

## Technická zpráva

### 1. Všeobecná část

#### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa
Název souboru:	PS 08-01-04 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ
Místo stavby:	mezistaniční úsek Úštěk - Blíževedly
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**

V současné době je stávající železniční přejezd v km 67,487 zabezpečen pomocí dvou výstražníků „A“ a „B“ s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací. Výstražníky „A“ a „B“ jsou navíc osazeny závorovým stojanem s poloviční závorou. Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení je typu PZS 3ZBL (SSSR) s přejezdníky a bez vazeb na staniční zabezpečovací zařízení.

Jedná se o křížení jednokolejné trati Lovosice (mimo) - Česká Lípa (mimo) a silnice I. třídy č. 15. Ve směru od začátku i konce trati je zavedeno trvalé omezení rychlosti pro všechna kolejová vozidla na 50 km/h. Traťová rychlost v daném mezistaničním úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400m.

## **3. Účel navrhované výstavby**

Účelem stavby tohoto provozního souboru je rekonstrukce stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 67,487.

## **4. Koncepce technického řešení**

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k rekonstrukci stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 67,487 na trati Lovosice (mimo) - Česká Lípa (mimo). Přejezd bude nově zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků „A“, „B“, „C“ a „D“ s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací. Výstražníky „A“ a „B“ budou navíc osazeny závorovým stojanem s poloviční závorou.

Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Oproti stavbě „Rekonstrukce PZS v km 67,487 trati Lovosice - Česká Lípa (Lukov)“, kde bylo navrženo nové zabezpečovací zařízení typu PZS 3ZBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010, je v rámci tohoto PS navrženo nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou navrženy počítače náprav s překlenutými počítacími úseky a s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Počítače náprav UBPB2 a UBPB3 budou umístěny min. 5m od hrany stávající komunikace. Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků bude pro spouštění výstrahy na přejezdu v lichém směru (od Lovosic) použit nový počítač náprav UBPB1 umístěný v km 66,768 a v sudém směru (od České Lípy) bude použit nový počítač náprav UBPB4 umístěný v km 68,317.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Úštěku použit kmenový přejezdník X-669 umístěný v km 66,950 a ve směru od Blíževedel pak bude použit kmenový přejezdník X-680 umístěný v km 67,998. Budou použity přejezdníky se základní návěstí „otevřený přejezd“.

Zároveň budou z nového PZS přenášeny kompletní informace o stavu PZS po stávajícím traťovém kabelu DK 40 (DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9) na stávající zařízení REMOTE pro diagnostiku. Informace o stavu přejezdu budou přenášeny na nové pracoviště JOP do ŽST Česká Lípa, které bude vybudováno v rámci této stavby. Ostatní stávající PZZ zůstanou kryty přejezdníky.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD). Nový technologický domek bude umístěn vlevo ve směru staničení 5,5m od osy koleje, tak aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380 Změna Z3 Srpen 2013.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

PZZ bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ i jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 dle PD „Rekonstrukce PZS v km 67,487 trati Lovosice - Česká Lípa (Lukov)“.

V novém RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007 a zároveň bude zabezpečovací zařízení vybaveno diagnostikou.

Dále bude provedeno připojení nového telefonního objektu VTO, který bude umístěn na novém technologickém domku (RD) viz. bod 5.6. Napojení TO.

Pro napájení nového RD PZS v km 67,487 bude vybudována nová elektrická 3f přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 10-63-08. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilíř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení. Návrh nové elektrické přípojky byl převzat ze stavby „Rekonstrukce PZS v km 67,487 trati Lovosice - Česká Lípa (Lukov)“.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC, zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

### **Označení přejezdu:**

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP	druh přejezdu
<b>UB8</b>	<b>67,487</b>	<b>P3367</b>	<b>PZS 3ZBI</b>

## **5. Technické řešení**

### **5.1. Umístění zařízení**

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD). Nový technologický domek bude umístěn vlevo ve směru staničení 5,5m od osy koleje, tak aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu. Rozhledové poměry byly spočítány dle ČSN 73 6380 Změna Z3 Srpen 2013 a jsou zakresleny na v.č. 107.

Nový technologický domek bude zabezpečen pomocí zařízení se čtečkou karet (pro evidovaný přístup prostřednictvím služebních průkazů).

Nový RD bude s valbovou střechou, bude vybaveny topením a ventilací s termoregulací, stolkem (policí), schránkou v nehořlavém provedení pro dokumentaci a židlí. V základech ze ztraceného bednění bude umístěn základový zemnič. V bezprostřední blízkosti domku budou provedeny terénní úpravy (betonová dlažba a štěrk uložený na fólii - textilií bránící prorůstání vegetace). Betonová dlažba bude přesahovat půdorysný průmět domku o 0,5 - 1 m dle možnosti, vzhledem ke hranici pozemku. Přesah bude mít sklon pro odtok dešťové vody. Vložka zámku vstupních dveří RD bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky.

### **5.2. Napájení zařízení**

Pro napájení nového RD PZS v km 67,487 bude vybudována nová elektrická 3f přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 10-63-08. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilíř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení. Návrh nové elektrické přípojky byl převzat ze stavby „Rekonstrukce PZS v km 67,487 trati Lovosice - Česká Lípa (Lukov)“.

Stejnoseměrné napájení nového PZS bude provedeno z akumulátorových baterií, které budou umožňovat napájení nového PZS po dobu 8 hodin s minimální životností 15 let. Baterie budou bezúdržbové NiFe s kapacitou 160Ah a budou doplněny vhodným dobíječem např. – DS1-1500. V rozvaděči uvnitř RD bude osazen kombinovaný svodič přepětí B+C.

Výpočet kapacity baterie:

■ vnitřní zařízení PZS	12Ah
■ výstražník 4 x 15	60Ah
■ pohon závor 2 x 5	10Ah
■ přehezdník 2 x 30	60Ah
■ PN (0,150 + 2x0,240) x 2 x 8	10,08Ah
celkem	152,08Ah
Účinnost 75%	202 Ah

Použije se baterie s kapacitou nejbližší vyšší tj. 250Ah s nominálním napětím 24V.

#### **Energetická bilance:**

Osvětlení:	0,5 kVA
Nabíječ:	1,0 kVA
Ostatní spotřebiče:	1,5 kVA

**Maximální celkový příkon: 3,0 kVA**

### **5.3. Zapojení PZS**

Zapojení PZS s reléovou logikou vychází ze stávajícího zapojení přejezdů.

Základní sestava PZS pro danou konfiguraci musí obsahovat:

- relé I. Skupiny bezpečnosti funkce
- bezpečný zdroj kmitavých signálů
- časová jednotka
- relé bez požadavku na bezpečnost funkce
- systém napájení venkovních prvků
- jistící a ochranné prvky
- plastové výstražníky
- skříňka místního ovládání

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed. 2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie.

Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky.

Zároveň budou z nového PZS přenášeny kompletní informace o stavu PZS po stávajícím traťovém kabelu DK 40 (DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9) na stávající zařízení REMOTE pro diagnostiku. Informace o stavu přejezdu budou přenášeny na nové pracoviště JOP do ŽST Česká Lípa, které bude vybudováno v rámci této stavby.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 dle PD „Rekonstrukce PZS v km 67,487 trati Lovosice - Česká Lípa (Lukov)“.

Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace. Zvuková výstraha bude na všech výstražnících.

V novém RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007 a zároveň bude zabezpečovací zařízení vybaveno diagnostikou.

**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.**

#### 5.4. Výpočet PZS

S ohledem na určení potřebné kabelizace (délky přibližovacích úseků) byly situovány projektantem výstražníky pro potřeby výpočtu délek přibližovacích úseků.

**Výpočet byl proveden dle ČSN 34 2650 ed. 2 Březen 2010**

**PZS km 67,487**

**IČ ŽP: P3367**

Výchozí údaje:

úhel  $\alpha = 136^\circ$

$d_1 + d_2 = 13,5\text{m}$

$S_p = 9,07\text{m}$

$d_s = 22\text{m}$

$v_s = 5\text{km/h}$

$t_r = 1\text{s}$

$t_{b1} = 6\text{s}$

$t_{b2} = 3\text{s}$

$v_t = 60\text{km/h}$

Vypočtené hodnoty:

Délka pásma přejezdu

$d_p = (d_1 + d_2) + d_s$

$d_p = 13,5 + 1 = 14,5\text{m}$

Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby

$d_T = d_p + d_s$

$d_T = 14,5 + 22 = 36,5\text{m}$

Vyklizovací doba

$t_v = 3,6 * d_T * v_s^{-1}$

$t_v = 3,6 * 36,5 * 5^{-1} = 26,28\text{s}$

Přibližovací doba

$t_L = t_r + t_v + t_{b1} + t_{b2}$

$t_L = 1 + 26,28 + 6 + 3 = 36,28\text{s}$

Délka přibližovacího úseku

$L_p = 3,6^{-1} * t_L * v_t$

$L_p = 3,6^{-1} * 36,28 * 60 = 604,67 = 605\text{m}$

Spouštěcí body

$$67,482 - 0,605 = 66,877$$

$$67,492 + 0,605 = 68,097$$

Pro spouštění přejezdu budou využity následující styky:

V lichém směru km 66,768 - počítač náprav UBPB1

V sudém směru km 68,317 - počítač náprav UBPB4

**Výpočet rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo L<sub>p</sub>**

Výpočet byl proveden dle ČSN 73 6380 Změna Z3 Srpen 2013

Výchozí údaje:

$$\text{Úhel } \alpha = 136^\circ$$

$$V_z = 10 \text{ km/h}$$

$$V_{sn} = 5 \text{ km/h}$$

$$D_p = 10,0075 \text{ m} - \text{změřeno z výkresu}$$

$$D_s = 22 \text{ m}$$

Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo

$$L_p = V_z / V_{sn} * (D_p + D_s)$$

$$L_p = 10 / 5 * (10,0075 + 22)$$

$$L_p = 64,015 \text{ m}$$

$$L_{ps} = 64 \text{ m (dle tabulky 3 pro úhel křížení } \alpha = 45^\circ \text{ a } V_z = 10 \text{ km/h je } L_p = 63 \text{ m)}$$

**5.5. Kabelizace**

Pro nové PZZ se položí nová kabelizace. Kabely od nového technologického domku (RD) k jednotlivým výstražníkům a počítačům náprav budou plněné typu TCEKPFLEY a k pohonům závor budou typu CYKY.

Situace s navrženou kabelovou trasou je zakreslena na polohopisných výkresech v.č. 0101 - 0106. Kabelizace řešená v rámci tohoto PS je vedena převážně po pozemku SŽDC, s.o..

V rámci výkopových prací bude položen nový traťový kabel typu TCEKPFLEY 15XN0,8, který bude zakončen koncovkou v zemi.

V rámci pokládky nového TK budou rovněž položeny dvě nové trubky HDPE 40 pro OK, které budou ukončeny v zemi koncovkami s ventilkem.

Po dokončení pokládky nové kabelové trasy a trubek HDPE 40 pro OK bude provedeno předepsané měření na kabelu a bude provedena kalibrace a hermetizace HDPE 40 pro OK za účasti správce zařízení.

Před i za umělou stavbou budou ponechány rezervy na metalických kabelech v potřebné délce. Rezervy a spojky budou ponechány pro případnou manipulaci při opravě či údržbě umělých objektů. Místa rezerv, spojek, ohybů a změny hloubky budou označeny RFID markery fialové barvy dle dopisu č.j. 47099/2014-O14 ze dne 30.10.2014.

Zároveň upozorňujeme, že při zemních pracích v prostoru železniční stanice se nachází kabelové trasy ve správě SŽDC, s.o. a ostatních organizací, viz dokladová část. Tyto kabelové trasy musí být ochráněny před poškozením těžkou technikou např. obráceným betonovým žlabem. V blízkosti kabelů, v jejich ochranném pásmu je nutné provádět výkopové práce ručně s maximální opatrností. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o jejich vytýčení.

Kabelizace bude vedena zejména ve výkopech 35x80 s min. krytím 70cm.

V překopech a protlacích bude napájecí kabel uložen samostatně v chráničkách o průměru 110mm. Překopy a protlaky pod komunikacemi budou provedeny v min. hloubce 1,2m a v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min. 1,5m pod plání. V případě této stavby dochází také k průchodu skalnatým terénem, kde budou kabely uloženy v betonových kabelových žlabech TK1, které budou uloženy ve výkopech 40x40 s min. hloubkou 20cm pod povrchem.

V případě souběhu zabezpečovacích kabelů a napájecího kabelu budou kabely pokládány min. do vzdálenosti 10cm dle norem ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 - oddělení cihlou. Nad kabelovými trasami budou položeny výstražné fólie modré barvy – pro zabezpečovací technologie a červené barvy pro kabely NN. V případě souběhu budou využity obě fólie.

Na základě stanoviska SŽDC s.o., GR zn. 3975/2015-O14 ze dne 30.1.2015 k ukládání zemnicího pásu do kabelové rýhy a o nedostatečné minimální vzdálenosti zemniče od kabelu pro sdělovací a zabezpečovací metalické kabely a z prostorových důvodů (nedostatečný prostor mezi osou koleje a hranicí drážního pozemku) je navrženo uzemnění jiným způsobem, které připouští norma ČSN 33 2000-5-54, ed.3 (např. tyčový zemnič, trubka, zemnicí deska, kruhový drát, aj.), resp. kombinace uvedených možností tak, aby bylo dosaženo požadavku v maximální možné míře. Konkrétní způsob uzemnění bude řešen dle konkrétní situace na daném místě stavby v rámci realizace.

## 5.6. Napojení TO

Telefonní objekt VTO umístěný na novém technologickém domku (RD) bude napojen na stávající traťový kabel DK 40 (DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9).

Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie.

Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacích kabelech.

U kabelů metalických (včetně kabelů ukončených v koncovce) se měří:

- kontinuita žil
- smyčkové rezistence žil
- izolační rezistence žil
- provozní útlum
- rezistance stínící fólie
- izolační rezistance stínící fólie
- u kabelů opatřených pancířem a ochranným obalem izolační rezistance pancíře
- rezistance uzemnění u kabelových rozvaděčů a dalších objektů, u nichž je uzemnění zřízeno.

## 5.7. Demontáže

V rámci tohoto PS dojde k demontáži stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení.

## **6. 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.