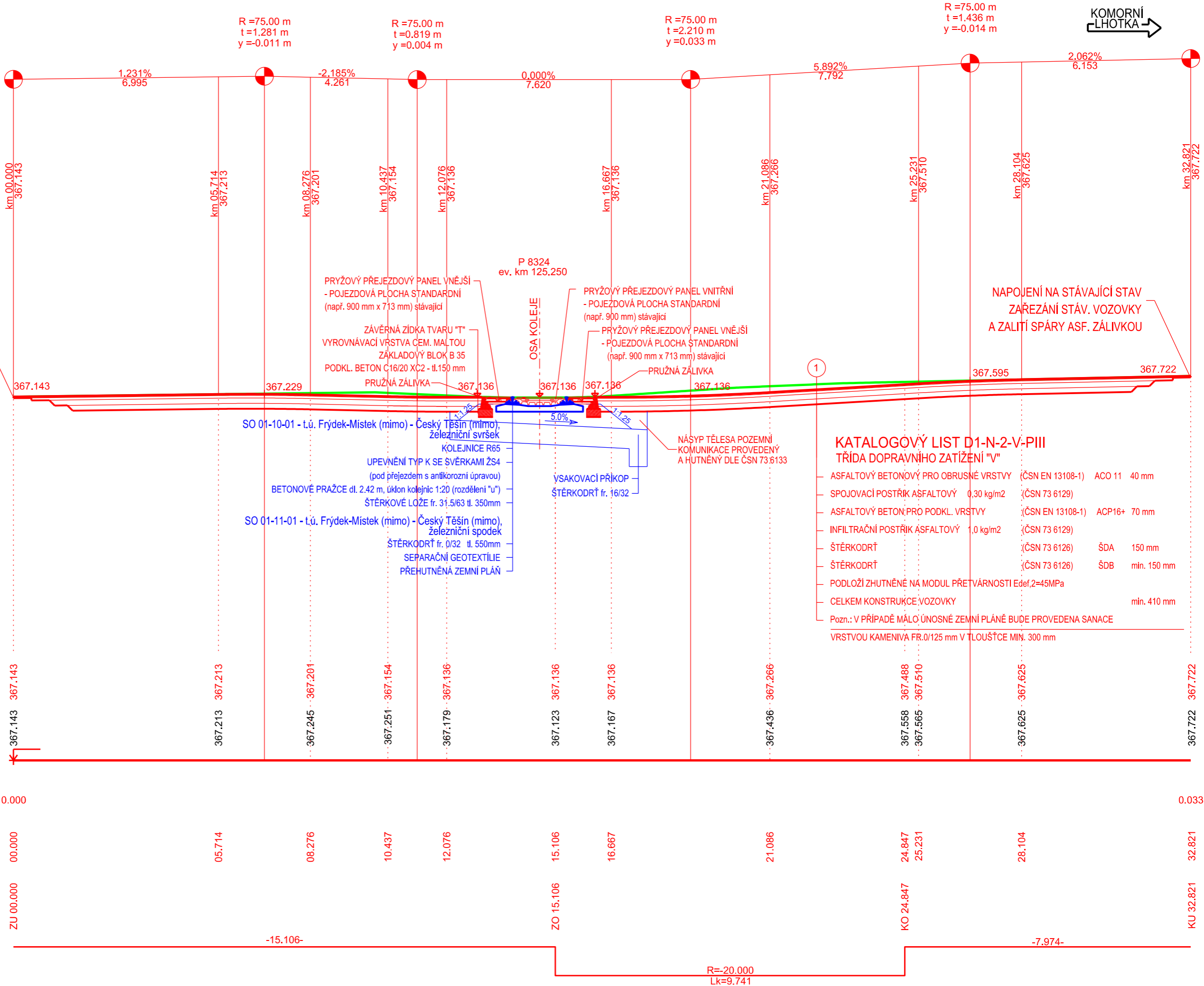
S.R. 357 B.p.v.

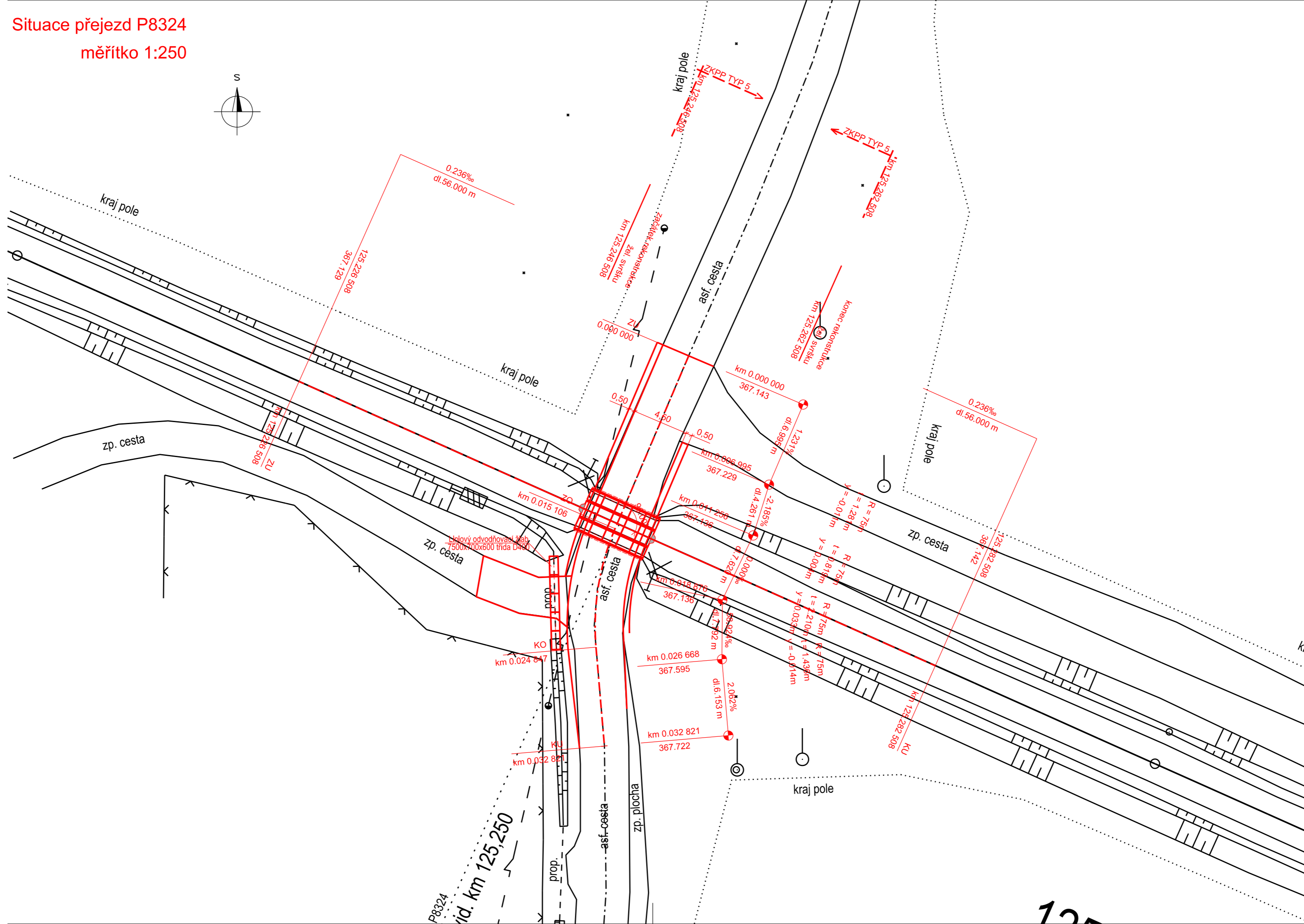
STANIČENÍ:

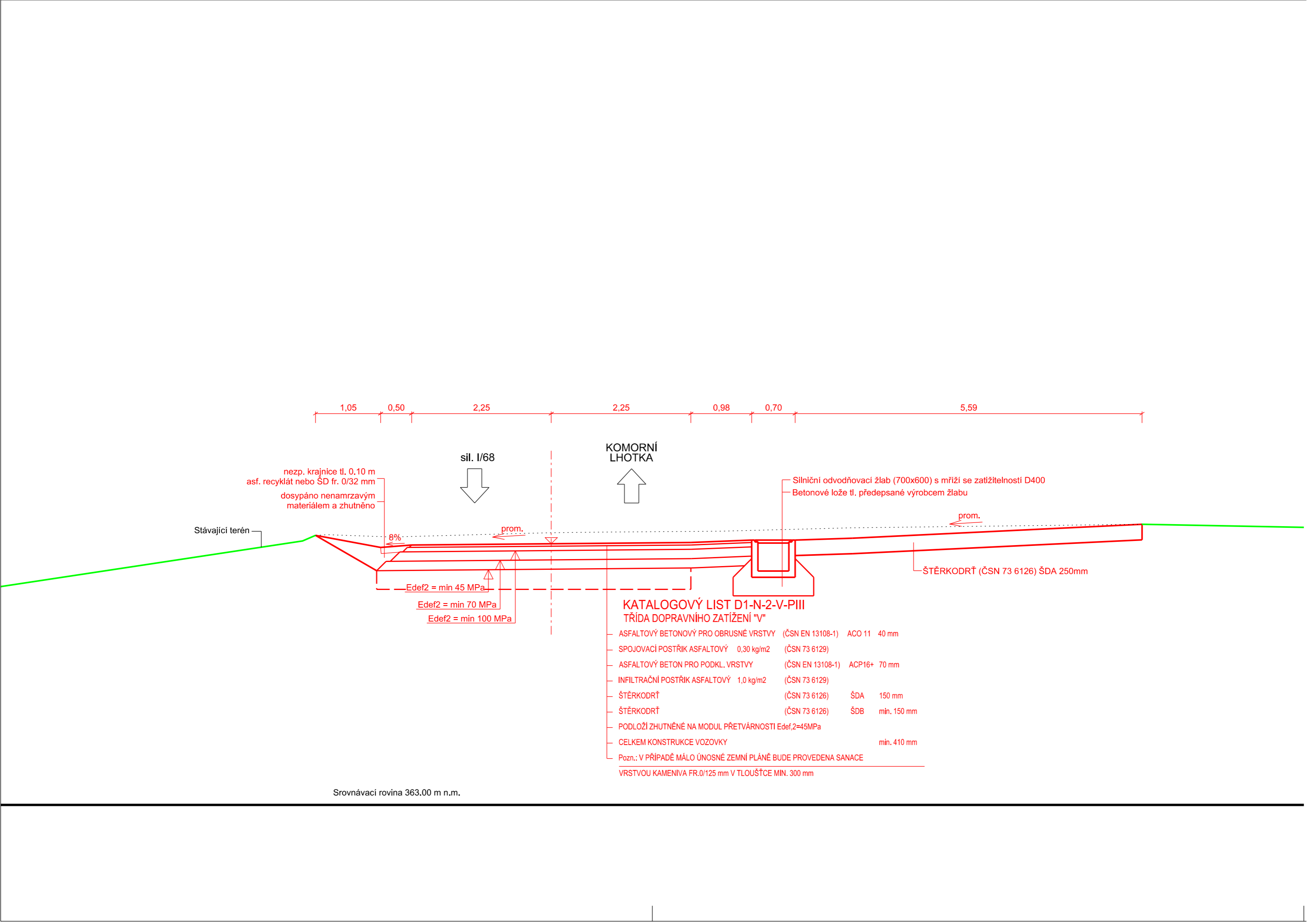
DŮLEŽITÉ BODY SMĚROVÉHO

ŘEŠENÍ:

SMĚROVÉ POMĚRY:

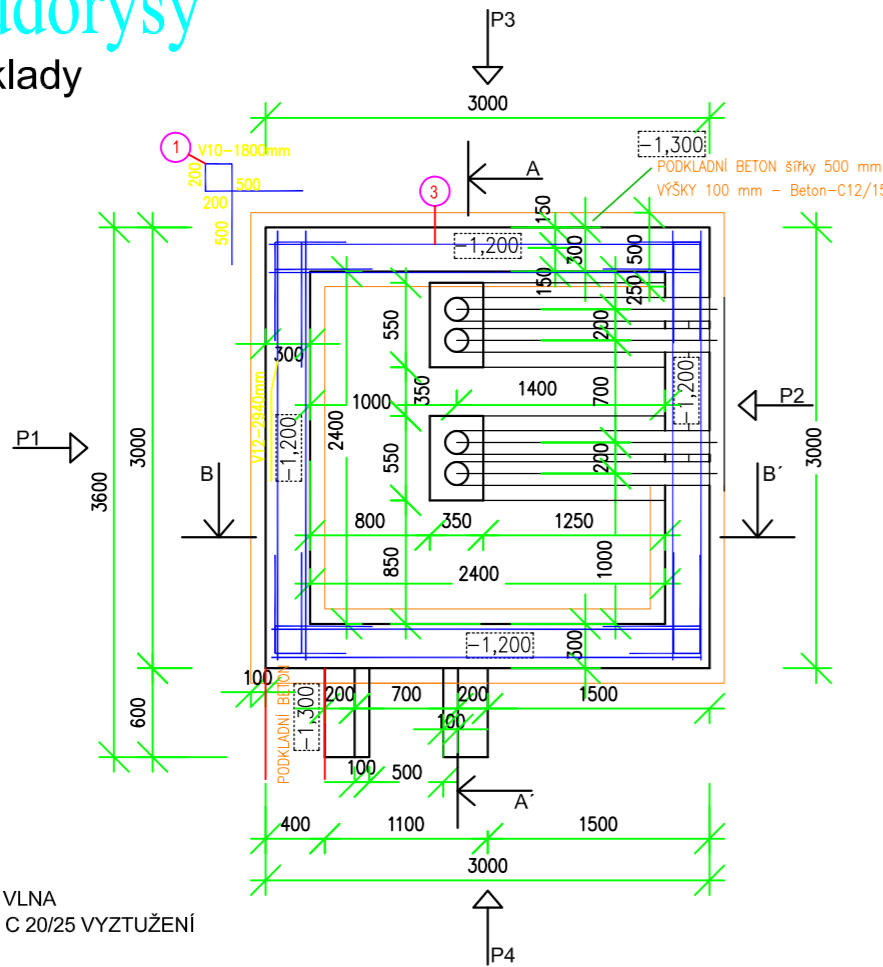




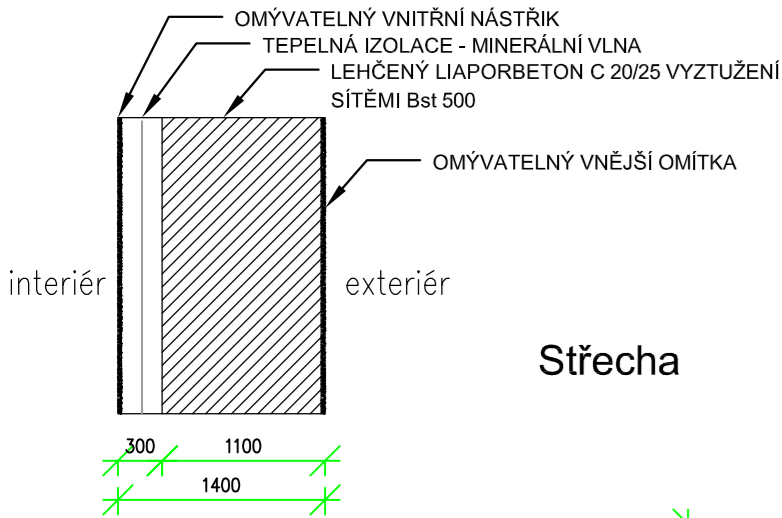


Půdorysy

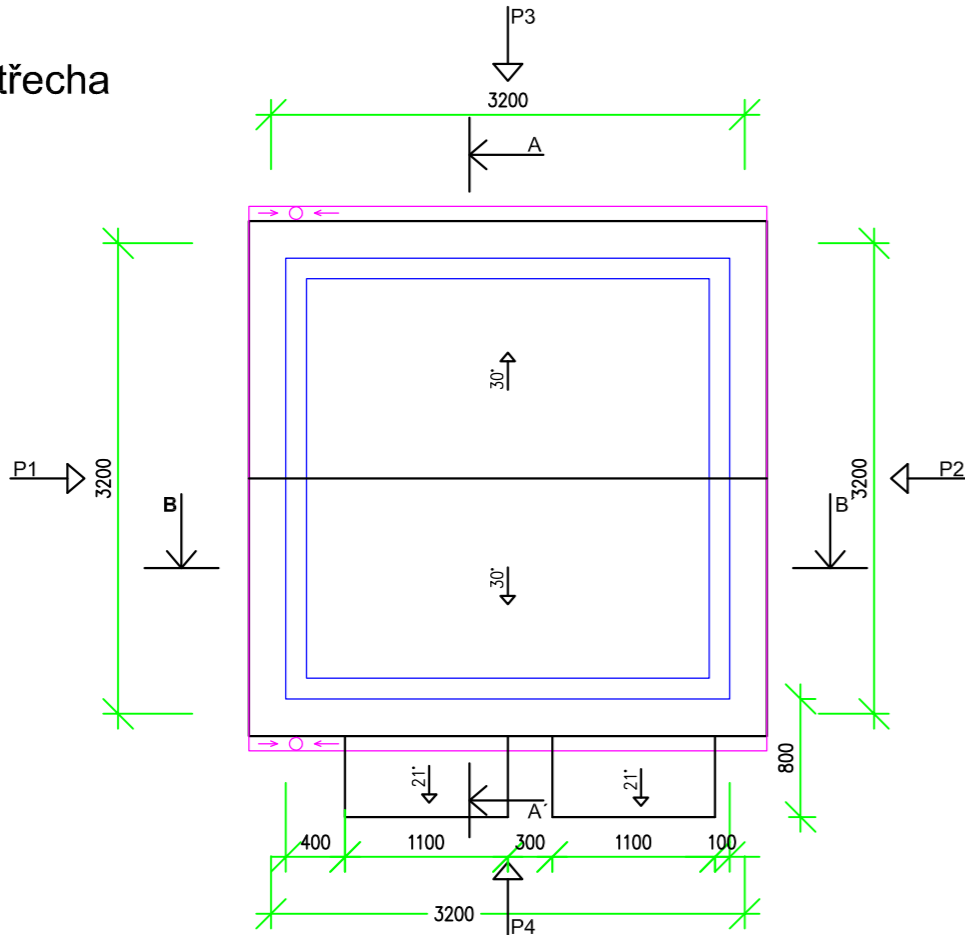
Základy



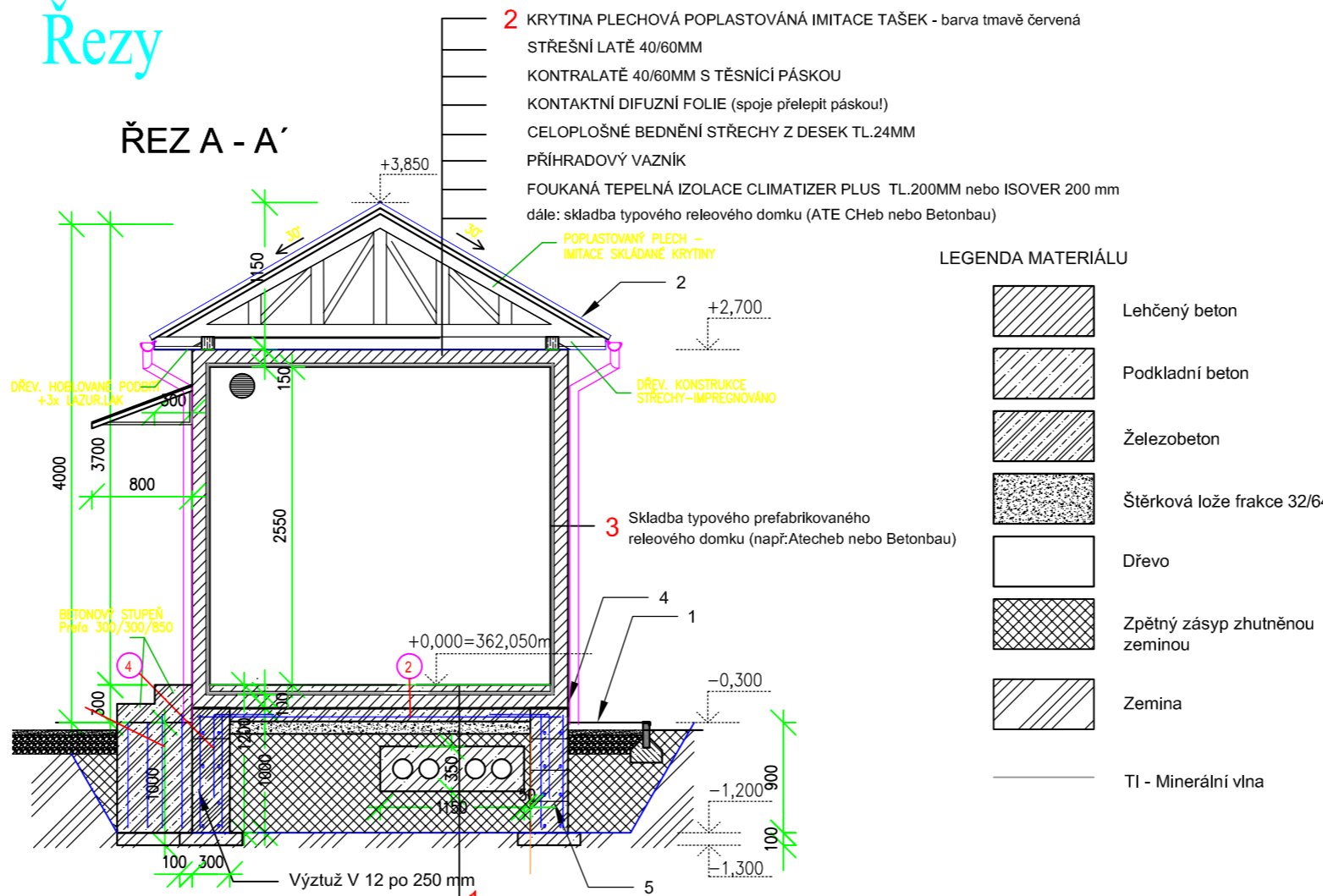
Detail skladby



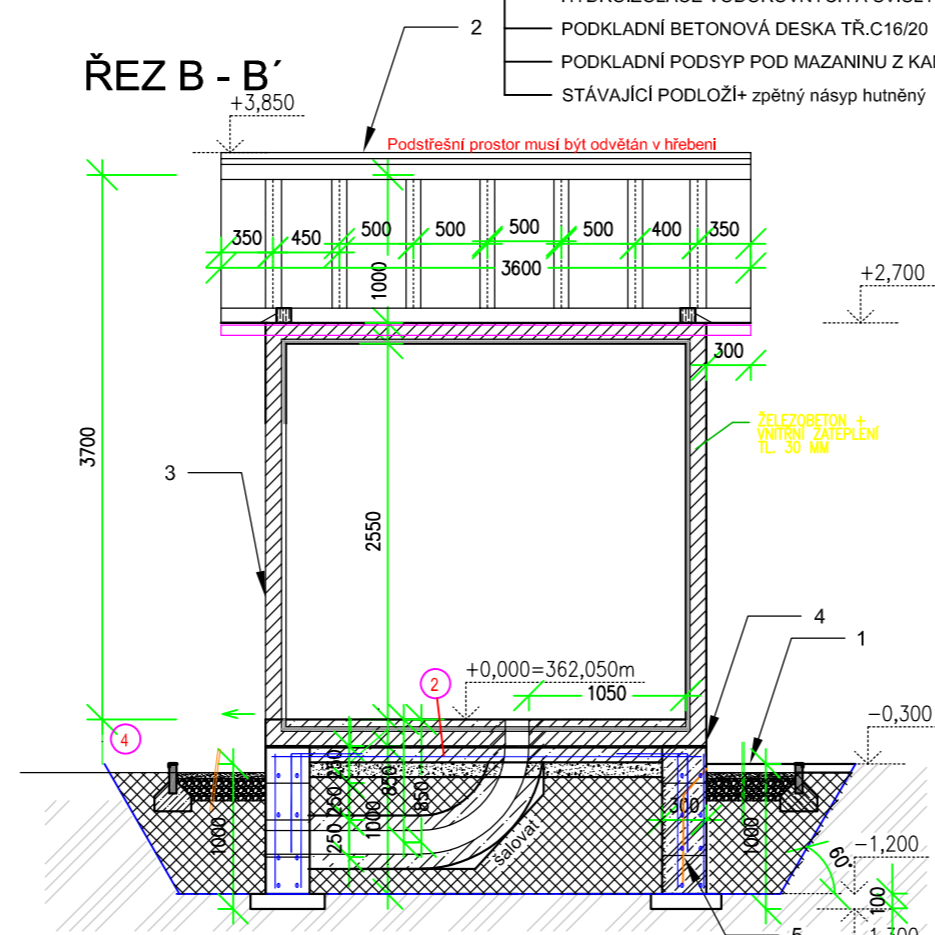
Střecha



Řezy



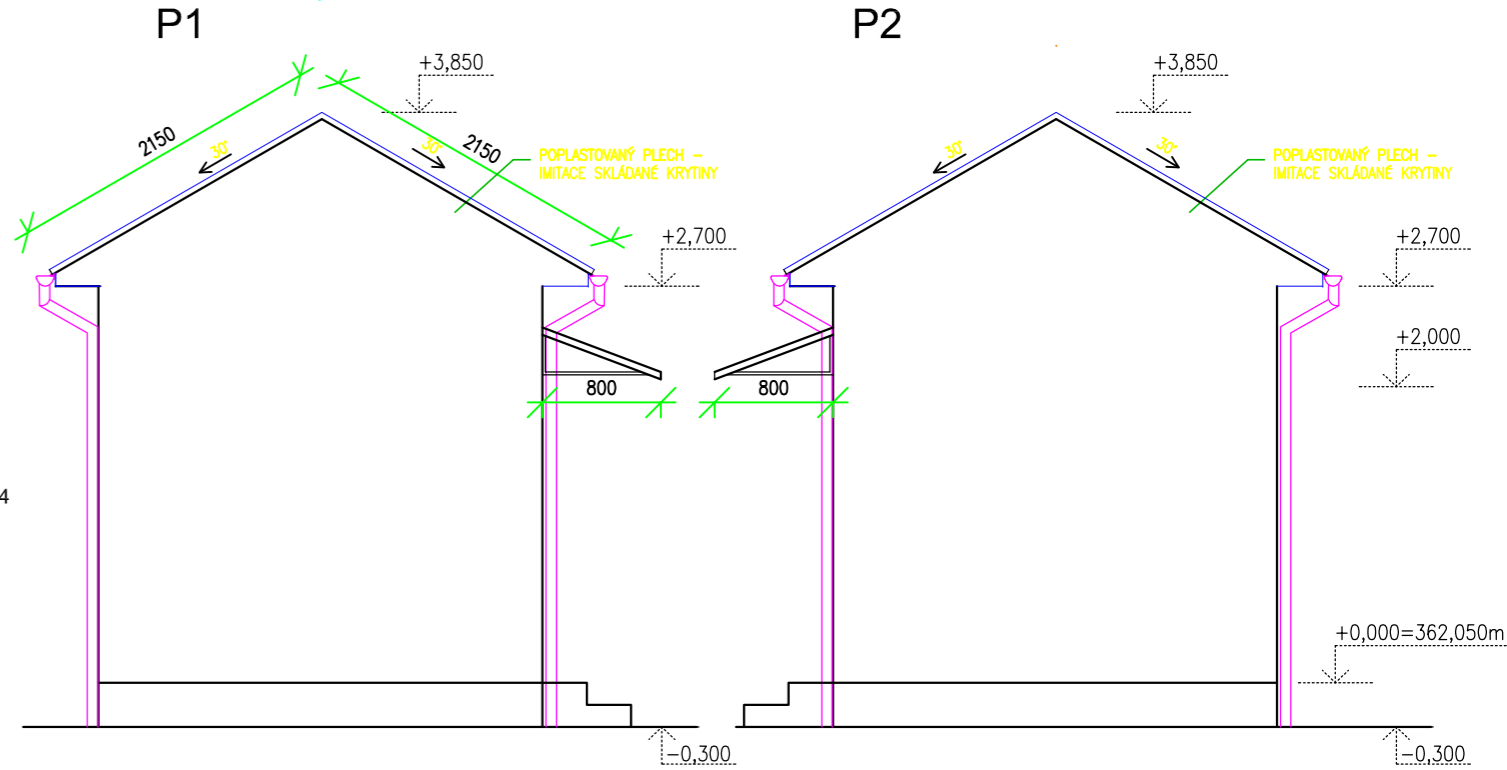
ŘEZ B - B'



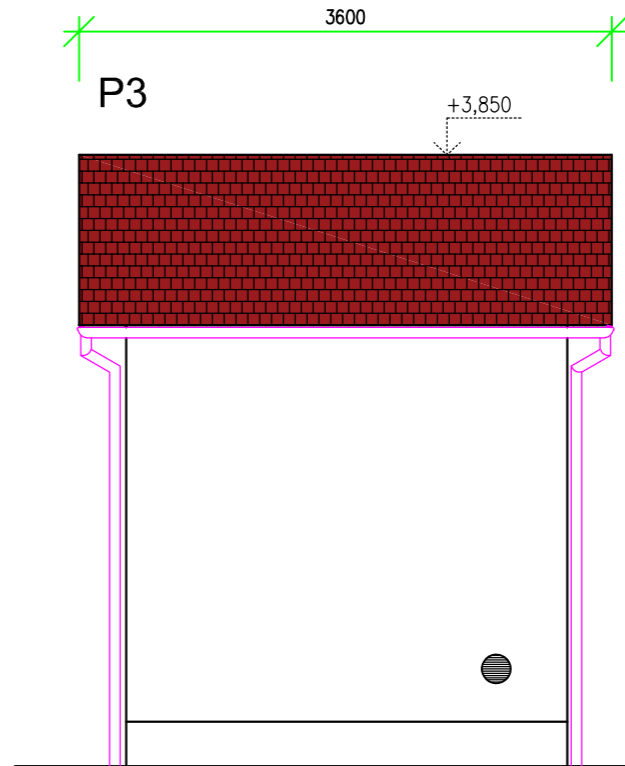
POZNÁMKY:

- OKAPOVÝ CHODNÍK (ZÁMKOVÁ DLAŽBA)
- LAKOVANÝ PLECH IMITACE TAŠKY- TM. ČERVENÁ
- OCELOPLECHOVÉ BEZPEČNOSTNÍ DVEŘE
- VODOODPUDIVÝ NÁTĚR (ŠTÍPANÝ BETON) 300mm nad UT
- ZEMNÍČÍ PÁSEK ,ZnFe 30/4 s vývodem nad UT

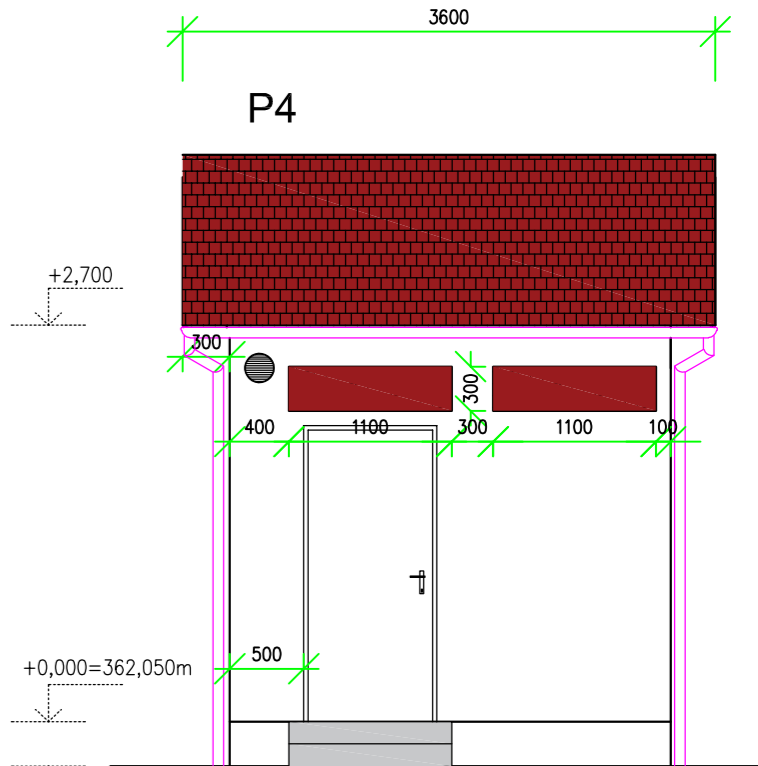
Pohledy



P3



P4



LEGENDA MATERIÁLU

- Tenkovrstvá omývatelná omítka - bílá strukturovaná
- Střešní krytina - lakovaný plech imitace tašky v barvě tmavě červené

POZNÁMKA:

Klempířské konstrukce (okapové žlaby a svody) budou provedeny s platem potaženého plechu. Dveře budou ocelové bezpečnostní.