

ČÁST D.1

PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

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

Objednatel:



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

Generální projektant:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. DANIEL FILIP

Garant profese:

ING. JAROSLAV DYTRYCH

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO HRADEC KRÁLOVÉ

Vedoucí střediska:

ING. PAVEL HORÁČEK

Vypracoval:

ING. JAROSLAV DYTRYCH

Vypracoval:

ING. JAROSLAV DYTRYCH

Kontroloval:

ING. PETR VRÁBEL

Název akce:

**MODERNIZACE TRATI HRADEC KRÁLOVÉ - PARDUBICE - CHRUDIM, 3. STAVBA,
ZDVOUKOLEJNĚNÍ PARDUBICE-ROSICE NAD LABEM - STĚBLOVÁ**

Číslo smlouvy:

15-208.250

Projektový stupeň:

PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

Část:

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Datum:

02/2017

Číslo části:

D.1

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

Číslo přílohy:

1

Obsah:

1	VŠEOBECNÁ ČÁST.....	5
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	8
1.5.1	Související stavby	9
1.5.2	Související legislativa	9
1.5.3	Související předpisy SŽDC	9
1.5.4	Související technické normy a podmínky	10
1.6	Odchytky od platných norem a předpisů	10
2	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	11
2.1	Zásady řešení definitivního zabezpečovacího zařízení	11
2.2	Seznam provozních souborů zabezpečovacího zařízení	12
2.3	Řešení jednotlivých provozních souborů	12
2.3.1	PS 31-21-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, SZZ.....	12
2.3.2	PS 33-21-01 ŽST Stěblová, úprava SZZ	16
2.3.3	PS 30-21-01 Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ	18
2.3.4	PS 32-21-01 Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová, TZZ.....	19
2.3.5	PS 34-21-01 Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ	20
2.3.6	PS 99-21-01 CDP Praha, dálkové ovládání ZZ	22
2.3.7	PS 99-21-02 Pardubice – Hradec Králové, PPV.....	23
2.4	Postup výstavby a činnost ZZ při výstavbě	24
2.4.1	Stavební postup 1	24
2.4.2	Stavební postup 2	25
2.4.3	Stavební postup 3	27
2.4.4	Stavební postupy 4a + 4b	27
2.4.5	Stavební postup 5	28
2.4.6	Stavební postup 6a	28
2.4.7	Stavební postup 6b	29
2.4.8	Stavební postup 7	29

1 VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová
Charakter stavby:	Liniová stavba, Modernizace železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	úsek Pardubice (včetně) – Stéblová (včetně), Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem
Kraj:	Pardubický kraj
Katastrální území:	Medlešice, Blato, Staré Jesenčany, Dražkovice, Nové Jesenčany, Popkovice, Pardubice, Svítkov, Rosice nad Labem, Trnová, Semtín, Ohrazenice, Pohránov, Srch, Stéblová
MÚ, OÚ:	Chrudim, Mikulovice, Staré Jesenčany, Pardubice, Pardubice - Pardubice I, Pardubice - Pardubice V, Pardubice - Pardubice VI, Pardubice - Pardubice VII, Srch, Stéblová
Pověřené MÚ:	Chrudim, Pardubice
Obce s rozš.působn.:	Chrudim, Pardubice
Dotčené pozemky:	viz část Geodetická dokumentace
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace /PD/
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.) Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 709 942 34, DIČ: CZ 709 942 34 zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
zastoupený:	SŽDC s.o., Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L.Svobody 12, 110 00 Praha 1
Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČ: 257 933 49, DIČ: CZ 257 933 49 zapsaná v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 6088 Projektové středisko Hradec Králové Hradecká 1151, 500 03 Hradec Králové
HIP:	Ing. Daniel Filip (daniel.filip@sudop.cz , tel. 605 229 078)

1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE ČÁSTI

Část dokumentace: **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**
Budoucí vlastník: **SŽDC s.o. (správce zařízení: SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové – SSZT)**
Projektant: **SUDOP PRAHA a.s.**
Projektové středisko Hradec Králové
odpovědný proj.: **Ing. Jaroslav Dytrych; ČKAIT-0011619**
(jaroslav.dytrych@sudop.cz , tel. 735 193 119)
Odpovědným projektantem řešení PS 31-21-01, část C – klimatizace je Ing. arch. Jana Böserlová, MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s..
Dodavatel: bude určen výběrovým řízením
Projekt zpracován k: 02/2016

1.3 TECHNICKÉ ÚDAJE

Trať SŽDC 505C (SŽDC/ČD 031): Pardubice hl.n. – Jaroměř

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

Trať SŽDC 507A (SŽDC/ČD 238): Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem

- Nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h
- Zábrzdna vzdálenost: 700 m
- Trakce: nezávislá motorová

Úsek Pardubice hl.n. (mimo) – Stěblová leží na jednokolejné elektrifikované trati Pardubice hl.n. - Jaroměř. Sousední dopravnou k začátku trati je ŽST Pardubice hl.n., ke konci trati je sousední dopravnou Odbočka ELNA Opatovice nad Labem. Ze ŽST Pardubice-Rosice nad Labem odbočuje jednokolejná trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, se sousední dopravnou ŽST Medlešice. V traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem je zaústěna vlečka, v úseku se nachází zastávky Staré Jesenčany a Pardubice závoďště.

1.4 VÝCHOZÍ STAV

Traťový úsek Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem

V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle TNŽ 34 2620. Jako traťové zabezpečovací zařízení je v úseku nasazen traťový souhlas. Traťový úsek je se souvislou kontrolou volnosti pomocí dvoupásového kolejového obvodu (50 Hz, relé DSR-12).

V traťovém úseku nejsou žádné přejezdy ani zastávky.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovacím zařízením je elektromechanické ZZ s řídicím přístrojem a dvěma závislými stavědly St.1 a St.2. Zařízení je se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a s izolovanými kolejnicemi. Mezi vjezdovými návěstidly CHL a PL a výhybkou 1 jsou nasazeny kolejové obvody (50 Hz; jednopásové a dvoupásové).

Ve stanici je jeden železniční přejezd.

Přejezd „Z2“ v km 3,303 (P5351, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 1ZNI typu AŽD 71 s polovičními závory z roku 2003. Přejezd je bez kolejových obvodů, ovládán je ručně ze stavědla St.2.

Ve stanici je šest dopravních kolejí (9 až 2) a devět manipulačních kolejí, z nichž čtyři (1a, 3a, 3b a 6) jsou kusé.

Do ŽST jsou zaústěny vlečka V4439 (výhybkou 9), úředně zrušená vlečka (výhybkou 16 v koleji 17), vlečka V4436 (výhybkou 101) a vlečka V4437 (výhybkou PS1).

Traťový úsek Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová

V traťovém úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle TNŽ 34 2620. Traťové zabezpečovací zařízení je automatické hradlo s návěstním bodem z roku 2015. Traťový úsek je se souvislou kontrolou volnosti pomocí počítačů náprav.

V traťovém úseku jsou čtyři přejezdy a zastávka Pardubice-Semtín.

Přejezd „RS1 – Semtín 1“ v km 4,232 (P5352, účelová komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu PZZ-RE bez závor z roku 2015 s kontrolami v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem (DK, St.2). Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

Přejezd „RS2 – Semtín 2“ v km 4,803 (P5353, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71 (s elektronickými doplňky) bez závor rekonstruovaný v roce 2013 s kontrolami v ŽST Stěblová. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

Přejezd „RS3 – Semtín 3“ v km 5,953 (P5354, účelová komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71 bez závor z roku 2015 s kontrolami v ŽST Stěblová. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

Přejezd „RS4 - Stěblová“ v km 8,295 (P5356, silnice III/0376) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu PZZ-RE bez závor z roku 2006 s kontrolami v ŽST Stěblová. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

ŽST Stěblová

V ŽST Stěblová je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staničním zabezpečovacím zařízením je elektronické stavědlo ESA44 z roku 2015. Zařízení je dálkově ovládané z ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. Zařízení je se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky, s kolejovými obvody KOA1 (275 Hz) a s počítači náprav.

Ve stanici jsou dva přejezdy.

Přejezd „S1“ v km 9,618 (P5357, silnice III/0377) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-AC s celými závory z roku 2015 s kontrolami v ŽST Stěblová. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

Přejezd „S2“ v km 10,156 (P5358, účelová komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-AC s celými závory z roku 2015 s kontrolami v ŽST Stěblová. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

ŽST Medlešice

V ŽST Medlešice je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staničním zabezpečovacím zařízením je TEST 11 s reléovými obvody z roku 1991. Zařízení je se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a s izolovanými kolejnicemi.

Na indikační desce je umístěn klíč EMZ pro dopravní výlukou. Po skončení služby, před výlukou dopravní služby, vyjme výpravčí klíč z EMZ a uschová jej v dopravním stole. Ve výluce dopravní služby v noční směně funguje ŽST jako hláska. Z výhybkáře je hláskař, vjezdová návěstidla L a S platí jako oddílové návěstidlo hlásky pro daný směr. Odjezdové návěstidlo S1 platí jako krycí návěstidlo pro výhybku č.1, odjezdové návěstidlo L1 platí jako krycí návěstidlo pro v.č.2,3 a PZS v km 84,167.

Ve stanici je jeden železniční přejezd.

Přejezd „Medlešice“ v km 84,167 (P5346, silnice III/35535) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1991 s kontrolami v ŽST Medlešice. Přejezd je bez kolejových obvodů, se závislostí na návěstidlech. Kontrolní zařízení je na kontrolní desce v ŽST Medlešice.

Ve stanici jsou dvě dopravní koleje (3 a 1) a jedna kusá manipulační kolej (2).

Traťový úsek Medlešice - Pardubice-Rosice nad Labem

V traťovém úseku Medlešice - Pardubice-Rosice nad Labem je bez traťového zabezpečovacího zařízení. V traťovém úseku je pouze telefonické dorozumívání. Traťový úsek je bez souvislé kontroly volnosti.

Poblíž zastávky Pardubice závodíště je v km 90,202 kolejovou spojkou Po1/Po2 zaústěna vlečka V4438. Zaústění vlečky je kryto hlavními návěstidly Lk a Sk, která jsou ovládána z kolejové desky stanoviště v místě kolejové spojky. Na stanovišti je zároveň ústřední zámek, ve kterém je umístěn výsledný klíč uzamčení spojky Po2/Po1, který je držen v případě, že není vložen vlečkový klíč z ŽST Pardubice-Rosice nad Labem.

V traťovém úseku jsou čtyři přejezdy a zastávky Staré Jesenčany a Pardubice závodíště.

Přejezd „Blato“ v km 85,415 (P5347, III/32232) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu VÚD bez závor z roku 1968 s kontrolami v ŽST Medlešice. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována ventilovými kolejovými obvody.

Přejezd v km 85,803 (P5348, účelová komunikace/přístup ke skládce) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Přejezd „Staré Jesenčany“ v km 86,745 (P5349, III/32226) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu VÚD bez závor z roku 1971 s kontrolami v ŽST Medlešice. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována ventilovými kolejovými obvody.

Přejezd v km 87,247 (P5350, účelová komunikace/cyklostezka) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

1.5 VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování této projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- zadání,
- dostupná dokumentace stávajícího zařízení,
- místní šetření projektanta,
- konzultace a porady,
- zaměření a mapové podklady,
- související provozní soubory a stavební objekty (viz objektová skladba),

- související stavby,
- související legislativa v aktuálním znění,
- technické normy a podmínky v aktuálním znění.

1.5.1 Související stavby

- Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové (přípravná dokumentace),
- stavby Uzu Pardubice (studie).

1.5.2 Související legislativa

- zákon 183/2006 Sb., stavební zákon,
 - zákon 266/1994 Sb., o drahách,
 - 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 dokumentace), zejména prováděcí vyhlášky výše uvedených zákonů. Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

1.5.3 Související předpisy SŽDC

- Směrnice č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních,
- Směrnice č. 30/2008 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému,
- Směrnice č.34/2007 Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty ve znění změn
- Směrnice č. 50/2008 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty,
- TS 1/2006-ZS Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení,

- TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacího zařízení,
- TS 4/2008-Z Diagnostika ZZ na tratích vybavených DOZ,
- TS 6/2008-Z Zabezpečovací zařízení dle TNŽ 34 2620, Část 2, Návěstění,
- TS 5/2010-Z Návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů,
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek,
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek,
- Předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci,
- Předpis SŽDC Zam 1 Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace,

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

1.5.4 Související technické normy a podmínky

- ČSN 33 1500 Elektrotechnické předpisy – Revize elektrických zařízení
- ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí – Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti – Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 33 2000-6 Elektrické instalace nízkého napětí – Část 6: Revize
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- ČSN 34 2600 ed.2 Drážní zařízení – Železniční zabezpečovací zařízení
- TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení
- TNŽ 34 2604 Železniční zabezpečovací zařízení – Závěrové tabulky
- TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
- TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla
- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení
- TNŽ 34 2640 Železniční zabezpečovací zařízení – Předpisy pro vlakové zabezpečovací zařízení
- ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
- TNŽ 34 5542 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.

1.6 ODCHYLKY OD 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.

2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 ZÁSADY ŘEŠENÍ DEFINITIVNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Cílem této stavby v úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Stěblová (včetně) je zdvoukolejnění trati a zvýšení traťové rychlosti. V rámci stavby budou zároveň nasazena nová staniční a traťová zabezpečovací zařízení, které zvýšení traťové rychlosti oproti stávajícímu stavu a změnu konfigurace kolejového řešení umožní.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – plnohodnotné elektronické stavědlo. Upravena budou zachovávaná stávající staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Pardubice hl.n., v ŽST Medlešice a v ŽST Stěblová. Součástí dodávky budou v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Stěblová přenosné uzamykatelné výměňové zámky pro uzamčení výhybek v případě poruchy zařízení (viz předpis SŽDC T100).

Nová traťová zabezpečovací zařízení budou zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny nové elektronické kolejové obvody s přenosem kódu VZ a nové úseky počítačů náprav.

Stávající přejezdová zabezpečovací zařízení budou upravena nebo nahrazena novými PZS 3ZBI s celými závory. V intravilánu budou PZS vybaveny signalizací pro nevidomé. Přejezdy budou spouštěny jízdou vlaku staničním a traťovým zabezpečovacím zařízením.

V případech, kdy bude zařízení umístěno do reléového domku, bude součástí dodávky reléového domku i sedlová střecha a domek bude posazen na základ realizovaný SO pozemních staveb. Odvod dešťových vod ze střechy bude zkapáváním na odkapový chodník kolem domku (řeší také SO pozemních staveb).

Nasazené kolejové obvody musí být perspektivní a interoperabilní. Ukolejnění podpěr TV nesoucích svodiče přepětí nebo bleskojistky a ukolejnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení bude řešeno výhradně připojením ukolejnění do kolejového obvodu přes střed stykového transformátoru nebo střed symetrizační tlumivky.

Vzhledem k tomu, že v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Stěblová není možné definovat místo neomezeného připojení, předpokládá se, že na kolejích bez kolejových obvodů, které budou vodivě spojeny s izolovanou částí kolejiště, budou zajištěny izolační stavy koleje proti zemi v hodnotách předepsaných pro provozování kolejových obvodů.

Za hranicí POTV budou zřizovány izolované styky, aby došlo k oddělení manipulačních kolejí a vleček, na kterých není reálné dosáhnout předepsaných hodnot. Izolační stav kolejiště na kolejích bez kolejových obvodů spojených s kolejemi, na kterých jsou kolejové obvody provozovány, bude během provozování kolejových obvodů pravidelně proměřován a trvale udržován, aby nebyl ohrožen bezpečný provoz kolejových obvodů.

Traťová kolej Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem bude za hranicí POTV rovněž oddělena stykem za hranicí POTV. V případě provozování souprav s elektrickým topením budou v úrovni styku za hranicí POTV v rámci SO výstroje trati nasazeny neproměnné návěsti Zapněte/vypněte proud.

Nasazené počítače náprav musí být interoperabilní - musí být zavedené pro provoz na síti SŽDC, senzory musí být dle TS 50 238-3 označeny jako perspektivní a obecně musí být splněny požadavky na detekční prostředky, dle TSI CR CCS, příloha A, dodatek 1. Nutno respektovat omezení výstavby počítače náprav s typem snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012 OAE z 19.12.2012.

Ovládání zabezpečovacího zařízení bude z CDP Praha ze sálu tratě Kolín – Česká Třebová. Pro řízení úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Hradec Králové hl.n. (mimo) je vyhrazen prostor pro pracoviště v zadní části sálu. Pro případ výpadku přenosové cesty bude zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího (dále jen „PPV“)¹.

¹ Podle realizace stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n. bude PPV umístěno buď do nové dopravní kanceláře ŽST Hradec Králové hl.n. (bude-li v té době již zřízena) nebo bude PPV nahrazeno stávající pracoviště JOP v dopravní kanceláři ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebude-li dosud zřízena nová dopravní kancelář v ŽST Hradec Králové hl.n.).

Diagnostika zabezpečovacího zařízení bude zobrazována na diagnostickém pracovišti s přenosem do míst soustředěné údržby. Veškerá diagnostika musí splňovat podmínky technických specifikací TS 2/2007 - Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

Zabezpečovací zařízení bude připraveno pro případnou pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS). Součástí systému ETCS bude i systém GSM-R. Vlastní zařízení ETCS a GSM-R však nebude součástí této stavby a bude montováno v samostatných stavbách.

Bude však provedena úprava stávajícího systému ETCS instalovaného v ŽST Pardubice hl.n.. Úprava je předmětem řešení PS 30-21-01 a PS 31-21-01. Případná úprava GSM-R z důvodu dosahu na novou polohu balíz 3702-R a 3704-R je předmětem řešení sdělovacího zařízení.

Součástí této stavby bude úprava zařízení pro automatické vedení vlaku AVV v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Poloha informačních bodů bude upravena v rámci řešení profese železniční zabezpečovacího zařízení. Předpokládá se, že na provizorní konfiguraci kolejíště nebudou informační body AVV realizovány a systém bude po dobu úprav v dané části kolejíště mimo provoz.

S ohledem na předpokládaný přechod ze stejnosměrné na střídavou trakční soustavu byla veškerá kabelizace navržena dle ČSN 34 2040 ed.2 (stíněné kabely). Do doby převedení na střídavou trakci bude u stíněných kabelů jeden z konců uzemněn přes kondenzátor pro eliminaci stejnosměrných bludných proudů. V úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem budou stíněné kabely použity pouze v případě, že bude výpočtem vlivů v dalším stupni prokázána potřeba použití takových kabelů.

V dalším stupni bude projektová dokumentace zabezpečovacího zařízení rozpracována dle subsystémů v části D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení, v části D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení a v části D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.

2.2 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 31-21-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, SZZ

PS 33-21-01 ŽST Stěblová, úprava SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 30-21-01 Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

PS 32-21-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová, TZZ

PS 34-21-01 Medlešice - Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 99-21-01 CDP Praha, dálkové ovládání ZZ

PS 99-21-02 Pardubice – Hradec Králové, PPV

2.3 ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ

2.3.1 PS 31-21-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, SZZ

Část A – definitivní SZZ

V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude pro zabezpečení nové konfigurace kolejíště zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – plnohodnotné elektronické stavědlo. Zařízení bude s ústředně stavěnými vlakovými i posunovými cestami.

V ŽST bude po kolejových úpravách 29 výhybek a 7 výkolejek, výhybky se přečíslují. Všechny výhybky budou nové. Výhybky v hlavních kolejích budou mít přestavníky v provedení do žlabového pražce, vybavení výhybek snímači polohy jazyků a nasazení nerozřezných přestavníků bude provedeno podle rychlosti pojezdu příslušné výhybky a podle jejího typu.

Na výhybkách č. 1 až 10, č. 13, č. 18 až 21 a č. 23 až 27 nového číslování bude v rámci SO elektro nasazen elektrický ohřev výměn. Výhybky a výkolejka budou zabezpečeny elektromotorickými třífázovými přestavníky. Kolejové spojky 1/3, 6/8, 21/23, 24/25 a 26/27 budou řešeny jako spojky logické, spojky 5/7, Vk/11, Vk/12, Vk/16, Vk/17 a Vk/22 budou zapojeny jako fyzické spojky.

Pro místní práci budou zřízena dvě pomocná stavědla PSt1 a PSt2.

Při předání PSt1 bude v základní poloze držena spojka 5/7 a sklopena výkolejka na koleji 7a. Na návěstidlech Se na koleji 7a a S7b bude předáním PSt rozsvícena povolující návěst. Přestavovány řadiči budou Vk/11, Vk/12 a 13. Povolující návěst bude rozsvícena podle postavené posunové cesty a polohy řadiče směru posunu v kolonce PSt.

Při předání PSt2 bude v základní poloze držena spojka 21/23, v základní poloze bude spojka BVk/22 a sklopena výkolejka na koleji 5a. Přestavovány řadiči budou Vk/17, 19 a 20. Povolující návěst bude rozsvícena podle postavené posunové cesty a polohy řadiče směru posunu v kolonce PSt. Přejezd bude uzavírán obsluhou řadiče pro rozsvícení návěstidel, podmínkou rozsvícení povolující návěsti bude uzavření přejezdu. V kolonce PSt bude umístěn řadič uzavření přejezdu.

Vlečka P bude oddělena výkolejkou PVk, jejíž klíč bude držen v EZ PVk v místě výkolejky.

Všechna návěstidla v obvodu ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kolem kterých nejsou vedeny vlakové cesty, budou stožárová, seřaďovací návěstidla, kolem kterých jsou vedeny vlakové cesty, budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku budou zřízena jako stožárová, jejich ukolejnění bude řešeno připojením na střed stykového transformátoru nebo na střed symetrizační tlumivky.

Funkcionalita VNPN bude instalována u návěstidel ML, S4, S5, S7b, Lc5, Lc7 a Lc9. V případě nedovoleného projetí návěstidla bude zajištěno zastavení vlaku vazbou do TRS.

Bude zřízena funkcionalita APN (automatická přivolávací návěst).

Volnost úseků bude zjišťována kolejovými obvody 275 Hz s kódováním na hlavních a předjízdových kolejkách (1, 2 a 3), které budou doplněny úseky počítačů náprav v ostatních částech kolejiště.

Ovládání elektronického stavědla bude v rámci navazujícího PS zajištěno dálkově z CDP Praha se záložním pracovištěm PPV v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebo v ŽST Hradec Králové hl.n., po dokončení stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n.). V rámci tohoto PS bude v místnosti vedle stavědlové ústředny ŽST Pardubice-Rosice nad Labem zřízeno nouzové ovládání technologického počítače ŽST. V téže místnosti bude zřízena deska nouzových obsluh bez možnosti stavění výhybek.

Do přenesení ovládání na CDP Praha bude ŽST Pardubice-Rosice nad Labem ovládána z JOP ve stávající dopravní kanceláři ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebo v ŽST Hradec Králové hl.n., po dokončení stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n.). Na dobu úprav zařízení bude zajištěno ovládání z pracoviště JOP v dopravní kanceláři ŽST Stěblová.

Vnitřní část zařízení bude umístěna v SÚ a v místnosti baterií v nové technologické budově.

Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen univerzální napájecí zdroj. Základní napájení pro univerzální napájecí zdroj bude zajištěno z trakčního vedení, náhradní napájení je zajištěno z místní veřejné sítě. Zároveň bude pro nouzové napájení zřízena přípojka pro dieselagregát. Staniční napájecí zdroj bude plnit funkci vstupního rozvaděče zabezpečovacího zařízení, bude zajišťovat přepínání přípojek a bude plnit funkci rozvaděče zajištěné sítě pro ŽST.

Kabelové rozvody se položí nové, definitivní, v obvodu celé ŽST. Hlavní kabelová trasa v obvodu ŽST mezi vjezdovými návěstidly bude společná se sdělovacím zařízením a s kabely pro EOV, zřízení této kabelové trasy je v plném rozsahu předmětem tohoto PS. Kabely k předvěsti a počítacím bodům na trati budou v traťových úsecích přiloženy do výkopů zřízených v rámci PS traťových zabezpečovacích zařízení. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné, napájecí kabely budou typu CYKY.

Traťové úseky Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem, Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem a Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím

zařízením 3.kategorie dle TNŽ 34 2620. Jejich zřízení je předmětem příslušných PS traťových zabezpečovacích zařízení. V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem se ve stavědlové ústředně v rámci tohoto PS zřídí příslušná část nového TZS s úvazkou na nové SZS.

Diagnostika staničního a přilehlých traťových zabezpečovacích zařízení je zobrazována na diagnostickém pracovišti. Veškerá diagnostika musí splňovat podmínky technických specifikací TS 2/2007 - Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

V rámci řešení PS se v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem předpokládá úprava poloh (demontáž/montáž) stávajících balízových skupin ETCS 3701-R, 3702-R a 3703-An0 a zřízení nové balízové skupiny 3704-R. Balízová skupina 3701-R bude na konci postupu 7 přesunuta z koleje 1 do finální polohy v koleji 2.

Úprava SW ETCS v ŽST Pardubice hl.n. (při každé změně polohy balíz) bude předmětem PS 30-21-01. Balízová skupina 3705-An0 bude instalována až při zdvoukolejnění úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem.

Ve stanici se nově nachází dva přejezdy, na kterých bude stávající přejezdové zabezpečovací zařízení v rámci tohoto PS upraveno nebo nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením:

Přejezd v ev.km 3,301 („ZZ“, P5351, místní komunikace) bude nově značen jako přejezd „R1“.

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení bude v rámci tohoto PS demontováno a zcela nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou ve stavědlové ústředně. Ovládání přejezdu bude automatické ve vazbě na kolejové obvody, počítače náprav SZS a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu se doporučuje použít tomuto odpovídající výstražné zvonce s možností regulace hlasitosti zvukové výstrahy.

Nové výstražníky A, B, C a D se závorovými břevny budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Doplnkové světelné skříně nebudou zřizovány. Na výstražnících u chodníku (B a C) bude zřízena signalizace pro nevidomé. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břevnen, na závory na chodníku budou doplněny zábradlíky pro bílou hůl. Svodné zábradlí bude zřízeno v rámci SO kolejí. V rámci SO úpravy komunikace budou instalovány varovné a signální pásy ve smyslu aktuálního znění ČSN 73 6380.

Vnitřní část zařízení PZS bude umístěna do stavědlové ústředny. V místě přejezdu bude instalována pouze kabelová skříň s transformátory zařízení přejezdu. Napájení přejezdu vč. náhradního napájení bude ze staničního zabezpečovacího zařízení. Do stavědlové ústředny ŽST bude umístěna i vnitřní část signalizace pro nevidomé a záznamové zařízení (černá skříňka PZS).

Přejezd bude zavázán do nového SZS včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skřínky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

V provizorních stavech bude tento přejezd za výluky traťové koleje za provozu koleje vlečky přesunut do provizorní polohy na dobu výstavby nového křížení v místě původního přejezdu. V postupu 2 bude ve výluce traťové koleje přejezdové zabezpečovací zařízení sneseno a přejezd v provizorní poloze

bude zabezpečen pouze výstražnými kříži. Po dokončení nového přejezdu bude do aktivace SZZ přejezd zabezpečen také pouze výstražnými kříži.

Osazení výstražných křížů je předmětem SO komunikace.

Přejezd v ev.km 4,232 („RS1 – Semtín 1“, P5352, účelová komunikace) bude nově značen jako „R2“.

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení bude v rámci tohoto PS demontováno a zcela nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory, pozitivní signalizací.

Ovládání přejezdu bude automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

Nové výstražníky A a B se závorovými břevny budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Doplnková světelná skříň bude zřízena na výstražníku B v souladu se stávajícím stavem. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břevn.

Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou v novém reléovém domku - stávající RD nemá dostatečnou prostorovou rezervu pro rozšíření zařízení + v postupu 2 je pouze měsíc výluky traťové koleje na zřízení nového PZS. Do reléového domku bude umístěno záznamové zařízení (černá skříňka PZS). Domek bude zřízen s dvěma samostatnými prostory se samostatnými vchody pro umístění technologie jak zabezpečovacího zařízení tak i pro umístění technologie sdělovacího zařízení.

Přejezd bude zavázán do nového SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skříňky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

V provizorních stavech bude tento přejezd v postupu 2 na dobu zřízení definitivní konstrukce přejezdu v poloze původní přesunut do provizorní polohy se současnou výlukou traťové, ale za provozu vlečkové koleje. Provizorní křížení bude zabezpečeno pouze výstražnými kříži. Do aktivace definitivního SZZ na konci postupu 2 bude po dokončení pouze výstražnými kříži zabezpečena i definitivní konstrukce přejezdu. Osazení výstražných křížů je předmětem SO komunikace.

Přechod pro pěší v ev.km 4,803 („RS2 – Semtín 2“, P5353, místní komunikace) bude nově nahrazen podchodem. Zrušení stávajícího PZS bude realizováno v rámci části B tohoto PS.

V provizorních stavech bude tento přechod přesunut do provizorní polohy. V postupu 1 se stávajícím TZZ budou polohy výstražníků přizpůsobeny provizornímu křížení. V postupu 2 bude ve výluce traťové koleje přejezdové zabezpečovací zařízení sneseno a přechod bude zabezpečen pouze výstražnými kříži. Tento stav bude trvat až do zprovoznění podchodu, kdy bude přechod zrušen.

Osazení výstražných křížů je předmětem SO komunikace, snížení rychlosti v traťové koleji na rychlost odpovídající rozhledovým poměrům je předmětem řešení SO výstroje trati.

Zabezpečené výhybky a výkolejky:

1/3, 2, 4, Vk, 5/7, 6/8, 9, 10, Vk/11, Vk/12, 13, Vk/16, Vk/17, 18, 19, 20, 21/23, Vk/22, Vk, 24/25, 26/27, EZ PVk

Počet zabezpečených výhybkových jednotek: 26,5

Část B - provizorní SZZ

Část B obsahuje provizorní stavy popsané v odst. 2.2 této Technické zprávy a veškeré demontáže a provizorní úpravy zařízení.

Ve stavebních postupech 1 a 2 bude upravováno stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení. V postupu 1 bude stávající kabelizace zařízení nahrazena kabelizací provizorní z důvodu dohledatelnosti kabelové trasy, maximálního vymístění trasy z oblasti stavebních prací a reálnosti rychlého naspojování kabelů v případě narušení stavbou.

Na začátku stavebního postupu 3 bude aktivováno definitivní SZZ, zatím s provizorní konfigurací na pardubicko/medlešickém zhlaví a s připravenou vnitřní částí zařízení na úpravy konfigurace kolejiště v postupu 6 a na definitivní stav. Ovládání zařízení bude z provizorního zálohovaného pracoviště JOP umístěného ve stávající dopravní kanceláři.

Do konce stavebního postupu 6 bude v traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem zachováno stávající telefonické dorozumívání, aby se změny konfigurace kolejiště a zařízení odehrávaly výhradně na okraji zařízení (důležité z hlediska úprav SW).

Během stavebního postupu 7 bude provedena změna SW na definitivní konfiguraci a přepojení na dálkové ovládání z CDP Praha, zálohované PPV.

Demontáže budou provedeny včetně všech souvisejících částí a základů pod zařízením v okamžiku, kdy se daný venkovní nebo vnitřní prvek stane zbytným z hlediska následujících stavebních postupů. Demontáže zbytné kabelizace budou, v místech, kde jsou kolejové úpravy realizovány, probíhat současně s kolejovými úpravami.

Část C - klimatizace

// --- Odpovědným projektantem řešení části C - klimatizace je Ing. Jana Böserlová. --- //

Klimatizace prostorů zabezpečovacího zařízení je řešena v rámci tohoto PS, část C.

Bude navržena v souladu s opatřením č.j. 1955/2000–07 a jeho dodatku č.j. 2997/01–07. Podle tohoto opatření budou samostatnou klimatizací vybaveny prostory stavědlové ústředny a místnosti baterií. Klimatizační jednotky zde budou udržovat stanovenou teplotu. Rozsah teplot se musí pohybovat u stavědlové ústředny a místnosti napájení v rozmezí +5°C až +35°C, v místnosti baterií pak +20°C s ohledem na umístění baterií.

Správná činnost klimatizačních jednotek bude indikována podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008-ZSE, indikace bude zajištěna v rámci řešení DDTS v profesi sdělovací zařízení.

Obecně jsou v novém technologickém objektu navrženy VZT sestavy dílčích ventilátorů, které budou ovládány termostaty a budou zajišťovat průběžné provětrávání jednotlivých místností a doplňovat přirozené odvětrávání kabelového prostoru a trafokomory. Současně pak zajistí nucený podtlakový odvod zbytkového tepla od technologie z jednotlivých místností s vývodem odpadního vzduchu přes obvodové stěny objektu. Chod jednotlivých ventilátorů bude řízen dle vyhodnocování teploty a vlhkosti v čase.

Technologicky je VZT navržena jako bezobslužný provoz. Obsluha zde bude vykonávat pravidelné kontroly zařízení a servisní činnost.

Připojení vzduchotechniky a klimatizace je navrženo z rozvaděčů vlastní spotřeby.

Venkovní klimatizační jednotky budou umístěny ve venkovní nico umístěné do půdního prostoru ve štítu objektu orientovaném na neosluněnou světovou stranu. Vstupní otvor niky je kryt otevíratelnými kovovými dvířky s výplní z tahokovu. Ovládání klimatizace je součástí dodávky klimatizace.

2.3.2 PS 33-21-01 ŽST Stěblová, úprava SZZ

Stavbou V ŽST Stěblová dojde k úpravě konfigurace kolejí na rosickém zhlaví v souvislosti se zaústěním nově dvoukolejně trati. Pro zabezpečení nové konfigurace kolejiště bude upraveno stávající staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.

Na rosickém zhlaví budou sneseny výhybky č. 1 až 3 (včetně výhybky 1:26,5) a budou nahrazeny kolejovými spojkami 1/2 a 4/5 mezi hlavními kolejemi a výhybkou č.3 pro přístup z hlavních kolejí do předjízdny koleje 4. Vjezdová návěstidla budou z důvodu dodržení vzdáleností mezi těmito návěstidly a elektrickým dělením vysunuta cca do km 8,2, čímž bude nově součástí ŽST i přejezd v km 8,302 a případná nástupiště prověřované zastávky Stěblová.

Na opatovickém zhlaví dojde pouze k přečíslování výhybek a k souvisejícímu přeznačení kolejových obvodů. Konfigurace a řešení zabezpečovacího zařízení zde zůstane stávající.

V ŽST bude po kolejových úpravách 9 výhybek a 1 výkolejka. Všechny nově vložené výhybky na rosickém zhlaví budou nové. Výhybky budou mít přestavníky v provedení do žlabového pražce, vybavení výhybek snímači polohy jazyků a nasazení nerozřezných přestavníků bude provedeno podle rychlosti pojezdu příslušné výhybky a podle jejího typu.

Na doplňovaných výhybkách č. 1 až 5 bude v rámci SO elektro nasazen elektrický ohřev výměn. Výhybky a výkolejka budou zabezpečeny elektromotorickými třífázovými přestavníky. Kolejové spojky 1/2 a 4/5 budou řešeny jako spojky logické.

Všechna doplňovaná návěstidla v obvodu ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kolem kterých nejsou vedeny vlakové cesty, budou stožárová, seřaďovací návěstidla, kolem kterých jsou vedeny vlakové cesty, budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku budou zřízena jako stožárová, jejich ukolejnění bude řešeno připojením na střed stykového transformátoru.

Bude zřízena funkcionální APN (automatická přivolávací návěst).

Volnost doplňovaných úseků bude zjišťována kolejovými obvody 275 Hz s kódováním VZ.

Ovládání elektronického stavědla bude v rámci navazujícího PS zajištěno dálkově z CDP Praha se záložním pracovištěm PPV v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebo v ŽST Hradec Králové hl.n., po dokončení stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n.). V rámci tohoto PS bude pouze upravena deska nouzových obsluh bez možnosti stavění výhybek.

Do přenesení ovládání na CDP Praha bude ŽST Stěblová ovládána z JOP ve stávající dopravní kanceláři ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (nebo v ŽST Hradec Králové hl.n., po dokončení stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n.). Na dobu úprav zařízení bude zajištěno ovládání z pracoviště JOP v dopravní kanceláři ŽST Stěblová. Řešení provizorního ovládacího pracoviště je předmětem PS řešícího PPV.

Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stávající výpravní budově. Napájení SZZ bude zachováno stávající bez úprav.

Doplňované kabelové rozvody se položí nové. Hlavní kabelová trasa v obvodu ŽST mezi vjezdovými návěstidly bude společná se sdělovacím zařízením a s kabely pro EO, zřízení této kabelové trasy je v plném rozsahu předmětem tohoto PS. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné, napájecí kabely budou typu CYKY.

Traťový úsek Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Zřízení je předmětem příslušného PS traťového zabezpečovacího zařízení. V ŽST Stěblová se ve stavědlové ústředně v rámci tohoto PS zřídí příslušná část nového TZZ s úvazkou na stávající SZZ.

Diagnostika staničního a přilehlých traťových zabezpečovacích zařízení je zobrazována na diagnostickém pracovišti. Veškerá diagnostika musí splňovat podmínky technických specifikací TS 2/2007 - Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

Ve stanici se nově nachází tři přejezdy. Přejezdy „S1“ v ev.km 9,618 a „S2“ v ev.km 10,156 budou zachovány ve stávajícím stavu. Upraven bude pouze přejezd, který do stanice nově přibude:

Přejezd v ev.km 8,295 („Stěblová“, P5356, silnice III/0376) bude nově značen jako přejezd „S0“.

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení bude v rámci tohoto PS demontováno a zcela nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s

celými závory, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé. Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou v reléovém domku v místě přejezdu. PZS). Domek bude zřízen s dvěma samostatnými prostory se samostatnými vchody pro umístění technologie jak zabezpečovacího zařízení tak i pro umístění technologie sdělovacího zařízení. Ovládání přejezdu bude automatické ve vazbě na kolejové obvody a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna kolejovými obvody staničního a traťového zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu se doporučuje použít tomuto odpovídající výstražné zvonce s možností regulace hlasitosti zvukové výstrahy.

Nové výstražníky A, B, C a D se závorovými břevny budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Doplnkové světelné skříně nebudou zřizovány. Na výstražnících A a D u chodníku bude zřízena signalizace pro nevidomé. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břevnen, na závory na chodníku budou doplněny zárazky pro bílou hůl. Svodné zábradlí bude zřízeno v rámci SO kolejí. V rámci SO komunikací budou instalovány také varovné a signální pásy ve smyslu aktuálního znění ČSN 73 6380.

Napájení přejezdu bude z místní sítě, náhradní napájení bude z baterií. Do reléového domku bude umístěna i vnitřní část signalizace pro nevidomé a záznamové zařízení (černá skříňka PZS).

Přejezd bude zavázán do upravovaného SZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Stěblová. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skřínky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

Zabezpečené výhybky a výkolejky ve stavu před úpravou SZZ:

1 (4+2 přestavníky), 2, 3, 4, Vk1/5, 6/7

Počet zabezpečených výhybkových jednotek: 13

Zabezpečené výhybky a výkolejky ve stavu po úpravě SZZ:

1/2, 3, 4/5, 6, Vk1/7, 8/9

Počet zabezpečených výhybkových jednotek: 10 (upraveno 5 v.j., rušeny 3 v.j.)

2.3.3 PS 30-21-01 Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěšního bodu.

V rámci PS 31-21-01 bude do SÚ ŽST Pardubice-Rosice nad Labem umístěna úvazka automatického hradla. V rámci tohoto PS bude v reléové místnosti RZZ Pardubice hl.n. do volných pozic umístěna výstroj úvazky automatického hradla (předpokládá se využití volného stojanu č. 43). Budou upravena zapojení stávajícího RZZ. Dodávaná elektronická zařízení budou s řešenou přepětovou ochranou.

Propojení obou vnitřních částí TZZ v sousedních stanicích bude provedeno s využitím stávajícího vazebního kabelu, který bude na hranici kolejových úprav naspojován na nový kabel. Pro budoucí TZZ (předpokládá se ITZ) bude v budoucnu využit optický kabel, který řeší PS sdělovacího zařízení a v kterém je pro zabezpečovací zařízení vyhrazeno 12 vláken.

Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí úseku počítače náprav, jehož výstroj bude umístěna v ŽST Pardubice hl.n. ve stávajícím stojanu s využitím stávajícího kabelu, který

bude mezi vjezdovými návěstidly obou ŽST doplněn o nový úsek v rámci tohoto PS. Zařízení bude mít v obou směrech jediný prostorový oddíl.

Kabelová trasa bude situována na pozemku dráhy a bude společná se sdělovacím zařízením a rozvody nn. Mezi vjezdovými návěstidly sousedních stanic budou v rámci tohoto PS položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné.

Traťové zabezpečovací zařízení bude doplněno diagnostikou. Diagnostika bude řešena společně i s částí diagnostiky pro staniční zabezpečovací zařízení. Diagnostické zařízení musí umožnit přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

V rámci řešení tohoto PS se v ŽST Pardubice hl.n. předpokládá úprava polohy (demonťáž/montáž) stávající balízové skupiny ETCS 3530-Ex,En2-SH v souvislosti s provizorním přesmykem 2.TK do stávající koleje v ŽST Pardubice hl.n.. Současně je předmětem tohoto PS úprava SW ETCS v ŽST Pardubice hl.n. při každé změně polohy balíz v rámci této stavby (včetně úprav balíz PS 31-21-01). Upravena bude také poloha neproměnných návěstí (označník, vstup do oblasti ETCS úrovně 2 a výstupní hranice oblasti ETCS).

V traťovém úseku se nenachází žádný přejezd.

2.3.4 PS 32-21-01 Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová, TZZ

V traťovém úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronický centralizovaný tříznakový automatický blok. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku.

Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí kolejových obvodů, jejichž výstroj bude umístěna v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem i ŽST Stěblová podle hranice soustředění. Použité stykové transformátory musí umožnit přenos trakčních proudů dle hodnot uvedených v části „B.4.4 – Energetické výpočty“ (stykové transformátory s vyšší proudovou citlivostí).

V km 7,720 budou v obou kolejích zřízeny izolované styky. Na středy stykových transformátorů v tomto místě se předpokládá připojení zpětného vedení budoucí napájecí stanice, která bude zřízena v rámci související stavby. Tyto středy budou definovány jako místo neomezeného připojení ve smyslu ČSN 34 2613 ed.3 a ČSN 34 2614 ed.3.

Nejbližší další místo neomezeného připojení tak může být zřízeno cca v km 1,650 (nejdelší KO 1011m) ve směru Pardubice – limituje připojení napájecí stanice Pardubice - a cca v km 14,620 (nejdelší KO 1150m) – limit připojení neizolované části kolejiště na Odbočce ELNA Opatovice nad Labem v km 15,222 vyhovuje.

Automatický blok bude mít v obou směrech čtyři prostorové oddíly.

Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a je obsahem PS staničních zabezpečovacích zařízení. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení.

Propojení obou vnitřních částí TZZ v sousedních stanicích bude provedeno i optickým kabelem, který řeší PS sdělovacího zařízení a v kterém je pro zabezpečovací zařízení vyhrazeno 12 vláken. Mezi stavědlovou ústřednou a místem, kde je vyveden dálkový optický kabel, bude v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem zřízen v rámci PS sdělovacího zařízení místní optický kabel. V ŽST Stěblová bude využit stávající propoj.

Kabelová trasa bude situována přednostně na pozemku dráhy a bude společná se sdělovacím zařízením. V celém mezistaničním úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních stanic budou v rámci tohoto PS položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné. Napájecí kabely budou typu CYKY.

Traťové zabezpečovací zařízení bude doplněno diagnostikou. Diagnostika bude řešena společně i s částí diagnostiky pro staniční zabezpečovací zařízení. Diagnostické zařízení musí umožnit přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

2.3.5 PS 34-21-01 Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

V traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěštního bodu s možností uzamčení vlečkového vlaku na vlečce. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav, jejichž výstroj bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Pardubice-Rosice nad Labem.

Zaústění vlečky do traťového úseku bude řešeno s uzamčením na vlečce. Kolejová spojka Po1/Po2 bude uzamčena s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Tento EZ bude umístěn spolu s EZ pro uzamčení vlečkového klíče a ovládacími prvky v objektu pomocného stavědla v místě odbočných výhybek vlečky.

Obsluha vlečky bude možná z obou stanic s návratem do libovolné z nich. V obou krajních stanicích bude zřízen aktivační EZ pro vlečkový klíč. V případě ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude EZ umístěn do pomocného stavědla PSt1. V případě ŽST Medlešice bude umístěn v kolejové desce v dopravní kanceláři (původní EZ výluky služby dopravního zaměstnance).

Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Technologická část traťového zabezpečovacího zařízení včetně potřebných vazeb bude v případě ŽST Medlešice součástí tohoto PS v případě ŽST Pardubice-Rosice nad Labem součástí dodávky PS staničního zabezpečovacího zařízení.

Vnitřní výstroj nového automatického hradla bude soustředěna v maximální možné míře do stavědlové ústředny elektronického stavědla v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. V ŽST Medlešice bude zřízena pouze nejnutnější část úvazky na stávající SZZ, jinak bude zachováno stávající SZZ. Do reléové místnosti ŽST Medlešice bude umístěn nový stojan. Stojan bude umístěn před stávající stojanovou řadu k oknu.

Kabelová trasa bude situována přednostně na pozemku dráhy a bude společná se sdělovacím zařízením. V celém mezistaničním úseku mezi vjezdovými návěstidly sousedních stanic budou v rámci tohoto PS položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné, napájecí kabely budou typu CYKY. Mezi přejezdy v ev.km 86,745 a v ev.km 87,247 bude v rámci tohoto PS položen napájecí kabel pro nové PZS „MR4“ od přípojky PZS „MR3“.

Traťové zabezpečovací zařízení bude doplněno diagnostikou. Diagnostika bude řešena společně i s částí diagnostiky pro staniční zabezpečovací zařízení. Diagnostické zařízení musí umožnit přenos všech určených diagnostických informací do určeného místa soustředěné údržby.

V dopravní kanceláři ŽST Medlešice budou v rámci tohoto PS na stávající kolejovou desku doplněnou ovládací prvky automatického hradla. Na kolejové desce bude současně zrušena možnost výluky dopravní služby. Uvolněný EZ pro zavedení výluky dopravní služby na kolejové desce bude použit jako aktivační EZ pro vlečkový klíč.

V ŽST Medlešice bude předmětem tohoto PS pokládka kabelizace až do reléové místnosti zabezpečovacího zařízení a kabelizace mezi reléovou místností a dopravní kanceláří. Pro zatažení kabelů do budovy bude použit stávající kabelový vstup. Vnitřní kabelizace bude vedena stávajícími prostory a žlaby.

V traťovém úseku se nachází čtyři přejezdy:

Přejezd v ev.km 85,415 („Blato“, P5347, silnice III/32232) bude nově značen jako přejezd „MR1“.

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení (VÚD z roku 1968) je podle vyjádření správce na hranici životnosti. Zařízení bude v rámci tohoto PS demontováno a zcela nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory a s pozitivní signalizací.

Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou v novém reléovém domku v místě přejezdu. (PZS). Domek bude zřízen s dvěma samostatnými prostory se samostatnými vchody pro umístění technologie jak zabezpečovacího zařízení tak i pro umístění technologie sdělovacího zařízení. Ovládání

přejezdu bude automatické ve vazbě na jízdu vlaku. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k tomu, že na přejezdu v minulosti došlo ke střetům vozidel s vlakem, budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu vedle obytného drážního domku se doporučuje použít tomuto odpovídající výstražné zvonce s možností regulace hlasitosti zvukové výstrahy.

Nové výstražníky A a B se závorovými břevny budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Doplnkové světelné skříně nebudou zřizovány. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břevn.

Napájení přejezdu bude z místní sítě, náhradní napájení bude z baterií. Do reléového domku bude umístěno i záznamové zařízení (černá skříňka PZS).

Přejezd bude zavázán do nového TZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skřínky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

Přejezd v ev.km 85,803 (P5348, účelová komunikace) bude nově značen jako přejezd „MR2“.

Přejezd je jedinou přístupovou cestou ke kališti, obec s jeho zrušením nesouhlasí. Vzhledem k tomu, že stavba nezvyšuje traťovou rychlost, s ohledem na budoucí opuštění trati v rámci výstavby Ostřešanské spojky a s ohledem na špatné zkušenosti s vandalismem po nasazení PZM2 a na nedostatečné kapacity složek SŽDC pro případné otevírání přejezdu na požádání, bude přejezd zachován ve stávajícím stavu zabezpečený pouze výstražnými kříži.

Přejezd v ev.km 86,745 („Jesenčany“, P5349, silnice III/32226) u zastávky Staré Jesenčany bude nově značen jako přejezd „MR3“.

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení (VÚD z roku 1971) je podle vyjádření správce na hranici životnosti. Zařízení bude v rámci tohoto PS demontováno a zcela nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závorami, pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé.

Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou v novém reléovém domku. PZS). Domek bude zřízen s dvěma samostatnými prostory se samostatnými vchody pro umístění technologie jak zabezpečovacího zařízení tak i pro umístění technologie sdělovacího zařízení. Ovládání přejezdu bude automatické ve vazbě na jízdu vlaku. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu se doporučuje použít tomuto odpovídající výstražné zvonce s možností regulace hlasitosti zvukové výstrahy.

Nové výstražníky A, B, C a D se závorovými břevny budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Na stojanu výstražníku „A“ bude zřízena doplnková světelná skříň nasměrovaná směrem k odstavné ploše. Na výstražnících A a D u chodníku bude zřízena signalizace pro nevidomé. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břevn, na závory na chodníku budou doplněny zárážky pro bílou hůl. Svodné zábradlí bude zřízeno v rámci SO komunikace. V rámci SO komunikace budou instalovány také varovné a signální pásy ve smyslu aktuálního znění ČSN 73 6380.

Napájení přejezdu bude z místní sítě, náhradní napájení bude z baterií. Do stavědlové ústředny ŽST bude umístěna i vnitřní část signalizace pro nevidomé a záznamové zařízení (černá skříňka PZS).

Přejezd bude zavázán do nového TZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skříňky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

Přejezd v ev.km 87,247 (P5350, účelová komunikace) na frekventované cyklostezce mezi Starými Jesenčany a Pardubicemi (cyklotrasy 4178 a 4182) bude nově značen jako přejezd „MR4“.

Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Kříže budou v rámci tohoto PS demontovány a na přejezdu bude zřízeno nové přejezdové zabezpečovací zařízení kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory a s pozitivní signalizací. Závory jsou voleny pro zvýšení bezpečnosti uživatelů cyklostezky z hlediska případného přehlédnutí světelné a zvukové výstrahy, signalizace pro nevidomé je volena s ohledem na charakter komunikace, kde nelze pohyb nevidomých vyloučit.

Zařízení bude reléového typu s výstrojí umístěnou v novém reléovém domku. PZS). Domek bude zřízen s dvěma samostatnými prostory se samostatnými vchody pro umístění technologie jak zabezpečovacího zařízení tak i pro umístění technologie sdělovacího zařízení. Ovládání přejezdu bude automatické ve vazbě na jízdu vlaku. Volnost přibližovacích úseků PZS bude zjištěna počítači náprav traťového zabezpečovacího zařízení.

S ohledem na umístění přejezdu poblíž obytné zástavby se doporučuje použít tomuto odpovídající výstražné zvonce s možností regulace hlasitosti zvukové výstrahy.

Nové výstražníky budou umístěny na nové základy. Budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Doplnkové světelné skříně nebudou zřizovány. Natočení skříní bude podle potřeby vhodně upraveno. V rámci tohoto PS budou doplněna bezpečnostní zábradlí kolem závorových břeven. Svodné zábradlí nebude zřizováno.

Napájení přejezdu bude z místní sítě, náhradní napájení bude z baterií. Do stavědlové ústředny ŽST bude umístěna i vnitřní část signalizace pro nevidomé a záznamové zařízení (černá skříňka PZS).

Přejezd bude zavázán do nového TZZ včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC Z2). Kontrolní a nouzové ovládací prvky PZS budou dále zřízeny v desce nouzových obsluh v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno také prostřednictvím skříňky místního ovládání v místě přejezdu.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“. V rámci tohoto SO komunikací budou provedeny potřebné úpravy silničního dopravního značení v okolí přejezdu.

Provizorní traťové zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

2.3.6 PS 99-21-01 CDP Praha, dálkové ovládání ZZ

Obsah tohoto PS je závislý na sledu této stavby a stavby v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.. Rozpočtovány jsou výměry nákladově náročnější varianty řešení.

Na CDP Praha bude zřízeno pracoviště pro dálkové ovládání ZZ včetně PAVZZ a funkcionality ASVC. Na CDP Praha budou dále doplněny ovládací skřín DOZ, vnitřní kabelové rozvody a bude zde provedena úprava pracoviště DŽDC. V nové SÚ Pardubice-Rosice nad Labem bude doplněna ovládaná

skříň DOZ, prostřednictvím které bude nové elektronické stavědlo ovládáno. V SÚ Stěblová bude provedena rekonfigurace stávající ovládané skříň DOZ pro ovládání z CDP Praha.

Pracoviště dispečerů na CDP Praha budou umístěna v zadní pozici sálu Kolín – Česká Třebová bez zobrazení reliéfu řízené oblasti na VZJ. Půjde o dvě pracoviště JOP, která se budou zálohovat navzájem. Pracoviště dispečera bude poskytovat potřebné informace o všech stanicích v řízené oblasti. Musí být zachována možnost řízení celé oblasti jedním dispečerem při sedlech dopravy (především noční provoz, apod.). V řízené oblasti bude dispečerovi umožněno veškeré stavění vlakových a posunových cest dle ZTP JOP.

Pracoviště dispečera bude vybaveno maticí monitorů 4x2. Ve spodní řadě matice budou umístěny monitory pro vedení dopravní dokumentace (1x), reliéf (2x), technologický monitor (1x). V horní řadě matice budou umístěny monitory s reliéfem ASVC (2x), kamerový systém (1x) a rezerva (1x). Reliéf bude dispečerem posouván dle potřeby (klávesy 1, 2, 3). Dispečer bude mít zároveň možnost si zobrazit jakoukoliv stanici s podrobným reliéfem (reliéf B) a na monitorech mít i nesousedící stanice. Pro potřeby sdělovacího zařízení bude zřízen na stole zapuštěný dotykový monitor.

Na CDP Praha jsou pro dálkové ovládání úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Hradec Králové hl.n. (mimo) požadovány funkcionality automatické stavění vlakových cest (ASVC) a přenos čísla vlaku, který bude plně automatický.

Varianta A (realizace tohoto PS před stavbou v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.)

Budou provedeny výše uvedené dodávky na CDP Praha, v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Stěblová.

V ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude zrušena stávající ovládací skříň DOZ pro ovládání ŽST Stěblová a bude doplněna ovládaná skříň DOZ pro ovládání Odbočky ELNA Opatovice nad Labem z CDP Praha.

Cílovým stavem tohoto PS v této variantě je dálkové ovládání úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Odbočka ELNA Opatovice nad Labem (včetně) z CDP Praha.

Varianta B (realizace tohoto PS po stavbě v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.)

Budou provedeny výše uvedené dodávky na CDP Praha, v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a v ŽST Stěblová.

Výměna skříň DOZ v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude provedena v rámci stavby Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n.². Obsahem je rekonfigurace ovládaných skříň DOZ v nové SÚ Opatovice nad Labem-Pohřebačka na ovládání z CDP Praha.

Cílovým stavem tohoto PS v této variantě je dálkové ovládání celého úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Hradec Králové hl.n. (mimo) z CDP Praha.

2.3.7 PS 99-21-02 Pardubice – Hradec Králové, PPV

Obsah tohoto PS je závislý na sledu této stavby a stavby v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.. Rozpočtovány jsou výměry nákladově náročnější varianty řešení.

Předmětem tohoto PS je zřízení pracoviště pohotovostního výpravčího (dále jen PPV). Pracoviště PPV bude vybaveno maticí monitorů 4x2. Ve spodní řadě matice budou umístěny monitory pro vedení dopravní dokumentace (1x), reliéf (2x), technologický monitor (1x). V horní řadě matice budou umístěny monitory s reliéfem ASVC (2x), kamerový systém (1x) a rezerva (1x). Reliéf bude zobrazován shodně

² Ovládací skříň DOZ z RM Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude provizorně přesunuta do SÚ v ŽST Hradec Králové hl.n., do nové SÚ Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude doplněna ovládaná skříň DOZ a úsek Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Hradec Králové hl.n. (mimo) bude provizorně řízen ze zálohovaného JOP v nové dopravní kanceláři v ŽST Hradec Králové hl.n..

jako na pracovišti na CDP Praha a bude pohotovostním výpravčím posouván dle potřeby (klávesy 1, 2, 3). Pohotovostní výpravčí bude mít zároveň možnost si zobrazit jakoukoliv stanici s podrobným reliéfem (reliéf B) a na monitorech mít i nesousedící stanice.

Varianta A (realizace tohoto PS před stavbou v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.)

PPV zřizované touto stavbou bude zřízeno doplněním a rekonfigurací jednoho z pracovišť JOP ve stávající dopravní kanceláři v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. Druhé stávající pracoviště JOP bude demontováno.

V případě, že by nedošlo k přesunu ovládání úseku Pardubice hl.n. (mimo) – ELNA Opatovice nad Labem (včetně) realizací PS 99-21-01 na CDP Praha, bude druhé pracoviště JOP namísto demontáže také upraveno tak, aby úsek byl úsek ovládán ze zálohovaného JOP ze stávající dopravní kanceláře ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (rozšíření stávajícího ovládání o ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a přilehlé traťové úseky).

Varianta B (realizace tohoto PS po stavbě v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl.n.)

PPV v rámci tohoto PS bude zřízeno přímo v nové dopravní kanceláři v ŽST Hradec Králové hl.n. v rámci PS stavby v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl.n..

Obsahem tohoto PS v této variantě je rekonfigurace pracoviště PPV na dálkové ovládání celého úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo) a zrušení druhého pracoviště JOP, které společně s PPV tvořilo v nové dopravní kanceláři ŽST Hradec Králové hl.n. zálohovaný JOP pro ovládání úseku Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Hradec Králové.

2.4 POSTUP VÝSTAVBY A ČINNOST ZZ PŘI VÝSTAVBĚ

Stavba je rozdělena na sedm stavebních postupů, jejichž obsahem jsou stavební práce na jednotlivých staničních i traťových kolejích. Mezi vybranými stavebními postupy jsou předpokládány zimní technologické přestávky.

Provizorní zabezpečovací zařízení bude zřízeno pouze v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, v ostatních stanicích nebo traťových úsecích budou z hlediska zabezpečovacího zařízení stavební postupy řešeny úpravami stávajícího zabezpečovacího zařízení a postupnou aktivací definitivního zabezpečovacího zařízení.

Při vypnutí PZS bude bezpečnost zajištěna umístěním přejezdníků, příp. pomalé jízdy a výstražných kolíků, a zpravováním vlaků o vypnutí PZS (rozkaz V příp. Op) a umístěním silničního značení.

Po celou dobu stavby bude zajištěn odvod zpětných a poruchových trakčních proudů.

Zvolený postup vyžaduje včasnou aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení, čímž není možné krácení dob na stavební postupy před aktivací definitivního zabezpečovacího zařízení (např. eliminací přípravných prací nebo zimní technologické přestávky). Dojde-li při zadání stavby k prodloužení, není je možné řešit na úkor doby na přípravu a realizaci zabezpečovacího zařízení.

2.4.1 Stavební postup 1

Předpokládaná délka stavebního postupu včetně zimní technologické přestávky na začátku postupu je 280 dnů (cca 9,5 měsíců). Přípravné práce budou realizovány od října 2018, stavební práce v kolejisti budou zahájeny v dubnu 2019 (cca 6 měsíců po zahájení postupu).

Během stavebního postupu a přilehlé zimní technologické přestávky probíhá projektování (3 měsíce), výroba (2,5 měsíce) a v případě nového zařízení v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem po dokončení technologické budovy i instalace nového zařízení se zkouškami zhotovitele (2,5 měsíce) a je zahájeno komisionální přezkoušení zařízení (2,5 měsíce).

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Před zahájením kolejových úprav bude položena provizorní kabelizace stávajícího zařízení (včetně napájení), aby bylo zřejmé umístění kabelových tras a realizovatelné spojování kabelů v případě zasažení stavbou. Provizorní trasa bude zřízena na pardubickém zhlaví, mezi St.1 a DK, a mezi RD a St.2. V místech prací postupu 1 bude provizorní kabelová trasa situována mimo prostor úprav.

Kolejové úpravy v ŽST začnou až v závěru stavebního postupu.

Budou vyloučeny stávající koleje 2 a 4. V jejich původní poloze dochází k výstavbě poloostrovního nástupiště a nové koleje 4. Kolejové úpravy budou před St.1 přerušeny, aby nebyly zasaženy reléové skříně se zařízením.

Dále budou realizovány koleje 9 až 17 stávajícího číslování a snesena část koleje 7 stávajícího číslování na stéblovském zhlaví. U koleje 5 bude zřízeno provizorní nástupiště. V závěru postupu budou nově zřízené koleje na stéblovském zhlaví nově napojeny do výhybky 102. Kolejové úpravy u RD St.2 budou prováděny tak, aby nebyla narušena provozovaná kabelizace a vlastní RD.

Úpravy probíhají za plného provozu ŽST, vlečky jsou bez omezení přístupu. V provozu je stávající zabezpečovací zařízení.

Nově zřízené výhybky 17, 19, 20, 21 a 22 na stéblovském zhlaví budou vybaveny provizorním výměníkem pro ruční stavění. Na výhybkách 20, 21 a 22 bude nasazeno ozámkování. Budou zřízeny ručně stavěné uzamykatelné výkolejky BVk (provizorní v místě definitivní), PVk (definitivní) a Vk9XP za hlavním návěstidlem pro ukončení vlakové cesty od Pardubic/Medlešic na koleji 9 – vyloučení protisměrné cesty. Výkolejka BVk bude uzamčena společně s výhybkou 22, výkolejka PVk samostatně a výkolejka Vk9XP společně s výhybkou 20. Klíče budou zavěšeny na tabuli ozámkování ve stávající dopravní kanceláři.

Během postupu bude upravena jeho kabelizace v místech kolizí se stavebními pracemi.

Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová

Během postupu jsou realizovány stavební práce mimo stávající traťovou kolej. Úpravy probíhají za plného provozu traťového úseku.

Přechod pro pěší u zastávky Semtín bude z důvodu výstavby podchodu přesunut do provizorní polohy. Na přechod v provizorní poloze budou na zbývající část tohoto postupu přesunuty stávající výstražníky. RD přejezdu bude zachován, položena bude provizorní kabelizace mezi RD a výstražníky s posílením dimenzí vodičů.

Po dokončení postupu bude přejezdové zabezpečovací zařízení společně s TZZ vyloučeno z provozu a demontováno. Provizorní přechod pro pěší přes novou kolej bude od postupu 3 do dokončení podchodu, který přechod pro pěší nahradí, zabezpečen pouze výstražnými kříži.

ŽST Stéblová

Probíhá výstavba nové konfigurace rosického zhlaví v sudé skupině mimo provozované koleje. Provoz ŽST je zachován v plném rozsahu. V provozu je stávající zabezpečovací zařízení.

Během postupu proběhnou přípravy na úpravu zařízení v ŽST Stéblová. Budou vyprojektovány, vyrobeny a v závěru postupu do volných pozic SÚ instalovány definitivní skříně s vnitřní částí zařízení nahrazující příslušnou část stávajícího SZZ a skříně s novým TZZ. Přepojení zařízení a jeho přezkoušení bude provedeno v postupu 2. Z důvodu velmi omezeného času na úpravu zařízení (pouze 5 týdnů v postupu 2) se předpokládá, že EIP panely, jejichž zapojení neodpovídá nové konfiguraci, budou částečně vyřazeny z provozu a nová konfigurace kolejiště bude vystrojena do nových EIP panelů.

2.4.2 Stavební postup 2

Předpokládaná délka stavebního postupu je 35 dnů (5 týdnů).

Provoz je vyloučen v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Odbočka ELNA Opatovice nad Labem (mimo). Je zachován provoz v úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem – Pardubice hl.n. s obratem na stávajících kusých kolejích 3, 5 a 7 a na koleji 9, přes kterou je přístup na vlečky.

Během stavebního postupu bude dokončeno komisionální přezkoušení zařízení nového zařízení v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, proběhnou úpravy SZZ v ŽST Stěblová a bude demontováno stávající a instalováno nové TZZ v úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová.

Na konci stavebního postupu bude aktivováno nové SZZ v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, nové TZZ v koleji 2 Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová a definitivně upravené SZZ v ŽST Stěblová.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Na pardubickém/medlešickém zhlaví bude po dobu postupu v provozu stávající zabezpečovací zařízení, které bude na začátku postupu upraveno. Na stávajících kolejích 3, 5 a 7 (nově kusé) a na koleji 9 stávajícího číslování budou zřízena provizorní hlavní návěstidla pro ukončení vlakové cesty od Pardubic / Medlešic.

Po dobu postupu je s výjimkou přístupu na vlečky vyloučeno stěblovské zhlaví.

Na začátku postupu bude vytrháno stěblovské zhlaví s výjimkou nového stavu realizovaného v předchozím stavebním postupu. Vytrhána je také stávající kolej 1. Stávající zařízení na tomto zhlaví bude demontováno, stavědlo St.2 a reléový domek opuštěny k demontáži a demolici.

Na dobu výstavby nové konstrukce přejezdu R1 bude stávající přejezd nahrazen veřejně přístupným provizorním přejezdem přes vyloučenou traťovou kolej a přes provozovanou kolej vlečky. Tento přejezd bude zabezpečen pouze výstražnými kříži (řešení viz profese komunikace). Nová konstrukce přejezdu bude do aktivace definitivního SZZ zabezpečena také pouze výstražnými kříži.

Proběhne výstavba nového stěblovského zhlaví včetně napojení nových kolejí položených v postupu 1 a včetně nové kusé koleje 2 přístupné ze směru Stěblová, u které bude zřízeno provizorní nástupiště.

V postupu bude také dokončena výstavba nových kusých kolejí 2 a 4 přístupných od Pardubic/Medlešic (do napojení v postupu 3 mimo provoz) a nového nástupiště na pardubicko-medlešickém zhlaví.

V místech kolizí se stavebními pracemi bude upravena kabelizace.

Během postupu je ve stanici pokládána definitivní kabelizace a s dokončením kolejového řešení jsou zřízeny a do nového zařízení zapojeny venkovní prvky definitivního zabezpečovacího zařízení. Bude dokončeno komisionální přezkoušení zařízení tak, aby na konci postupu došlo k aktivaci definitivního zařízení s úpravou vnitřní části na provizorní stav na rosickém zhlaví. Provizorní část zařízení bude ve vnitřní části zařízení umístěna odděleně od definitivního stavu.

Na závěr postupu bude s aktivací nového SZZ demontováno ozámkování a provizorní ruční stavění z výhybek na stěblovském zhlaví včetně výkolejky na koleji 9.

Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová

Během postupu jsou v kolejové výluce realizovány stavební práce pro dokončení traťové koleje 2.

V souběhu s dokončováním kolejových úprav probíhá pokládka kabelizace a instalace venkovních prvků definitivního TZZ tak, aby na konci postupu bylo možné zprovoznění definitivního TZZ. Jsou realizovány úpravy PZS v traťovém úseku.

ŽST Stěblová

Za výluky rosického zhlaví ŽST probíhá zapojení nové konfigurace rosického zhlaví v sudé skupině a demontáž koleje 1 na rosickém zhlaví.

Staniční zabezpečovací zařízení je z důvodu úprav vnitřních částí na novou konfiguraci mimo provoz. V souběhu s kolejovými úpravami probíhá pokládka definitivní kabelizace a s dokončením

kolejových úprav jsou na nových kolejích montovány definitivní venkovní prvky. Bude provedeno komisionální přezkoušení upraveného zařízení.

Na konci postupu bude aktivováno upravené SZZ s novou úvazkou nového TZZ Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová.

2.4.3 Stavební postup 3

Předpokládaná délka stavebního postupu je 45 dnů (cca 7 týdnů).

Provoz je vyloučen v úsecích Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem a Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem. Je obnoven provoz v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Před zahájením postupu je v ŽST aktivováno definitivní zabezpečovací zařízení s provizorní úpravou na provizorní konfiguraci na pardubicko-medlešickém zhlaví, která bude v kolejišti zprovozněna na konci tohoto postupu po dostavbě kolejí. V traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem bude zatím zachováno telefonické dorozumívání. Ovládání zařízení bude provizorně umístěno ve stávající dopravní kanceláři, zálohované pracoviště JOP bude pro ŽST na dobu stavby pouze zapůjčeno.

Během postupu je vytrháno pardubické/medlešické zhlaví. Probíhá výstavba kolejového napojení provizorního mostu přes Labe a výstavba nových kolejí 3, 1, 2 a 4 včetně nových nástupišť. Výstavba kolejí 1 a 2 zatím není zahájena v prostoru realizace podchodu na nové nástupiště.

Provoz v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka je v ŽST realizován obratem souprav na nové koleji 2 (kusá přístupná od severu po podchod) a na nové koleji 5 (stávající 9) u provizorních nástupišť. Nové koleje 7 a 9 jsou již dopravní, je přes ně úvratí zajištěn přístup na vlečky.

Na dobu postupu budou zřízena provizorní návěstidla pro ukončení vlakové cesty od Hradce Králové na kolejích 2 a 5 definitivního číslování. Tato návěstidla jsou při zábrzdné vzdálenosti 1000m umístěna na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost od návěstidel Sc1b a Sc2c. Toto bude řešeno zachováním zábrzdne vzdálenosti 700m ještě po dobu tohoto postupu. Na koleji 2 bude provizorně zřízena kontrola volnosti koleje kolejovým obvodem se stykovým transformátorem v provizorní poloze, na koleji 5 bude kontrola volnosti počítačem náprav.

Na nových kolejích 5, 7 a 9 jsou na dobu postupu provedena opatření pro vyloučení protisměrných cest (formou vyloučení zhlaví), pardubické/medlešické zhlaví je vyloučeno.

Během postupu je na pardubickém/medlešickém zhlaví pokládána provizorní a definitivní kabelizace pro rozšíření zařízení na provizorní konfiguraci kolejiště. S dokončením kolejových úprav budou zřízeny venkovní prvky ZZ. Na konci postupu je staniční zabezpečovací zařízení rozšířeno na pardubické/medlešické zhlaví.

Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová

Během postupu jsou v kolejové výluce první traťové koleje za provozu druhé traťové koleje realizovány stavební práce pro dokončení traťového úseku.

ŽST Stěblová

Za výluky rosického zhlaví ŽST probíhá zapojení nové konfigurace rosického zhlaví v koleji 1 na rosickém zhlaví. Staniční zabezpečovací zařízení bude na konci stavebního postupu dokončeno v plném rozsahu.

2.4.4 Stavební postupy 4a + 4b

Předpokládaná délka stavebních postupů je 60 dnů (cca 3 + 6 týdnů).

Provoz je plně obnoven po mostním provizoriu přes Labe. Z důvodu výstavby podchodu a ostrovního nástupiště jsou vyloučeny koleje 1 a 3 a část koleje 2 na stéblovském zhlaví. Na posledních 40 dní (postup 4b) bude zprovozněna kolej 3 a 1.TK Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Během postupu je dokončován podchod na ostrovní nástupiště pod kolejemi 1 a 2 a vlastní ostrovní nástupiště.

Na začátku postupu je staniční zabezpečovací zařízení rozšířeno na celou ŽST, s tím, že na pardubicko-medlešickém zhlaví je v provozu s provizorní úpravou pro provizorní konfiguraci.

Severní kusá část koleje 2 bude na začátku postupu vyloučena včetně kolejového obvodu a odjezdového návěstidla a kolej 2 bude naopak aktivována v jižní kusé části (od výhybky 9 po podchod) přepojením návěstidel a kabelizace KO. Na konci kusé koleje bude zřízeno provizorní návěstidlo Lc2 pro ukončení vlakové cesty a provizorní stykový transformátor tak, aby na kusé jižní části koleje mohl být provozován kolejový obvod 2K.

Toto řešení umožní vjezdy na kusou jižní část koleje od Pardubic / Medlešic na standardní návěst. Díky zábrzdě vzdálenosti 700 metrů bude k návěstidlu pro ukončení vlakové cesty před podchodem dostatečná zábrzdě vzdálenost.

Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová

Během postupu 4a jsou v kolejové výluce první traťové koleje za provozu druhé traťové koleje realizovány stavební práce pro dokončení traťového úseku.

V souběhu s dokončováním kolejových úprav probíhá instalace venkovních prvků zabezpečovacího zařízení tak, aby na konci postupu bylo možné zprovoznění definitivního TZZ také v první traťové koleji.

Traťové zabezpečovací zařízení bude na konci stavebního postupu 4a dokončeno v plném rozsahu. V postupu 4b je již úsek v dvoukolejném provozu.

2.4.5 Stavební postup 5

Předpokládaná délka stavebního postupu je 270 dnů (cca 39 týdnů / 9 měsíců).

Během postupu je realizován nový most přes Labe. Postup je bez vlivu na železniční zabezpečovací zařízení. V provozu je definitivní zabezpečovací zařízení s provizorní úpravou pro provizorní konfiguraci pardubicko-medlešického zhlaví v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem. Ovládání je umístěno ve stávající dopravní kanceláři – zapůjčený zálohovaný JOP.

2.4.6 Stavební postup 6a

Předpokládaná délka stavebního postupu je 20 dnů (cca 3 týdny).

Obsahem postupu je odstranění mostního provizoria a dokončení ŽST Pardubice-Rosice nad Labem do definitivní konfigurace s výjimkou realizace výhybky 1.

Provoz je vyloučen v úsecích Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem a Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem. Je zachován provoz v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Na začátku postupu je sneseno pardubicko-medlešickém zhlaví, které je během postupu přestaveno do definitivní konfigurace.

Ve vnitřní části zařízení bude provedena demontáž provizorní části zařízení. Po dokončení úpravy vnitřní části dojde k výměně SW za definitivní SW ve variantě s TZZ Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem bez provizorního přesmyku z 2.koleje Rosic do stávajících Pardubic. Bude aktivováno definitivní TZZ Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem.

V souběhu s kolejovými úpravami je dokončována definitivní kabelizace a montáž vnějších prvků zabezpečovacího zařízení v kolejišti tak, aby na konci postupu mohlo být spuštěno definitivní zabezpečovací zařízení s výjimkou vyloučené části napojení kolejí 7 – 13 na pardubicko-medlešickém zhlaví.

Ovládání zařízení je stále zapůjčeným zálohovaným JOP ve stávající dopravní kanceláři.

2.4.7 Stavební postup 6b

Předpokládaná délka stavebního postupu je 120 dnů (cca 17 týdnů / 4 měsíce).

Obsahem postupu je dokončení odstranění mostního provizoria a příprava realizace výhybky 1.

Provoz je bez omezení, zabezpečovací zařízení je v provozu ve stavu z konce postupu 6a. Ovládání zařízení je stále zapůjčeným zálohovaným JOP ve stávající dopravní kanceláři.

2.4.8 Stavební postup 7

Předpokládaná délka stavebního postupu je 15 dnů (cca 2 týdny).

Obsahem postupu je realizace provizorního přesmyku z 2.koleje Rosic do stávajících Pardubic včetně položení definitivní výhybky 1.

Provoz je vyloučen v úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

V souběhu s kolejovými úpravami je dokončována definitivní kabelizace a montáž vnějších prvků zabezpečovacího zařízení v kolejišti tak, aby na konci postupu mohlo být definitivní zabezpečovací zařízení rozšířeno na plnou konfiguraci. Na konci postupu dojde také k přeinstalaci SW na stav s provizorním přesmykem.

Po přepojení ovládání na CDP Praha bude provizorní ovládání zařízení (zapůjčený JOP) demontováno.

CDP Praha

V rámci tohoto stavebního postupu dojde bez ohledu na vývoj na 2.stavbě k realizaci dálkového ovládání z CDP Praha. Postupně budou do CDP Praha přepojeny ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, ŽST Stěblová, Odbočka ELNA Opatovice nad Labem (nebo ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, dle vývoje 2.stavby) a bude zprovozněno pracoviště pohotovostního výpravčího.

V Hradci Králové dne 19. 02. 2016

Ing. Jaroslav Dytrych

SUDOP PRAHA a.s.,
projektové středisko Hradec Králové

M: +420 735 193 119

E: jaroslav.dytrych@sudop.cz

Přílohy

Příloha 1	Záznam ze vstupní porady ze dne 8. 9. 2015.
Příloha 2	Záznam z průběžné porady ze dne 9. 12. 2015.

NÁZEV AKCE:	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní porada profesí Dopravní technologie, ZOV, Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM:	8. září 2015
MÍSTO:	Pardubice, zasedací místnost SSV pracoviště Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáno následující:

V úvodu jednání vystoupil zástupce investora (Ing.Szabóová) s následujícími informacemi:

- 1) SŽDC s.o., SSV důrazně žádá, aby veškeré požadavky na odchylky od zadání stavby (např. požadavky na 0. kolej nebo nástupiště 1b) nebyly směřovány na projektanta, ale byly uplatňovány cestou investora.
- 2) Posloupnost či souběh souvisejících staveb (Uzel Pardubice, Ostřešanská spojka i Opatovice – Hradec Králové) s touto stavbou ani léta realizace této stavby nelze v této chvíli predikovat. Důvodem jsou očekávané komplikace s projednáním velké EIA, výkupy pozemků či předpokládané obstrukce.

Předpokládá se, že stavba bude realizovaná v rámci 2.OPD.

Zpracování dokumentací všech uvedených staveb je, resp. bude, zadáno ve variantách napojení do stávajícího nebo nového stavu v sousedním úseku. Uzel Pardubice a Ostřešanská spojka jsou v tuto chvíli ve stádiu přípravy zadání přípravné dokumentace staveb.

Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych

Dopravní technologie

- 1) V úvodu byl představen výhledový koncept dopravy.

Rychlíky/spěšné vlaky vycházejí z jejich polohy v Hradci Králové (uzel XX:00 a XX:30). Osobní vlaky jsou naopak podřízeny časovým polohám vlaků Pardubice – Chrudim tak, aby přestupy na ose Chrudim – HK a pobyty vlaků od/do Chrudimi při úvrati byly co nejkratší. Se souhlasem zástupce SŽDC O26 byl uvažován upravený koncept dopravy na navazující trati ve směru na Chrudim (bez vyosené symetrie). Přestupy mezi vlaky na ose HK – Chrudim a opačně jsou navrženy vždy v rámci jednoho nástupiště bez nutnosti využití podchodu.

Dopravní program ŽST Pardubice-Rosice nad Labem: Pro maximální využití možností prodlouženého zhlaví směr Pardubice (dvojkolejný most přes Labe umožňuje souběžnou jízdu směr Pardubice a Chrudim) je v případě úzkého uzlu (pomalá vrstva směr Chrudim) navržena „jízda proti správnému směru“ z Rosic k vysunutým spojkám u semtínské zastávky, resp. opačně.

Návrh obsazení kolejí vlaky osobní dopravy je součástí grafické přílohy.



- 2) Nástupiště v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem navržena se 170metrovou nástupištní hranou (dvojice třívozových jednotek řady 440), v případě 4. koleje se 100metrovou délkou (dvojice motorových jednotek řady 844, resp. trojice motorových jednotek řady 814).

U objednatele dálkové dopravy (MD) bude ještě prověřen požadavek na výhledové zastavování dlouhých vlaků nově zavedené vyšší vrstvy.

- 3) Všechny dopravní koleje budou vybaveny trakčním vedením.
- 4) Pro vojenské účely bude v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem zachována boční rampa u 4. koleje a čelní rampa u 6. koleje.
- 5) Kolejiště ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude umožňovat provoz jak pro stav se stávajícím úvratovým provozem směr Chrudim, tak cílový stav, kdy budou vlaky relace Pardubice – Chrudim vedeny po nově vybudované přeložce mimo tuto ŽST.
- 6) Z důvodu zajištění vyšší propustnosti, krátkých oddílů (možnost jízdy vlaků v co nejkratším sledu) a lepšímu využití konstrukčních parametrů výhybek ve štíhlých spojkách budou vjezdová návěstidla ŽST Pardubice-Rosice nad Labem „vysunuta o jeden oddíl“ k zastávce Semtín, tj. spojky mezi hlavními kolejemi budou součástí obvodu za vjezdovým návěstidlem, výhybky do kolejového rozvětvení součástí obvodu za cestovým návěstidlem. Zastávka Semtín bude součástí obvodu ŽST. Obrat vlaků v této zastávce nebude možný.
- 7) Ze strany ČD Cargo byl vznesen požadavek na zachování dostatečného počtu kolejí dopravních i manipulačních kolejí pro vlaky nákladní dopravy.
- 8) Napojení úředně zrušené vlečky do stávající 17. koleje (nově 13. koleje) bude zachováno beze změny.
- 9) Ohřevy výměn jsou požadovány na všechny výhybky ve vlakových cestách.
- 10) V ŽST Stéblová nebude realizován požadavek na prodloužení užitné délky kolejí. V případě realizace zastávky ve zhlaví (záhlaví) nebude na této zastávce možný obrat vlaků.

Vyjádření CDP Praha k bodu 10):

Spolu s výhledovým GVD prověřit možnost:

- zrušení koleje č. 4,
- umožnění stavění vlakových cest přímo na vlečku a z vlečky V4255 (A),
- výhybky č. 1, 2, 3 a 4 v kolejových spojkách vybavené EOVP případně přesunout k odbočné výhybce č. 7 na vlečku V4255 (A).

Zaznamenal(a): Ing. Martin Jarath

Zásady organizace výstavby (ZOV)

- 1) Termín provádění stavby stanoven tak, aby realizace skončila nejpozději roku 2020.

Zahájení stavby: leden 2019 (přípravné práce) / duben 2019 (stavební práce v kolejišti)

Konec stavby: 10.12.2020

Délka výstavby: 23 měsíců

Vlečky budou po dobu výluk vždy napojeny buď na Pardubice nebo na Stéblovou, obsluha bude



zachována.

- 2) Během výluk je uvažována NAD v celém úseku Pardubice hl.n. – Hradec Králové.

*Zástupce Pardubického kraje (Ing. Pálka) uvedl, že **Pardubický kraj z pozice objednatele dopravy nesouhlasí se zastavením provozu / s NAD na dobu delší než 2 týdny.** Dále upozornil na potřebu dodržení podmínek ROP u provozovaných souprav, které mj. obsahují povinný kilometrický proběh souprav na této trati.*

Zástupce ČD a.s. (Ing. Hájek) upozornil na předpokládanou stavbu Přednádraží Pardubice, která by měla proběhnout v roce 2016. V rámci této stavby je redukován počet stání pro NAD.

Závěr projednání bodu 2):

Zpracovatel ZOV prověří možnost zkrácení výluk z hlediska proveditelnosti a společně se zpracovatelem dopravní technologie stanoví podmínky, za kterých by stavba byla realizovatelná. Na následujícím jednání budou podmínky prezentovány a bude se hledat kompromis mezi realizovatelností stavby a potřebami Pardubického kraje. Předpokládá se ale, že zkrácení technologických dob u klíčových objektů vyžadujících 30-ti denní výluky není proveditelné.

Stavba Přednádraží Pardubice bude respektována jako související stavba.

- 3) Koordinace se stavebními pracemi v ŽST Pardubice hl.n. (stavba Uzlu Pardubice) není v současné době možná – dokumentace v potřebném rozpracování ještě neexistuje.

Zaznamenal(a): Ing. Ivan Grisa

Železniční zabezpečovací zařízení

- 1) V profesi železniční zabezpečovací zařízení bude upravováno zařízení v úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Stéblová (včetně) a Medlešice (mimo) – Pardubice-Rosice nad Labem.
- 2) 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)“.

V souladu s odst. 5.3.1 ZTP budou splněny podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení přílohy 1 směrnice SŽDC č. 30/2008 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“.

Obecně

- 3) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude na stavbou zřízené definitivní konfiguraci kolejiště zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo (včetně řídicí části), které bude umožňovat začlenění do systému DOZ.
- 4) V ŽST Stéblová bude na stavbou upravené konfiguraci kolejiště upraveno stávající staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo.
- 5) V ŽST Pardubice hl.n. a v ŽST Medlešice bude zachováno stávající zabezpečovací zařízení, které bude navázáno na nově zřizovaná traťová zabezpečovací zařízení.
- 6) V traťovém úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – trojznaký obousměrný elektronický automatický blok –



se čtyřmi prostorovými oddíly v obou směrech.

- 7) V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – integrované traťové zabezpečovací zařízení, které bude součástí elektronického stavědla ŽST Pardubice-Rosice nad Labem – s jedním prostorovým oddílem v obou směrech (bez oddílových návěstidel).
- 8) V traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo – s vlečkou s uzamčením a návratem do zadní stanice. Zřízení návěstního bodu (hradlo) na trati dopravní technologie nepožaduje.

Zástupce O14 (Ing. Jelínek) uvedl, že v ŽST Medlešice je v nočních hodinách výluka služby dopravního zaměstnance, což bude muset být v projektu řešeno. Projektant předpokládá zrušení výluka služby dopravního zaměstnance z důvodu potřeby obsluhy nově instalovaného automatického hradla.

- 9) Navržený způsob zabezpečení přejezdů je uveden v tabulce, přiložené přílohou. V tomto okamžiku HIP na základě zadání stavby oslovuje místní samosprávy ve věci případného zrušení přejezdů, následovat bude projednání změny zabezpečení.

Na poradě byl diskutován přístup ke stávajícím PZS v jednotlivých případech.

Byla diskutována i problematika zachování úrovnových přejezdů s přístupem pro pěší na trati s traťovou rychlostí 160 km/h (Ing. Pálka) – podle platné legislativy a norem je zachování možné. V případě přejezdu P5353 je prověřována možnost zřízení podchodu (náhradou za přejezd), ale přejezd, s ohledem na přístup na pozemky mezi silnicí a železniční tratí, pravděpodobně bude nutné zachovat.

Závěry z diskuze:

- u přejezdu P5347 je doporučena změna na PZS 3ZBI, jsou evidovány dva střety s drážním vozidlem a dle místních znalců silnice „svádí“ k rychlejší jízdě,
- přejezdy typu VÚD (P5347 a P5349), rekonstruované kolem roku 2000, jsou vyžilé a je nezbytná jejich náhrada novým zařízením,
- u přejezdu P5350 (cyklostezka Staré Jesenčany) doporučena instalace PZS 3ZBI z důvodu vysokého provozu na cyklostezce.

Vyjádření ST Pardubice (Ing. Beran):

Z důvodu bezpečnosti na nově provozovaných kolejích pro rychlost 160 km/h navrhuje zrušení těchto železničních přejezdů a přechodu:

- km 4,232 (P5352) – účelová komunikace (lesní cesta)
- km 4,803 (P5353) – přechod pro pěší
- km 5,953 (P5354) – účelová komunikace (přístup k obytnému stavení s předpokladem demolice)

Možnost jejich zrušení a návrh náhradních řešení projednáme s dotčenými subjekty tak, aby bylo možné realizaci zahrnout do Vaší projektové dokumentace stavby. Zrušení přejezdů a přechodu předpokládá upravení příp. vybudování náhradního přístupu k dotčeným pozemkům a veřejným komunikacím. Pro ekonomické zhodnocení je třeba zahrnout nejen okamžitou úsporu



zabezpečovacího zařízení a přejezdové konstrukce, ale především následnou úsporu údržbových, opravných a kontrolních prací a odstranění potenciálně nebezpečných míst pro chodce, silniční a železniční provoz.

- 10) Zařízení bude se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavníky, s kolejovými obvody a s počítači náprav. Vnitřní část zařízení včetně klimatizace bude instalována do stavědlových ústředen v jednotlivých stanicích.
- 11) ZTP (zvláštní technické podmínky zadávacích podmínek) obsahují pouze požadavek prověřit možnost zapojení. Požadavkem CDP Praha (Ing. Kolář) ale je zřízení ovládacího pracoviště na zadní pozici v rohu dispečerského sálu Kolín – Česká Třebová. Předpokládaná konfigurace pracoviště je 2 pracoviště dispečerů nebo 1 pracoviště dispečera + 1 pracoviště operátorky. Požadavek je odchylný od pokynu GR 9/2013, který předpokládal řízení z RDP Hradec Králové, ale je v souladu se zpracovanými aktuálními projekty dálkového řízení z CDP Praha.

Závěr projednání bodu 11):

Předpokládá se, že zařízení bude ovládáno z CDP Praha. Projektant doloží SSV a O6 vyčíslení vícenáskladů, které by vznikly v případě dodatečného zapojení ovládání do CDP Praha – dočasné zřízení dopravní kanceláře se zálohovaným JOP, plně vybavené sdělovacím zařízením, nerealizace úspory dopravních zaměstnanců apod..

Pro záložní ovládání bude v rámci stavby „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové“ zřízeno PPV v ŽST Hradec Králové. V případě nerealizace PPV Hradec Králové (např. zpožděním 2.stavby) bude na PPV v rámci této stavby rekonfigurováno pracoviště JOP v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

- 12) V ŽST Medlešice je instalován elektronický dopravní deník, který bude možné využít pro automatické zadávání čísla vlaku z dopravního deníku a nebude tedy nutné zřizovat terminál pro zadávání čísel vlaků vstupujících do řízené oblasti.
- Podle stavu v ŽST Pardubice hl.n. bude zřízen buď přenos čísla vlaku mezi dálkově řízenými oblastmi nebo automatické zadávání čísla vlaku z dopravního deníku.
- 13) Číslování kolejí bude provedeno standardním způsobem. Vlečky budou číslovány dle čísel uvedených v SENA (např. vlečka V4709).
- 14) Přejezdy budou ve stanicích označovány písmenným indexem stanice a pořadovým číslem přejezdu (např. R1). V traťových úsecích budou přejezdy označovány písmennými indexy sousedních stanic a pořadovým číslem přejezdu (např. RS1).
- 15) Zařízení má být podle zadání stavby připraveno na doplnění ETCS/ERTMS v samostatné stavbě. V této stavbě bude zajištěno:
- zajištění pro daný účel dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - zajištění dosažitelnosti všech informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
 - příprava pro budoucí doplnění systému GSM-R,
 - zajištění výstavby TZZ v systému EAB,
 - v napájecích systémech zajištění dostatečné výkonové rezervy i pro tento systém.



Zástupce O14 (Ing. Jelínek) upozornil na existenci výnosu O26 (za O26 řeší Ing. Konopáč), podle kterého je od 1.7.2015 povinnost instalovat ETCS nebo zažádat o odklad u EK.

Závěr projednání bodu 15):

Investor upřesní zadání stavby (vč. GSM-R).

- 16) Bude zřízena/upravena diagnostika s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. V případě ovládání z CDP Praha bude upraveno pracoviště DŽDC na CDP Praha.

Doposud nebylo uzavřeno řešení GPK, následující řešení jednotlivých ŽST vychází z aktuálního stavu řešení profese koleje. K potvrzení a uzavření dojde na následující profesní poradě zabezpečovacího zařízení.

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

- 17) Dopravní program na kolejích 9, 7, 5, 3, 1, 2, 4. EOv bude instalováno na výhybkách, po kterých jsou v obou větvích vedeny vlakové cesty.

Vyjádření ST Pardubice (Ing. Beran):

V žst. Pardubice-Rosice n.L. jsou trvale vyloučené manipulační koleje č. 13 a 15 z důvodu špatného technického stavu obou kolejí. Tento stav potvrzuje i v době realizace stavby zdvoukolejnění.

Zhoršující se technický stav traťové koleje v úseku Pardubice – Pardubice-Rosice n.L. od výhybky č. 101 Pardubice až po v. č. 1 B Pce-Rosice n.L. budeme pravděpodobně do dvou let řešit opravou této koleje s částečnou výměnou materiálu žel. svršku užitým materiálem.

Pro nově navrhované koleje (traťová rychlost 160 km/h) v úseku Pardubice - Pce-Rosice n.L. – Stéblová požadujeme navrhnout a projednat v zájmu bezpečnosti provozování železniční dopravy odstranění veškerých stromů a porostů na pozemcích SŽDC s.o. a na pozemcích cizích vlastníků a to minimálně na dopadovou vzdálenost vůči průjezdnému průřezu koleje a ochrannému prostoru trasy.

Požadujeme navrhnout souběžnou komunikaci podél nové 2. koleje ze žst. Pce-Rosice n.L. až k vysunutým kolejovým spojkám mezi 1. a 2. kolejí směrem Stéblová kvůli údržbě, revizím, kontrolám a opravám těchto výhybek.

Absolutně nesouhlasíme s návrhem projektanta osadit elektrické ohřevy výhybek jen na výhybky do dopravních kolejích v žst. Pce-Rosice n.L. a jen na dopravně více používané výhybky v žst. Stéblová. Požadujeme osazení EOv na všech dálkově ovládaných výhybkách, tedy i do manipulačních kolejích a na všech i méně využívaných výhybkách. Pokud na některých výhybkách nebudou osazeny EOv, budou tyto výhybky v době zátíží sněhem nebo zamrznutí vyloučeny.

- 18) Kódování bude na kolejích 1, 2 a 3, ostatní koleje budou bez kódování s počítači náprav.

- 19) Hlavní návěstidla budou zřízena v rozsahu podle přiloženého situačního schématu (pouze v elektronické formě). Pro zajištění požadované délky prostorových oddílů v ŽST Pardubice-



Rosice nad Labem byla zřízena cestová návěstidla na kolejích 1b a 2b.

- Mezi návěstidly S4, Sc5 a S7b a vjezdovým návěstidlem ŽST Pardubice hl.n. a vjezdovými návěstidly 1L a 2L a návěstidlem Lc4 budou nedostatečné zábrzdné vzdálenosti. Vzhledem k možnosti návěstit pouze 3 znaky bude v případě omezení rychlosti rychlost omezena na 50 km/h.
 - Mezi návěstidlem Lc2 a L2b, resp. mezi návěstidlem Lc5 a L1b, bude nedostatečná zábrzdná vzdálenost. Vzhledem k možnosti návěstit pouze 3 znaky bude v případě omezení rychlosti rychlost omezena na 50 km/h – netýká se Lc2, kde snížení rychlosti není.
 - Návěstidlo Lc2 bude umístěno min. 60 m od kraje komunikace přejezdu „R1“ z důvodů svícení lunobílé a rozhledových poměrů na přejezdu při obsazení koleje 2.
 - Mezi návěstidly Sc7 a Sc9 a návěstidlem S7b bude nedostatečná zábrzdná vzdálenost.
 - Návěstidla 1L, 2L, Sc1b, Sc2b a 1S budou z důvodu viditelnosti umístěna na krakorcích.
 - Návěstidlo ML bude v souladu s TNŽ 34 2620 umístěno vlevo od osy koleje (souběh tratí).
 - Nebude zřizována návěst podle čl. 841 předpisu SŽDC D1 Jízda vlaku povolena („kmitavá modrá“).
- 20) Bylo dohodnuto, že ve stanici nebude docházet k pravidelnému spojování a rozpojování vlaků. Opatření pro EZŠ bude zřízeno pouze na koleji 2, VCRP nebudou zřizovány.
- 21) Seřaďovací návěstidla budou zřízena v rozsahu podle přiloženého situačního schématu (pouze v elektronické formě).
- 22) V případě zřízení čidla počítače náprav u hlavního návěstidla bude instalována VNPN. V případě nedovoleného projetí návěstidla bude zajištěno zastavení vlaku vazbou do TRS.
- 23) Budou zřízena pomocná stavědla PSt1, PSt2 a PSt3.
- při předání PSt1 držená spojka 5/7-, přestavovány Vk/11, 12, Vk/15, Vk
 - při předání PSt2 držená spojka 24/25-, přestavovány Vk, Vk/19, 20, 21, 23,
 - při předání PSt3 (pro posun s delšími posunovými díly nebo posun na/z vlečky) podmínkou předané PSt2 a drženy sklopené Vk pro posun z/na vlečku do přejezdu; přejezd „R1“ uzavírán obsluhou seřaďovacích návěstidel kryjících přejezd s možností ručního uzavření přejezdu z kolonky PSt.
- 24) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem nebude zřizováno pracoviště JOP, ale pouze deska nouzových obsluh. Deska nouzových obsluh umožní stavění cest na přivolávací návěst a přestavování v.č. 2. Deska nouzových obsluh bude umístěna v místnosti u technologického počítače.
- S ohledem na řízení stanice z CDP Praha bude v ŽST zřízena dopravní kancelář formou samostatného přístupu do místnosti, kde bude instalován technologický počítač, bez možnosti přístupu do dalších částí stavědlové ústředny (řešení obdobné ŽST Libčice nad Vltavou). V případě potřeby bude ŽST řízena dopravním zaměstnancem z technologického počítače. Pro zkoušení bude v režii zhotovitele zapůjčeno nezálohované pracoviště JOP ve stavědlové ústředně.
- 25) Byla diskutována problematika stožárových návěstidel ve funkci označníků v kontextu problémů s atmosferickým přepětím šířeným kolejí – špatná funkce UPO (propuštění výboje z koleje do chráněné konstrukce) a průraz izolace vodičů v návěstidle s následným zavlečením výboje do



vnitřní části zařízení.

Zástupce O14 (Ing. Jelínek) nesouhlasí se změnou stožárových návěstidel ve funkci označníků na návěstidla trpasličí. K využití neproměnných návěstí (označníků) by mělo být kladné stanovisko O12.

Závěr projednání bodu 25):

Bude řešeno na dalším jednání, projektant v této věci osloví O12 a DLZT.

ŽST Stéblová

- 26) Bude provedeno přeznačení výhybek a výhybkových kolejových obvodů. Jinak budou venkovní prvky od km 9,1 dále zachovány ve stávajícím stavu.
- 27) Přejezd v km 8,292 bude nově staničním. Bude značen jako „S0“.
- 28) Pro vlakové cesty po koleji 2 budou zřízeny VCO. Bylo odsouhlaseno omezení rychlosti na 100 km/h pro minimalizaci zásahu do stávajícího zařízení a pro neosazování předvěstění rychlosti 120 km/h.
- 29) Stávající pracoviště JOP bude s ohledem na dispozice budovy (v budově se nachází samostatná dopravní kancelář) zachováno ač bude stanice řízena buď z CDP nebo z PPV.
- 30) Deska nouzových obsluh bude upravena, obsluha umožní stavění cest na přivolávací návěst bez možnosti přestavování výměn.
- 31) Pro případ, že na výhybkách do koleje 4 nebude instalován EOv, bylo doporučeno zvážení náhrady kolejového obvodu na koleji 4 úsekem počítače náprav.

Vyjádření CDP Praha k řešení ŽST Stéblová:

Spolu s výhledovým GVD prověřit možnost:

- zrušení koleje č. 4,
- umožnění stavění vlakových cest přímo na vlečku a z vlečky V4255 (A),
- výhybky č. 1, 2, 3 a 4 v kolejových spojkách vybavené EOv případně přesunout k odbočné výhybce č. 7 na vlečku V4255 (A).

Vyjádření O12 (Ing. Říha) k řešení vlečky v ŽST Stéblová:

Z pohledu optimalizace dopravní infrastruktury zastáváme názor, že pokud nedojde ke zrušení dráhy – vlečky zaústěné do ŽST Stéblové podle zákonů ČR, je optimálním řešením ponechání ŽST Stéblová v současném (definitivní stav po první stavbě) stavu.

Ke zvláštním technickým podmínkám

- 32) V bodě 5.3.8 ZTP je uveden požadavek na KSUaTP. Tato dokumentace je podle směrnice 11/2006 obsahem dokumentace až v dalším stupni PD. KSUaTP současně koordinuje výkresy, které jsou v jednotlivých profesích zpracovávány až v dalším stupni PD. Z tohoto důvodu nebude KSUaTP zpracováno.



Závěr projednání bodu 32):

Vzhledem k tomu, že v tomto stupni neexistují dostatečné podklady pro zpracování KSUaTP, nebude KSUaTP zpracováno. Náhradou za KSUaTP bude v technické zprávě zabezpečovacího zařízení specifikováno definování míst neomezeného připojení a navrženo řešení všech problematických prvků připojovaných do zpětného kolejového vedení.

Zástupce investora (Ing. Szabóová) s navrženým řešením souhlasí.

- 33) V bodech 5.3.13 a 5.3.14 ZTP je uveden požadavek na zajištění předepsané hodnoty svodové admitance pro správnou činnost kolejových obvodů a požadavek na použití počítačů náprav v částech kolejiště, které nevyžadují použití dodatečně kódovaných kolejových obvodů.

Projektant upozornil na ustanovení odst. 5.7 ČSN 34 2614 ed.3, týkající se vzdálenosti míst neomezeného připojení. Aktuálním výkladem je, že část kolejiště pod TV bez kolejových obvodů, ze které je zpětný odvod přes koleje s kolejovými obvody, musí splňovat požadavky odst. 7.1.5 ČSN 34 2613 ed.3 (vychází z vyhlášky 177/1995 Sb.). Splňuje-li, není potřeba pro připojení neizolované části kolejiště do kolejových obvodů definovat místo neomezeného připojení. Nebude-li místo neomezeného připojení definováno, musí správce na neizolované části kolejiště trvale zajišťovat předepsané hodnoty měrné svodové admitance mezi kolejí a zemí dle vyhlášky 177/1995 Sb.

Předpokládaná možná místa neomezeného připojení jsou v km 8,220 (vjezdová návěstidla 1L, 2L Stéblová) a cca v km 15,220 (možnost připojení zpětného vedení vlečky ELNA Opatovice n.L.). V jednom z těchto míst může být připojena napájecí stanice (jinde ne). Definování místa neomezeného připojení v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem není předpokládáno kvůli předpokládané potřebě definovat místo neomezeného připojení v ŽST Pardubice hl.n..

Místa neomezeného připojení z důvodu připojení neizolované části kolejiště do části kolejiště s kolejovými obvody nebudou definována, předpokládá se (a v TZ bude uvedeno), že v řešení profese koleje budou zajištěny požadované hodnoty a správce následně zajistí taková organizační opatření, aby nedostatečnou údržbou těchto částí kolejiště neohrozil bezpečný provoz kolejových obvodů (prokazatelné prověřování stavu stejně jako na kolejích s KO apod.).

Závěr

- 34) Správce na vyžádání poskytne projektantovi:

- technicko-ekonomické hodnocení stávajících PZS v případech, kdy je technicky možné zavázání PZS do nového TZZ,
- informaci o typu, obsazení, izolačním stavu a stavu uložení zachovávaných kabelů využitelných stavbou (Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem, Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem),
- informaci o stavu zachovávaných stávajících výhybek z hlediska nasazení elektromotorických přestavníků (stav výhybky) a informaci o stavu odvodnění zachovávaných výhybek, u kterých je uvažováno s nasazením elektrického ohřevu,
- podklady k budovám (dokumentace, zpřístupnění pro zaměření), do kterých bude uvažováno s umístěním vnitřní části zařízení, a zajistí zpřístupnění stávajícího zařízení.



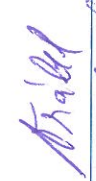






Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych

Přílohy záznamu jsou distribuovány pouze v elektronické formě.

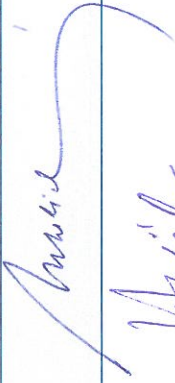









Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 29.9.2015 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.






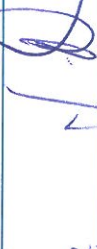






NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová	
DATUM	8. září 2015	
MÍSTO	Pardubice, zasedací místnost SSV pracoviště Pardubice	






JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Vrabel	SUDOP PRAHA a.s.	739 324 031 petr.vrabel@sudop.cz	
TOMÁŠ KAFKA	-ll-	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	
DAVID JEŽEK	SŽDC, OŘ 422	602 928 210 jezekd@szdc.cz	
JÍŘÍ KENCL	SŽDC, OŘ 111	724 564 828 VENCLJ@SZDC.CZ	
ALEŠ ZEMAN	SŽDC, GR 06	702 209 232 zemana@szdc.cz	
LEOŠ BERAN	SŽDC, OŘ HK. ST PCE	602 186 351 beranl@szdc.cz	
Marhů FILIP	SŽDC, OŘ Hradec Králové ST Pardubice	724 403 554 filipm@szdc.cz	



JMÉNO A PŘIJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
TOMÁŠ NETOLICKÝ	ŘD a.s., Roc Pardubice	M24 504 809 netolicky@ar.cd.cz 77 666 5444	
MARTIN HÁJEK	ŘD a.s., Roc Pardubice	hajekm@gr.cd.cz 605 229 030	
IVAN GRISA	SUDOP PRAHA a.s.	ivan.g@sudop.praha.cz 605 229 078	
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	daniel.filip@sudop.cz +420 605 229 017	
Jan Janoušek	SUDOP PRAHA a.s.	jan.janousek@sudop.cz	
David FURSA	SUDOP PRAHA a.s.	725 949 470 cfkso@s2dc.cz	
JIRÍ VANĚK	RSM.HK. ČD a.s.	725 501 969 VANEK@RSM.cd.cz	
JAROSLAV HÁJBEK	S2DC v.á. Hl. R-ÚP	775 741 275 hajebj@szdc.cz	
Radek JASANSKY	S2DC v.á. Hl. R-ÚP	725 500 145 jasansky@szdc.cz	
Tomáš Marhold	S2DC GÈ OM	9723 25 457 marhold@s2dc.cz	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Entler	ČD a.s., ROC Hr. Králové	entler@gr.cd.cz 606 632 959	
PAVEL BLÁHA	SŽDC, a.s. - GR 012	972/235/863 p.blaha@s2dc.cz	
Milan TROJANOVSKÝ	SŽDC, a.s. - OR HK, POŘE	trojanek@s2dc.cz 724 507 922	
Pavel Janík	ČDCE, a.s. PJ Č. TŘEBOVÁ	Pavel.Janik@cdcargo.cz 424 768 177	
Luděk Staněk	ČDC, a.s. PJ Česká Třebová	602455 444 Luděk.Staněk@cdcargo.cz	
Jiří PALENA	PARADISIČKÝ KANAL ODS-M	602592 985 JIRI.PALENY@PARADISICKYKANAL.CZ	
Bohuslav VASÍČEK	SŽDC, GR 012	602 387 238 VASICEK@SZDC.CZ	
FAŘEČ	SŽDC, COP PRAHA	777 735 345 FCE6C@SZDC.CZ	
PAVEL KOUBEK	SŽDC, COP PRAHA	602 233 394 kubapavel@s2dc.cz	
Vojtěch Jechánek	SŽDC, 014	972 244 572 Jechand@s2dc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ZUNT	SZDC, GRUB	972 244 733 zunt@szdc.cz	
SZABOCHA'	SZDC, SSU	724 576 126 szabooha@szdc.cz	
JAN SEDUNKA	KHK	773 073 757 JSEDUNKA@KR-KRALOVEHRADECKY.CZ	
Martin JARATH	SUDOP PRAHA	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
JAROSLAV DYTRYCH	SUDOP PRAHA a.s.	498 655 911, 737 317 838 janecov.dytrych@sudop.cz	



NÁZEV AKCE:	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Porada profese Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM:	9. prosince 2015
MÍSTO:	Pardubice, zasedací místnost SSV pracoviště Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáváno následující:

- 1) Předmětem tohoto jednání bylo další upřesnění dříve projednaného technického řešení.

Odchytky od řešení projednaného na poradě 8.9.2015

- 2) V ŽST Medlešice bude upraveno stávající zabezpečovací zařízení, které bude navázáno na nově zřizovaná traťová zabezpečovací zařízení. Obsahem úpravy bude zrušení výluky dopravní služby z důvodu potřeby obsluhy nově instalovaného automatického hradla.

Zástupce O14 (Ing. Jelínek) zdůraznil potřebu minimalizovat investice v traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem z důvodu souběžné projekční přípravy Ostřešanské spojky, která tento traťový úsek zruší.

Nahrazení stávajících VÚD je nezbytné, k diskuzi je realizace nového PZS na cyklostezce v km 85,802. Z následné diskuze vyplynulo, že případné vyřazení nového PZS bude řešeno až v následujícím stupni podle vývoje související stavby.

- 3) Řešení PZS se stále vyvíjí, dosud nedošla veškerá vyjádření ke zrušení přejezdů. Zrušení přejezdů v km 4,232 , v km 85,802 a v km 87,247 bylo zamítnuto.

Náznamy pozitivního vývoje jsou zatím v případě PZS v km 5,953.

Zástupce OŘ Hradec Králové, ST (Ing. Beran) uvedl, že v případě realizace cesty podél trati včetně propustky v místě vodoteče je technicky možné zajistit přístup na pozemky mezi dráhou a komunikací ze silničního nadjezdu.

Na zastávce Pardubice-Semtín bude stavbou zřízen podchod, což ale není zárukou zrušení PZS – bylo požádáno o vyjádření ke zrušení v případě náhrady podchodem.

- 4) Bylo dohodnuto, že zařízení bude ovládáno z CDP Praha.

Současně byly prezentovány varianty ovládání zařízení podle sledu staveb. V případě zpoždění 2.stavby PPV umístěno ve stávající DK ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, v případě zpoždění 3.stavby dálkové ovládání úseku Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Hradec Králové (mimo) ze zálohovaného JOP v nové DK ŽST Hradec Králové hl.n.. V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem a Opatovice nad Labem-Pohřebačka nebude v žádné variantě sledu staveb v novém stavu zřizována plnohodnotná dopravní kancelář.

- 5) Obsahem této stavby bude pouze příprava na budoucí instalaci ETCS a GSM-R v rámci



samostatné stavby.

- 6) Předpokládaná objektová skladba části D.1 Železniční zabezpečovací zařízení:

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 31-21-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, SZZ

PS 33-21-01 ŽST Stéblová, úprava SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 30-21-01 Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

PS 32-21-01 Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, TZZ

PS 34-21-01 Medlešice - Pardubice-Rosice nad Labem, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 99-21-01 CDP Praha, dálkové ovládání ZZ

PS 99-21-02 Pardubice – Hradec Králové, PPV

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem

Od 8.9.2015 došlo ke změně řešení konfigurace kolejíště na základě jednání s O6 a O13. Na jednání bylo prezentováno aktuální situační schéma ŽST.

- 7) Mezi návěstidly S4, S5 a S7b a vjezdovým návěstidlem ŽST Pardubice hl.n. a vjezdovými návěstidly 1L a 2L a návěstidlem Lc4 budou nedostatečné zábrzdné vzdálenosti. Vzhledem k možnosti návěstit pouze 3 znaky bude v případě omezení rychlosti rychlost omezena na 50 km/h.
- 8) Mezi návěstidlem mezi návěstidly Lc5 a Lc7 a L1b, projektant navrhl nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost.

Zástupce O12 (Ing.Ondruška) požaduje umístění návěstidla Lc2 před námezník výhybky 16. Tímto řešením nedostatečná zábrzdnu vzdálenost nebude a dojde k úsporám tří úseků počítačů náprav instalovaných z důvodu EZŠ. Naopak dojde ke zkrácení užité délky koleje č. 2. Řešení podpořil i zástupce CDP Praha (Ing. Flégl).

Projektant uvedl, že navržená úprava je jednou z možných variant řešení. V řešení byla doposud preferována varianta s větší užitnou délkou koleje. Z diskuze a z dalšího průběhu porady vyplynulo, že varianta může být výhodná i z hlediska řešení provizorních stavů.

Bylo dohodnuto, že návěstidlo Lc2 bude umístěno v poloze před námezníkem výhybky 16.

- 9) Mezi návěstidly Sc7 a Sc9 a návěstidlem S7b bude nedostatečná zábrzdnu vzdálenost.
- 10) Návěstidlo 1S bude z důvodu viditelnosti umístěno na krakorci.
- 11) Seřadovací návěstidla budou zřízena v rozsahu podle přiloženého situačního schématu (pouze v elektronické formě).
- 12) Funkcionalita VNPN bude instalována u návěstidel ML, S4, S5, S7b, Lc5, Lc7 a Lc9. V případě nedovoleného projetí návěstidla bude zajištěno zastavení vlaku vazbou do TRS.
- 13) Budou zřízena pomocná stavědla PSt1 a PSt2:
- při předání PSt1 držená spojka 5/7+ a Vk- na koleji 7a, přestavovány Vk/11, Vk/12 a 13,



- při předání PSt2 držena spojka 21/23+, 22+ a Vk- na koleji 5a, přestavovány Vk/17, 19 a 20 za přejezdem; PSt2 neumožní posun na vlečku (bude stavěn ústředně).

Přejezd „R1“ uzavírán obsluhou seřaďovacích návěstidel kryjících přejezd s možností ručního uzavření přejezdu z kolonky PSt2.

Zástupce O12 (Ing. Ondruška) vznesl požadavek na zařazení výhybky 101 do průběžného číslování výhybek stanice. Nově jde o výhybku 22. Zároveň upozornil na potřebu značení výkolejek na vlečkách s použitím indexu u vlečky. K diskuzi dal potřebu číslování úseků kolejí mezi seřaďovacími návěstidly.

Stanovisko zástupce OŘ (p. Kříž):

Číslování úseků kolejí mezi seřaďovacími návěstidly (1a, 2a, 2b) požadují ponechat.

Zástupce O12 (Ing. Říha) požaduje oddělení vleček od kolejí SŽDC výkolejkami a projednání styku dráhy s vlečkami v rámci řešení dopravní technologie.

Z následující diskuze vyplynulo, že z důvodu vysoké frekvence obsluh bude vlečka V4436 (B) oddělena motoricky stavěnou výkolejkou BVk ve spojení s přestavníkem na výhybce 22. Výhybka 22 a výkolejka BVk budou stavěny výhradně ústředně. Seřaďovací návěstidlo a výkolejka, umístěné původně mezi přejezdem a výhybkou 22, budou přesunuty za námezník výhybky 22 na kolej 5a. Pro oddělení vlečky V4437 (C) a koleje 5a bude u výhybky P1 na styku dráhy a vlečky zřízena ručně stavěná výkolejka CVk s klíčem držným v EZ CVk poblíž výkolejky.

- 14) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem nebude zřizováno pracoviště JOP. Dopravní kancelář bude zřízena oddělením části SÚ, do které budou v uzamykatelné skříni umístěny monitor, klávesnice, myš a slot na identifikační kartu, napojené do technologického počítače, prostřednictvím kterého bude s použitím identifikační karty umožněno ovládání stanice. V témže prostoru bude umístěna deska nouzových obsluh. Pro zkoušení bude v režii zhotovitele zapůjčeno nezalohované pracoviště JOP ve stavědlové ústředně.

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Lorenc) požaduje řešení se současným zachováním vysouvajících zobrazovacích a ovládacích prvků ve skříni technologického počítače (přepínač), aby bylo možné ovládání servisního počítače bez přesunů udržitelského pracovníka mezi místnostmi.

Stanovisko zástupce OŘ (p. Kříž):

Napojení obsluhy do technologického počítače požadují projednat s GŘ O14 (v obvodu OŘ HKR tento způsob ještě není uplatňován).

- 15) Ve věci problematiky stožárových návěstidel ve funkci označnicků je stanoviskem O12 požadavek na jejich instalaci v dálkově ovládaných dopravních. O14 nesouhlasí s použitím trpasličích návěstidel.

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Lorenc) požaduje ukolejnění seřaďovacích návěstidel ve funkci označnicků přes střed stykového transformátoru nebo symetrizační tlumivky, na kterou nebudou současně ukolejněny trakční podpěry nesoucí svodič přepětí.

- 16) Stanovisko OŘ Hradec Králové, ST (Ing. Beran) k řešení ŽST Pardubice-Rosice nad Labem:

Požadujeme na všech dálkově ovládaných výhybkách v žst. Pardubice-Rosice n.L. osadit elektrické ohřevy výhybek včetně výhybky č.101 (stávající číslování) resp. č.22 (nové číslování).



Ohřev nepožadujeme pouze na ručně stavěné výhybce č. 14.

Důvod: jakýkoli i malý počet výhybek (nebo byť jedné výhybky) neopatřených EOVS znamená v kritickém zimním počasí buď vyloučení těchto výhybek nebo držení nákladné pohotovosti a zbytečné nákladné výjezdy firem.

Problematika EOVS bude řešena na poradách dopravní technologie a silnoproudu.

ŽST Stéblová

Od 8.9.2015 došlo ke změně řešení konfigurace kolejiště na základě jednání s O6 a O13. Na jednání bylo prezentováno aktuální situační schéma ŽST.

- 17) Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) upozornil na potřebu dohlednosti hlavních návěstidel z nově zřízeného nástupiště zastávky v obvodu ŽST Stéblová. Bylo konstatováno, že stanice je v přímé a na návěstidla v obou směrech bude, v případě, že nebude mlha, viditelnost dostatečná.

Stanovisko zástupce OŘ, SSZT (p. Štrych):

V ŽST Stéblová posunout abnormální hektometr, aby nebyl v části s výstrojí zabezpečovacího zařízení. (K provozní budově km 9,483 – 9,500). Tím je možno jej zapracovat do tabulek TTP.

Trat'ový úsek Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem

- 18) Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Lorenc) a zástupce O6 (Ing. Zunt) navrhli řešení dočasného TZZ realizovaného do realizace SZZ ŽST Pardubice hl.n. formou automatického hradla bez návěstního bodu.

Bylo dohodnuto, že bude realizováno automatické hradlo.

Stanovisko zástupce OŘ, SSZT (p. Štrych):

V ŽST Pardubice je krátký úsek k návěstidlu RS vybaven počítačem náprav. Pro volnost trati automatického hradla doplnit počítačový bod u vjezdového návěstidla do Rosic a nepoužívat kolejový obvod.

Zabezpečovací zařízení ve stavebních postupech

Stanovisko O12 (Ing. Říha):

ŽST Pardubice-Rosice nad Labem :: Stavební postupy v této dopravně projednejte i s odborem bezpečnosti a krizového řízení (O30) GR SŽDC tak, aby se v maximálně možné míře zjednodušily stavební postupy i v profesi zabezpečovacího zařízení (a tím se optimalizovaly vložené prostředky investiční náklady).

- 19) Pro minimalizaci výluk z důvodu přepojování kabelizace zabezpečovacího zařízení a nákladů spojených se zapůjčením provizorního zabezpečovacího zařízení (dle aktuálního třídníku cca 6,9 mil.Kč + 0,4 mil.Kč/měsíc za kontejner + náklady na přezkoušení, potřeba jsou dva až tři kontejnery podle konfigurace) jsou navrženy úpravy stávajícího a definitivního zabezpečovacího zařízení bez instalace MPZZ.
- 20) Zvolený postup vyžaduje včasnou aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení, čímž není možné krácení dob na stavební postupy před aktivací definitivního zabezpečovacího zařízení (např. eliminací přípravných prací nebo zimní technologické přestávky). Dojde-li při zadání



stavby k prodlení, není je možné řešit na úkor doby na přípravu a realizaci zabezpečovacího zařízení.

- 21) S ohledem na nerealizovatelnost stěhování řídicího přístroje a kolejové desky ze stávající do provizorní dopravní kanceláře je vyloučeno zřízení SÚ v prostorách stávající dopravní kanceláře.

Stavební postup 1

- 22) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení. Kolejové úpravy budou před St.1 přerušeny, aby nebyly zasaženy reléové skříně se zařízením. Kolejové úpravy u RD St.2 budou prováděny tak, aby nebyla narušena provozovaná kabelizace a vlastní RD.

Během stavebního postupu bude položena provizorní kabelizace stávajícího zařízení (včetně napájení), aby bylo zřejmé umístění kabelových tras a realizovatelné spojkování kabelů v případě zasažení stavbou. V možném rozsahu bude pro provizorní kabelizaci využita kabelizace definitivní. V místech prací postupu 1 bude provizorní kabelová trasa situována mimo prostor úprav.

Proběhla diskuze k problematice výlukových stavů po dobu přepojování kabelizace.

Zástupci OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský, p. Kříž a Ing. Trojánec) požadují podrobné rozpracování výluk zabezpečovacího zařízení po dobu přepojování kabelizace a jejich dopadů.

Ve stavebních postupech bude popsáno podrobněji, rozpracování bude předmětem dalšího stupně dokumentace.

- 23) V ŽST Stéblová bude v provozu stávající zařízení. Projektant navrhl na poslední dva týdny postupu zařízení v nutném rozsahu (příslušný EIP panel) vypnout pro provedení úprav vnitřní části zařízení (celkem 7 týdnů v SP1 a SP2). Po tuto dobu by byly jízdy danou částí stanice pouze na rozkaz nebo přivolávací návěst, pouze po koleji 1 s uzamčením výhybek v základní poloze, přes otevřené přejezdy a v úseku Rosice – Stéblová pouze na telefonické dorozumívání.

Zástupci OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský a p. Kříž) s výlukou zabezpečovacího zařízení za provozu nesouhlasí.

Bylo dohodnuto, že bude voleno takové řešení úpravy SZZ Stéblová, které je proveditelné během kolejové výluky v SP2. Předpokládá se tedy dodávka nové skříně EIP, která bude vystrojena a umístěna v předstihu a během postupu pouze přepojena z původní skříně EIP, kterou nahradí.

Stavební postup 2

- 24) SZZ Stéblová a TZZ Rosice – Stéblová jsou mimo provoz, probíhá kolejová výluka. Probíhá přestavba vnitřních částí zařízení v ŽST Stéblová. Na konci postupu bude do provozu uvedeno upravené SZZ Stéblová a definitivní TZZ Rosice – Stéblová na nové koleji 2.

- 25) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení pouze na pardubickém/medlešickém zhlaví. U kolejí 3, 5, 7 a 9 budou zřízena provizorní návěstidla pro ukončení vlakové cesty od Pardubic hl.n. a Medlešic. Na stéblovském zhlaví bude nasazeno ozámkování a budou provedena opatření pro vyloučení protisměrné cesty na kolej 9 (z vleček) – instalace výkolejky s výsledným klíčem v dopravní kanceláři.

Na začátku postupu bude demontován RD St.2 a ukončena služba na St.2. Kolejové úpravy před St.1 zatím nejsou realizovány, aby nebyly zasaženy reléové skříně se zařízením. Během



postupu bude v nové SÚ dokončeno definitivní zabezpečovací zařízení včetně provizorní vnitřní části zařízení pro zbývající stavební postupy. Toto zařízení bude na konci postupu s vyloučením stávajícího zařízení na pardubicko/medlešického zhlaví aktivováno.

- 26) Pro ovládání definitivního SZZ ŽST do doby přepojení na CDP Praha bude zřízeno provizorní zálohované pracoviště JOP ve stávající dopravní kanceláři (cca 2 mil.Kč vč. PAVZZ).

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Lorenc) uvedl, že ze staveb DOZ má OŘ výzisk zadávacích počítačů, ze kterého by byla možná zápůjčka pro řešení provizorního zálohovaného JOP.

V traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem bude do odstranění provizorní úpravy definitivního SZZ zachováno telefonické dorozumívání, čímž je nepraktické dálkové ovládání ŽST Pardubice-Rosice nad Labem např. rozšířením pracoviště v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Zástupce OŘ Hradec Králové, PO Pardubice (Ing. Trojánek) požaduje zachování zobrazení postupného obsazování úseků v traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem v provizorním JOP, aby byl dostatečný podklad pro rozhodnutí výpravčího o postavení vlakové cesty od Medlešic.

Stavební postup 3

- 27) SZZ Stéblová je dokončeno, TZZ Rosice – Stéblová rovněž, s výlukou první traťové koleje.

- 28) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude v provozu provizorní stav definitivního zabezpečovací zařízení pouze na stéblovském zhlaví. Na staničních kolejích budou provedena opatření pro vyloučení protisměrné cesty na koleje s dopravním programem.

- 29) Vlaky osobní dopravy od Hradce Králové jsou vedeny k nástupištím u kolejí 2 a 5, kde budou zřízena provizorní návěstidla pro ukončení vlakové cesty. K těmto návěstidlům nebude od návěstidel Sc1b a Sc2b dodržena definitivní zábrzdná vzdálenost 1000m, ale bude dodržena zábrzdná vzdálenost 700m.

Projektant navrhuje řešit tento stav administrativně tak, že ke změně zábrzdné vzdálenosti v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem dojde na rozdíl od úseku Stéblová – Rosice, kde bude v provozu automatický blok, až na konci stavby.

Zástupci OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský a p. Kříž) s řešením souhlasí. Na kolejích 2 a 5 bude krom provizorních návěstidel zřízena také kontrola volnosti koleje kolejovým obvodem a zajištěna opatření pro vyloučení protisměrné cesty, aby bylo možné standardní stavění vlakových cest na tyto koleje.

- 30) Na konci postupu bude z provizorní podoby definitivního SZZ zprovozněno pardubicko/medlešické zhlaví. Provizorní prvky budou ve vnitřní části zařízení umístěny odděleně od definitivních, aby po přechodu do definitivního stavu a po odpojení příslušné skříně byla možná demontáž těchto prvků za provozu zařízení.

Stavební postupy 4a a 4b

- 31) TZZ Rosice – Stéblová je během postupů dokončeno i v první traťové koleji.

- 32) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je v provozu provizorní podoba definitivního SZZ, vyloučeny jsou koleje 1 a 2 v místě podchodu. Po dokončení podchodu budou tyto koleje zprovozněny.



Část koleje 2 od pardubicko/medlešického zhlaví bude ukončena provizorním hlavním návěstidlem Lc2 před přechodem (dočasné posunutí definitivního návěstidla a úprava KO) a vlakové cesty na tuto kolej se budou uskutečňovat na návěst dovolující jízdu (kromě PN).

Stavební postup 5

33) Postup je bez vlivu na železniční zabezpečovací zařízení.

Stavební postup 6

34) V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude na začátku postupu provedeno odpojení provizorních prvků v SÚ a provedena změna SW na variantní definitivní stav (bez provizorního přesmyku z koleje 2 do stávající koleje od Pardubic – bude realizován v postupu 7, nebudou-li Pardubice) současně s vyloučením pardubicko/medlešického zhlaví. Během postupu budou do kolejiště doplněny definitivní venkovní prvky včetně kabelizace a bude zprovozněno TZZ Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem.

Stanovisko zástupce OŘ, SSZT (p. Štrych):

Zvážit doplnění počítacího bodu u předvěsti do Rosic. Tím by byl vytvořen informativní přibližovací úsek od Medlešic pro informaci výpravčího. Traťová kolej od Medlešic je zaústěna do 1.traťové koleje.

Stavební postup 7

35) Po dokončení přepojení provizorní přesmyk bude na SZZ v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem provedena úprava TZZ a změna SW na tento stav TZZ Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem a ovládání ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude společně s ŽST Stéblová a Odbočkou ELNA Opatovice nad Labem nebo ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka (dle vývoje 2.stavby) přeneseno na CDP Praha.








36) Současně bude zřízeno PPV a demontováno zálohované JOP v ŽST Rosice nad Labem a v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 15.1.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová	
DATUM	9. prosince 2015	
MÍSTO	Pardubice, zasedací místnost SSV pracoviště Pardubice	


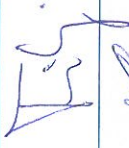



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ČESTMÍR LORINC	SŽDC, ORĚHKE RSZP PCF	602 225 161 lorinc@szdc.cz	
ZUNT	SŽDC GR 06	972 244 733 zunt@szdc.cz	
Vojtěch Jelínek	SŽDC 014	972 244 572 jelinek@szdc.cz	
TOMÁŠ KONOPÁČ	SŽDC 026	727 865 757 konopac@szdc.cz	
Jan GZISA	SUDOP PRAHA s.s.	605 229 030 ivan.gzisa@br.sudop.cz	
Jan PAUCHATEL	SŽDC GR 06	724 030 024 pauchatel@szdc.cz	
ALEŠ ZEMAN	SŽDC GR 06	702 209 232 ZemanA@szdc.cz	

ZDENĚK NĚMEČEK SŽDC - SSV 724 244 271
NemecekZ@szdc.cz



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROSLAV FLÉGL	SĚDC COP PRAHA	777 735 345 FLÉGL@SZDC.CZ	
RADOVAN ONDRUŠKA	GR ŠZDC 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
PAVEL BÍHA	GD ŠZDC 012	kila@szdc.cz 942/863/235	
LEOŠ BERAN	SĚDC OR H. Kaulové ST Pardubice	602 186 357 beranl@szdc.cz	
ZJENĚK KRÍŽ	SĚDC, OŘ HVR UŘP	602 593 906 kriz2@szdc.cz	
RADĚK JASANSKÝ	SĚDC, OŘ HVR UŘP	725 500 143 jasanskyl@szdc.cz	
BOHUSLAV VASÍČEK	SZDC GR 012	602 382 238 VASICEKB@SZDC.CZ	
JOH. DUSZABA	SZDC ST Pardubice	421 210 021 duszabab@szdc.cz	
MARTIN FILIP	SĚDC OŘ HKR ST Pardubice	724 403 554 filipm@szdc.cz	
MILAN TROJANBIL	SZDC OŘ HKR TO Pardubice	724 507 922 trojanek@szdc.cz	
LEOŠ RUBEK	EDA.S. ROE Pce	725 570 523 RUBEK@OE.CS.CZ	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
LENKA SZABOVÁ	SZDC, SSV	724 576 126 szabova@szdc.cz	
Daniel FILIP	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 078 daniel.filip@sudop.cz	
Jan Štrých	OR HK SSZT Produktivita	424 403 089 strych@szdc.cz	
Aleš Hoffmann	OR HK SSZT Produktivita	723 350 292 hoffmann@szdc.cz	
Petr VRÁBEZ	SUDOP PRAHA a.s.	739 329 031 petr.vrabec@sudop.cz	
Jaroslav DYTŘECH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaroslav.dytrych@sudop.cz	