

# ČÁST D.1.1

AKTUALIZACE 2022

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

Objednatel:



Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
Stavební správa západ  
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: Účastníci Společnosti "SP+SEU\_ChluHra\_PD":



Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 605 229 020  
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. DANIEL FILIP

Asistent vedoucího týmu:

ING. PAVEL KUBÁT

Specialista profese:

ING. PETR VRÁBEL

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO HRADEC KRÁLOVÉ

Vedoucí střediska:

ING. PAVEL HORÁČEK

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PETR VRÁBEL

Vypracoval:

ING. JAROSLAV DYTRYCH

Kontroloval:

ING. PETR VRÁBEL

Název akce:

**MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU  
CHLUMEC NAD CIDLINOU (MIMO) - HRADEC KRÁLOVÉ (MIMO)**

Číslo smlouvy:

17-266.250

Projektový stupeň:

DÚR

Část:

**ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Datum:

11/2020

Číslo části:

**D.1.1**

Název přílohy:

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Měřítko:

Počet formátů:

Číslo přílohy:

**1**



**Obsah:**

<b>1</b>	<b>VŠEOBECNÁ ČÁST.....</b>	<b>5</b>
1.1	Základní údaje stavby .....	5
1.2	Základní údaje části .....	6
1.3	Technické údaje .....	6
1.4	Výchozí stav .....	6
1.5	Výchozí podklady .....	15
1.6	Odchytky od zadání, platných norem a předpisů .....	17
1.7	Koordinace s jinými stavbami.....	18
<b>2</b>	<b>TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>19</b>
2.1	Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení .....	19
2.2	Seznam provozních souborů zabezpečovacího zařízení .....	21
2.3	Řešení jednotlivých provozních souborů .....	22
2.4	Řešení vleček.....	32
2.5	Zařízení ve stavebních postupech .....	33
<b>3</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>39</b>





# 1 VŠEOBECNÁ ČÁST

## 1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	<b>Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)</b>
Charakter stavby:	Liniová stavba, Modernizace železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	železniční trať v úseku Hradec Králové hl. n. – Chlumec nad Cidlinou, železniční trať v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice
Kraj:	Pardubický, Královéhradecký
Katastrální území:	Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumec nad Cidlinou, Pohřebačka, Březhrad
MÚ, OÚ:	Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumec nad Cidlinou, Opatovice nad Labem
Pověřené MÚ:	Pardubice, Hradec Králové, Chlumec nad Cidlinou
Obce s rozšířenou působností:	Pardubice, Hradec Králové
Dotčené pozemky:	viz část Geodetická dokumentace
Stupeň dokumentace:	DÚR - dokumentace pro územní rozhodnutí
Objednatel:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, PSČ 11000 IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234 zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
zastoupený:	<b>Správa železnic, státní organizace, Stavební správa Západ</b> Sokolovská 278/1955, Praha 9, PSČ 19000
Nadřízený orgán:	<b>Ministerstvo dopravy ČR</b> Nábřeží L. Svobody 12, Praha 1, PSČ 11000
Generální projektant:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b> Olšanská 1a, Praha 3 - Žižkov, PSČ 13080 IČ: 25793349, DIČ: CZ 25793349 zapsaná v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088
HIP:	<b>Ing. Daniel Filip; ČKAIT-0601407</b> ( daniel.filip@sudop.cz, tel. 605 229 078 )

## 1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE ČÁSTI

Část dokumentace:	<b>D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení</b>
Projektant:	SUDOP Praha a.s., Projektové středisko Hradec Králové Hradecká 1151, Hradec Králové, PSČ 50003
odpovědný projektant:	<b>Ing. Petr Vrabel; ČKAIT-0601910</b> ( petr.vrabel@sudop.cz, tel. 739 329 031 )
Dodavatel:	bude určen výběrovým řízením
Budoucí vlastník:	Správa železnic, státní organizace (správce zařízení: Správa železnic, OŘ Hradec Králové – SSZT)
Projekt zpracován k:	05/2022 (AKTUALIZACE 2022; se zpracováním EIA)

## 1.3 TECHNICKÉ ÚDAJE

### Trať Správy železnic 505A Choceň - Velký Osek

- Nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h
- Zábrazdná vzdálenost: 700 m
- Trakce: elektrická 3 kV DC

Modernizace části této jednokolejné trati v úseku Hradec Králové hl. n. – Chlumec nad Cidlinou je předmětem této stavby. Sousední stanicí v ŽST Hradec Králové hl. n. ve směru Choceň je ŽST Hradec Králové – Slezské Předměstí, sousední stanicí v ŽST Chlumec nad Cidlinou ve směru Velký Osek je ŽST Převýšov.

## 1.4 VÝCHOZÍ STAV

### ŽST Hradec Králové hl. n.

Dopravna je v předpokládaném výchozím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické stavědlo**.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována úseky počítačů oprav. Zařízení je ovládáno z monitoru JOP v dopravní kanceláři.

Napájení zařízení je zajištěno z napájecího systému SZZ, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Pro nouzové napájení je zřízena přívodka pro dieselagregát.

Ve stanici se ve výchozím stavu nachází osm přejezdů.

**Přejezd v km 26,736** („H1“, P4001, místní komunikace) v záhlaví trati Choceň – Velký Osek je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v SÚ na jižním zhlaví stanice.

Přejezd je zavázán do SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přejezd v km 21,618** („H2“, P5373, místní komunikace) v záhlaví pardubické trati je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací. Přejezd je pouze pro silniční vozidla, pro pěší je zřízen podchod.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v SÚ na jižním zhlaví stanice.

Přejezd je zavázán do nového SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přechod pro pěší v km 28,732** („H3“, P4002, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu, společném s přejezdy „H4“ a „H5“ (zařízení v jednom domku ve dvou stojanech). Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií.

Přejezd je zavázán do nového SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přechod pro pěší v km 0,076** („H4“, identifikační číslo bude doplněno v dalším stupni dokumentace související stavby, místní komunikace) vzniklý oddělením přechodu přes spojovací kolej mezi ŽST Hradec Králové hl. n., areálem DKV (myčka) a areálem OŘ je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, bez pozitivní signalizace a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu, společném s přejezdy „H3“ a „H5“ (zařízení v jednom domku ve dvou stojanech). Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií.

Přejezd je zavázán do nového SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou zřízeny v JOP.

**Přejezd v km 23,239** („H5“, P5210, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, bez pozitivní signalizace a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu, společném s přejezdy „H3“ a „H4“. Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií.

Přejezd je zavázán do SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přejezd v km 29,150** („H6“, P4003, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu. Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií.

Přejezd je zavázán do SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přejezd v km 29,362** („H7“, P4004, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Současně je tento přejezd ve vazbě s řešením přejezdu „H8“ a je ovlivněn (zhasnutí lunobílé) předáním PSt5 a uzavírán stavěním posunových cest z PSt5.

Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu. Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií.

Přejezd je zavázán do nového SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou zřízeny v JOP.

**Přejezd koleje vlečky v km 0,317** (P10863, místní komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži a bude značen jako „H8“.

Přejezd je chráněn uzamykatelnými výkolejkami s výsledným klíčem drženým v EZ v PSt5 a přes PSt5 je s vazbou do přejezdu „H7“.

---

*V případě, že do zahájení této stavby neproběhne stavba realizující v ŽST Hradec Králové hl. n. elektronické stavědlo, bude výchozím stavem v ŽST Hradec Králové hl. n. stávající stav, který je následující:*

*V ŽST Hradec Králové hl. n. je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovacího zařízení je **elektromechanické ZZ typu Rank** z roku 1962 **se závislými stavědly St.1 a St.2 s přístroji 5007** a se stavědlem spádoviště St.Sp. Střed stanice je zabezpečen SZZ MOZAS-P z roku 2003.*

*Zařízení je se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a s kolejovými obvody (275 Hz, 50 Hz). Pod svážným pahrbkem v nákladních kolejích jsou nasazeny i mechanické přestavníky a izolované kolejničky. Zařízení je provázáno se zařízením DKV Hradec Králové.*

*Ve stanici jsou, krom přejezdů na vlečkách, zabezpečených výstražnými kříži, tři zabezpečené železniční přejezdy.*

**Přejezd „H – vjezd / U Sadila“ v km 21,620** (P5373, místní komunikace – ul. Honkova) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1986 s kontrolami na St.1 ŽST Hradec Králové hl. n.. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována staničními a traťovými kolejovými obvody.

**Přejezd „A – HK sever“ v km 23,235** (P5210, místní komunikace – ul. Na Důchodě) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1985 s kontrolami na St.2 ŽST Hradec Králové hl. n.. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována staničními a traťovými kolejovými obvody.

**Přejezd „E – HK sever“ v km 28,716** (P4002, místní komunikace – ul. Na Důchodě) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1985 s kontrolami na St.2 ŽST Hradec Králové hl. n.. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována staničními a traťovými kolejovými obvody.

*V DKV Hradec Králové (v depu) je v provozu samostatné zabezpečovací zařízení pro stavění nezabezpečených posunových cest v areálu DKV. Zařízení je ovládáno z kolejových desek na St. Lokomotivní depo-Jih a St. Lokomotivní depo-Sever. Zařízení je se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky. Na severním zhlaví se obvody St. Lokomotivní depo-Sever a St.2 staničního zařízení překrývají. Vazba mezi staničním zařízením a zařízením depa v současnosti není provedena. Jízdy jsou prováděny po telefonické domluvě mezi stavědly.*

*V DKV Hradec Králové (v areálu myčky) jsou v provozu zařízení pro jednotlivé místní stavění výhybek v areálu myčky.*

#### Hradec Králové – Odbočka Plačice

V traťovém úseku Hradec Králové hl.n – Odbočka Plačice je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti

traťového úseku je zjišťována pomocí počítačů náprav, jejichž výstroj je umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Hradec Králové hl. n..

Traťové zabezpečovací zařízení je v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku.

Vnitřní výstroj nového automatického hradla je soustředěna v maximální možné míře do stavědlové ústředny elektronického stavědla v ŽST Hradec Králové hl. n.. Na Odbočce Plačice je ponechána stávající úvazka na stávající SZZ. Přenos potřebných informací je realizován prostřednictvím nového vazebního kabelu.

V traťovém úseku se nachází dvě přejezdová zabezpečovací zařízení, která budou v rámci tohoto PS upravena:

**Přejezd v km 26,208** („HO1“, P4000, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu. Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií. Přejezd je zavázán do TZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP.

**Přejezd v km 25,130** („HO2“, P3999, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací bez signalizace pro nevidomé.

Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Vnitřní část zařízení PZS je zřízena v novém klimatizovaném reléovém domku přejezdu. Napájení přejezdu je z místní sítě, náhradní napájení je z baterií. Přejezd je zavázán do nového TZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP.

---

*V případě, že do zahájení této stavby neproběhne stavba realizující v traťovém úseku Hradec Králové hl. n. – Odbočka Plačice úpravu stávajícího TZZ, bude výchozím stavem stávající stav, který je následující:*

*Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **automatické hradlo typu AH 88 + MUZA** z roku 2003.*

*Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP (KO 3510).*

*V úseku se ve stávajícím stavu nachází 3 přejezdy.*

**Přejezd v ev. km 25,119** ("C - Panelárna", P3999, místní komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1986.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP 75 (KO 3510). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 3 (KO 8081). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST St.1 ŽST Hradec Králové hl.n..

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 26,195** ("B - Kukleny", P4000, místní komunikace - ulice Pardubická) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1986.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP 75 (KO 3510). Ukončení



výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 3 (KO 8081). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST St.1 ŽST Hradec Králové hl.n..

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 26,736** ("A - Kurty", P4001, místní komunikace - spojka ulic Kudrnova - Honkova) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI bez závor, bez pozitivní signalizace a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1986.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP (KO 3510). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 3 (KO 8081). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST St.1 ŽST Hradec Králové hl.n..

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **automatické hradlo typu AH 88 + MUZA** z roku 2003.

Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP (KO 3510).

V traťovém úseku je jeden přejezd, v úseku není žádná zastávka.

Přejezd „CP“ v km 2,040 (P4096, místní komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

---

V případě, že bude před zahájením této stavby realizováno elektronické stavědlo v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, je předpokládaným výchozím stavem v úseku traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu. Kontrola volnosti koleje bude řešena úseky počítačů náprav.

Vysunutím vjezdového návěstidla ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude v takovém případě výchozí stav traťového zabezpečovacího zařízení bez přejezdů.

#### Odbočka Plačice

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické stavědlo typu K-2000** z roku 2003.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP (KO 3510). Zařízení je ovládáno dálkově z ŽST Praskačka.

V úseku se ve stávajícím stavu nenachází žádné přejezdy.

#### Odbočka Plačice – Praskačka

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **automatické hradlo typu AH 88 + MUZA** z roku 2003.

Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP (KO 3510, 3511).

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 2 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 21,907** ("D - Vlčkovice 2", P3997, silnice III. třídy č. 32326 - Vlčkovice - Praskačka) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závorami, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1987.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP 75 (KO 3510, 3511). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST DK ŽST Praskačka.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 22,462** ("D - Vlčkovice I", P3998, účelová komunikace - Vlčkovice) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1990.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé EFCP 75 (KO 3510, 3511). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST DK ŽST Praskačka.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléové skříni v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### ŽST Praskačka

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **reléové zabezpečovací zařízení** z roku 1965.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována jednopásovými kolejovými obvody 275 Hz s relé DSŠ 12S (KO 4300). Zařízení je ovládáno z ovládacího stolu v dopravní kanceláři.

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 2 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 19,632** ("A - Praskačka 2", P3995, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI bez závor, bez pozitivní signalizace a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1987.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz s relé DSŠ 12S (KO 4300). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na kolejové desce v ŽST DK ŽST Praskačka.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 20,918** ("F - Praskačka 1", P3996, silnice III. třídy č. 32326 - Praskačka - Urbanice) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI s celými závorami, bez pozitivní signalizace a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1987.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz staniční s relé DSŠ 12S (KO 4300), traťové s relé EFCP 75 (KO 3510). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na kolejové desce v ŽST DK ŽST Praskačka.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### Praskačka – Dobřenice

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **automatické hradlo typu AH 88A-P + MUZA** z roku 1999.

Volnost koleje je zjišťována počítači náprav AZF Frauscher.

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 3 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 16,645** ("D - St X", P3992, účelová komunikace - Lhota - Trávník) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu PZZ-EA z roku 2006.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (AZF Frauscher). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skříňce v ŽST DK ŽST Praskačka (kompletní indikace v DK ŽST Praskačka, součtová indikace v JOP ŽST Dobřenice).

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 17,837** ("C - Lhota pod Libčany", P3993, silnice III. třídy č. 32319 - Lhota pod Libčany) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu PZZ-EA z roku 2006.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (AZF Frauscher). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skříňce v ŽST DK ŽST Praskačka (kompletní indikace v DK ŽST Praskačka, součtová indikace v JOP ŽST Dobřenice).

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem, náhradní napájení z místní sítě.

**Přejezd v ev. km 18,707** ("B - U smetáku", P3994, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu PZZ-EA z roku 2006.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (AZF Frauscher). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skříňce v ŽST DK ŽST Praskačka (kompletní indikace v DK ŽST Praskačka, součtová indikace v JOP ŽST Dobřenice).

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### Dobřenice

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické stavědlo typu K-2000** z roku 1999.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována počítači náprav ALKATEL. Zařízení je ovládáno z monitoru JOP v dopravní kanceláři.

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 15,206** ("E - Dobřenice, Syrovátka", P3991, silnice III. třídy č. 32316 - Syrovátka - Roudnice) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závorami, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1999.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (AZF Frauscher - lichý směr, ALKATEL + RSR 180 - sudý směr). Ukončení výstrahy je zajištěno provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Dobřenice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.



### Dobřenice – Káranice

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **automatické hradlo s návěsním bodem typu AH 88A** z roku 2000.

Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102).

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 6 přejezdů.

**Přejezd v ev. km 9,330** ("F", P3985, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

**Přejezd v ev. km 9,793** ("E - Obědovice", P3986, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 2000.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102) + staniční počítače náprav. Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Káranice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 10,174** ("D", P3987, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

**Přejezd v ev. km 11,614** ("C - Kratonohy", P3988, silnice III. třídy č. 32313 - Kratonohy - Michnovka) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 2000.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Dobřenice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléové místnosti ŽST (v budově zastávky Kratonohy). Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 12,600** ("B", P3989, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

**Přejezd v ev. km 13,572** ("A - Ditrich", P3990, silnice II. třídy č. 323 - Dobřenice - Roudnice) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 1999.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102) + v ŽST Dobřenice počítače náprav. Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Dobřenice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

### ŽST Káranice

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické stavědlo typu K-2000** z roku 2000.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována počítači náprav ALCA TEL, snímače RSR 180. Zařízení je ovládáno z monitoru JOP v dopravní kanceláři.

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 3 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 7,202** ("B", P3982, účelová komunikace) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

**Přejezd v ev. km 7,578** ("A", P3983, silnice III. třídy č. 32728 - Káranice - Kosíčky) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 2000.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (ALCATEL + RSR 180). Ukončení výstrahy je zajištěno provedením uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Káranice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

**Přejezd v ev. km 8,425** ("G", P3984, silnice III. třídy č. 32731 - Káranice - Obědovice) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 2000.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav (ALCATEL + RSR 180). Ukončení výstrahy je zajištěno provedením uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny na monitoru JOP v ŽST DK ŽST Káranice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### Káranice – Nové Město nad Cidlinou

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – **automatické hradlo typu AH 88SW** z roku 2000.

Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102) + kolejové obvody dvoupásové 50 Hz s relé DSŠ12 (KO 2796) a počítači náprav (PNS-03 STARMON).

V úseku se ve stávajícím stavu nachází 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 5,915** ("C - Stará Voda", P3981, místní komunikace - Stará Voda - silnice 611) je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé, typu AŽD 71 z roku 2000.

Zařízení je ovládáno automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12 (KO 2796). Ukončení výstrahy je zajištěno s využitím souboru ASE 4 (KO 8003). Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou umístěny v kontrolní skřínce v ŽST DK ŽST Káranice.

Vnitřní část PZS je umístěna v reléovém domku v místě přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem.

#### ŽST Nové Město nad Cidlinou

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - elektronické stavědlo typu K-2002 z roku 2020.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována počítači náprav PNS-03 (STARMON). Zařízení je ovládáno z monitoru JOP v dopravní kanceláři.

V úseku se ve stávajícím stavu nenachází žádné přejezdy.

#### Nové Město nad Cidlinou – Chlumeck nad Cidlinou

Traťový úsek je ve stávajícím stavu zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **jednoduchý traťový souhlas** dle ZN 16/91 z roku 2003.

Volnost koleje je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P (KO 3102) + kolejové obvody dvoupásové 50 Hz s relé DSŠ12 (KO 2796) a počítači náprav (PNS-03 STARMON).

V úseku se ve stávajícím stavu nenachází žádné přejezdy.

---

*V případě, že bude před zahájením této stavby realizováno elektronické stavědlo v ŽST Chlumeč nad Cidlinou, je předpokládaným výchozím stavem v úseku traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu.*

#### Chlumeč nad Cidlinou

Dopravna je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71 s tlačítkovou volbou** z roku 1989.

Zařízení je se světelnými návěstidly a s elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje je zjišťována jednopásovými kolejovými obvody 275 Hz s relé DSŠ 12S (KO 4300). Zařízení je ovládáno z kolejové desky v dopravní kanceláři.

---

*V případě, že bude před zahájením této stavby realizováno elektronické stavědlo v ŽST Chlumeč nad Cidlinou, je předpokládaným výchozím stavem v dopravně staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.*

*Kontrola volnosti koleje bude v takovém případě řešena úseky počítačů náprav, zařízení bude ovládáno ze vzájemně zálohovaných pracovišť JOP v dopravní kanceláři.*

## **1.5 VÝCHOZÍ PODKLADY**

Pro zpracování této projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- dostupná dokumentace stávajícího zařízení
- konzultace a porady
- místní šetření projektanta
- související legislativa v aktuálním znění
- související provozní soubory a stavební objekty (viz objektová skladba)
- technické normy a podmínky v aktuálním znění
- zadání
- zaměření a mapové podklady

### **1.5.1 Související legislativa**

- zákon 183/2006 Sb., stavební zákon,
- zákon 266/1994 Sb., o dráhách,
- zákon 17/1992 Sb., o životním prostředí,
- zákon 185/2001 Sb., o odpadech,
- zákon 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon 309/2006 Sb., zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce,
- zákon 133/1985 Sb., o požární ochraně,
- nařízení vlády 178/2001 Sb., podmínky ochrany zdraví zaměstnanců,
- nařízení vlády 502/2000 Sb., o ochraně před účinky hluku a vibrací,
- nařízení vlády 591/2006 Sb., požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- vyhláška 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah,
- vyhláška 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb,

- vyhláška 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- vyhláška 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů,

a další (vše v aktuálním znění v době zpracování projektu), zejména prováděcí vyhlášky výše uvedených zákonů. Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

### 1.5.2 Související předpisy Správy železnic

- Směrnice č. 11 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních,
- Směrnice 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 železnic ve znění změn,
- TS 2/2006-ZS Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení,
- TS 1/2007-Z Velkoplošné zobrazení na tratích vybavených DOZ,
- TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacího zařízení,
- TS 2/2008-ZSE Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty,
- TS 4/2008-Z Diagnostika ZZ na tratích vybavených DOZ,
- TS 5/2010-Z Návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů,
- TS 6/2008-Z Zabezpečovací zařízení dle TNŽ 34 2620, Část 2, Návěstění,
- TS 11/2009-Z Eliminace ztráty šuntu na staniční koleji,
- TS 2/2014-S,Z Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla,
- Předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis,
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek,
- Předpis SŽ S4 Železniční spodek,
- Předpis SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy,
- Pokyn generálního ředitele SŽDC PO-01/2019-GŘ „Pracoviště pro dálkové řízení“,

a další (vše v aktuálním znění v době zpracování projektu). Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

### 1.5.3 Související technické normy a podmínky

- ČSN 33 1500 – Elektrotechnické předpisy – Revize elektrických zařízení,
- ČSN 33 2000-4-41 ed.3 – Elektrické instalace nízkého napětí – Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti – Ochrana před úrazem elektrickým proudem,
- ČSN 33 2000-6 ed.2 – Elektrické instalace nízkého napětí – Část 6: Revize,
- ČSN EN 50110-1 ed.3 – Obsluha a práce na elektrických zařízeních,
- ČSN 34 2600 ed.2 – Drážní zařízení – Železniční zabezpečovací zařízení,
- ČSN 34 2613 ed.3 – Železniční zabezpečovací zařízení – Kolejové obvody a vnější podmínky pro jejich činnost,
- ČSN 34 2614 ed.3 – Železniční zabezpečovací zařízení – Předpisy pro projektování, provozování a používání kolejových obvodů,
- ČSN 34 2650 ed.2 – Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení,
- SŽDC (ČD) TNŽ 34 2602 – Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení,
- SŽDC TNŽ 34 2604 – Železniční zabezpečovací zařízení – Závěrové tabulky,

- SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609 – Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení,
- SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2610 – Železniční světelná návěstidla,
- SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení,
- SŽDC (ČD) TNŽ 34 2640 – Železniční zabezpečovací zařízení – Předpisy pro vlakové zabezpečovací zařízení,
- SŽDC TNŽ 34 5542 ed.2 – Značky pro situační schémata železničních zabezpečovacích zařízení,

a další (vše v aktuálním znění v době zpracování projektu). Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

#### 1.5.4 Související TSI transevropského konvenčního systému

- Nařízení Komise č. 2016/919 – Řízení a zabezpečení (CCS)
- Nařízení Komise č. 1300/2014/EU – Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)
- Nařízení Komise č. 1301/2014/EU – Energie (ENE)
- Nařízení Komise č. 1299/2014/EU – Infrastruktura (INF)

a další (vše v aktuálním znění v době zpracování projektu). Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

### 1.6 ODCHYLKY OD ZADÁNÍ, PLATNÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Dokumentace byla zpracována v souladu legislativou platnou v době zpracování a v souladu platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

Odchyly od Zvláštních technických podmínek zadání stavby:

- 1) K bodu 4.5.3 ZTP: V rámci přípravy na překryvnou stavbu nasazující systém ETCS bude respektován dopis O6 ze dne 8.3.2018, tzv. „Zásady“. Viz také záznam z 26.04.2018.
- 2) K bodům 4.5.5 a 4.5.7 ZTP: V projektu bude uplatněna koncepce dvou řídicích částí traťového stavědla, které jsou vzájemně zástupné a jsou ovládány vzájemně zálohovanými JOP. Viz bod 3) záznamu z 13.12.2017.
- 3) K bodu 4.5.22 ZTP: Na základě upřesnění zadání ze strany O6 bude pro automatické stavění vlakových cest provedena pouze příprava, samotná funkcionality bude nasazena na dispečerské úrovni v rámci překryvné stavby DOZ. Viz bod 4) záznamu z 13.12.2017.
- 4) K bodu 4.5.10 ZTP: Stávající prostory pro umístění zabezpečovacího zařízení nebudou využity v ŽST Praskačka a v ŽST Dobřenice, objekty výpravních budov budou zdemolovány. Viz záznamy z jednání profese pozemní stavby.
- 5) K bodům 4.5.11 a 4.4.12 ZTP: Na základě požadavků O26 a MDČR bude kontrola volnosti koleje řešena úseky počítačů náprav a kontrola celistvosti koleje bude řešena jiným, prokazatelným způsobem v rámci odvětví traťového hospodářství. Národní systém vlakového zabezpečovače nebude nasazen, mimo vozidel provozovaných v rámci systému ETCS bude maximální traťová rychlost 100 km/h. Návěstidla budou situována na rychlost 100 km/h. Viz bod 5) záznamu z 13.12.2017.
- 6) K bodu 4.4.18 ZTP: V ŽST Chlumeck nad Cidlinou a v ŽST Hradec Králové hl.n. bude stávající stav pojat variantně s ohledem na připravované související stavby. V případě zapojení do stávajícího SZZ budou zřízeny dočasné odbočky Kukleny a Zapeč. Viz body 26) a 49) záznamu z 13.12.2017.



- 7) Problematika automatického vedení vlaku bude řešena v rámci SO kolejí. S ohledem na brzké nasazení systému ETCS a na předpoklad, že magnetické informační body budou v systému automatického vedení vlaku nahrazeny eurobalízami systému ETCS, bude stavba obsahovat pouze demontáž stávajících magnetických informačních bodů. Viz bod 16) záznamu z 13.12.2017.

## 1.7 KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

### 1) Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)

Stavba řeší přestavbu ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Koordinace spočívá ve variantním řešení traťového úseku Káranice – Chlumeck nad Cidlinou a úvazky v ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Přípravná dokumentace stavby je t. č. rozpracována.

### 2) Modernizace TNS Káranice

Související stavba je respektována jako výchozí stav zařízení.

### 3) Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2.stavba, zdvoukolejněním Opatovice nad Labem – Hradec Králové

Stavba řeší přestavbu ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebáčka a ŽST Hradec Králové hl. n.. Koordinace spočívá ve variantním řešení traťových úseků Opatovice nad Labem-Pohřebáčka – Odbočka Plačice a Hradec Králové hl. n. – Odbočka Plačice a úvazky v ŽST Hradec Králové hl. n..

Stavba byla etapizována. První etapou je samotná ŽST Hradec Králové hl.n., druhou etapou zbývající část.

### 4) ETCS + DOZ Pardubice – Hradec Králové

Stavba byla etapizována na úseky Pardubice hl.n. (mimo) – Odbočka ELNA Opatovice nad Labem (mimo) a ELNA Opatovice nad Labem (včetně) – Hradec Králové (včetně). Realizace první etapy je předpokládána po dokončení stavebních prací v úseku Pardubice hl.n. – Stéblová, horizont realizace druhé etapy stavby není jednoznačně určen.

Předpokládá se, že druhá etapa stavby bude realizována po dokončení staveb v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n. (včetně).

Tato dokumentace nepředpokládá úpravy ETCS v ŽST Hradec Králové hl.n. a úpravy vstupů zřízených touto stavbou.

*Obsahem zadání zatím není koordinace staveb, příprava stavby ETCS byla zadána v mezidobí, kdy byly práce na projektové dokumentaci stavby v úseku Hradec Králové hl.n. – Chlumeck nad Cidlinou pozastaveny.*

### 5) zbývající budoucí překryvné stavby realizující DOZ z CDP Praha a nasazující ETCS

Stavby nebyly dosud zadány, dokumentace proto obsahuje pouze přípravu na předpokládaný budoucí stav.

## 2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 2.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Na stavbou zřízené definitivní konfiguraci kolejiště bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – **traťové stavědlo** (elektronické stavědlo s distribuovanou vnitřní částí zařízení), které bude umožňovat začlenění do systému DOZ (řešeno navazující překryvnou stavbou).

Řídící část traťového stavědla bude umístěna v ŽST Hradec Králové hl. n. a v ŽST Chlumeck nad Cidlinou, na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, v ŽST Dobřenice, v ŽST Káranice a v ŽST Nové Město nad Cidlinou budou umístěny **vzdálené distribuované části zařízení**.

---

*Variantně, v případě realizace před stavbou Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, bude řídicí část traťového stavědla uvažovaná do ŽST Hradec Králové hl. n. umístěna do ŽST Praskačka (technologický počítač do definitivní SÚ, ovládací pracoviště v dočasné dopravní kanceláři v prefabrikovaném domku vedle nové technologické budovy).*

---

Traťová zabezpečovací zařízení uvnitř traťového stavědla budou řešena jako **zařízení integrovaná do traťového stavědla**.

Zbytné stávající zařízení bude demontováno.

V traťových úsecích Hradec Králové hl. n. – Odbočka Plačice, Odbočka Plačice – Praskačka, Praskačka – Dobřenice, Dobřenice – Káranice, Káranice – Nové Město nad Cidlinou a Nové Město nad Cidlinou – Chlumeck nad Cidlinou bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – **trojznakové automatické TZZ**. V Hradci Králové hl. n. a v Chlumci nad Cidlinou budou nová traťová zabezpečovací zařízení uvázána do výchozích staničních zabezpečovacích zařízení. V traťovém úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice bude traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – **automatické hradlo bez návěstního bodu** – uvázáno do nového staničního zabezpečovacího zařízení Odbočka Plačice.

---

*Variantně, v případě realizace před příslušnou etapou stavby Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, řešící ŽST Hradec Králové hl.n., bude traťový úsek Hradec Králové hl. n. - Odbočka Plačice rozdělen vloženou Odbočkou Kukleny, kde bude zřízeno dočasné staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo podřízené traťovému stavědlu. V traťovém úseku Hradec Králové hl. n. - Odbočka Kukleny bude zachováno stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez návěstního bodu -, pouze dojde k úpravě kapacity kabelizace a k uvázání tohoto zařízení do SZZ Odbočka Kukleny. V úseku Odbočka Kukleny – Odbočka Plačice bude dočasně instalováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatický blok. V úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice bude zachováno stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez návěstního bodu, pouze dojde k úpravě kapacity kabelizace a k uvázání tohoto zařízení do SZZ Odbočka Plačice.*

*Variantně, v případě realizace před stavbou Modernizace trati odb. Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně), bude traťový úsek Nové Město nad Cidlinou – Chlumeck nad Cidlinou rozdělen vloženou Odbočkou Zapeč, kde bude zřízeno dočasné staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo podřízené traťovému stavědlu. V traťovém úseku Odbočka Zapeč – Chlumeck nad Cidlinou bude zřízeno dočasné traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez návěstního bodu – a dojde k uvázání tohoto zařízení do SZZ Odbočka Zapeč i do stávajícího SZZ Chlumeck nad Cidlinou. V úseku Nové Město nad Cidlinou – Odbočka Zapeč bude dočasně instalováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakové automatické TZZ.*

---

Stavbou budou upravena nebo nahrazena přejezdová zabezpečovací zařízení na dotčených přejezdech. V dalším projekčním stupni bude upřesněno použití sekvenčního sklápění závor tam, kde je břevno závor instalováno na výjezdu z přejezdu. Tam, kde je náhradní napájení PZS řešeno bateriemi, bude jejich dimenzování odpovídat době minimálně 8 hodin. V případech, kde nejsou baterie navrhovány, je technologie PZS napájena dvěma nezávislými zdroji ve smyslu ČSN 37 6605 ed.2.

Zábrzdna vzdálenost bude ponechána stávající 700 metrů. Zařízení bude se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavíky a s počítači náprav. Návrh respektuje viditelnost návěstidel předepsanou vyhláškou 173/1995 Sb. i TNŽ 34 2620. Umístění návěstidel a čidel počítačů náprav bude respektovat závěry uvedené v dopise z 8.3.2018 (O6), kterým jsou specifikovány zásady pro návrh zařízení s ETCS.

Do doby uvedení ETCS do provozu, které je řešeno navazující stavbou, bude rychlost všech vozidel nejvýše 100 km/h (bez ohledu na stavení řešení v rámci této stavby). I po uvedení ETCS do provozu se do doby zavedení výhradního provozu pod ETCS bude toto omezení týkat všech vlakových cest bez dohledu ETCS.

I přes návaznou stavbu nasazující systém ETCS bude nasazena funkcionality Výstraha nedovoleného projetí návěstidla (dále jen „VNPN“), výstup VNPN bude s vazbou do GSM-R (nebo do TRS, podle řešení sdělovacího zařízení). Upřesnění rozsahu této funkcionality bude předmětem dalšího projektového stupně. Bude zřízena funkcionality automatická přivolávací návěst.

Zařízení bude se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavíky a s počítači náprav. Zařízení bude ovládáno ze zálohovaných JOP v dopravní kanceláři v ŽST Hradec Králové hl. n. a v ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Následnou překryvnou stavbou bude zřízeno ovládání úseku z CDP Praha. Ovládací pracoviště v ŽST Hradec Králové hl. n. bude rekonfigurováno na pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV), u ovládacího pracoviště v Chlumci nad Cidlinou se předpokládá zrušení následnou překryvnou stavbou.

Součástí dodávky zabezpečovacího zařízení bude i provozní aplikace pro vedení elektronické dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení (traťové stavědlo) s možností ovládání hlasové komunikace se strojvedoucím. Je požadováno automatizované předávání čísel vlaků z/do sousedních provozních aplikací pro vedení dopravní dokumentace v žst. Hradec Králové hl. n., Opatovice nad Labem – Pohřebačka a Chlumeck nad Cidlinou.

---

*Variantně, v případě realizace před příslušnou etapou stavby Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, řešící ŽST Hradec Králové hl.n., nebude zřízen vzájemně zálohovaná JOP v ŽST Hradec Králové hl. n., ale toto pracoviště bude zřízeno v ŽST Praskačka v dočasné dopravní kanceláři v prefabrikovaném domku vedle nové technologické budovy.*

---

Zařízení bude připraveno na doplnění ETCS/ERTMS v samostatné stavbě. V této stavbě bude zajištěna pro daný účel dostatečná kapacita spojových cest v optickém kabelu, dosažitelnost všech informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ, budou zajištěny prostorové rezervy a v napájecích systémech budou zajištěny dostatečné výkonové rezervy i pro tento systém.

Uvolňovací rychlosti, jejichž aplikace je předpokládána při budoucím nasazení ETCS u vybraných hlavních návěstidel v dopravních, jsou uvedeny v situačních schématech. V traťových úsecích u oddílových návěstidel není předpokládána budoucí aplikace nenulové uvolňovací rychlosti.

V dalším stupni dokumentace může dojít na základě jejího zadání ke změně koncepce tak, že po realizaci stavby bude zahájen výhradní provoz ETCS s benefity a tedy nebudou na trati v mezistaničních úsecích zřizována oddílová návěstidla. Stejně tak bude případně přehodnoceno zřízení funkcionality VNPN.

---



Vnitřní část zařízení včetně klimatizace bude instalována do stavebních ústředí v jednotlivých stanicích, vnitřní část PZS v traťových úsecích bude umístěna v reléových domcích v místě přejezdu. Reléové domky musí mít požární certifikaci.

Bude zřízena diagnostika s přenosem diagnostických informací do místa soustředěné údržby (do intranetu). Indikace z dveřních kontaktů a z řídicích jednotek klimatizací v objektech se zabezpečovacím zařízením budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání.

V souladu s doporučením MD ČR jsou navrženy stíněné kabely tak, jako by na trati byla AC trakční soustava, tedy v rozsahu stanoveném ČSN 34 2040 ed.2. Vzhledem k aplikaci na DC trakční soustavě je řešeno uzemnění plášťů stíněných kabelů tak, že plášť kabelu bude uzemněn pouze na jednom z konců, přičemž na druhém z konců bude zřízena ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí (kondenzátory apod.). V dalším projektovém stupni bude rozsah ochrany upřesněn podle konkrétního řešení kabelizace.

Součástí řešení je ochrana zařízení (vnitřních i venkovních částí) proti atmosférickému přepětí. V dalším projektovém stupni bude návrh ochrany rozveden.

## 2.2 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

- PS 50-01-11 Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou, traťové stavební
- PS 51-01-11 ŽST Hradec Králové hl. n., úprava staničního zabezpečovacího zařízení
- PS 53-01-11 Odbočka Plačice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 55-01-11 ŽST Praskačka, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 57-01-11 ŽST Dobřenice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 59-01-11 ŽST Káranice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 61-01-11 ŽST Nové Město nad Cidlinou, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 63-01-11 ŽST Chlumec nad Cidlinou, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

- PS 52-01-21 Hradec Králové hl. n. - Odbočka Plačice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 54-01-21 Odbočka Plačice – Praskačka, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 56-01-21 Praskačka – Dobřenice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 58-01-21 Dobřenice – Káranice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 60-01-21 Káranice – Nové Město nad Cidlinou, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 62-01-21 Nové Město nad Cidlinou – Chlumec nad Cidlinou, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 64-01-21 Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice, traťové zabezpečovací zařízení

### D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

- PS 50-01-51 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, DOZ

### D.1.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

- PS 50-01-61 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, úprava indikátoru horkoběžnosti a indikátoru plochých kol v km 10,818

### D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

- PS 50-01-71 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, ETCS
- PS 50-01-72 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, balízy ETCS

## 2.3 ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ

### PS 50-01-11 Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou, traťové stavědlo

*Náplň provozního souboru je variantní v umístění zařízení podle stavu realizace souvisejících staveb zřizujících v ŽST Hradec Králové hl. n. a v ŽST Chlumeck nad Cidlinou nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.*

Obsahem provozního souboru je zřízení řídicí části traťového stavědla a zřízení ovládacích pracovišť (vzájemně zálohovaná JOP) ovládajících danou řídicí část zařízení.

Koncepce řešení je taková, že budou zřízeny dvě řídicí části traťového stavědla Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou, které budou vzájemně zastupitelné v případě výpadku jedné z nich. Řídicí části budou umístěny do stávající stavědlové ústředny v ŽST Hradec Králové hl. n. a do stavědlové ústředny v ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Pro každou řídicí část bude zřízeno ovládací pracoviště ve formě vzájemně zálohujících se pracovišť JOP.

---

*Variantně, dle stavu souvisejících staveb, může být vnitřní část zařízení provizorně umístěna v nové technologické budově ŽST Praskačka (s umístěním technologického počítače v definitivní stavědlové ústředně a s umístěním vzájemně zálohovaných JOP v dočasné dopravní kanceláři v technologickém domku vedle nové technologické budovy) náhradou za nerealizovanou technologii v ŽST Hradec Králové hl. n. a v provizorních polohách prostor ve výpravní budově v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (technologický počítač s napájením provizorně v samostatné místnosti, vzájemně zálohovaná JOP v rozšíření stávající dopravní kanceláře).*

*Variantně, v případě souběhu se stavbou v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou a současně v souběhu se stavbou DOZ Velký Osek – Hradec Králové nemusí být vzájemně zálohovaná pracoviště JOP v ŽST Chlumeck nad Cidlinou zřízena a JOP v Hradci Králové může být zřízeno v omezeném rozsahu (jako pracoviště PPV). V takovém případě by zařízení bylo ovládáno v souladu s cílovým stavem z CDP Praha a z PPV Hradec Králové.*

### PS 51-01-11 ŽST Hradec Králové hl. n., úprava staničního zabezpečovacího zařízení

*Provozní soubor bude realizován pouze v případě varianty realizace související stavby zřizující v ŽST Hradec Králové hl. n. nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo – před stavbou v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové.*

Obsahem provozního souboru je doplnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení do elektronického stavědla v ŽST Hradec Králové hl. n. a zřízení místní kabelizace k těmto prvkům.

Do elektronického stavědla Hradec Králové hl. n. nebudou doplňovány žádné přejezdy. U **přejezdu v ev. km 26,736 / P4001** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu podchodem. U **přejezdu v ev. km 26,195 / P4000** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu podjezdem.

Obsahem úpravy bude také uvázání nového traťového zabezpečovacího zařízení Hradec Králové – Odbočka Plačice do elektronického stavědla v ŽST Hradec Králové hl. n. náhradou za původní jednokolejné automatické hradlo bez návěštního bodu.

Na výše uvedené úpravy bude provedena úprava vnitřní části SZZ a SW elektronického stavědla v případě, že nebude elektronické stavědlo na tento stav ve vnitřní části (a SW) připraveno stavbou, která jej bude zřizovat.

Kabelově se předpokládá v související stavbě zřizující elektronické stavědlo příprava definitivní kabelizace mezi stavědlovou ústřednou a kabelovou skříní na hranici kolejových úprav stavby Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové. Provozní soubor proto nepředpokládá pokládku kabelizace mezi SÚ Hradec Králové a touto kabelovou skříní.

## PS 52-01-21 Hradec Králové hl. n. – Odbočka Plačice, traťové zabezpečovací zařízení

Náplň provozního souboru je variantní podle stavu realizace související stavby zřizující v ŽST Hradec Králové hl. n. nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.

### VARIANTA I. – vazba do elektronického stavědla

V případě, že bude stavba modernizace v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové realizována po zřízení elektronického stavědla v ŽST Hradec Králové hl. n., bude obsahem tohoto provozního souboru zřízení definitivního traťového zabezpečovacího zařízení Hradec Králové – Odbočka Plačice.

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově. Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ

### VARIANTA II. – dočasná Odbočka Kukleny

V případě, že bude stavba modernizace v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové realizována před zřízením elektronického stavědla v ŽST Hradec Králové hl. n., bude obsahem tohoto provozního souboru zřízení dočasného traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Odbočka Kukleny – Odbočka Plačice, zřízení dočasné Odbočky Kukleny cca v km 25,840 – km 26,370 a úvazka stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení AH 88 mezi Odbočkou Plačice a ŽST Hradec Králové hl. n. do dočasné Odbočky Kukleny.

Traťový úsek **Odbočka Kukleny – Odbočka Plačice** bude dočasně zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově. Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ

Dočasná **Odbočka Kukleny** bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovým elektromotorickým přestavníkem. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově z řídicí části traťového stavědla úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové.

Zařízení bude umístěno v provizorním reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě odbočky. Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Jako dočasné traťové zabezpečovací zařízení v úseku **Hradec Králové – Odbočka Kukleny** bude využito **stávající traťové zabezpečovací zařízení** 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH 88. V rámci tohoto provozního souboru bude při tomto řešení odstraněn stávající problém s nedostatečnou kapacitou kabelizace, kvůli kterému je nasazeno přenosové zařízení MUZA, položením nové kabelizace mezi Hradcem Králové a Odbočkou Kukleny. Stávající zařízení bude upraveno a uvázáno do nově zřízeného zařízení Odbočky Kukleny.

### PRO OBĚ VARIANTY

V úseku (variantně v úseku Odbočka Kukleny – Odbočka Plačice) bude v definitivním stavu 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 25,119** (P3999, místní komunikace) bude nově značen jako "HO1" (variantně „HO2“). Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závorami, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací

prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení.

### PS 53-01-11 Odbočka Plačice, staniční zabezpečovací zařízení

Dopravna bude v definitivním stavu zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovými elektromotorickými přestavíky. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v nové technologické budově (dispozice viz SO pozemních staveb, který budovu zřizuje).

Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z veřejné distribuční sítě. Druhé náhradní napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Na vnějším plášti technologického objektu bude zřízena přívodka pro dieselagregát. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Z důvodu udržení alespoň přibližně rovnoměrné délky prostorových oddílů a nepřekročení dvojnásobku zábrzdě vzdálenosti mezi po sobě jdoucími návěstidly ve směru Hradec Králové budou v dopravně zřízeny dvě dopravní koleje 1za a 2za, které, v případě potřeby, umožní i obrát vlaku v Odbočce např. při úvratové jízdě mezi ŽST Hradec Králové hl. n. a ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka přes Odbočku Plačice.

V dopravně nejsou pomocná stavědla ani elektromagnetické zámky. V dopravně bude v definitivním stavu 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 22,462** (P3998, účelová komunikace – Vlčkovice) bude nově značen jako "O1". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení včetně zajištění varovných a signálních pásů pro osoby se sníženou schopností orientace v souladu s ČSN 73 6380 v platném znění. Na závorová břevna budou v rámci tohoto PS doplněny zarážky pro nevidomé.

### PS 54-01-21 Odbočka Plačice – Praskačka, traťové zabezpečovací zařízení

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Jde o jediný prostorový oddíl.

Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ.

V úseku nebudou v definitivním stavu přejezdy.

### PS 55-01-11 ŽST Praskačka, staniční zabezpečovací zařízení

Dopravna bude v definitivním stavu zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovými elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v nové technologické budově (dispozice viz SO pozemních staveb, který budovu zřizuje).

Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z veřejné distribuční sítě. Druhé náhradní napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Na vnějším plášti technologického objektu bude zřízena přívodka pro dieselagregát. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Z důvodu udržení alespoň přibližně rovnoměrné délky prostorových oddílů a nepřekročení dvojnásobku zábrzdě vzdálenosti mezi po sobě jdoucími návěstidly ve směru Hradec Králové budou v dopravně zřízeny dopravní koleje 101za, 102za, 1za a 2za, které, v případě potřeby, umožní i obrát vlaku.

V dopravně nejsou pomocná stavědla ani elektromagnetické zámky.

Na manipulační koleji 3a, která je ve zhlaví zaústěna do dopravní koleje 3, bude pro boční ochranu vlakových cest z/na koleje 3 zřízena ústředně stavěná výkolejka Vk1 s elektromotorickým přestavníkem. Posunové cesty z koleje 3a budou povolovány stožárovým seřaďovacím návěstidlem Se1.

Na manipulační koleji 5, která je zaústěna do výhybkou č. 8 do zhlaví, bude pro boční ochranu vlakových cest zřízena ústředně stavěná výkolejka Vk2 s elektromotorickým přestavníkem

---

*Pro řešení provizorních stavů během stavebních postupů bude do SÚ dočasně umístěn technologický počítač (náhradou za HK) a vedle nové technologické budovy bude ve dvou spojených prefabrikovaných domcích zřízena dočasná dopravní kancelář se vzájemně zálohovanými pracovišti JOP úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) na dobu do zajištění přenosové cesty do ŽST Hradec Králové hl. n.. Jako šatna bude využita služební místnost v nové technologické budově, WC také v budově. V případě variantního řešení bez související stavby řešící ŽST Hradec Králové hl. n. bude toto pracoviště dočasně zachováno do doby realizace této stavby.*

---

V úseku nebude v definitivním stavu žádný přejezd.

U **přejezdů v ev. km 21,907 / P3997 a v ev. km 20,918 / P3996** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu mimoúrovňovým řešením. U **přejezdu v ev. km 19,632 / P3995** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu souběžnou komunikací. U **přejezdu a v ev. km 18,707 / P3994** řešení stavby předpokládá náhradu podchodem pro pěší a cyklisty a souběžnou komunikací.

Nástupišť ŽST Praskačka budou zrušena. Nová budou zřízena v poloze před původním přejezdem P3996. Z důvodu dvou míst zastavení bude ŽST dopravně rozdělena na dva obvody. Obvod Praskačka, ve kterém budou i nástupiště pro cestující a obvod Předjízdne nádraží, ve kterém se budou nacházet předjízdne koleje. Prvky obvodu Praskačka budou číslovány ve stovkové číselné sérii (1xx), prvky obvodu Předjízdne nádraží budou číslovány v základní číselné sérii.



**PS 56-01-21 Praskačka - Dobřenice, traťové zabezpečovací zařízení**

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**.

Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav.

Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ.

V úseku nebude v definitivním stavu žádný přejezd.

U **přejezdů v ev. km 17,837 / P3993 a v ev. km 16,645 / P3992** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu mimoúrovňovým řešením.

**PS 57-01-11 ŽST Dobřenice, staniční zabezpečovací zařízení**

Dopravna bude v definitivním stavu zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovými elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v nové technologické budově (dispozice viz SO pozemních staveb, který budovu zřizuje).

Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z veřejné distribuční sítě. Druhé náhradní napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Na vnějším plášti technologického objektu bude zřízena přívodka pro dieselagregát. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Ve stanici bude zřízen jeden elektromagnetický zámek, pomocná stavědla pro místní ovládání nebudou zřizována (kolonka PSt použita pouze pro ochranu před vandalismem a povětrnostními vlivy).

Na manipulační koleji 5, která je zaústěna do dopravní koleje 3 výhybkou č. 6 v dopravní koleji, bude pro zajištění boční ochrany vlakových cest zřízena ručně stavěná výkolejka Vk1. Výhybka č. 6 bude stavěna ručně. Na výhybce bude osazen závorník s elektrickou kontrolou polohy uzamykatelný v jedné poloze. Závorník bude uzamčen společně s ručně stavěnou výkolejkou Vk1, výsledný klíč bude držen **v elektromagnetickém zámku EZ Vk1/6k umístěném v kolonce pomocného stavědla** u námezníku výhybky č. 6.

V úseku bude v definitivním stavu 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 15,206** (P3991, silnice III. třídy č. 32316 - Syrovátka – Roudnice) bude nově značen jako "D1". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky s vnitřní částí ve stavědlové ústředně. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Jedná se o přejezd ve čtyřkvadrantovém uspořádání, v dalším stupni bude posouzena možnost nasazení funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění závor.

Vnitřní část bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. Napájení bude zajištěno z napájecího systému SZZ.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení.

**PS 58-01-21 Dobřenice – Káranice, traťové zabezpečovací zařízení**

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**.

Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ.

V úseku budou v definitivním stavu 2 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 11,614** (P3988, silnice III. třídy č. 32313 - Kratonohy – Michnovka) bude nově značen jako "DK1". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu s odděleným prostorem pro sdělovací zařízení. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení.

**Přejezd v ev. km 10,174** (P3987, účelová komunikace) bude nově značen jako "DK2". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení.

U **přejezdu v ev. km 13,572** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu nadjezdem. U **přejezdu v ev. km 12,080** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu souběžnou komunikací. U **přejezdu v ev. km 9,793** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu souběžnou komunikací.

### **PS 59-01-11 ŽST Káranice, staniční zabezpečovací zařízení**

Dopravna bude v definitivním stavu zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovými elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v adaptovaných prostorech ve stávající výpravní budově. (dispozice viz SO pozemních staveb, který budovu upravuje).

Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z veřejné distribuční sítě. Druhé náhradní napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým

dobíječem. Na vnějším plášti technologického bude zřízena přívodka pro dieselagregát. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Z důvodu udržení alespoň přibližně rovnoměrné délky prostorových oddílů a nepřekročení dvojnásobku zábrzdne vzdálenosti mezi po sobě jdoucími návěstidly budou v dopravně zřízeny dopravní koleje 1za, 1zb, 2za a 2zb, které, v případě potřeby, umožní i obrát vlaku.

Ve stanici nebude zřízen žádný elektromagnetický zámek ani pomocná stavědla pro místní ovládání.

Na manipulační koleji 4a, která je ve zhlaví zaústěna do dopravní koleje 4, bude pro boční ochranu vlakových cest z/na koleje 4 zřízena ústředně stavěná výkolejka Vk1 s elektromotorickým přestavňkem. Posunové cesty z koleje 4a budou povolovány stožárovým seřaďovacím návěstidlem Se1.

Na koleji vlečky č. 4232, která je ve zhlaví zaústěna do dopravní koleje 1, bude pro boční ochranu vlakových cest z/na koleje 1 zřízena ústředně stavěná výkolejka AVk1 s elektromotorickým přestavňkem, která bude současně sloužit pro oddělení vlečky od dráhy celostátní. Posunové cesty z vlečky budou povolovány stožárovým seřaďovacím návěstidlem Se2.

V úseku budou v definitivním stavu 2 přejezdy.

**Přejezd v ev. km 9,330** (P3985, účelová komunikace) bude nově značen jako "K1". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu s odděleným prostorem pro sdělovací zařízení. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení včetně zajištění varovných a signálních pásů pro osoby se sníženou schopností orientace v souladu s ČSN 73 6380 v platném znění. Na závorová břevna budou v rámci tohoto PS doplněny zarážky pro nevidomé.

**Přejezd v ev. km 7,578** (P3983, silnice III. třídy č. 32728 - Káranice – Kosíčky) bude nově značen jako "K2". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky s vnitřní částí ve stavědlové ústředně. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP.

Vnitřní část bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST. Napájení bude zajištěno z napájecího systému SZZ. Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení.

U **přejezdu v ev. km 7,202** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu souběžnou komunikací. U **přejezdu v ev. km 8,425** řešení stavby předpokládá zrušení a náhradu souběžnou komunikací a podchodem.



### PS 60-01-21 Káranice – Nové Město nad Cidlinou, traťové zabezpečovací zařízení

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznaké automatické TZZ**.

Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ.

V úseku bude v definitivním stavu 1 přejezd.

**Přejezd v ev. km 5,915** (P3981, místní komunikace – Stará Voda – silnice 611) bude nově značen jako "KC1". Bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována počítači náprav. Ukončení výstrahy bude s využitím směrového výstupu snímače počítače náprav. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu s odděleným prostorem pro sdělovací zařízení. Základ reléového domku bude zřízen ze ztraceného bednění (řešení viz SO pozemních staveb). Napájení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby). V rámci PS budou dodány dva domky, které budou umístěny těsně u sebe, jeden z nich je pro umístění technologie PZS, druhý pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Navazujícím stavebním SO budou zřízena svodná zábradlí. Související SO řeší úpravy dopravního značení včetně zajištění varovných a signálních pásů pro osoby se sníženou schopností orientace v souladu s ČSN 73 6380 v platném znění. Na závorová břevna budou v rámci tohoto PS doplněny zarážky pro nevidomé.

### PS 61-01-11 ŽST Nové Město nad Cidlinou, staniční zabezpečovací zařízení

Dopravna bude v definitivním stavu zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovými elektromotorickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stavědlové ústředně v nové technologické budově (dispozice viz SO pozemních staveb, který budovu zřizuje).

Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z veřejné distribuční sítě. Druhé náhradní napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Na vnějším plášti technologického bude zřízena přívodka pro dieselagregát. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Konfigurace stanice se sestává pouze z kolejových spojek na káranickém zhlaví a ze staničních kolejí 1za a 2za. Spojky na chlumeckém zhlaví nebudou zřízeny.

Ve stanici nebude zřízen žádný elektromagnetický zámek ani pomocná stavědla pro místní ovládání.

V úseku nebude v definitivním stavu žádný přejezd.

### PS 62-01-21 Nové Město nad Cidlinou - Chlumeck nad Cidlinou, traťové zabezpečovací zařízení

Náplň provozního souboru je variantní podle stavu realizace související stavby zřizující v ŽST Chlumeck nad Cidlinou nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.

VARIANTA I. – vazba do elektronického stavědla

V případě, že bude **stavba modernizace** v úseku Chlumeč nad Cidlinou – Hradec Králové realizována **po zřízení elektronického stavědla** v ŽST Chlumeč nad Cidlinou, bude obsahem tohoto provozního souboru **zřízení definitivního traťového zabezpečovacího zařízení Nové Město nad Cidlinou – Chlumeč nad Cidlinou**.

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - elektronické obousměrné tříznakové automatické TZZ. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově. Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ

VARIANTA II. – dočasná Odbočka Zapeč

V případě, že bude **stavba modernizace** v úseku Chlumeč nad Cidlinou – Hradec Králové realizována **před zřízením elektronického stavědla** v ŽST Chlumeč nad Cidlinou, bude obsahem tohoto provozního souboru zřízení dočasného traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Nové Město nad Cidlinou – Odbočka Zapeč, zřízení dočasné Odbočky Zapeč cca v km 2,650 – km 2,150 a zřízení dočasného traťového zabezpečovacího mezi Odbočkou a ŽST Chlumeč nad Cidlinou včetně související úpravy stávajícího SZZ.

Traťový úsek **Nové Město nad Cidlinou – Odbočka Zapeč** bude dočasně zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **elektronické obousměrné tříznakové automatické TZZ**. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově. Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ

Dočasná **Odbočka Zapeč** bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - **traťové stavědlo (vzdálená výstroj)**.

Zařízení bude se světelnými návěstidly a s trojfázovým elektromotorickým přestavníkem. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově z řídicí části traťového stavědla úseku Chlumeč nad Cidlinou – Hradec Králové.

Zařízení bude umístěno v provizorním reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě odbočky. Základní napájení zařízení bude zajištěno z páteřního rozvodu 22kV, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. V rámci PS bude zřízena přívodka pro připojení dieselagregátu (dieselagregát není předmětem dodávky stavby).

Jako dočasné traťové zabezpečovací zařízení v úseku **Odbočka Zapeč – Chlumeč nad Cidlinou** bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – **automatické hradlo bez návěstního bodu**.

PRO OBĚ VARIANTY

V úseku (variantně v úseku Nové Město nad Cidlinou – Odbočka Zapeč) nebude v definitivním stavu žádný přejezd.

**PS 63-01-11 ŽST Chlumeč nad Cidlinou, úprava staničního zabezpečovacího zařízení**

*Provozní soubor bude realizován pouze v případě varianty realizace související stavby zřizující v ŽST Chlumeč nad Cidlinou nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo – před stavbou v úseku Chlumeč nad Cidlinou – Hradec Králové.*

Obsahem provozního souboru je doplnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení do elektronického stavědla v ŽST Chlumeč nad Cidlinou a zřízení místní kabelizace k těmto prvkům.

Obsahem úpravy bude také uvázání nového traťového zabezpečovacího zařízení Káranice – Chlumeč nad Cidlinou do elektronického stavědla náhradou za původní jednokolejné automatické hradlo bez návěstního bodu.

Na výše uvedené úpravy bude provedena úprava vnitřní části SZZ a SW elektronického stavědla v případě, že nebude elektronické stavědlo na tento stav ve vnitřní části (a SW) připraveno stavbou, která jej bude zřizovat.

*Kabelově se předpokládá v související stavbě zřizující elektronické stavědlo příprava definitivní kabelizace mezi stavědlovou ústřednou a kabelovou skříní na hranici kolejových úprav stavby Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové. Provozní soubor proto **nepředpokládá pokládku kabelizace mezi SÚ Chlumeck nad Cidlinou a touto kabelovou skříní.***

---

*V době zpracování této dokumentace nebyla příslušná část dokumentace elektronického stavědla v ŽST Chlumeck nad Cidlinou k dispozici (schéma kabelů). Předpokládá se proto, že v rámci tohoto provozního souboru bude doplněno pouze jedno vjezdové návěstidlo a jedno čidlo počítače náprav. V dalším stupni může být náplň tohoto provozního souboru rozšířena na základě znalosti přípravy elektronického stavědla v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro tuto stavbu.*

### **PS 64-01-21 Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice, traťové zabezpečovací zařízení**

Náplň provozního souboru je variantní podle stavu realizace související stavby zřizující v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.

#### VARIANTA I. – vazba do elektronického stavědla

V případě, že bude stavba modernizace v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové realizována po zřízení elektronického stavědla v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, bude obsahem tohoto provozního souboru zřízení definitivního traťového zabezpečovacího zařízení Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice.

Traťový úsek bude v definitivním stavu zabezpečen novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – **automatické hradlo bez návěstního bodu**. Volnost koleje bude zjišťována počítači náprav. Zařízení bude ovládáno dálkově. Základní napájení zařízení bude zajištěno z napájecího systému SZZ

Obsahem úpravy bude také uvázání stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice do elektronického stavědla na odbočce Plačice.

Kabelově se předpokládá v související stavbě zřizující elektronické stavědlo pokládka nového vazebního kabelu mezi stavědlovou ústřednou a stávajícím technologickým domkem na odbočce Plačice. Provozní proto soubor předpokládá pouze jeho náhradu v rozsahu kolejových úprav odbočky Plačice a jeho zavedení do nové stavědlové ústředny na odbočce Plačice.

#### VARIANTA II. – vazba stávajícího zařízení

V případě, že bude stavba modernizace v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové realizována před zřízením elektronického stavědla v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, bude obsahem tohoto provozního souboru úvazka stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení AH 88 mezi Opatovicemi nad Labem-Pohřebačkou a Odbočkou Plačice do definitivního SZZ Odbočky Plačice.

Jako dočasné traťové zabezpečovací zařízení v úseku **Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice** bude využito **stávající traťové zabezpečovací zařízení** 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu typu AH 88. V rámci tohoto provozního souboru bude při tomto řešení odstraněn stávající problém s nedostatečnou kapacitou kabelizace, kvůli kterému je nasazeno přenosové zařízení MUZA, položením nové kabelizace mezi Opatovicemi nad Labem-Pohřebačkou a Odbočkou Plačice. Stávající zařízení bude upraveno a uvázáno do nově zřízeného zařízení Odbočky Plačice.

#### PRO OBĚ VARIANTY

V úseku nejsou v definitivním stavu žádné přejezdy. Variantně je ve stávajícím traťovém úseku jeden přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži, který zůstane zachován ve stávajícím stavu (bude řešen související stavbou).

### **PS 50-01-51 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, DOZ**

Na CDP Praha bude zřízeno pracoviště pro dálkové ovládání ZZ včetně systému pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ) a funkcionality automatického stavění vlakových cest (ASVC) a přenosu čísla vlaku, který bude plně automatický. Na CDP Praha budou dále doplněny ovládací skříň DOZ, vnitřní kabelové rozvody a bude zde provedena úprava pracoviště DŽDC. V nové SÚ ŽST Hradec Králové hl.n. (resp. Praskačka dle vývoje souvisejících staveb) a v SÚ ŽST Chlumec nad Cidlinou bude doplněna ovládaná skříň DOZ, prostřednictvím které bude nové elektronické stavědlo ovládáno.

Pracoviště dispečera bude poskytovat potřebné informace o všech stanicích v řízené oblasti. V řízené oblasti bude dispečerovi umožněno veškeré stavění vlakových a posunových cest dle ZTP JOP.

### **PS 50-01-61 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, úprava indikátoru horkoběžnosti a indikátoru plochých kol v km 10,818**

V rámci tohoto PS je navržena kompletní demontáž stávající technologie indikátoru horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátoru horkých brzd a obručí (IHO) a indikátoru nekorektnosti jízdy (INJ) včetně stávajících vyhodnocovacích pracovišť, které jsou umístěny v ŽST Káranice a ŽST Dobřenice.

Stávající indikátor v km 9,86 bude kompletně demontován včetně demontáže technologického domku (TD) a technologického zařízení (čidla, kabeláž, PC, vyhodnocovací pracoviště). Nově bude indikátor IHL+IHO+INJ realizován pro obě traťové koleje a oba směry v km 10,818. Přesné umístění indikátorů bude předmětem následujícího stupně dokumentace a bude určeno komisionální prohlídkou.

Po realizaci druhé koleje bude opětovně namontován technologický domek, provedeny potřebné úpravy kolejového svršku. Součástí dodávky indikátoru bude kabelizace a vyhodnocovacího PC v TD. TD bude vybaven EZS a jednotkou pro předávání informací do systému DDTS ŽDC. Nové vyhodnocovací pracoviště (PC) bude umístěno v ŽST Hradec Králové hl.n. a ŽST Chlumec n. Cidlinou.

U indikátoru proběhne napojení na server diagnostiky v CDP Praha a TD indikátoru bude integrován do systému DDTS ŽDC. Data z indikátoru budou zasílána na PC GTN.

### **PS 50-01-71 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, ETCS**

Předmětem tohoto PS je zřízení HW a SW RBC na CDP Praha a zajištění přenosu informací mezi SZZ Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou a RBC a CDP Praha (potřebné doplnění skříní DOZ v ŽST Hradec Králové hl.n., ŽST Chlumec nad Cidlinou a na CDP Praha).

### **PS 50-01-72 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, balízy ETCS**

Předmětem tohoto PS je dodávka a montáž balízových skupin ETCS v úseku Hradec Králové (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (mimo). Rozsah bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace.

## **2.4 ŘEŠENÍ VLEČEK**

### **Uspořádání smluvních vztahů mezi Správa železnic a provozovateli / vlastníky vleček**

Zařízení ve vlastnictví Správa železnic, státní organizace umístěná na majetku vlastníka vlečky budou provozována a udržována na základě smluvního vztahu mezi Správa železnic, státní organizace a provozovatelem / vlastníkem vlečky. Umístění zařízení bylo s provozovatelem / vlastníkem vlečky projednáno (viz příslušný záznam v dokladové části PD). Ze zabezpečovacího zařízení Správa železnic, státní organizace nejsou ovládány žádné vnější prvky v majetku a pro potřebu provozovatele / vlastníka vlečky.

## 2.5 ZAŘÍZENÍ VE STAVEBNÍCH POSTUPECH

### 2.5.1 Koncepce řešení stavebních postupů

Na začátku každého dílčího postupu budou demontovány zbytné prvky zabezpečovacího zařízení. Stejně tak na konci každého dílčího postupu budou instalovány a zprovozněny prvky zabezpečovacího zařízení potřebné pro následující postup.

Na výrobu a zprovoznění definitivního zařízení je předpokládáno 15 měsíců. Během prvních 9 měsíců bude zajištěna stavební připravenost, vyprojektováno a vyrobeno zařízení, které bude instalováno do stavebních ústředí. Bude položena kabelizace v úsecích bez kolejových úprav (zejména traťové úseky) a tam, kde to situování kabelové trasy umožní. Posledních 6 měsíců bude věnováno zkouškám zhotovitele a komisionálnímu přezkoušení zařízení. Budou instalovány vnitřní části přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Aktivace zařízení bude postupovat od Chlumce nad Cidlinou k Hradci Králové, traťový úsek Odbočka Plačice – Hradec Králové hl. n. bude zprovozněn s odstupem cca 6 měsíců.

S ohledem na délku stavebních postupů mezi aktivací definitivního SZZ v úseku Odbočka Plačice – Chlumeck nad Cidlinou a dokončením přenosové cesty do ŽST Hradec Králové hl. n. (celkem cca 6 měsíců) je předpokládáno, že druhý technologický počítač (v cílovém stavu v SÚ Hradec Králové) bude provizorně na konci stavebního postupu 2 zprovozněn v SÚ ŽST Praskačka a v provizorním prefabrikovaném domku poblíž nové technologické budovy v ŽST Praskačka bude zřízeno dočasné vzájemně zálohované pracoviště JOP pro ovládání úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo). Přitom se předpokládá, že toto řešení bude ještě revidováno v dalším stupni a v případě postradatelnosti, kdy bude usouzeno, že po dobu zimní technologické přestávky a postupu 3 je možné zařízení ovládat jen z Chlumce nad Cidlinou, bude toto pracoviště zredukováno.

V případě, že bude nasazeno železniční zabezpečovací zařízení pro výhradní provoz ETCS s benefity, dojde současně s nasazením zařízení k zavedení výluky ETCS v jednotlivých stanicích a traťových úsecích, která bude trvat do okamžiku nasazení odpovídajícího SW na RBC. Po dobu výluky bude v případě aplikovaného návěstění pro výhradní provoz s dohledem ETCS s benefity traťová rychlost v obvodu stanice s výlukou ETCS snížena na 40 km/h, v traťovém úseku pak na 60 km/h (v případě klasického návěstění do 100 km/h). V traťových úsecích bude v době výluky ETCS jediný prostorový oddíl v každé koleji.

V případě kolejových úprav se předpokládá trvání výluky ETCS s přesahem potřebným pro zaměření nově instalovaných balíz, zpracování a přezkoušení SW RBC a nasazení SW na RBC. Aktuálně je tato doba uvažována v rozsahu 6 měsíců, předpokládá se tlak na zhotovitele ve smyslu krácení těchto termínů (např. využití projekčních dat pro zpracování SW RBC a následně jen zapracování drobných korekcí odchylek ze skutečného provedení). Po celou dobu budou platná výše uvedená omezení související s výlukou ETCS.

### 2.5.2 Stavební postup 0a

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 8 týdnů (60 dní).

Během stavebního postupu probíhají přípravné práce mimo osu koleje a výstavba nových základů trakčního vedení. Ve větším rozsahu dojde ke zřizování nových trakčních podpěr, protože stávající podpěry jsou situovány v ose budoucí nové traťové koleje, která bude stavěna za provozu koleje stávající.

V ŽST Nové Město nad Cidlinou bude zahájena realizace první traťové koleje včetně nástupiště zastávky, části mostu v km 3,660 a výhybek 1X a 4X.

Úsek Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

V úseku bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení.

Během postupu probíhá projektování a výroba nového zabezpečovacího zařízení a zajištění stavební připravenosti pro jeho instalaci (realizace stavební připravenosti místností pro vnitřní části



zabezpečovacího zařízení). V možném rozsahu, kde trasa není v kolizi se zřizovanými objekty stavby, bude zahájena realizace páteřních tras definitivní kabelizace.

Před zahájením stavebních prací na kolejovém řešení bude zrealizována přeložka stávajících kabelových tras v prostoru stavebních úprav formou kabelových vložek nebo pokládky provizorní kabelizace. Kabelové vložky nebo přeložení stávající trasy budou provedeny také v místech kolize stávajících kabelových tras s realizovanými základy trakčního vedení.

Během realizace přeložek kabelizace bude na dobu přepojení vyloučen provoz prvků zapojených po daném kabelu. Přepojení bude probíhat po jednotlivých kabelech za výluky příslušných prvků zabezpečovacího zařízení napojených na daný kabel v přepojovaném kabelovém objektu (návěstidla, přestavníky, kontrola volnosti, vazby). Předpokládá se, že k přepojení jednoho kabelu bude potřeba cca 6 až 8 hodin výluky daného kabelu. Přepojování je preferováno v denních hodinách kvůli rozlišení barev jednotlivých žil přepojovaných kabelů.

Při výlukách kabelizace TZZ bude vyloučeno TZZ v traťové koleji. Jízdy budou organizovány mezistaničně s rozkazem Op na všechny přejezdy v traťovém úseku nebo s vyloučením silničního provozu na těchto přejezdech.

Přeložky stávající kabelizace budou postupně provedeny tak, aby provozovaná kabelizace na celém úseku (s výjimkou Odb. Plačice) byla umístěna mimo zásah stavebních prací do konce stavebního postupu 1.

Výluky pro přepojování kabelizace budou koordinovány s výlukami provozu z důvodu úprav trakčního vedení (budou v souběhu).

#### ŽST Káranice

V ŽST Káranice v rámci stavebního postupu dojde k vymístění stávající dopravní kanceláře včetně ovládání ZZ do provizorního prefabrikovaného domku (dva spojené domky rozměru 3 x 6 metru). Jako zázemí této provizorní dopravní kanceláře bude zřízena mobilní buňka s WC, ve které bude provizorní šatna výpravčích.

Provizorní dopravní kancelář i mobilní buňka zázemí budou zřízeny bez základu v místě budoucího stání pro kola vedle výpravní budovy, přední hrana směrem ke kolejišti bude respektovat stávající studny. V rámci souvisejících profesí budou pro provizorium zřízeny přípojky (elektro, voda, odpad).

Pro přenesení zařízení do provizorní dopravní kanceláře je předpokládána výluka zabezpečovacího zařízení v délce trvání 1 den. Výluka bude koordinována s ostatními výlukami potřebnými pro stavební práce nebo pro přepojení kabelizace (bude v souběhu).

#### ŽST Nové Město nad Metují

Od zahájení postupu 0a do konce postupu 2 bude pro přístup pěších zřízen dočasný přechod pro pěší zabezpečený výstražnými kříži. Zřízení tohoto přechodu bude projednáno v dalším stupni dokumentace.

### **2.5.3 Stavební postup 0b**

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 8 týdnů (60 dní).

Během stavebního postupu pokračují přípravné práce mimo osu koleje a výstavba nových základů trakčního vedení.

Na Odbočce Plačice v postupu probíhá příprava definitivního kolejového řešení a provizorního přejezdu mimo stávající kolej. V ŽST Káranice dojde k realizaci nové staniční koleje č. 2. V ŽST Nové Město nad Cidlinou bude dokončena realizace první traťové koleje včetně nástupiště zastávky, části mostu v km 3,660 a výhybek 1X a 4X (budou trvale zapevněny v základní poloze a zapracovány do stávajícího zařízení).

#### Úsek Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

V úseku bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení, v ŽST Káranice ovládané z provizorní dopravní kanceláře.

Během postupu probíhá projektování a výroba nového zabezpečovacího zařízení a zajištění stavební připravenosti pro jeho instalaci (realizace stavební připravenosti místností pro vnitřní části zabezpečovacího zařízení). V možném rozsahu, kde trasa již není v kolizi se zřizovanými objekty stavby, bude probíhat realizace páteřních tras definitivní kabelizace.

#### Odbočka Plačice

Na konci stavebního postupu bude na Odbočce Plačice uveden do provozu dočasný přejezd, který po dobu přestavby dočasně nahradí přestavovaný silniční nadjezd silnice II. třídy č. 304 v km 23,975.

**Dočasný přejezd** bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a bez signalizace pro nevidomé.

Zařízení bude typu reléového s elektronickými prvky. Volnost přibližovacích úseků bude zjišťována prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Ukončení výstrahy bude provedeno uvolněním úseků, ve kterých přejezd leží. Přejezd bude uzavírán automaticky ve vazbě na jízdy vlaků a stavění cest. Kontroly a ovládací prvky budou na monitoru JOP Odbočky Plačice v ŽST Praskačka. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením (blackbox).

Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku sendvičové konstrukce s valbovou střechou v místě přejezdu. Napájení bude zajištěno z místní sítě, náhradní napájení z bezúdržbových akumulátorových baterií s automatickým dobíječem. Bude zřízena přívodka pro dieselagregát (dieselagregát není dodávkou stavby).

**Pro zavázání přejezdového zabezpečovacího zařízení** do stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení (vč. změny SW) bude na Odbočce Plačice výluka zabezpečovacího zařízení v rozsahu 3 dní. Podle možností bude výluka koordinována do souběhu s jinou výlukou objektů stavby (např. zřízení přejezdové konstrukce dočasného přejezdu).

Jízdy budou organizovány na přivolávací návěst, na výhybku 1 bude nasazeno ozámkování.

Během výluky zabezpečovacího zařízení bude Odbočka Plačice obsazena. Pro výpraviho odbočky bude zajištěna provizorní dopravní kancelář (mobilní buňka) vč. mobilního WC.

#### **2.5.4 Zimní technologická přestávka**

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 9 týdnů (64 dní).

Během zimní technologické přestávky je v provozu stávající zabezpečovací zařízení, které je na Odbočce Plačice v upravené podobě s dočasným přejezdem a v ŽST Káranice ovládáno z provizorní dopravní kanceláře.

#### **2.5.5 Stavební postup 1**

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 27 týdnů (190 dní). Provoz bude částečně omezen, osobní vlaky budou nahrazeny NAD.

Během stavebního postupu probíhá realizace definitivní koleje mimo prostor koleje stávající.

V ŽST Nové Město nad Cidlinou bude v posledních 40 dnech demontována druhá staniční kolej kvůli realizaci zbývajících částí mostu v km 3,660 a výhybek 2X a 3X. V ŽST Káranice bude v prvních 20 dnech postupu zřízeno mostní provizorium pod kolejí 1 a následně budou vyloučeny koleje 3 a 5 včetně napojení vlečky z důvodu realizace nové koleje. V ŽST Dobřenice budou z důvodu realizace nové liché skupiny vyloučeny koleje 3 a 5. V ŽST Praskačka bude z důvodu realizace nové liché skupiny vyloučena kolej 5. Na Odbočce Plačice bude dokončováno definitivní kolejové řešení. V desetidenní nepřetržitě kolejové výluce cca 89 dní od začátku stavebního postupu dojde k přepojení stávajících traťových kolejí do definitivní konfigurace odbočky Plačice a následně k dokončení definitivní konfigurace kolejí na Odbočce.

Úsek Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

V úseku bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení, které je na Odbočce Plačice v upravené podobě s dočasným přejezdem a v ŽST Káranice ovládané z provizorní dopravní kanceláře.

Během postupu probíhá instalace vnitřních částí zabezpečovacího zařízení včetně zapojení a zkoušek zhotovitele. V možném rozsahu, kde trasa již není v kolizi se zřizovanými objekty stavby, bude probíhat realizace páteřních tras definitivní kabelizace.

ŽST Nové Město nad Cidlinou

Před zahájením stavebních prací na koleji 2 bude zrealizována přeložka stávajících kabelových tras v prostoru stavebních úprav formou kabelových vložek nebo pokládky provizorní kabelizace.

Během realizace přeložek kabelizace bude na dobu přepojení vyloučen provoz prvků zapojených po daném kabelu. Přepojení bude probíhat po jednotlivých kabelech za výluky příslušných prvků zabezpečovacího zařízení napojených na daný kabel v přepojovaném kabelovém objektu (návěstidla, přestavníky, kontrola volnosti, vazby). Předpokládá se, že k přepojení jednoho kabelu bude potřeba cca 6 až 8 hodin výluky daného kabelu. Přepojování je preferováno v denních hodinách kvůli rozlišení barev jednotlivých žil přepojovaných kabelů.

Při výlukách kabelizace TZZ bude vyloučeno TZZ v traťové koleji. Jízdy budou organizovány mezistaničně s rozkazem Op na všechny přejezdy v traťovém úseku nebo s vyloučením silničního provozu na těchto přejezdech.

Výluka pro přepojování kabelizace bude koordinována (bude v souběhu s jinými výlukami).

Odbočka Plačice

V zákrytu s nepřetržitou výlukou dojde k úpravám vnitřní části stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení. Jde o to, že se nová konfigurace kolejiště posunem polohy výhybky, která v kolejišti nahrazuje původní výhybku 1, mění – přejezd je proti výhybce 1 nově v jiné poloze. Současně demontáží původní koleje dochází k demontáži původních kolejových obvodů a není vhodné tyto kolejové obvody řezat do definitivní koleje.

Dočasný přejezd bude v provozu až do konce stavebního postupu 1 (cca 4 měsíce), čímž není možné nasazení definitivního zařízení. Odložení přepojení do nového kolejového řešení na konec postupu bylo vyhodnoceno jako nevhodné, proto je nutná úprava zařízení.

Bude upravena vnitřní část zařízení včetně SW. Současně na zařízení dojde k náhradě stávajících kolejových obvodů (od vjezdového návěstidla OL / od PZS v km 25,119 po PZS v km 22,462) úseky počítačů náprav, přičemž čidla využitelná pro definitivní stav budou montována do definitivních poloh. Do polohy budoucího návěstidla S1 bude vysunuto vjezdové návěstidlo S. Návěstidlo PŘS bude kilometricky vysunuto do polohy budoucího návěstidla 1S. Do polohy budoucího návěstidla 1L bude vysunuto návěstidlo L.

V průběhu postupu bude v souvislosti s výstavbou propustky v km 24,032 probíhat několikeré přepojení kolejí bez vlivu na konfiguraci zabezpečovacího zařízení, pouze budou upravovány polohy vnějších prvků v kolejišti.

**2.5.6 Stavební postup 2**

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 15 týdnů (110 dní). Provoz bude zcela vyloučen.

Pro nákladní dopravu budou zajištěny náhradní plochy pro nakládku v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka a v ŽST Hradec Králové hl. n.. Po aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení v daném úseku (ještě před ukončením výluky; např. Chlumeck nad Cidlinou – Dobřenice 2 týdny před ukončením stavebního postupu 2) bude po dohodě s komisí pro aktivaci zabezpečovacího zařízení umožněno vedení nákladních vlaků pro obsluhu nakládkových míst (z důvodu práce na zařízení další aktivací lze uvažovat jen několik vlaků týdně).

Během stavebního postupu probíhá dokončení definitivního kolejového řešení v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Odbočka Plačice, montáž venkovních prvků ZZ v kolejišti a následně aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení.



### Aktivace definitivního zařízení

Aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení bude postupovat od Chlumce nad Cidlinou k Odbočce Plačice, přičemž na každý úsek je předpokládána potřeba 1 týdne (úsek Chlumeck nad Cidlinou – Káranice je považován za jeden úsek i v případě aktivace dočasné odbočky Zapeč a úsek Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice bude zprovozněn spolu se staničním zabezpečovacím zařízením na Odbočce Plačice). Celkem tedy jsou pro aktivaci uvažovány čtyři týdny.

Komisionální přezkoušení zařízení bude provedeno před zapojením venkovních prvků v kolejišti bez vazby vzdálené části zařízení s technologickým počítačem v ŽST Chlumeck nad Cidlinou, protože nebude k dispozici přenosová cesta,

Předpokladem aktivace je zajištění napájení 1. kategorie (tedy zprovoznění páteřního rozvodu napájení nebo zajištění záložního napájení dieselagregáty), zajištění přenosové cesty a dokončení kolejových úprav (v traťových úsecích zpočátku stačí jedna z kolejí, s tím, že zařízení bude na druhou kolej rozšířeno dodatečně).

Přenosová cesta od Chlumce nad Cidlinou bude zajištěna před zahájením aktivace, což znamená, že páteřní kabelizace sdělovacího zařízení musí být položena minimálně 2 týdny před aktivací daného úseku, aby byl zachován potřebný prostor pro zafouknutí optického kabelu a jeho zprovoznění.

Během aktivace příslušného úseku bude kolejiště volné, bez pohybu mechanizace.

### ŽST Chlumeck nad Cidlinou

Na začátku stavebního postupu bude provedena úprava staničního zabezpečovacího zařízení a zavázání definitivního (nebo dočasného) traťového zabezpečovacího zařízení do staničního zabezpečovacího zařízení.

Pro úpravu jsou předpokládány 3 dny výluky zabezpečovacího zařízení, během kterých budou jízdy povolovány na přivlávací návěst (úsek Chlumeck – HK je vyloučen).

V prvním týdnu aktivace v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nové Město nad Cidlinou bude zařízení uvedeno do provozu.

### ŽST Káranice

Provizorní dopravní kancelář bude zachována i po aktivaci jako provizorní služební místnost, a to do doby zprovoznění služební místnosti po demontáži původního zařízení a stavební adaptaci prostor.

### ŽST Praskačka

Na dobu stavebního postupu 3, kdy není k dispozici přenosová cesta do ŽST Hradec Králové hl. n. bude do SÚ v nové technologické budově provizorně umístěn technologický počítač, který bude následně instalován v definitivní poloze v SÚ ŽST Hradec Králové hl.n.. Vedle nové technologické budovy bude zřízena provizorní dopravní kancelář, do které bude provizorně umístěno vzájemně zálohované JOP pro ovládání úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové hl. n. (mimo).

*Výše uvedené řešení v ŽST Praskačka bude v dalším stupni přehodnoceno podle vývoje souvisejících staveb a případné dostupnosti přenosové cesty mezi Odbočkou Plačice a Hradcem Králové přes Opatovice nad Labem-Pohřebačku.*

## **2.5.7 Stavební postup 3**

Předpokládaná délka stavebního postupu je cca 21 týdnů (150 dní). Provoz bude částečně omezen – osobní vlaky a část rychlíků budou v úseku Praskačka – Hradec Králové hl. n. nahrazeny NAD.

Během postupu je v provozu definitivní zabezpečovací zařízení mimo úseku Odbočka Plačice (mimo) – Hradec Králové hl. n. (mimo), který je vyloučen. Ovládání se primárně předpokládá z ŽST Chlumeck nad Cidlinou, jako záloha je provizorní ovládání v ŽST Praskačka.

Během stavebního postupu je realizováno kolejové řešení v úseku Odbočka Plačice (mimo) – Hradec Králové (mimo) a v závěru dojde k aktivaci traťového zabezpečovacího zařízení (variantně s Odbočkou Kukleny) a k přesunu technologického počítače a vzájemně zálohovaného JOP z ŽST

Praskačka do ŽST Hradec Králové hl. n. (pouze v případě, že bude k dispozici zrealizovaná ŽST Hradec Králové).

Pro aktivaci zabezpečovacího zařízení v úseku Odbočka Plačice – Hradec Králové hl. n. jsou předpokládány 3 dny bez pohybu mechanizace v době kolejové výluky.

ŽST Hradec Králové hl. n.

V případě uvazování TZZ do elektronického stavědla dojde v ŽST Hradec Králové hl. n. k úpravě staničního zabezpečovacího zařízení. Pro výměnu SW zabezpečovacího zařízení je předpokládána noční výluka. Pro aktivaci upravovaných částí kolejiště je předpokládána výluka této části kolejiště po 3 dny v souběhu s aktivací TZZ.

V Hradci Králové dne 16. 05. 2022

Ing. Jaroslav Dytrych, Ing. Petr Vrábel  
SUDOP PRAHA a.s.,  
Projektové středisko Hradec Králové

### 3 PŘÍLOHY

- přehledová tabulka řešení přejezdů,
- záznam ze vstupní porady profesí ZZ a ZOV ze dne 13. 12. 2017,
- záznam z místního šetření (budovy) ze dne 14. 12. 2017,
- záznam z výrobní porady profesí DoT, koleje a ZZ (ETCS) ze dne 26. 04. 2018,
- záznam z místního šetření (Chlumec nad Cidlinou) ze dne 16. 05. 2018,
- záznam ze závěrečné porady profesí DoT, ZOV a ZZ ze dne 25. 05. 2018.
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3981 ze dne 3. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3983 ze dne 4. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3985 ze dne 3. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3987 ze dne 4. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3988 ze dne 4. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3991 ze dne 4. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3998 ze dne 4. 10. 2022
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu P3999 ze dne 4. 10. 2022



## Přehled přejezdů

Iden. číslo	ev. km	km	Starý název	Nový název	Třída komunikace	Zabezpečovací zařízení				Reléový domek
						Stávající zabezpečení	PD - návrh úprav	PD	Změna zabezpečení	
P4001	26,736	---	A (U kurtů)	---	místní komunikace - ulice Honkova/Kudrnova	PZS 3SNI, AŽD 71, 1986	ZRUŠENÍ			
P4000	26,195	---	B (kukleny)	---	místní komunikace - ulice Pardubická	PZS 3SBI, AŽD 71, 1986	ZRUŠENÍ			
P3999	25,119	25,130	C (Panelárna)	HO1	místní komunikace	PZS 3SBI, AŽD 71, 1986	PS 52-01-21	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO	nový 4 x 3 (se SZ)
P3998	22,462	22,460	D (Vlčkovice 1)	O1	účelová komunikace	PZS 3SBI, AŽD 71, 1990	PS 53-01-11	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO	nový 4 x 3 (se SZ)
P3997	21,907	---	E (Vlčkovice 2)	---	III/32326	PZS 3ZBI, poloviční závary, AŽD 71, 1987	ZRUŠENÍ			
P3996	20,918	20,918	F (Praskačka 1)	---	III/32326	PZS 3ZNI, celé závary, AŽD 71, 1987	ZRUŠENÍ			
P3995	19,632	---	A (Praskačka 2)	---	účelová komunikace	PZS 3SNI, AŽD 71, 1987	ZRUŠENÍ			
P3994	18,707	18,705	B	---	účelová komunikace	PZS 3SBI, PZZ EA, 2006	ZRUŠENÍ			
P3993	17,837	17,833	C (Lhota pod Libčany)	---	III/32319	PZS 3ZBI, poloviční závary, PZZ EA, 2006	ZRUŠENÍ			
P3992	16,645	16,638	D (St X)	---	účelová komunikace	PZS 3SBI, PZZ EA, 2006	ZRUŠENÍ			
P3991	15,206	15,188	E (Dobřenice; Syrovátka)	D1	III/32316	PZS 3ZBI, celé závary, AŽD 71, 1999	PS 57-01-11	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO (změna počtu výstražníků)	v SÚ
P3990	13,572	---	A (Dittrich)	---	II/323	PZS 3ZBI, celé závary, AŽD 71, 1999	ZRUŠENÍ			
P3989	12,060	---	B	---	účelová komunikace	kříže	ZRUŠENÍ			
P3988	11,614	11,608	C (Kratonohy)	DK1	III/32313	PZS 3ZBI, celé závary, AŽD 71, 2000	PS 58-01-21	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO (změna počtu výstražníků)	nový 4 x 3 (se SZ)
P3987	10,174	10,165	D	DK2	účelová komunikace	kříže	PS 58-01-21	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO	nový 4 x 3 (se SZ)
P3986	9,793	---	E (Obědovice)	---	účelová komunikace	PZS 3SBI, AŽD 71, 2000	ZRUŠENÍ			
P3985	9,330	9,322	F	K1	účelová komunikace	kříže	PS 59-01-11	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO	nový 4 x 3 (se SZ)
P3984	8,425	---	G	---	III/32731	PZS 3SBI, AŽD 71, 2000	ZRUŠENÍ			
P3983	7,578	7,568	A	K2	III/32728	PZS 3ZBI, celé závary, AŽD 71, 2000	PS 59-01-11	nový PZS 3ZBI s celými závorami	ANO (změna počtu výstražníků)	v SÚ



## Přehled přejezdů

Iden. číslo	ev. km	km	Starý název	Nový název	Třída komunikace	Zabezpečovací zařízení				Reléový domek
						Stávající zabezpečení	PD - návrh úprav	PD	Změna zabezpečení	
P3982	7,202	---	B	---	účelová komunikace	kříže	ZRUŠENÍ			
P3981	5,915	5,904	C (Stará Voda)	KN1	místní komunikace	PZS 3SBI, AŽD 71, 2000	PS 30-01-21	nový PZS 3ZBI s celými závory	ANO	nový 4 x 3 (se SZ)
P8358	0,135	---	-	---	účelová komunikace	kříže	ZRUŠENÍ			

NÁZEV AKCE:	„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“, přípravná dokumentace
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní porada profesí Železniční zabezpečovací zařízení a ZOV
DATUM:	13. prosince 2017
MÍSTO:	Pardubice, zasedací místnost budovy SŽDC s.o., OŘ HK, Hlaváčova 206, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENATEL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáno následující:

## **Železniční zabezpečovací zařízení (Ing. Dytrych + Ing. Vrábel)**

- 1) V profesi železniční zabezpečovací zařízení budou zřízena nová definitivní SZZ na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, v ŽST Dobřenice a v ŽST Káranice a nová definitivní TZZ v úsecích Hradec Králové – Odbočka Plačice, Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice, Odbočka Plačice – Praskačka, Praskačka – Dobřenice, Dobřenice – Káranice a Káranice – Chlumec nad Cidlinou. Bude řešena problematika PZS, která se stavbou nepodaří zrušit.

Zachována stávající a upravena budou SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou, v ŽST Hradec Králové hl.n. a v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Stávající SZZ Nové Město nad Cidlinou bude zrušeno bez náhrady.

- 2) V ŽST Hradec Králové hl.n. a v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka je jako základní výchozí stav předpokládán stav po dokončení související stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“, v ŽST Chlumec nad Cidlinou je jako základní výchozí stav uvažován stav po dokončení související stavby „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)“.

V případě zapojení do stávajícího SZZ bude před ŽST Chlumec nad Cidlinou a před ŽST Hradec Králové hl.n. zřízena dočasná odbočka se staničním zabezpečovacím zařízením, mezi níž a stávajícím staničním zabezpečovacím zařízením bude zřízeno dočasné / upraveno stávající traťové zabezpečovací zařízení. V traťovém úseku Odbočka Plačice – Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude zachováno stávající traťové zabezpečovací zařízení, které bude převázáno do nového SZZ Odbočka Plačice (předpoklad položení nové kabelizace – odstranění přenosového zařízení, příprava na definitivní stav).

Bylo dohodnuto, že v takovém případě bude na přejezdu v km 2,040 zachováno stávající zabezpečení pouze s výstražnými kříži (rychlost v místě přejezdu se nemění, stavba do přejezdu kolejově nezasahuje).

- 3) Dokumentace bude zpracována v rozsahu Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ a její přílohy 1 „Přípravná dokumentace (PD)“.

*Zástupce O14 (Ing. Jelínek) upozornil na platnou změnu Směrnice 11 2016, která se týká zejména názvosloví a členění dokumentace. Tato změna bude respektována, do objektové skladby je již promítnuta.*



V souladu se ZTP:

- budou splněny podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení směrnice SŽDC č. 16,
- budou zajištěny podmínky pro budoucí realizaci dálkového řízení z CDP Praha a pro nasazení systému ERTMS v rámci návazných staveb (přenosové cesty, napájení, dostupnost dat, prostorové rezervy),
- budou navrženy stíněné kabely v souladu s doporučením MDČR.
- bude navržena koordinace ochranných opatření proti přepětí u venkovních i vnitřních částí zabezpečovacího zařízení,
- k umístění SZZ budou přednostně využity stávající budovy a prostory,
- nově vybudovaná zabezpečovací zařízení budou vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Odchylně od ZTP (předpoklad nepřesného zadání):

- bude zřízeno dočasné dispečerské pracoviště pro úsekové ovládání v ŽST Chlumeck nad Cidlinou i v ŽST Hradec Králové (obě formou zálohovaného JOP); ZTP předpokládají řídicí část v ŽST Dobruška,
- navrhované řešení umožní v případě jakékoliv poruchy přenosového systému dálkové ovládání detašovaných prováděcích částí elektronického stavědla ze dvou protilehlých míst (Chlumeck nad Cidlinou, Hradec Králové), tzn. řídicí část bude umístěna i v žst. Chlumeck nad Cidlinou; pracoviště operátora je/není požadováno?; ZTP předpokládají řídicí část v ŽST Dobruška,
- nebude zřízeno pracoviště PPV v ŽST Hradec Králové, půjde o zálohovaný JOP jednoho z ovládání traťového stavědla, který bude v rámci samostatné stavby dálkového ovládání z CDP Praha upraven na PPV; ZTP předpokládají PPV, ale zároveň je požadavkem zřízení traťového stavědla, s tím, že dálkové ovládání bude řešeno samostatnou stavbou,
- řešení KSUA TP není dle Směrnice 11/2006 součástí požadované dokumentace tohoto stupně a s ohledem na nedostatečné podrobnosti řešení je ani nelze rozumně zpracovat; v případě, že nebudou nasazeny kolejové obvody, ztrácí požadavek na KSUA TP smysl, protože není potřeba řešit ani vzdálenost míst neomezeného připojení nebude doloženo,

+ viz další body. Uvedené odchylky byly odsouhlaseny bez připomínek.

- 4) V ZTP je uveden požadavek na vybavení automatickým stavěním vlakových cest. Bylo dohodnuto, že bude provedena pouze příprava na budoucí nasazení ASVC, které proběhne buď v rámci následné stavby řešící dálkové ovládání z CDP Praha nebo v rámci samostatné následné stavby.
- 5) Ve schválené SP je uvedeno, že na trati nebude instalován národní systém vlakového zabezpečovače třídy B a jako detekční prostředky budou použity počítače náprav. V ZTP je uveden požadavek na zjišťování volnosti kolejovými obvody.

Již na vstupní poradě bylo dohodnuto nasazení počítačů náprav (místo kolejových obvodů). V této souvislosti bylo připomenuto, že bez ETCS bude maximální rychlost 100 km/h. Návěstidla



bude proto možné situovat na rychlost 100 km/h.

### Koncepce řešení definitivního zabezpečovacího zařízení

- 6) Na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, v ŽST Dobřenice a v ŽST Káranice budou zřízena staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a kontrolou volnosti koleje počítači náprav.

Zařízení bude řešeno formou traťového stavědla s řídicí částí umístěnou v ŽST Hradec Králové (se záložní řídicí částí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou). Na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, v ŽST Dobřenice a v ŽST Káranice bude instalována pouze vzdálená výstroj traťového stavědla.

S ohledem na charakter tratě budou označníky provedeny formou hlavních nebo seřadovacích návěstidel.

- 7) V případě variantního řešení se zapojením nově zřízené dvoukolejné trati do stávajícího stavu budou zřízena dočasná SZZ Odbočka Kukleny a Odbočka Skalka. Zařízení bude rovněž řešeno jako vzdálená výstroj traťového stavědla. Půjde o staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a kontrolou volnosti koleje počítači náprav.

- 8) Vnitřní část zařízení bude, v závislosti na budoucích výsledcích stavebního průzkumu a jednání se SON (místní šetření proběhlo 14.12.2017), umístěna ve stávajících výpravních budovách. Prostory budou upraveny v rámci řešení SO pozemních staveb. V patrech jsou v současné době pronajaté byty – bude nutné vyřešit nebezpečí zaplavení technologie vodou.

*Zástupce O14 (Ing. Jelínek) podpořil řešení umístění zabezpečovacího zařízení do prostor, které nebudou ohroženy havárií vody. O6 i O14 společně požadují, aby v případných místnostech nad zařízením nebylo nic co by mohlo drahou vnitřní část zařízení a její bezporuchový provoz ohrozit.*

Napájení bude zajištěno základní přípojkou z drážního rozvodu (22kV nebo 6kV podle výsledků jednání profese elektro), náhradní napájení bude z místní sítě. Nouzové napájení bude z akumulátorových baterií s automatickým dobíječem umožňujících plný provoz zabezpečovacího zařízení po dobu 15 minut plného provozu a 3 hodiny nouzového provozu (odst. 19.1.8 TNŽ 34 2620). Budou zřízeny přívodky pro připojení mobilního dieselagregátu.

Bude požádáno O14 o určení délky nouzového provozu pro přejezdová zabezpečovací zařízení dopisem ve smyslu normy. Jako u dalších staveb se předpokládá požadavek 8 hodin nouzového napájení přejezdů, i přes to, že bude zařízení napájeno z páteřního rozvodu 22 kV a zálohováno místní sítí.

- 9) Byla diskutována problematika návrhu zařízení v kontextu brzkého nasazení ETCS.

Bylo dohodnuto, že s ohledem na stupeň dokumentace, ve kterém je důležité zejména umístění stavby do území a její nacenění tak, aby byla realizovatelná, bude řešení navrženo v maximálním rozsahu – návěstění do odbočky bude realizováno na to, co umožňuje kolejové řešení. Do schémat bude (přes rychlost bez ETCS do 100 km/h) do návěstění implementována problematika VCO (volba cesty omezenou rychlostí).

*Zástupce O14 (Ing. Jelínek) uvedl, že pravidla pro zajišťování podmínek pro ETCS budou řešena dokumentací, která byla by měla být zpracována cca v polovině roku 2018.*

*V problematice osazování rychlostníků zástupce O26 (Ing. Konopáč) uvedl, že návrh bude*



*obsahovat rychlostníky pouze do 100 km/h, s tím, že rychlostníky plynoucí z kolejového řešení (a použitelné pouze s ETCS) budou do situačních schémat zaznačeny čárkovaně. Upozornil, že rychlostníky trojkové a erkové nelze do profilů ETCS zadat. Doporučil, aby návrh výstroje trati tyto rychlostníky neobsahoval. Současně uvedl potřebu zaznačit konec rychlostníků pro ETCS – značka zatím není.*

*Zástupce O26 (Ing. Konopáč) zároveň uvedl, že v případech, kdy je to účelné, je představa o rozmístění návěstidel pro rychlost do 100 km/h na zábrzdnu vzdálenost 700 metrů (podmínkou změna legislativy), s tím, že by na takto krátké vzdálenosti mezi návěstidly byly děleny i staniční koleje (analogie cestových návěstidel). V následné diskuzi bylo upozorňováno na nekonzistentost požadavků SŽDC s.o. na návrh řešení ve stavebách na uceleném úseku Velký Osek – Choceň, kdy každá další porada různých staveb přináší nové věci, které na předchozích návrzích nebyly aplikovány. Bod zůstal neuzavřen, předpokládá se řešení podle potřeb dopravní technologie, které bude prezentováno na následující poradě v kontextu s doporučeními O14 pro zajištění podmínek pro pozdější nasazení ETCS. Předpokládá se, že bez změny legislativy a TNŽ 34 2620 nelze v autobloku zábrzdnu vzdálenost 700 metrů navrhovat.*

Stanovisko zástupce SSZ (Ing. Kuník) k bodu 9):

*Zástupce SSZ (Ing. Kuník) doporučuje s ohledem na absenci úprav legislativy a vzhledem k tomu, že nebylo rozhodnuto o nulovém migračním období, ponechat rozmístění návěstidel na zábrzdnu vzdálenost 1000 metrů.*

- 10) V traťových úsecích Hradec Králové – Odbočka Plačice, Odbočka Plačice – Praskačka, Praskačka – Dobřenice, Dobřenice – Káranice a Káranice – Chlumec nad Cidlinou bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – tříznaký automatický blok (předpokládá se řešení integrovaným traťovým zařízením v rámci řídicí části traťového stavědla).

V traťovém úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice bude zřízeno automatické hradlo bez návěstního bodu s kontrolou volnosti úseky počítačů náprav.

- 11) V případě variantního řešení se zapojením nově zřízené dvoukolejné trati do stávajícího stavu budou v traťových úsecích Odbočka Skalka – Chlumec nad Cidlinou a Hradec Králové – Odbočka Kukleny zřízena dočasná traťová zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu – s kontrolou volnosti úseky počítačů náprav.
- 12) Umístění návěstních bodů TZZ vychází z možností daných dohledností návěstidel. Návěstidla jsou navrhována na rychlost do 100 km/h, více možné pouze s ETCS „bez návěstidel“.
- 13) Všechna křížení dráhy s komunikací, která budou zachována, jsou předpokládána k řešení jako nové PZS 3ZBI.

Probíhá dotazování na možnost zrušení, na změnu na přechod pro pěší, na náhradu přejezdů kolizních s ustanoveními ČSN 73 6380 (vzdálenost od hranice křižovatky) nebo s vyšším dopravním momentem mimoúrovňovým křížením nebo alespoň novým přejezdem s vhodnějšími poměry.

Návrh konkrétních řešení bude podkladem pro závěrečnou poradu profese železničního zabezpečovacího zařízení a bude průběžně konzultován s OŘ Hradec Králové, SSZT.

*Zástupce O14 (Ing. Jelínek) upozornil na potřebu prověření a případného nasazení sekvenčního sklápění závor u všech navržených PZS.*

- 14) Reléové domky budou navrženy sendvičové konstrukce se sníženou střechou, usazené na základu ze ztraceného bednění zřízeného v rámci stavebního SO. Na zastávkách budou nové





reléové domky v souladu s požadavky O14 (Ing. Dudek) navrženy tak, aby domek obsahoval oddělený prostor pro sdělovací zařízení.

- 15) Zábrazdná vzdálenost bude nově 1000 metrů (stávající 700 metrů). V případě variantního řešení se zachováním stávajícího stavu bude lom zábrazdné vzdálenosti umístěn na dočasných odbočkách z důvodu potřebných vzdáleností mezi návěstidly.

- 16) Zvláštní technické podmínky nezmiňují problematiku AVV. Tato problematika není řešena profesí železniční zabezpečovací zařízení (je dodávkou profese koleje).

S ohledem na předpoklad brzkého nasazení ETCS a předpoklad, že MIB budou v AVV nahrazeny eurobalízami systému ETCS, projektant předpokládá, že zpětná montáž MIB do kolejiště není ekonomicky vhodná (dodávka nových MIB kvůli AB a druhé traťové koleji) a není požadována.

Bude provedena pouze demontáž MIB AVV, s tím, že AVV bude na trati obnoveno až s nasazením ETCS.

*Zástupce O14 (Ing. Jelínek) uvedl, že problematika AVV je mimo obsah této porady tím, že je mimo profesi železniční zabezpečovací zařízení. Bylo dohodnuto, že bude projednáno na profesích koleje a dopravní technologie a o řešení bude záznam ve všech technických zprávách těchto profesí, aby se dostalo ke všem, pro které je podstatné.*

- 17) V km 9,860 je v současné době umístěn indikátor horkoběžnosti a plochých kol. Tento bude v rámci stavby upravován. Provozní soubor jeho úprav bude součástí části dokumentace D.1.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol. Technické řešení tohoto PS bude projednáno na profesních poradách železničního sdělovacího zařízení.

- 18) Předpokládaná objektová skladba:

#### D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

- PS 50-01-11 Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové, traťové stavědlo
- PS 51-01-11 ŽST Hradec Králové, úprava SZZ
- PS 53-01-11 Odbočka Plačice, SZZ
- PS 55-01-11 ŽST Praskačka, SZZ
- PS 57-01-11 ŽST Dobřenice, SZZ
- PS 59-01-11 ŽST Káranice, SZZ
- PS 61-01-11 ŽST Chlumec nad Cidlinou, úprava SZZ

#### D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

- PS 52-01-21 Hradec Králové – Odbočka Plačice, TZZ
- PS 54-01-21 Odbočka Plačice – Praskačka, TZZ
- PS 56-01-21 Praskačka – Dobřenice, TZZ
- PS 58-01-21 Dobřenice – Káranice, TZZ
- PS 60-01-21 Káranice – Chlumec nad Cidlinou, TZZ
- PS 62-01-21 Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice, TZZ



#### D.1.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

- PS 50-01-61 Hradec Králové - Chlumec nad Cidlinou, úprava indikátoru horkoběžnosti a indikátoru plochých kol v km 9,86

Případné dočasné odbočky a související dočasná TZZ budou součástí variantně řešených PS úpravy SZZ (PS 51-01-11, resp. PS 61-01-11). Demontáž SZZ Nové Město nad Cidlinou bude předmětem řešení PS traťového úseku Káranice - Chlumec nad Cidlinou.

### Řešení ZZ v jednotlivých ŽST

#### 19) Funkcionality elektronických stavědel.

Přes návaznou stavbu nasazující systém ERTMS projekt bude obsahovat nasazení funkcionality Výstraha nedovoleného projetí návěstidla (VNPN) v rozsahu příslušné TS. Výstup VNPN bude s vazbou do GSM-R, tedy že při projetí hlavního návěstidla bude aktivováno zastavení vlaku přes GSM-R (uvedená funkce umožňující reálné zastavení vlaku prostřednictvím GSM-R však bude dostupná pouze pro vlaky vybavené příslušným palubním zařízením – nejedná se však dosud o požadavek TSI CCS, proto použití této funkce může být z hlediska vozidla dopravcům pouze doporučeno).

Bude zřízena funkcionality automatická přivolávací návěst (APN).

Návěst Jízda podle rozhledových poměrů (VCRP) není, s ohledem na dříve uvedené využití traťových rychlostí s/bez ETCS, požadována.

#### 20) Desky nouzových obsluh.

Projektant navrhl zřízení pouhých indikačních a ovládacích skříněk pro vybrané staniční přejezdy, tedy bez stavění výhybek a přivolávací návěsti. Na ostatních staničních přejezdech bude zřízena funkce otevření při výpadku elektronického stavědla. Indikační a ovládací skřínky budou dále obsahovat nouzové otevření vybraných traťových přejezdů.

#### 21) Nouzové dopravní kanceláře budou zřízeny se stolem v místnosti s denním světlem. Současně budou ve stanicích zachována WC.

Byla projednána situační schémata jednotlivých ŽST, s tím, že konfigurace kolejiště zatím nebyla v profesi koleje uzavřena a jsou možné dodatečné změny, které budou z hlediska zabezpečovacího zařízení řešeny v duchu projednaného a budou prezentovány na závěrečné poradě.

#### ŽST Hradec Králové

#### 22) Zachovávané zařízení bude upraveno na dvoukolejné zaústění trati (připraveno související stavbou).

#### 23) V případě zapojení do stávajícího stavu ŽST Hradec Králové bude stávající TZZ (AH 88) zkráceno a zavázáno do dočasné Odbočky Kukleny. Bude položena kabelizace umožňující zrušení přenosového zařízení.

#### 24) V případě zapojení do stávajícího stavu není v ŽST Hradec Králové hl.n. možné umístit řídicí část ani zálohované pracoviště JOP. Provizorně budou umístěny v některé z mezilehlých ŽST.

#### Taťový úsek Hradec Králové – Odbočka Plačice

#### 25) Označení přejezdů bude HOx. Rušení přejezdů je prověřováno.



- 26) Ve variantě zapojení do stávajícího SZZ Hradec Králové hl.n. je v úseku Odbočka Kukleny – Odbočka Plačice předpokládáno nasazení TZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – trojznakový automatický blok – ve formě integrovaného traťového zařízení. Odbočka Kukleny bude vzdálenou výstrojí traťového stavědla.

#### Traťový úsek Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Odbočka Plačice

- 27) Ve variantě s definitivním řešením ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka v rámci související stavby v traťovém úseku není žádný přejezd, protože došlo proti stávajícímu stavu k vysunutí vjezdového návěstidla ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Ve variantě se zapojením do stávajícího stavu bude přejezd označen jako OO1. Zabezpečit jej nebo nechat na související stavbu, která to řešila?

- 28) V případě zapojení do stávajícího stavu ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude stávající TZZ (AH 88) zavázáno do definitivního SZZ Odbočky Plačice. Bude položena kabelizace umožňující zrušení přenosového zařízení – předpoklad výkopu až do stávající RZZ ve výpravní budově. V úseku bude zachována stávající kontrola volnosti kolejovými obvody z ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebo nahradit úsekem PočN a KO se zbavit již nyní?). Dojde k úpravě kolejových obvodů v souvislosti se zasunutím vjezdového návěstidla OL do odbočky Plačice.

#### Odbočka Plačice

- 29) Jde o odbočku, nebudou zřizována seřaďovací návěstidla.
- 30) Spojky 1/2 a 3/4 jsou kolejově navrženy na 100 km/h, ale budou pojížděny vlaky z/na Plačickou spojkou rychlostí pouze 80 km/h (při přejezdu mezi kolejemi hlavní trati bude spojka 3/4 pojížděna 100 km/h). Není řešitelné umístění předvěstníku pro snížení rychlosti na Plačické spojce + profese koleje toto řešení nasadila kvůli opotřebení výhybek.
- 31) Odvratná výhybka č.1 je k diskuzi v dalším stupni podle metodiky návrhu pro ETCS. Z hlediska VCO pro ni není při rychlosti do 100 km/h důvod. Eliminace nebezpečí srážky vozidel odvratnou kolejí se zarážedlem je sporná – doporučujeme pískové zarážedlo a kolej směrově vedenou a dlouhou tak, aby v případě projetí žádné vozidlo nemohlo zasáhnout do profilu traťové koleje. Návrh nerealizovat čidlo počítače náprav mezi hlavní a předjízdou kolejí, aby v případě nekontrolovaného obsazení odvratné koleje byl zastaven provoz v hlavní koleji.

#### Traťový úsek Odbočka Plačice - Praskačka

- 32) Označení přejezdů bude OPx.

#### ŽST Praskačka

- 33) U nástupišť v záhlaví stanice nebude standardní obsluhou zařízení možný obrát vlaku.
- 34) Poloha návěstidla L2 navržena s ohledem na možnost pozitivní signalizace přejezdu P3995 při obsazení koleje 2.
- 35) V případě zrušení přejezdu P3995 nebudou realizována seřaďovací návěstidla mezi výhybkou 9 a tímto přejezdem (předpoklad přiblížení spojek směrem do stanice).
- 36) Manipulační kolej 3a bude oddělena ústředně stavěnou výkolejkou a seřaďovacím návěstidlem.
- 37) Manipulační kolej 5 bude do koleje 3 zaústěna ručně stavěnými výhybkami opatřenými závoříky s elektrickou kontrolou polohy uzamykatelnými v jedné poloze s uzamčením společným s ručně stavěnými výkolejkami na manipulační koleji. Výsledné klíče budou drženy



v elektromagnetických zámcích poblíž výkolejek (EZ v kolonce PSt).

#### Traťový úsek Praskačka - Dobřenice

38) Navrženy dva návěštní krakorce z důvodu dohlednosti.

39) Označení přejezdů bude PDx.

#### ŽST Dobřenice

40) Za výhybkami 6 a 8 odvraty bez možnosti dostavení vozidla, nejde o manipulační koleje. Návrh nerealizovat čidlo počítače náprav mezi hlavní a předjízdou kolejí, aby v případě nekontrolovaného obsazení odvrátne koleje byl zastaven provoz v hlavní koleji.

41) Kusá manipulační kolej 5 bude do koleje 3 zaústěna ručně stavěnou výhybkou opatřenou závorníkem s elektrickou kontrolou polohy uzamykatelným v jedné poloze s uzamčením společně s ručně stavěnou výkolejkou na manipulační koleji. Výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku poblíž výkolejky (EZ v kolonce PSt).

#### Traťový úsek Dobřenice - Káranice

42) Oddílová návěstidla první a druhé koleje v sudém směru proti sobě posunuta – důvodem zast. Kratonohy, která rozhodila první kolej.

43) Označení přejezdů bude DKx.

#### ŽST Káranice

44) Kolej vlečky bude oddělena ústředně stavěnou výkolejkou a seřaďovacím návěstidlem. Výkolejka musí být umístěna min. 30m od námezničky výhybky č. 7. Bude upraveno oplocení areálu vlečkaře, tak aby výkolejka a seřaďovací návěstidlo byly umístěny vně oplocení.

45) Kusá manipulační kolej 6 bude do koleje 4 zaústěna ručně stavěnou výhybkou opatřenou závorníkem s elektrickou kontrolou polohy uzamykatelným v jedné poloze s uzamčením společně s ručně stavěnou výkolejkou na manipulační koleji. Výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku poblíž výkolejky (EZ v kolonce PSt).

46) Při posunu do záhlaví bude přejezd K2 uzavírán.

#### Traťový úsek Káranice – Chlumec nad Cidlinou

47) Navržen návěštní krakorec z důvodu dohlednosti.

48) Označení přejezdů bude KCx.

49) Ve variantě zapojení do stávajícího SZZ Chlumec nad Cidlinou je v úseku Káranice – **Odbočka Skalka** předpokládáno nasazení TZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – trojznaký automatický blok – ve formě integrovaného traťového zařízení. Odbočka Skalka bude vzdálenou výstrojí traťového stavědla.

V úseku Odbočka Skalka – Chlumec nad Cidlinou bude nasazeno nové dočasné TZZ 3. kategorie dle ČSN 34 2620 – automatické hradlo bez návěštního bodu – s kontrolou volnosti úseky počítačů náprav. TZZ bude uvázáno do stávající RZZ.

#### **Zásady organizace výstavby (Ing. Grisa)**

50) V krátkosti byla prezentována koncepce stavebních postupů vycházející z dostupných informací



o řešení jednotlivých PS a SO. Schémata jsou přílohou záznamu.

### **Koncepce řešení provizorních stavů zařízení (Ing. Dytrych)**

51) Na výrobu a zprovoznění, resp. úpravu, definitivního zařízení je předpokládáno 9 - 15 měsíců (podle ŽST). Během přípravných prací bude zajištěna stavební připravenost včetně kabelovodů, vyprojektováno a vyrobeno zařízení, které bude instalováno do stavebních ústředí. Bude položena kabelizace tam, kde to situování kabelové trasy umožní.

Posledních 6 měsíců bude věnováno zkouškám zhotovitele a komisionálnímu přezkoušení zařízení. Budou instalovány vnitřní části přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Konkrétní řešení bude zpracováno po rozpracování ZOV a prezentováno na další profesní poradě. Na poradě byla prezentována základní koncepce řešení.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

---

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 18.01.2018 do 12:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslátelce.





NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec n. Cidlinou (mimo) – HK (mimo) Vstupní porada profesí Železniční zabezpečovací zařízení a ZOV
DATUM	13. prosince 2017
MÍSTO	Pardubice, zasedací místnost v budově SŽDC s.o., OŘ HK

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Vojtěch Jehliček	SŽDC - 014 systém. specialist	972 244 572 jehlicek@s2dc.cz	J
TOMÁŠ KONOPACE	SŽDC - 02660 syst. spec.	972 235 693 KONOPACE@S2DC.CZ	TK
Ivan GRISA	SUDOP EN L.S.	605 229 030 ivan.grisa@sudop.cz	IG
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 078 daniel.filip@sudop.cz	DF
DANIELA JANEIKOVÁ	SŽDC, SSP	606 631 021 JANEIKOVA@S2DC.CZ	DJ
JOSEF DOMAŇAL	SŽDC, SSP	602 34 35 69 DOMANAL@S2DC.CZ	JD
PAVEL HÍHA	SŽDC, SSP	972 235 863 haha@s2dc.cz	PH
PAVEL KOLÁŘ	SŽDC EN PRAHA MŘ CAD	602 233 394 kolarpavel@s2dc.cz	PK
JAROSLAV HAJEC	SŽDC OŘ HKR ÚEP VO	725 441 225 hajecj@szdc.cz	JH
PETR KUNIK	SŽDC SSP	725 805 797 kunik@szdc.cz	PK
Martin Černý	SŽDC OŘ HK SEE - VPI	702021533 cernyma@s2dc.cz	MC
Václav Bernart	SŽDC - OŘ HK - POHK dozorčí provoz	972 34 27 90 bernart@s2dc.cz	VB
Štěpán Krzák	SŽDC, SSP ÚEP	602 193906 krzak@szdc.cz	SK
KADIMÍR POLÍVKA	SŽDC, SSP, OŘ HK SS2 HK, VPO	724 985 006 Polivka@szdc.cz	KP



[illegible]





<b>NÁZEV AKCE:</b>	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Místní šetření – prostory pro technologická zařízení ve výpravních budovách
<b>DATUM:</b>	14. prosince 2017
<b>MÍSTO:</b>	ŽST Praskačka, ŽST Dobřenice, ŽST Káranice, ŽST Nové Město nad Cidlinou, ŽST Chlumec nad Cidlinou
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENATEL(A):</b>	Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

Místní šetření ve stávajících prostorech výpravních budov proběhlo na základě požadavku Zvláštních technických podmínek stavby na prověření možnosti umístění technologických zařízení do stávajících prostor. Výstupy z místního šetření budou podkladem pro prověření této možnosti, který bude ještě doplněn o stavební průzkum a doměření budov a statické posouzení možností ve stávajících budovách (zejména únosnost podlah a možnost zřízení prostupů pro kabelizaci v podlahách). Závěry z posouzení budou prezentovány na vstupní poradě profese pozemní stavby, kde bude následně rozhodnuto o rozsahu využití stávajících prostor.

Místní šetření proběhlo dvoufázově. V první fázi jednání byly za přítomnosti všech účastníků prezentovány výchozí podmínky pro umístění zařízení do stávajících prostor a v jednotlivých stanicích budou zpřístupněny, zaměřeny a zdokumentovány jinak nepřístupné prostory SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové, SSZT a ČD-Telematika a.s.. Ve druhé fázi jednání proběhlo již jen za přítomnosti projektanta a zástupců SŽDC s.o., SON Hradec Králové doměření zbývajících místností.

- 1) Byly prezentovány základní informace o stavbě a důvodech pro instalaci technologických zařízení. Současně byly uvedeny podmínky pro umístění zařízení do stávajících prostor – zejména zajištění potřebné únosnosti podlah a podmínek pro ochranu zařízení před poškozením např. z důvodu havárie rozvodu vody, plynu, topení nebo kanalizace.

S ohledem na finanční náročnost a nejistý výsledek, co se účinnosti ochranných opatření (např. vana pro zachycení uniklé vody) týče, projektant nepředpokládá zachování zdrojů možného ohrožení zařízení v prostorech nad zařízením. Prostory s vodou lze zachovat jen nad nouzovou dopravní kancelář, která nebude vybavena drahým elektronickým zařízením (požadavek zástupců O6 a O14 z porady 13.12.2017). Oproti stavbám na jednokolejných tratích by zde byl výpadkem zařízení zasažen železniční provoz v podstatně větší intenzitě a výše škod by byla zásadně odlišná.

Dále byla zmíněna problematika hluku a dalších vlivů (např. tepla), kterou generuje provoz technologického zařízení a opatření související se zajištěním teploty pro provozování technologického zařízení (např. hluk z klimatizace).

- 2) Byla konstatována také problematika hluku generovaného železničním provozem, u kterého proti stávajícímu stavu dojde zdvoukolejněním trati k zásadnímu navýšení. Hluková studie zatím nebyla dopracována, ale ze zkušeností z jiných staveb plyne, že u bytů v nadzemních podlažích s okny orientovanými jen do kolejiště (tedy bez možnosti větrat byt z opačné stavby budovy) je zajištění protihlukové ochrany téměř nerealizovatelné. Některé výpravní budovy jsou zde navíc kolaudovány jako bytový dům nebo rodinný dům. Protihlukovou stěnu před výpravní budovou zrealizovat nelze, individuální protihluková opatření jsou v těchto případech neúčinná. I v případě bytů s okny mimo kolejiště je realizovatelnost zajištění účinného IPO nejisté.



Z výše uvedeného důvodu se preferuje vymístění bytů ze strany výpravních budov přilehlé ke kolejisti.

- 3) Z jiných staveb plyne, že SON má zájem na umístění technologických zařízení do stávajících budov, zároveň ale klade v rámci politiky udržení „živých nádraží“ důraz na zachování využitelnosti prostor, které jsou v současné době využity jako bytové prostory, nebo na jejich úpravu do stavu, který bude využitelný pro pronájem. Ve všech ŽST jsou byty obsazeny.

Ve stanicích, kde v novém stavu nebudou nástupiště do 200 metrů od výpravní budovy, je možné uvažovat zrušení čekárny bez náhrady.

#### Vyjádření zástupce SON (p. Krtek):

*Doufáme, že se podaří některé pohledy na jednotlivá nádraží ještě upřesnit nebo i změnit na základě dalších jednání s OŘ nebo stavební správou, případně dalšími dotčenými odbory, které předpokládáme uskutečnit. Důležitý bude i přístup a konečné rozhodnutí jak se statusem a vybaveností VB (ON) – zastávka nebo třeba i požadavky obcí.*

- 4) V jednotlivých ŽST projektant prezentoval představu o umístění zařízení (viz půdorysy).

#### ŽST Praskačka

Původní představou, s ohledem na požadavek zadání ve věci ubourání přístavby, bylo umístění zařízení do prostor stávajícího bytu, WC, haly a čekárny. Vzhledem k tomu, že provozované zařízení je situováno v přístavbě, lze uvažovat i případné snížení objektu před instalací zařízení.

Na místě bylo zjištěno, že se pod bytem nachází velká plynová kotelna, a že výškové úrovně sklepa jsou značně členité a sklep samontý sahá cca metr nad povrch. Zасыпání sklepa pro zajištění požadované únosnosti tak není úplně reálné.

Umístění zařízení do přístavby, jež měla být zbořena, je komplikované potřebou provozovat stávající zařízení. Ovládací panely RZZ lze vystěhovat jen problemicky a s rozsáhlou výlukou staničního zabezpečovacího zařízení, náhrada vnitřní části mobilním provizorním zabezpečovacím zařízením se může pohybovat kolem cca deseti milionů plus náklady na výluky se dvojím přepojováním zařízení, čímž se rekonstrukce objektu stává neekonomickou.

Lze uvažovat s využitím místností 0P03, 0P04, 0P05, 0P10, 0P08 a 0P09 za předpokladu zasypaní sklepů, místností po stávajícím zařízení ale budou po stavbě prázdné a silnoproudou technologií není možné do stávajícího objektu umístit (bude muset mít svůj nový samostatný objekt).

Bylo dohodnuto, že projektant prověří náklady demolice stávající budovy a novostavby technologické budovy (s variantou situování v prostoru po stávající budově mimo přístavbu) proti nákladům rekonstrukce přístavby a nákladům na novostavbu prostor pro silnoproudou technologii.

Bylo dohodnuto, že nebude uvažováno se zachováním budovy (mimo přístavbu) jako bytového domu.





### ŽST Dobřenice

Obec Dobřenice požaduje, aby ve výpravní budově byla zachována čekárna. Z hlediska umístění vstupu do podchodu by bylo vhodné čekárnu situovat v západním křídle budovy (více méně stávající poloha).

Původní představa byla založena na tom, že objekt není podsklepen – půdorys sklepů nebyl poskytnut –, což bylo při místním šetření vyvráceno. Pod místností 0P10 je dokonce klenutý strop sklepa z cihel, který pravděpodobně nebude přístupný pro kabelizaci.

Řešení bylo navrženo tak, aby pro jeho realizaci bylo potřeba uvolnit pouze jeden byt v případě, že ostatní byty v patře vyhoví na hlukovou zátěž. V místnosti 0P03, kterou bylo zamýšleno využít pro část stavebního ústředí, je ale přívod a hlavní uzavěr plynu a plynoměry bytů. Bylo dohodnuto, že budou prověřeny i jiné možnosti řešení.

S ohledem na to, že je budova podsklepená a prostorově ne zcela dostačující, se neuvažuje umístění silnoproudé technologie do budovy. Bude zřízen nový samostatný objekt.

Snížení budovy nepřipadá v úvahu z důvodu umístění stávajícího a nového zařízení v budově. Požadavek na ně by znamenal potřebu provizorního zabezpečovacího zařízení a výluk pro dvojí přepojování, což by ekonomiku převážilo ve prospěch novostavby před rekonstrukcí.

S ohledem na provozované zabezpečovací zařízení lze uvažovat provizorní vymístění ovládacího pracoviště z místnosti 0P13 při zachování přístupu do místnosti 0P06. Toto řešení bude zváženo podle finálního návrhu umístění zařízení.

### ŽST Káranice

Místním šetřením bylo zjištěno, že poskytnutý půdorys neodpovídá skutečné dispozici místností. Příčka mezi místnostmi 0P10 a 0P11 byla posunuta ve prospěch místnosti 0P10. Kde je stávající dopravní kancelář. Příčka mezi místnostmi 0P08 a 0P09 byla posunuta na úkor místnosti 0P09, ve které je reléová místnost. V místnosti 0P08 je sdělovací zařízení, místnost 0P01 je místností zdrojů. Využití místnosti 0P16 je změněno na skladiště, místnost 0P03 je využívána jako zázemí výpravčích a WC. 0P13 je čekárna, 0P12 pokladna. Místnosti 0P01, 0P02, 0P08 a 0P09 nejsou podsklepené.

Bylo dohodnuto, že přístavba bude stavbou odstraněna.

Návrh řešení, aktualizovaný podle zjištěného stavu, předpokládá provizorní vymístění dopravní kanceláře na dobu stavby mimo výpravní budovu, s tím, že provoz zařízení bude v budově zachován. Současně předpokládá zasypání sklepů pod budovou a vymístění zdrojů ohrožení vodou z vyšších podlaží budovy. Snížení budovy nepřipadá v úvahu, v budově bude stále provozované zařízení.

Přednostně dojde k adaptaci prostor pro sdělovací zařízení a k přesunu sdělovacího zařízení, které by bylo během realizace stavební připravenosti stavebního ústředí v místnosti přístupné pouze přes novou stavební ústřednu. Ze stejného důvodu bude, za opatření proti zasažení zařízení prachem, ve stávající reléové místnosti zřízen definitivní vstup do nouzové dopravní kanceláře. Nouzová dopravní kancelář bude do dokončení stavební připravenosti v původní reléové místnosti umístěna v buňce, která po dobu stavby bude sloužit jako provizorní dopravní kancelář.

S ohledem na velikost budovy bude silnoproudá technologie umístěna v novém samostatném



technologickém objektu mimo výpravní budovu.

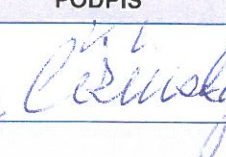




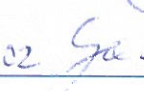





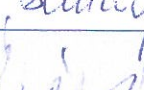


Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

---

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 15.01.2018 do 12:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace traťového úseku Chlumec n. Cidlinou (mimo) – HK (mimo) Místní šetření – možnosti umístění zařízení do stávajících prostor VB
DATUM	14. prosince 2017
MÍSTO	ŽST Praskačka, ŽST Dobřenice, ŽST Káranice, ŽST Nové Město n.C.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JIRÍ ČEZŮSKÝ	ČDT	725 774 676 jiri.cezusky@cdt.cz	
ALEŠ HAVLÍN	TÚDC	ales.havlin@tudo.cz	
JIŘINA TÍNDLA	JSZ	602 440 725 tindla.jirina@jszdc.cz	
ROMANA FRENČLOVÁ	SOV HK	724 564 841 frenclova@szdc.cz	
LUBOŠ HUBAL	SAGASTA	607 950 396 hubos.hubal@sagasta.cz	
ONDŘEJ COETZ	SAGASTA	725 505 918 ONDREJ.COETZ@SAGASTA.CZ	
TOMÁŠ KRHMÍK	SAGASTA	TOMAS.KRHMICK@SAGASTA.CZ	
VLADIMÍR POLIVKA	SZDC - ČD HK ČD HK SSZT HK	724 955 006 Polivka@SZDC.CZ	
Petr ALBRECHT	— II —	607 547 819 albrecht@szdc.cz	
Martin Černý	SZDC - ČD HK SEE	70 2024 533 cernyma@szdc.cz	
Vlastislav Bernard	SZDC - ČD HK - PHK	972 342 790 bernard@szdc.cz	
Vladimír Štěpán	SZDC OR SGG	428 124 848 StepanVi@szdc.cz	
Stanislav KOTEL	SOV HK	728 817 568 kotels@szdc.cz	
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 078 daniel.filip@sudop.cz	







NÁZEV AKCE:	Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“, PD,
PŘEDM T JEDNÁNÍ:	Výrobní porada profesí Dopravní technologie, Koleje a Železniční zabezpečovací zařízení – příprava na ETCS ve smyslu dopisu O6 z 8.3.2018
DATUM:	26. dubna 2018
MÍSTO:	Pardubice, zasedací místnost budovy SŽDC s.o., SSV, Palackého 208, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáno následující:

## Příprava na nasazení ETCS

V této části jednání byly ve společném bloku s dalšími stavbami projednány zásady přípravy na ETCS dle „Zásad“ definovaných dopisem O6 ze dne 8.3.2018, které investor požaduje promítnout do řešení projednávaných staveb. Část záznamu je shodná se záznamem ke stavbě Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové.

V úvodu projektant uvedl, že s ohledem na neexistující projekt aplikace ETCS na této konkrétní trati není příprava na budoucí aplikaci záležitostí úplně zřejmou, protože se budoucí aplikace může přichýlit k různým technicky možným variantám řešení s různým rozptylem využití jednotlivých čidel počítačů náprav pro povolení oprávnění k jízdě ve vazbě na dopravní technologii a ekonomiku řešení. Návrh ve stupni Dokumentace pro územní rozhodnutí by tak měl být především o rezervaci záboru prostoru (kolejové řešení) a nákladů pro předpokládané řešení, s tím, že řešení bude v dalším stupni upraveno dle v té době již existujícího návrhu řešení ETCS.

Bylo dohodnuto následující:

- 1) Dohlednost návěstidel bude v souladu s bodem 15) „Zásad“ uvažována na 100 km/h.
- 2) Zábrazdná vzdálenost bude v souladu s bodem 16) „Zásad“ 700 metrů.

Návrh prezentovaného konceptu situačních schémat byl upraven na zábrazdnou vzdálenost 700 metrů s preferencí potřeb smíšeného provozu. Byla diskutována vhodnost tohoto přístupu.

*Zástupce ŽESNAD.CZ (Ing. Tyle) v diskuzi uvedl, že předpokladem nákladních dopravců je, že nákladní doprava na trati se na plnou kapacitu dostane až v okamžiku dokončení posledního z úseků na rameni Velký Osek – Choceň, a že do té doby bude mít trať z hlediska nákladní dopravy význam pouze pro místní obsluhu, která není z hlediska propustnosti trati tím zásadním. Uvedl názor, že v případě, že bude ETCS nasazeno až s poslední stavbou v úseku, mělo by být stavěno na výhradní provoz pod ETCS. Do té doby je dostačující i nižší propustnost trati, dokonce by z hlediska úspor veřejných prostředků bylo možné a vhodné po zdvoukolejnění uvažovat i o dočasném řešení traťových zabezpečovacích zařízení automatickým hradlem bez návěstního bodu.*

*Zástupce O26 (Ing. Fuksa) uvedl, že se nepředpokládá, že by i po dokončení ramene Velký Osek – Choceň trať dosahovala intenzit dopravy obdobných tratí (např. pravobřežka), čímž je akceptovatelná délka jednotlivých úseků cca 800 metrů i v případě výhradního provozu pod ETCS, s tím, že v prostoru, kde se vlaky rozjíždějí, by četnost čidel počítačů náprav měla být větší – jde spíše o rovnoměrnost času průjezdu jednotlivými prostorovými oddíly.*



*Obecně byla v diskuzi shoda na tom, že by měly být preferovány potřeby výhradního provozu pod ETCS, ale na požadované propustnosti se zdá být i řešení směřované na smíšený provoz dostačující. Konkrétní ma imální vzdálenosti mezi čidly počítačů náprav jsou odpovědností řešitele profese Dopravní technologie.*

*Snížení traťové rychlosti pro vlaky bez ETCS z důvodu omezené dohlednosti návěstidla nebude uvažováno.*

Dalším tématem diskuze k zábrzdě vzdálenosti byl fakt, že zábrzdá vzdálenost je sice 700 metrů, ale délka vlaku 740 metrů + 10 metrů na dohlednost návěstidla.

*Zástupce O26 (Ing. Konopáč) v diskuzi prezentoval některé možnosti m dů jízdy pro ETCS. Závěrem této prezentace bylo konstatování, že ve výhradním provozu pod ETCS je možné v bodě, do kterého je uděleno oprávnění k jízdě, aplikovat ekvivalent stávajícího permissivního významu Stůj z oddílových návěstidel automatického bloku (jízda v OS). Nepředpokládá se proto, že by vlak délky nad 700 metrů přesahující v případě krátkého oddílu do oddílu předchozího, blokoval zcela i tento prostorový oddíl.*

*V diskuzi byl prezentován názor, že v místech, kde je zastavení vlaku pravděpodobnější (např. před vjezdovým návěstidlem) by délka oddílu měla délku nejdelšího provozovaného vlaku zohlednit tak, aby se do oddílu vešel.*

Bylo dohodnuto, že délka oddílu v návrhu bude vycházet ze zábrzdě vzdálenosti a nebude dále limitována délkou nejdelšího vlaku. Lze tedy navrhovat i prostorové oddíly délky 700 metrů.

- 3) Ve stanicích v místech ohrožení vlakových cest s rychlostí nad 60 km/h bude aplikována ochranná dráha v délce 100 metrů (bez zkracování dle bodu 4a) „Zásad“). V budoucím řešení ETCS se předpokládá ve vybraných případech aplikace nenulové uvolňovací rychlosti 20 km/h v souladu s body 1) a 3) „Zásad“. Tyto případy budou vyjmenovány (vyznačeny ve schématech).

V případech prostorové tísně, kde není možné rozvinout kolejové řešení a bude existovat požadavek na maximalizaci užité délky koleje, bude navrženo použití vzájemných výluk ohrožující a ohrožené vlakové cesty podle bodu 4b).

- 4) Ve všech případech využití přímé boční ochrany (tedy prakticky všude) bude aplikována minimální vzdálenost hlavního návěstidla od hrotu výhybky 20 metrů v souladu s bodem 5) „Zásad“. Mezi těmito návěstidly a pevnou překážkou na odvratu (např. výkolejka nebo zarážedlo) bude minimálně 100 metrů.
- 5) Tam, kde mezi hlavním návěstidlem a hranou přejezdu není možné dodržet vzdálenost 50 metrů, bude nenulová uvolňovací rychlost snížena na 10 km/h (dle bodu 7) „Zásad“).
- 6) Pokud nemůže být aplikována nenulová uvolňovací rychlost, uvažovat rezervu podle bodu 13) „Zásad“ 30 – 150 metrů.
- 7) Pro dopravní koleje délky nad 700 metrů bude nad rámec odst. 6.2.6 TNŽ 34 2620 aplikována minimální vzdálenost mezi čidlem počítače náprav a námezníkem / hrotem výhybky 20 metrů dle bodu 14) „Zásad“.
- 8) V traťových úsecích, s výjimkou nástupišť zastávek, se předpokládá aplikace nulové uvolňovací rychlosti v souladu s bodem 2) „Zásad“. Tzn. oddílová návěstidla mohou být i blíže než 50 m od hrany přejezdu.





*K bodu proběhla diskuze v rovině opodstatnění návrhu nenulové uvolňovací rychlosti. V případě využitelnosti konkrétního provozního m du ETCS obdobně jako při jízdě na trati s traťovým zabezpečovacím zařízením s permissivním významem návěsti Stůj u oddílových návěstidel není podle zástupce O26 (Ing. Konopáč) k aplikaci nenulové uvolňovací rychlosti důvod.*

Závěrem diskuze k bodu je, že v traťových úsecích bude přednostně aplikována nulová uvolňovací rychlost.

- 9) V situačních schématech budou k tami zaneseny použité minimální vzdálenosti a ochranné dráhy, bude uveden předpoklad aplikované nenulové uvolňovací rychlosti.

*V diskuzi k tomuto bodu uvedl zástupce O14 (Ing. Jelínek), že tato problematika zatím není nijak ošetřena, čímž je provedení na projektantovi. Přimlouvá se za značení pro přehlednost řešení pro připomínkování.*

Bylo dohodnuto, že zanesení do schémat bude provedeno zjednodušenou formou tzn. k tou s minimální vzdáleností bez rozepisování poznámek o ochranné dráze.

- 10) Bylo diskutováno provedení výstroje návěstidel ve stanicích v kontextu s předpokládanou délkou smíšeného provozu. Projektant (Ing. Dytrych) navrhl zjednodušení návěstění na dobu smíšeného provozu vypuštěním rychlostních pruhů.

Zástupce O6 (Ing. Zunt) požaduje zapracování plné výstroje návěstidel včetně rychlostních pruhů, zejména jejich zapracování do nákladů řešení jednotlivých PS.

- 11) Byla diskutována problematika vložených čidla počítačů náprav doprostřed dlouhých hlavních kolejí ve stanicích.

*V diskuzi bylo uvedeno, že tyto prvky lze zřizovat jen na základě prokázání potřeby ze strany dopravní technologie. Bylo uvedeno, že využitelnost těchto vložených čidel při aplikaci výhradního provozu pod ETCS je sporná. Negativní postoj k tomuto řešení projeví zástupci O14 a O26.*

Zástupce O6 (Ing. Zunt) nesouhlasí s navyšováním nákladů stavby aplikacemi, jejichž přínos není prokázán.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Lorenc) poukázal na problémy čidel počítačů náprav v místech, kde dochází k zastavení vlaku. Při zastavení kola nad čidlem počítače náprav dochází k poruše, kterou je nezbytné řešit resetováním úseku počítače náprav. Umístění čidla počítače náprav do těchto míst (včetně staniční koleje) tak není ideálním řešením.

## **Zabezpečovací zařízení Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové**

V bloku jednání byl prezentován aktuální stav situačních schémat s následujícími závěry:

### Odbočka Plačice

- 1) Pro zkrácení délek prostorových oddílů přes Odbočku budou zřízena cestová návěstidla u krajní výhybky 6, čímž vzniknou cca 200 metrů dlouhé staniční koleje 1 a 2. Na těchto kolejích bude současně standardní obsluhou zařízení umožněn obrát vlaku.
- 2) Gestorkou předpisu SŽDC D1 (p. Štrinclová) bylo potvrzeno, že i se staničními kolejemi jde nadále o Odbočku.

### ŽST Praskačka



- 3) Pro zkrácení délek prostorových oddílů přes ŽST budou zřízena cestová návěstidla u krajní výhybky 1, čímž vzniknou cca 570 metrů dlouhé staniční koleje 1a a 2a. Na těchto kolejích, u kterých jsou současně nástupiště, bude současně standardní obsluhou zařízení umožněn obrát vlaku. Stejný přístup bude i v dobřenicém záhlaví za krajní výhybkou 12, kde budou zřízena cestová návěstidla a koleje 1b a 2b o délce cca 420m.
- 4) Návěstidla Lc1a / Lc2a budou umístěna blíže než 50 metrů od hrany přejezdu P3996. Předpokládá se budoucí aplikace nenulové uvolňovací rychlosti 10 km/h.
- 5) Mezi výhybkami spojek 3/4 a 5/6 (stejně jako u ostatních spojek na této stavbě) není dostatečně dlouhá mezipřímá, čímž variantní cesta 3/4- a 5/6- bude snižovou rychlostí 50 km/h i když by jinak spojky umožňovaly tvarem výhybek 60 km/h. Jde o potenciální problém při budoucím přeschvalování ZT (schvalující si nemusí všimnout nedostatečné mezipřímé – z podkladů dostupných při schvalování ZT nepozná důvod snížení rychlosti).

Zástupce O14 (Ing. Jelínek) k tomuto bodu uvedl, že takovéto případy požaduje O14 **ošetřovat řádkem s uvedením omezené rychlosti v tabulce rychlostí v situačním schématu s poznámkou o nedostatečné mezipřímé**. V omezujících prvcích doporučuje mimo uvedené poznámky uvést i obě spojky (mezi kterými nedostatečná mezipřímá je).

Projektant dále upozornil, že v ŽST Hradec Králové bude takto řešen jediný případ, protože všechny ostatní vzdálenosti vyhovují. Zástupci investora vzali informaci na vědomí.

#### ŽST Dobřenice

- 6) ŽST je krátká, krácení prostorového oddílu zřízením cestových návěstidel u krajní výhybky se proto neuvažuje.

#### ŽST Káranice

- 7) Pro zkrácení délek prostorových oddílů přes ŽST budou zřízena cestová návěstidla u krajní výhybky 1, čímž vzniknou staniční koleje 1a a 2a. Stejný přístup bude i v chlumeckém záhlaví za krajní výhybkou 12, kde budou zřízena cestová návěstidla a koleje 1b a 2b.
- 8) U návěstidla S2a je předpokládána aplikace uvolňovací rychlosti 10 km/h z důvodu umístění blíže než 50 metrů k hraně přejezdu. Poloha je limitována nástupištěm potenciální zastávky Obědovice.
- 9) V chlumeckém záhlaví je řešení závislé na tom, zda se podaří či nepodaří zrušit přejezd P3982. Investor by o zrušení přejezdu měl rozhodnout do konce 04/2018.

#### Káranice – Chlumec nad Cidlinou

- 10) Změna zábrzdne vzdálenosti vylepšila počty a délky oddílů. Přesto není délka oddílů z důvodů dohlednosti návěstidel rovnoměrná.

Porada na provizorní stavy železničního zabezpečovacího zařízení proběhne společně se závěrečnou poradou profesí Dopravní technologie a Zásady organizace výstavby v pátek 25.05.2018 od 9:30 v zasedací místnosti č. 7 v sídle SUDOP PRAHA a.s. v Olšanské ulici v Praze.

#### **Koleje Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové (Ing. Uteňek)**

- 11) Do návrhu kolejového řešení budou zapracovány všechny závěry z porady a aplikace budoucí aplikace ETCS L2:
  - v železničních stanicích budou upraveny užité délky kolejí a budou prověřeny polohy výhybek



vůči námezníkům,

- sklon kolejí ve stanicích je menší než 5 promile,
- budou prověřeny polohy přístupů k zastávkám vůči umístění návěstidel.




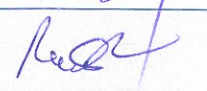

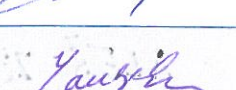
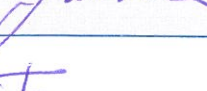


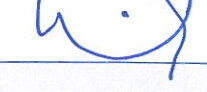
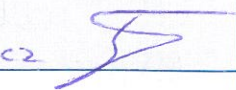



Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

---

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 18.05.2018 do 12:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace t.ú. Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) Výrobní porada profesí Dopravní technologie, Koleje a Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM	26. dubna 2018
MÍSTO	Pardubice, zasedací místnost SŽDC s.o., SSV, Palackého 208, Pardubice

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
VLASTIMIL VALENTA	SŽDC s.o. OŘ HK, ST - HK	602 127 908 valentav@szdc.cz	
JAROSLAV HAJEK	SŽDC s.o. OŘ HK ÚRP	725 741 225 hajekj@szdc.cz	
KLADIČKA POULKA	SŽDC s.o. OŘ HKR, SSZT	724 985 006 poulka@szdc.cz	
Matěj BENEŠ	Prodex s.r.o.	+421 315 371 166 matěj.benes@prodex.sk	
MARCEL CALTÍK	PRODEX	+421 907 920 770 marcel.caltik@prodex.sk	
DANIELA JANEČKOVÁ	PRDC, SSZ	606 631 021 jancikova@szdc.cz	
Karel Fridrich	SŽDC SSZ	9722 44833 fridrich@szdc.cz	
PETR KUNIK	SŽDC SSZ	725 805 707 kunik@szdc.cz	
PAVEL UTOINEK	SUDOP PRAHA STŘ. HK	605 222 091 pavel.utoinek@sudop.cz	
Jaroslav TYLE	ŽESNAD. CZ	602 590 462 jaroslav.tyle@centrum.cz	
TOMÁŠ KOWOPAC	SŽDC GR 026	972231693 kowopac@szdc.cz	
David FUKSA	SŽDC 026	725 919 470 fuksa@szdc.cz	
Martin VANĚK	SŽDC GR 026	702 287 276 vanekm@szdc.cz	
JAN PANCHARTEK	SŽDC GR 06	724 030 021 panchartek@szdc.cz	





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROSLAV FLŽEL	SZDC, CDP PRAHA	777 735 345 FLZEL@SZDC.CZ	
Bohuslav VAŠICEK	SZDC, ČD TŽ	602 387 238 VASICEK@SZDC.CZ	
DAVĚL STUHA	SZDC, ČD TŽ	972 235 863 Kilgus@szdc.cz	
Pavel JASANSKY	SZDC, SO. OŘ HKR, ÚRP	725 500 143 Jasansky@szdc.cz	
Zdeněk KVIŽ	VZDC OŘ HKR ÚRP	602 193 906 Kviž@Ptele.cz	
Martin Jedlička	SZDC, TÚDC	724 823 294 martin.jedlicka@tudec.cz	
František BERNART	SZDC PO HK	725 570 544 bernart@szdc.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA	267 094 159 JAN.NOVAK@SUDOP.CZ	
ALEŠ ZEMAN	SZDC GRŮ	702 209 232 ZemanA@szdc.cz	
LADISLAV ŠIMEK	ČD Cargo, a.s. PJ Č-Třeborov	724 502 945 ladislav.simek@cdcargo.cz	
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 078 daniel.filip@sudop.cz	
LUBOŠ BUBAK	ČD a.s. ROK PARDUBICE	725 570 523 BUBAK@CR.CD.CZ	
Petr Vrabel	SUDOP Praha	739 329 031 petr.vrabel@sudop.cz	
JAROSLAV TROUČEK	ČD Cargo a.s.	725 400 945 jarslav.troucek@cdcargo.cz	
Vojtěch Jelínek	SZDC, OŘ	972 244 572 jelinek@szdc.cz	
ZVINT	SZDC 06	972 244 733 ZVINT@SZDC.CZ	
Jaroslav DYTRYCH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaroslav.dytrych@sudop.cz	





<b>NÁZEV AKCE:</b>	Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Závěrečná porada profesí Dopravní technologie, Železniční zabezpečovací zařízení a Zásady organizace výstavby
<b>DATUM:</b>	25. května 2018
<b>MÍSTO:</b>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3 – zasedací místnost č. 7
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A):</b>	Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

Na jednání bylo projednáno následující:

## Zásady organizace výstavby

- 1) Projektant prezentoval aktuální návrh postupů výstavby. Stavba je navržena do tří stavebních sezon s tím, že první začíná v srpnu prvního roku stavby a třetí končí v dubnu třetího roku stavby. Navrhovaná délka stavby činí 627 dnů.

Obsah a délka jednotlivých stavebních postupů jsou patrné z přiložených schémat postupu stavby a harmonogramu stavby.

- 2) Během první stavební sezony proběhnou práce, které nevyžadují dlouhodobé výluky železničního provozu (stavební postup 0). Jedná se o zahájení prací na definitivním zabezpečovacím zařízení, přeložky trakčního vedení (TV) v místech, kde stávající TV koliduje s novou kolejí, stavbu silničních nadjezdů (podle současného stupně poznání na II/327 u Dobřenic a na silnici III. třídy Praskačka – Vlčkovice) a další drobnější činnosti. Výluky pro překládku TV budou využity pro překládku stávajících kabelů zabezpečovacího zařízení a práce na silničních nadjezdech, které budou vyžadovat kolejové výluky.
- 3) Ve druhé stavební sezoně proběhnou stavební postupy (SP) 1 a 2. SP 1 zahrne stavbu nových úseků traťových kolejí (TK), které nekolidují se stávající TK. V jednotlivých žst. budou prováděny činnosti, které v nich umožní provoz vždy alespoň po dvou dopravních kolejích. Účastníci porady došli ke shodě, že po celou dobu druhé stavební sezony budou osobní vlaky v úseku Chlumec n. C. – Hradec Králové hl. n. nahrazeny autobusy, takže v žádné žst. ani zastávce nebudou zřizována dočasná nástupiště. Během SP 1 proběhne desetidenní výluka celého úseku včetně plačické spojky, kterou by bylo optimální situovat do prvních deseti dnů května, kdy probíhá odstávka vykládky uhlí v elektrárně Opatovice. Výluka poslouží pro napojení nového kolejiště odbočky Plačice do všech tří směrů. Celý stavební postup je navržen v délce 190 dnů.
- 4) SP 2 zahrne činnosti, kvůli kterým bude nezbytné v celém řešeném úseku na 80 dnů zcela vyloučit vlakovou dopravu. Proběhne dokončení spodku a svršku v místech, kde není možné žádnou z obou nových TK postavit při zachování TK stávající. Dále bude aktivováno definitivní traťové a staniční zabezpečovací zařízení v úseku Chlumec nad Cidlinou mimo – odbočka Plačice včetně a tento úsek bude stavebně i technologicky dokončen tak, aby na konci stavební sezony mohlo dojít ke spuštění železničního provozu na definitivních zařízeních (v úseku odbočka Plačice – Hradec Králové hl. n. úvratí přes žst. Opatovice n. L.-Pohřebačka). Budou zahájeny stavební činnosti na úseku odbočka Plačice mimo – Hradec Králové hl. n., které budou pokračovat i v následující zimní přestávce.
- 5) Třetí stavební sezona zahrnuje SP 3. Během něho bude stavebně i technologicky dokončen



úsek odbočka Plačice mimo – Hradec Králové hl. n. Po jeho dokončení a provedení úklidu zbylých ploch zařízení staveniště bude stavba zcela dokončena.

Zaznamenal(a): Ing. Ivan Grisa, SUDOP EU a.s.

---

## Dopravní technologie

- 6) Zpracovatel části DT shrnul podobu provozu v rámci jednotlivých postupů výstavby. Na úvod bylo poznamenáno, že plný rozsah dopravy, se kterým je uvažováno ve výhledovém stavu, bude na trati zaveden až po provedení modernizace celého ramene železniční trati. Jedná se o vlaky kategorie Ex Hradec Králové – Praha. K výraznému nárůstu nákladní dopravy dojde až po provedení modernizace ramene Velký Osek – Choceň.
- 7) V rámci prvního stavebního postupu dochází ke krátkým denním výlukám, během kterých dochází k nahrazení vlaků osobní dopravy autobusy a odklonu vlaků nákladní dopravy.
- 8) V následujícím stavebním postupu dochází ke krátkým denním výlukám. Během tohoto postupu (SP1) je uvažováno s desetidenní výlukou obvodu plačické spojky. Je uvažováno s provedením tohoto postupu v období odstávky v rámci elektrárny Opatovice. Vlivem umístění pomalých jízd (popsáno v rámci části ZOV) dochází k prodloužení jízdních dob. Pro vlak kategorie R se v rámci ramene Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou jedná o prodloužení v délce 8,5 min, tzn. jízdní doba po tento úsek bude činit 27,5 min.
- 9) V rámci následujícího stavebního postupu (SP2) dochází k zavedení výluky provozu v celém úseku po dobu 80 dní. Segment osobní dopravy bude v tomto období nahrazen kompletně autobusy v úseku Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou. Místa nakládky v nácestných stanicích nebudou taktéž obsluhovány. V příslušné části dokumentace bude upozorněno, že je v následujícím stupni přípravy nutné řešit vhodné plochy pro náhradní možnost provedení nakládkových a vykládkových operací (pravděpodobně v žst. Hradec Králové hl. n.). Jedná se o nakládku / vykládku v žst. Dobřenice, která nebude v tomto postupu obsluhována. Vlečka v žst. Káranice je uvažována ve výhledovém stavu se zachováním, nicméně dle aktuálních informací, které zpracovatel ověřil u provozovatele vlečky, není dosud znám požadavek na budoucí obsluhu vlečkového kolejiště. Výhledový rozsah provozu na vlečce je ve fázi jednání s potenciálním zákazníkem. Požadavek na maximální možnou délku vyloučení obsluhy zde tedy není.
- 10) V následujícím stavebním postupu dojde k dokončování úseku odb. Plačice – Hradec Králové. V úseku odb. Plačice – Chlumec nad Cidlinou bude provozována doprava s využitím úvratových jízd v úseku Hradec Králové – Opatovice n/L-Pohřebačka – odb. Plačice. Toto směřování bude využito pro vlaky dálkové osobní dopravy (R Hradec Králové – Praha) a vlaky nákladní dopravy. U vlaků regionální dopravy (Os Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou) je uvažování s jejich vedením v úseku Chlumec n/C – Praskačka. Zde bude u již vybudovaných nástupišť probíhat obrát souprav. Konfigurace stanice i nasazení vratných souprav toto řešení umožňuje (zastávka v obvodu dopravy). Ve zbylém úseku vozebního ramene vlaků kategorie Os dojde k nasazení autobusů.
- 11) V rámci porady bylo taktéž poukázáno na možnost vysunutí vjezdového návěstidla v rámci odb. Plačice ve směru od Opatovic do polohy 3,083. Z důvodu vysunutí by z pohledu dopravní technologie došlo k prodloužení staničních intervalů o hodnotu (pokud je jedním z vlaků vlak relace Opatovice n/L. Pohřebačka - Chlumec n/C):
  - Vlak dálkové osobní dopravy, rozjezd od vjezdového návěstidla LO v případě odklonové



trasy - 0,276 min

- Vlak nákladní dopravy (prázdná souprava z EOP) - 0,3 min.

Toto prodloužení se z pohledu dopravní technologie, a to vzhledem k nízkému rozsahu dopravy v úseku Opatovice n/L. Pohřebáčka - Chlumec n/C, nejví jako omezující.

- 12) Na závěr zpracovatel doplnil, že dosud obdržené připomínky budou do příslušné části dokumentace doplněny.

Zaznamenal(a): Ing. Jan Novák, SUDOP PRAHA a.s.

---

### **Železniční zabezpečovací zařízení**

- 13) Do zahájení stavebního postupu 2 půjde o úpravy stávajícího železničního zabezpečovacího zařízení a přípravu zařízení definitivního (projektování, výroba, montáž, zkoušky zhotovitele).
- 14) Na přípravu definitivního zařízení je vyhrazeno 15 měsíců od zahájení stavby. Předpokládá se, že staniční zabezpečovací zařízení budou přezkušována a aktivována izolovaně během kolejové výluky stavebního postupu 2.
- 15) Během stavebního postupu 0 bude dle potřeby položena provizorní kabelizace pro udržení provozu stávajícího zařízení do konce postupu 1. Výluky ZZ pro přepojování kabelizace budou koordinovány (souběh) s ostatními výlukami (např. pro řešení TV).
- 16) Pro přesun dopravní kanceláře v ŽST Káranice bude navržena výluka provozu v rozsahu jednoho dne. Výluka bude koordinována s ostatními výlukami (např. pro řešení TV).
- 17) Dočasný přejezd na odbočce Plačice, zřízený na konci postupu 0, bude vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které bude zavázáno do stávajícího SZZ odbočky (dvojitá úprava zařízení během postupu 1). Zástupce OŘ Hradec Králové (p. Vašata) požaduje PZS 3ZBI s celými závory a doporučuje osazení přejezdu kamerovým systémem.

V rámci úpravy zařízení Odbočky Plačice v souvislosti s doplněním PZS budou stávající kolejové obvody nahrazeny úseky počítačů náprav, aby nebylo nutné řezat izolované styky do definitivní koleje. Bude uvažováno s časovým prostorem pro úpravy zařízení.

- 18) Po dokončení kolejového řešení budou v postupu 2 s dotací 1 týden/úsek postupně zprovozněována i traťová zabezpečovací zařízení směrem od Chlumce nad Cidlinou a ovládání zařízení ze vzájemně zálohovaných pracovišť JOP v ŽST Chlumec nad Cidlinou. Limity pro zprovoznění zařízení jsou zprovoznění optického kabelu a napájení 1. kategorie (mnoho času na doplození kabelů a zafouknutí v postupu 2 není), dokončení kolejového řešení a kabelizace ZZ v daném úseku.

Zástupce OŘ Hradec Králové (p. Jasanský) požaduje, aby v době zprovoznění zařízení bylo kolejiště volné bez kolejových vozidel stavby.

Byla diskutována možnost provozování zaktivovaných úseků během postupující aktivace. Bylo dohodnuto, že na zaktivovanou část kolejiště lze během aktivace dalších úseků pustit pouze nákladní manipulační vlak v době po dohodě s komisí pro aktivaci (max. jednotky vlaků denně, aby nebyla aktivace zařízení rušena).

Zástupce ČD Cargo a.s. (p. Trousil) požaduje zajištění náhradních ploch pro nakládku v ŽST Hradec Králové hl. n. a v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebáčka na dobu stavebního postupu 2. V současné době jsou vhodné plochy obsazeny materiálem Správy tratí. Bude řešeno v projektu.



- 19) Na konci stavebního postupu 2 bude v provozu definitivní zabezpečovací zařízení v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (mimo), tzn. bez úseku Odbočka Plačice (mimo) – Hradec Králové hl. n. (mimo), který bude do konce postupu 3 vyloučen.

Bylo dohodnuto, že pro tento stupeň dokumentace bude v ŽST Praskačka pro zimní technologickou přestávku a pro stavební postup 3 z důvodu neexistence přenosové cesty mezi Odb. Plačice a ŽST Hradec Králové uvažováno provizorní zřízení druhého technologického počítače (v nové SÚ) a souvisejících vzájemně zálohovaných pracovišť JOP (v dočasné DK v dočasném technologickém domku vedle nové technologické budovy). V dalším stupni bude toto řešení přehodnoceno.

V Chlumci nad Cidlinou bude umístění zařízení podle závěrů z místního šetření z 16.5.2018, nebude-li to související stavbou Kanín – Chlumec nad Cidlinou nutné řešit jinak.

- 20) V rámci porady byly projednány připomínky ke koncepci řešení části Železniční zabezpečovací zařízení. Připomínky byly často formou připomínek k pokročilejšímu stadiu projektové dokumentace a ve většině případů budou rozpracováním řešení buď vyřešeny nebo se úpravou řešení stanou bezpředmětnými.

Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

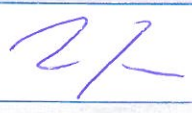
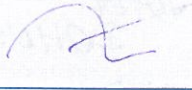
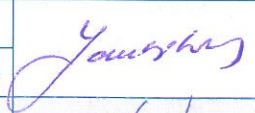
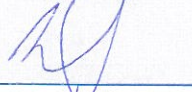

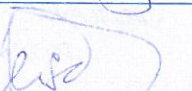
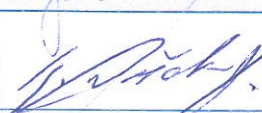
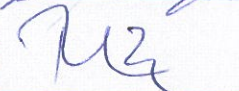

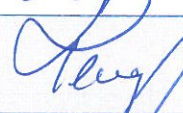

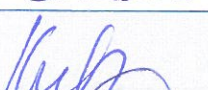

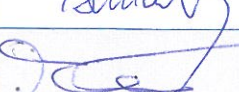
---

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 20.06.2018 do 12:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasílatele.





NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace t.ú. Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) Výrobní porada profesí Dopravní technologie, Zásady organizace výstavby a Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM	25. května 2018
MÍSTO	Praha, zasedací místnost SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ivan GRISA	SUDOP EU a.s.	605 229 030 ivan.grisa@sudop.eu.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 159 jan.novak@sudop.cz	
DANIELA JANČÍKOVÁ	SŽDC SSZ	606 631 021 janickova@s2dc.cz	
PĚTR KUNIK	SŽDC SSZ	725 805 787 kunik@s2dc.cz	
RADEK PAPEŽ	KÚ KHK ODSH	495 847 289 rpapez@kr-kralovehradecky.cz	
Radek JAGANSKÝ	SŽDC, s.o. OŘ HEP, ÚDP	725 500 143 jagansky@szdc.cz	
Josef VASATA	SŽDC, s.o. SSZ TOR HN	602 724 459 vasata@s2dc.cz	
VLADIMÍR POLIŠKA	SŽDC, s.o. OŘ HEP, SSZ TOR HN	724 985 006 poliska@s2dc.cz	
Jaroslav Hájek	SŽDC, s.o. OŘ HEP, ÚDP	725 741 225 hajek@szdc.cz	
JAROSLAV TROUČEK	SŽDC, s.o. Př. centra Chlumeck	725 708 945 jaroslav.troucek@szdc.cz	
ALEŠ ZEMAN	SŽDC GR 06	702 209 232 ZemanA@s2dc.cz	
Radek Kubec	SŽDC GR 06	604 058 021 kubec@s2dc.cz	
Vlastislav BERNART	SŽDC - POHK	725 770 544 bernart@s2dc.cz	
Bohuslav VASÍČEK	SŽDC, GR 012	602 387 258 vasicek@s2dc.cz	





[illegible]





Toto rozhodnutí nabylo právní moci	
dne: 20.10.2022	
Vyznačeno dne: 2.11.2022	Vyznačil: [signature]



CRDUX00JLYE7

**DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2**  
**sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0614/22-3/Bn

V Praze dne 3. října 2022

Č. j.: DUCR-59478/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

## ROZHODNUTÍ

Dražní úřad jako dražní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci křížení železničního přejezdu P3981 jednokolejné elektrifikované trati Choceň – Velký Osek v km 5,915 na pozemku p.č. 252 křížícího místní komunikaci na pozemku p.č. 175 a 277 ostatní plocha, vše v k.ú. Stará Voda, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

### **o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349

Obec Stará Voda, Stará Voda 68, 50351 Stará Voda, IČO:00269590

### Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Dražnímu úřadu předložil:

- plná moc
- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3981 v km 5,915
- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů



- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPB-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Souhlas Obce Stará Voda ze dne 26.7.2022

Dne 8. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Účastníci řízení byli při ústním jednání seznámeni s podklady pro vydání rozhodnutí v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, a na základě těchto podkladů souhlasili s vydáním rozhodnutí, což potvrdili podpisem protokolu z ústního jednání.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení, dotčených orgánů a na základě výsledku ústního jednání Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“



**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Rozdělovník:**

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3

- Obec Stará Voda, Stará Voda 68, 50351 Stará Voda

Dotčené orgány:

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové

Na vědomí:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 21.10.2022	
Vyznačeno dne: 2.11.2022	Vyznačil: 



CRDUX00JM9YX

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2****I sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0616/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-60028/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducrcz

**R O Z H O D N U T Í**

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

**rozhodl**

ve věci křížení železničního přejezdu **P3983** jednokolejné (v návrhu projektu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocet – Velký Osek v km 7,578 na pozemku p.č. 167/5 a 230/7 křížícího silnici III. třídy č. 32728 na pozemku p.č. 222/3 a 230/4 ostatní plocha, vše v k.ú. Káranice, u obce Káranice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové, IČO:70947996
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové, Riegrovo nám. 914, 50002 Hradec Králové, IČO:70994226

**O d ů v o d n ě n í**

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc



- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3983 v km 7,578
- náčrt železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Souhrnné stanovisko Českých drah, a.s., RSM Hradec Králové, pod č.j.: 1116/2022 ze dne 25.7.2022
- Stanovisko Správy silnic Královéhradeckého kraje, pod č.j.:SSKHK/SS/14164/2022 ze dne 19.7.2022

Dne 7. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“



**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.



**Rozdělovník:****Účastníci řízení:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové, Riegrovo nám. 914, 50002 Hradec Králové

**Dotčené orgány:**

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408, 50200 Hradec Králové

**Na vědomí:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**





Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 20. 10. 2022	
Vyznačeno dne: 2. 11. 2022	Vyznačil: [Signature]



CRDUX00JM1U1

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2**  
**sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0620/22-3/Bn

V Praze dne 3. října 2022

Č. j.: DUCR-59629/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

## ROZHODNUTÍ

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci křížení železničního přejezdu **P3985** jednokolejné (v návrhu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocẽ – Velký Osek v km 9,330 na pozemku p.č. 695 křížícího účelovou komunikaci na pozemku p.č. 702 a 704 ostatní plocha, vše v k.ú. Obědovice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
4. Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Obec Obědovice, Obědovice 15, 50351 Obědovice, IČO:00653471

### Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc
- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3981 v km 5,915



- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Souhlasné vyjádření Obce Obědovice ze dne 19.7.2022

Dne 8. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.



„otisk úředního razítka“

**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Rozdělovník:**

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3

- Obec Obědovice, Obědovice 15, 50351 Obědovice

Dotčené orgány:

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

Na vědomí:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci	
dne: 21.10.2022	
Vyznačeno dne: 2.11.2022	Vyznačil: <i>[signature]</i>



CRDUX00JM3NM

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2****sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0618/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-59692/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

**ROZHODNUTÍ**

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

**rozhodl**

ve věci křížení železničního přejezdu **P3987** jednokolejné (v projektovém návrhu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocení – Velký Osek v km 10,174 na pozemku p.č. 695 křížícího účelovou komunikaci na pozemku p.č. 696 a 698 ostatní plocha, vše v k.ú. Obědovice, u obce Obědovice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
4. Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Obec Obědovice, Obědovice 15, 50351 Obědovice, IČO:00653471

**Odůvodnění**

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc
- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3987 v km 10,174
- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů



- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Souhlasné vyjádření Obce Obědovice ze dne 19.7.2022

Dne 8. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“



**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši **500,- Kč**.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Rozdělovník:**

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- Obec Obědovice, Obědovice 15, 50351 Obědovice

Dotčené orgány:

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

Na vědomí:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci	
dne: 21. 10. 2022	
Vyznačeno dne: 2. 11. 2022	Vyznačil: Ph.



CRDUX00JM5TE

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2****sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0622/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-59762/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

**ROZHODNUTÍ**

Dražní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

**rozhodl**

ve věci křížení železničního přejezdu **P3988** jednokolejné (v projektovém návrhu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocẽ – Velký Osek v km 11,614 na pozemku p.č. 365 křížícího silnici III. třídy č. 32313 na pozemku p.č. 378 a 382/2 ostatní plocha, vše v k.ú. Kratonohy, u železniční zastávky Kratonohy, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedení řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se třemi stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků „A“ a „B“ budou umístěny vpravo ve směru jízdy, stožár výstražníku „C“ vlevo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Obec Kratonohy, Kratonohy 31, 50324 Kratonohy, IČO:00268968
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové, IČO:70947996

**Odůvodnění**

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:



- plná moc
- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3988 v km 11,614
- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Stanovisko Správy silnic Královéhradeckého kraje, pod č.j.: SSKHK/SS/14164/2022 ze dne 19.7.2022
- Vyjádření Obce Kratonohy pod č.j.: 672/22/OÚ ze dne 1.8.2022

Dne 8. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“



**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Rozdělovník:****Účastníci řízení:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové
- Obec Kratonohy, Kratonohy 31, 50324 Kratonohy

**Dotčené orgány:**

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

**Na vědomí:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 21.10.2022	
Vyznačeno dne: 2.11.2022	Vyznačil: <i>Ph.</i>



CRDUX00JM6WS

**DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2****1 sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0623/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-59822/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

**ROZHODNUTÍ**

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

**rozhodl**

ve věci křížení železničního přejezdu **P3991** jednokolejné (v návrhu projektu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocẽ – Velký Osek v km 15,206 na pozemku p.č. 317/5 křížícího silnici III. třídy č. 32316 na pozemku p.č. 36/2 a 321/1 ostatní plocha, vše v k.ú. Syrovátka, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se čtyřmi stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků budou umístěny vpravo i vlevo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“)

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové, IČO:70947996

**Odůvodnění**

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc



- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3991 v km 15,206
- náčrt železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Stanovisko Správy silnic Královéhradeckého kraje, pod č.j.: SSKHK/SS/14164/2022 ze dne 19.7.2022

Dne 8. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.



„otisk úředního razítka“

**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Rozdělovník:****Účastníci řízení:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupené na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- Správa silnic Královéhradeckého kraje, Na Okrouhlíku 1371/30, 50002 Hradec Králové

**Dotčené orgány:**

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

**Na vědomí:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci	
dne: 21.10.2022	
Vyznačeno dne:	Vyznačil:
2.11.2022	Ph.



CRDUX00JM73M

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2**  
**sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0626/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-59854/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducrcz

## ROZHODNUTÍ

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci křížení železničního přejezdu **P3998** jednokolejné (v návrhu projektu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocení – Velký Osek v km 22,462 na pozemku p.č. 317/5 křížícího účelovou komunikaci na pozemku p.č. 91/1, 91/2, 103 a 169/5 ostatní plocha, vše v k.ú. Vlčkovice u Praskačky, u obce Vlčkovice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

**o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací. Na stožáru „B“ bude umístěna doplňující světlová skříň směřovaná do odbočné komunikace.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Obec Praskačka, Praskačka 12, 50333 Praskačka, IČO:00269352

### Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc



- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3998 v km 22,462
- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRPH-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Vyjádření Obce Praskačka ze dne 28.7.2022

Dne 9. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.



„otisk úředního razítka“

**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Rozdělovník:****Účastníci řízení:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- OBEC PRASKAČKA, Praskačka 12, 50333 Praskačka

**Dotčené orgány:**

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

**Na vědomí:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 21.10.2022	
Vyznačeno dne: 2.11.2022	Vyznačil: <i>Ph.</i>



**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2**  
**sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0628/22-3/Bn

V Praze dne 4. října 2022

Č. j.: DUCR-60000/22/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

## ROZHODNUTÍ

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci křížení železničního přejezdu **P3999** jednokolejné (v návrhu projektu dvoukolejné) elektrifikované trati Chocně – Velký Osek v km 25,119 na pozemku p.č. 480/1 křížícího účelovou komunikaci na pozemku p.č. 411 a 616/1 ostatní plocha, vše v k.ú. Plačice, vedoucí k panelárně a pískovně Plačice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

### **o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32b - výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3ZBI se dvěma stožáry výstražníků s celými závory a výstražníky s pozitivní signalizací.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:  
Stožáry výstražníků budou umístěny vždy vpravo ve směru jízdy.

**Účastníci řízení:** (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349
- Statutární město Hradec Králové, Československé armády 408, 50200 Hradec Králové, IČO:00268810

### Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO:70994234, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3, IČO:25793349, dne 6. září 2022. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc



- technický popis změny zabezpečení přejezdu
- evidenční list přejezdu P3999 v km 25,119
- nákres železničního přejezdu s vyznačením rozhledových poměrů
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu pod č.j.: KRP-81381-2/ČJ-2022-050206 ze dne 28.7.2022
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, odboru dopravně správních agend, pod č.j.:MMHK/135543/2022 ze dne 25.7.2022
- Vyjádření Statutárního města Hradec Králové pod č.j.: MMHK/156800/2022/Kos ze dne 29.8.2022

Dne 12. září 2022 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení a dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“



**Ing. Miroslav H r o n**  
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši 500,- Kč.

**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Rozdělovník:****Účastníci řízení:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha 3
- Statutární město Hradec Králové (odbor správy majetku města), Československé armády 408, 50200 Hradec Králové

**Dotčené orgány:**

- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové
- Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend, Československé armády 408/51, 50200 Hradec Králové

**Na vědomí:**

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha 1

**Spis**