

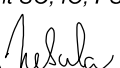




VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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. VLADISLAV ŠEFL Garant profese: ING. PETR NEKULA
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:  ING. MARTIN RAIBR	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. PETR NEKULA	Vypracoval:  ING. PETR NEKULA	Kontroloval:  ING. MARTIN RAIBR

Název akce: REVITALIZACE TRATI CHLUMEC NAD CIDLINOU - TRUTNOV	Číslo smlouvy: 18 355 201	
	Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ PS 19-28-11 ŽST KUNČICE NAD LABEM, SZZ	Datum: 04 / 2019	
	Číslo části: D.1.1.3	
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -	Počet formátů: -
	Číslo přílohy: 0001	

Obsah

1	Všeobecná část	3
1.1	Základní údaje stavby	3
1.2	Základní technické údaje	4
1.3	Výchozí stav zabezpečovacího zařízení	4
1.3.1	Hostinné – Kunčice nad Labem	4
1.3.2	ŽST Kunčice nad Labem	5
1.3.3	Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších	5
1.3.4	Kunčice nad Labem – Vrchlabí	5
1.4	Výchozí podklady	6
1.5	Odchytky od zpracovaného zadání stavby	6
1.6	Související PS a SO	6
1.7	Související stavby	7
2	Technické řešení	8
2.1	Obecně	8
2.2	Návěstidla	8
2.3	Výhybky a výkolejky	9
2.4	Prostředky indikace volnosti	10
2.5	Přejezdy	11
2.5.1	Přejezd P4519 – „K1“ (ev. km 97,341)	12
2.5.2	Přejezd P4518 – „K2“ (ev. km 96,670)	12
2.6	Kabelizace	13
2.6.1	Venkovní kabelizace	13
2.6.2	Vnitřní rozvody	14
2.7	Napájení	14
2.7.1	Výpočet napájecí části pro staniční zabezpečovací zařízení	14
2.8	Umístění zařízení	16
2.9	Zabezpečovací zařízení v navazujících úsecích	16
2.10	Ovládání zařízení	16
2.10.1	Pracoviště výpravčího	17
2.10.2	Základní ergonomie	17
2.10.3	Způsoby řízení	17
2.11	Rozsah diagnostiky	18
2.12	Přenosové cesty	18
2.13	Demontáž stávajícího zařízení	18
2.14	Provizorní zabezpečovací zařízení	19
2.14.1	Přípravné práce	19
2.14.2	Stavební postup č. SP1	20
2.14.3	Stavební postup č. SP2a	20
2.14.4	Stavební postup č. SP2b	20
3	Ochrana ZZ před nebezpečnými a rušivými vlivy	22
3.1	Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí	22
3.1.1	Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí	22
3.1.2	Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí	22
3.2	Ochrana proti přepětí	23
4	Provoz, servisní služby	24
1.1	Zkoušky a revize	24
4.1	Ověřovací provoz	24
4.2	Požadavky na provoz a údržbu	24

5	Životní prostředí.....	24
5.1	Likvidace odpadů	24
5.2	Vliv stavby na životní prostředí	24
5.3	Opatření k minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí.....	25
6	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	25
7	Požární ochrana	28
	Přílohy	30

1 Všeobecná část

1.1 Základní údaje stavby

Název stavby:	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s. o.) Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Charakteristika a účel stavby:	Dopravní liniová stavba pro železnici, revitalizace
Začátek stavby	žst. Stará Paka (mimo) – km 74,823
Konec stavby	žst. Trutnov hl. n. (mimo) - km 124,625
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (projektová dokumentace stavby ve smyslu přílohy č. 5 vyhlášky č. 146/2008 Sb.).
Místo stavby:	Trat' č. 510A (dle SJŘ) resp. 040 (dle KJŘ) Železniční trat' Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov Úsek trati Chlumeč nad Cidlinou (mimo) – Trutnov (mimo)
Obec:	Stará Paka (Stará Paka, Rožkopov, Ústí u Staré Paky), Semily (Bělá u Staré Paky), Jilemnice (Támplov, Svojet, Roztoky u Jilemnice, Kruh, Martinice v Krkonoších, Jilemnice, Horní Branná), Vrchlabí (Dolní Branná, Podhůří – Harta, Kunčice nad Labem), Hostinné (Klášteřská Lhota, Hostinné), Trutnov (Vestřev, Chotěvice, Pilníkov I, Pilníkov II, Pilníkov III, Vlčice u Trutnova, Dolní Staré Buky, Volanov, Trutnov, Poříčí u Trutnova)
Obce s pověřeným obecním úřadem:	Nová Paka, Lomnice nad Popelkou, Jilemnice, Vrchlabí, Hostinné, Trutnov
Obec s rozšířenou působností:	Nová Paka, Semily, Jilemnice, Vrchlabí, Trutnov
Kraj:	Královéhradecký, Liberecký
Pověřený stavební úřad:	Městský úřad Trutnov, odbor výstavby

1.2 Základní technické údaje

Úsek stavby:	ŽST Kunčice nad Labem
Číslo trati dle Prohlášení o dráze:	621: Trutnov hl. n. – Chlumeč nad Cidlinou
Číslo trati dle TTP:	510A: Trutnov hl. n. – Chlumeč nad Cidlinou
Číslo trati dle KJŘ SŽDC:	040: Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov
Počet traťových kolejí:	Jednokolejná trať
Provoz:	Obousměrný dle SŽDC D1
Trakční soustava:	Nezávislá
Normativ délky vlaku ND:	320 m
Traťová rychlost:	Trutnov hl. n. – Kunčice nad Labem: 75 km/h Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších: 80 km/h Martinice v Krkonoších – Ostroměř: 75 km/h Ostroměř – Chlumeč nad Cidlinou: 100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m

Úsek stavby:	ŽST Kunčice nad Labem
Číslo trati dle Prohlášení o dráze:	623: Kunčice nad Labem – Vrchlabí
Číslo trati dle TTP:	510C: Kunčice nad Labem – Vrchlabí
Číslo trati dle KJŘ SŽDC:	044: Kunčice nad Labem - Vrchlabí
Počet traťových kolejí:	Jednokolejná trať
Provoz:	Obousměrný dle SŽDC D1
Trakční soustava:	Nezávislá
Normativ délky vlaku ND:	290 m
Traťová rychlost:	Kunčice nad Labem – Vrchlabí: 50 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m

1.3 Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

1.3.1 Hostinné – Kunčice nad Labem

V mezistaničním úseku se jízdy vlaků zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání. Drážní doprava je v úseku organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Úsek není souvisle vybaven prostředky pro zjišťování volnosti. Pro spouštění výstrahy na přejezdech jsou využity jednak dvoupásové kolejové obvody KO 3400 s nosnou frekvencí 75 Hz, ale i kolejové obvody impulzní ventilové kolejové obvody a úseky počítačů náprav. Pro anulaci části přejezdů jsou použity neohraničené kolejové obvody ASE. V úseku jsou zřízena dvě světelná návěstidla ve funkci předvěstí vjezdových návěstidel, předvěst PŘS má navíc zřízenou opakovací předvěst.

V mezistaničním úseku se nachází zastávky Hostinné město (km 106,035), Prosečné (km 104,005) a Klášterská Lhota (km 10,050). Dále se zde nachází celkem třináct železničních přejezdů.

Ev. poloha	Označení	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
106,284	P4533	Místní kom.	PZS 3SBI	AŽD 71	1976
105,958	P4532	Účelová kom.	PZS 3SBI	AŽD 71	1976
105,795	P4531	Účelová kom.	PZS 3SBI	AŽD 71	1976
104,295	P4530	Účelová kom.	Kříže		
103,970	P4529	III. třída	PZS 3SBI	PZZ EAV	2011
103,581	P4528	Účelová kom.	Kříže		
102,225	P4527	III. třída	PZS 3ZBI	AŽD 71	2002
101,383	P4526	Účelová kom.	Kříže		
101,020	P4525	Účelová kom.	Kříže		
100,577	P4524	Účelová kom.	Kříže		
99,736	P4523	III. třída	PZS 3SBI	VÚD	1995
98,555	P4521	Účelová kom.	Kříže		
97,769	P4520	Účelová kom.	Kříže		

1.3.2 ŽST Kunčice nad Labem

Odbočná stanice je dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71, které bylo uvedeno do provozu v roce 1965. Zařízení je ovládáno z kolejové desky v dopravní kanceláři.

Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny dvoupásové kolejové obvody KO 2796 a jednopásové kolejové obvody KO 2391 obojí s nosnou frekvencí 50 Hz. Všechny výhybky a výkolejky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Všechna hlavní návěstidla jsou světelná stožárové konstrukce platná pro příslušnou kolej. Výjimku tvoří návěstidlo S3, S5, L4, L2, které jsou trpasličí konstrukce. V obvodu stanice se nachází dva vícekolejné železniční přejezdy.

Ev. poloha	Označení	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
97,341	P4519	Účelová kom.	PZS 3SNI	SSSR	1968
96,670	P4518	III. třída	PZS 3SNI	SSSR	1965/2002

Ve stanici jsou zřízena čtyři úroňová jednostranná vnitřní nástupiště sypané konstrukce u kolejí č. 1, 2, 3 a 5. Přístup na nástupiště č. 4 je úroňový přes traťovou kolej. Do stanice je zaústěna vlečka č. 4511 „Krkonošské vápenky Kunčice, vlečka Kunčice nad Labem“.

1.3.3 Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších

V mezistaničním úseku se jízdy vlaků zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání. Drážní doprava je v úseku organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Úsek není souvisle vybaven prostředky pro zjišťování volnosti. Pro spouštění výstrahy na přejezdech jsou využity jednopásové kolejové obvody KO 2391, KO 2491, KO 2794 s nosnou frekvencí 50 Hz a pro anulaci výstrahy na přejezdech neohraňované kolejové obvody ASE. V úseku jsou zřízena dvě světelná návěstidla ve funkci předvěstí vjezdových návěstidel.

V mezistaničním úseku se nachází zastávka Horní Branná (km 94,136) a celkem dvanáct železničních přejezdů.

Ev. poloha	Označení	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
96,341	P4517	III. třída	PZS 3ZNI	SSSR	1965
96,211	P4516	Účelová kom.	PZS 3SNI	SSSR	1965
95,873	P4515	Účelová kom.	PZS 3SNI	SSSR	1965
95,481	P4514	Účelová kom.	Kříže		
94,750	P4513	II. třída	PZS 3ZBI	SSSR	1964/2003
94,464	P4512	Účelová kom.	Kříže		
94,105	P4511	III. třída	PZS 3ZBI	SSSR	1964/2003
93,786	P4510	Místní kom.	Kříže		
93,354	P4509	Účelová kom.	Kříže		
93,160	P4508	Účelová kom.	Kříže		
92,848	P4507	Účelová kom.	Kříže		
90,785	P4506	Účelová kom.	PZM 2		

1.3.4 Kunčice nad Labem – Vrchlabí

V mezistaničním úseku se jízdy vlaků zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání. Drážní doprava je v úseku organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Úsek není souvisle vybaven prostředky pro zjišťování volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdech jsou použity impulsní ventilové kolejové obvody. V úseku jsou zřízena dvě návěstidla ve funkci předvěstí vjezdových návěstidel. Obě návěstidla jsou světelná stožárové konstrukce.

V mezistaničním úseku se nachází zastávka Podhůří (km 2,261) a celkem pět železničních přejezdů.

Ev. poloha	Označení	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
0,823	P4782	Místní kom.	Kříže		
1,324	P4783	Místní kom.	Kříže		
1,886	P4784	Místní kom.	Kříže		
2,305	P4785	Místní kom.	PZS 3SBI	PZZ-EAV	2009
3,152	P4786	Místní kom.	Kříže		

1.4 Výchozí podklady

- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“
- Smlouva o dílo
- Technické kvalitativní podmínky staveb SŽDC
- Metodické pomůcky a směrnice SŽDC
- SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – „Staniční a traťová zabezpečovací zařízení“
- ČSN 34 2650 ed.2 – „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“
- ČSN 73 6380 – „Železniční přejezdy a přechody“
- Polohopisné výkresy 1:1000 se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi,
- Technická dokumentace provozovaného zařízení – provozovatelem předány pouze základní výkresy
- Úpravy kolejového řešení v jednotlivých stanicích
- Místní šetření projektanta

1.5 Odchytky od zpracovaného zadání stavby

Vůči přípravné dokumentaci nedochází k zásadním změnám.

1.6 Související PS a SO

PROVOZNÍ SOUBORY

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 18-28-21	Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem, TZZ
PS 20-28-21	Kunčice nad Labem - Hostinné, TZZ
PS 90-28-51	DOZ Stará Paka (mimo) - Trutnov hl.n. (mimo)

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 19-14-11	ŽST Kunčice nad Labem, místní kabelizace
PS 19-14-31	ŽST Kunčice nad Labem, rozhlasové zařízení
PS 19-14-33	ŽST Kunčice nad Labem, kamerový systém
PS 19-20-01	ŽST Kunčice nad Labem, EZS
PS 18-14-11	Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem, traťový kabel
PS 20-14-11	Kunčice nad Labem - Hostinné, traťový kabel
PS 28-14-11	Kunčice nad Labem - Vrchlabí, traťový kabel
PS 28-14-12	Kunčice nad Labem - Vrchlabí, optický kabel
PS 90-14-01	ŽST Stará Paka - ŽST Trutnov, optický kabel
PS 19-14-32	ŽST Kunčice nad Labem, informační systém
PS 19-14-41	ŽST Kunčice nad Labem, MRTS
PS 90-14-04	Stará Paka - Trutnov hl. n., TRS
PS 90-14-05	Stará Paka - Trutnov hl. n., dálkové ovládání MRTS
PS 19-14-21	ŽST Kunčice nad Labem, sdělovací zařízení
PS 90-14-02	ŽST Stará Paka - ŽST Trutnov, přenosový systém
PS 90-14-03	ŽST Stará Paka - ŽST Trutnov, úpravy telefonních ústředí

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

PS 19-05-01	ŽST Kunčice nad Labem, DDTSŽDC
PS 19-05-01.1	ŽST Kunčice nad Labem, DŘT

PS 19-07-01 ŽST Kunčice nad Labem, napájecí silnoproudé rozvody

STAVEBNÍ OBJEKTY

E.1 Inženýrské objekty

SO 19-17-01	ŽST Kunčice nad Labem, železniční svršek
SO 19-16-01	ŽST Kunčice nad Labem, železniční spodek
SO 19-16-01.1	ŽST Kunčice nad Labem, železniční spodek - úprava staveniště
SO 90-17-01	Stará Paka - Trutnov hl. n., výstroj a značení trati
SO 90-34-21	Stará Paka - Trutnov, odstranění lesní a mimolesní zeleně
SO 19-16-31	ŽST Kunčice nad Labem, nástupiště
SO 19-17-31	Žel. přejezd km 97,341
SO 18-19-01	Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem, přechody kabelů přes mostní objekty
SO 20-19-01	Kunčice nad Labem - Hostinné, přechody kabelů přes mostní objekty
SO 19-10-01	ŽST Kunčice nad Labem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 19-15-01	ŽST Kunčice nad Labem, úpravy výpravní budovy
SO 19-15-51	ŽST Kunčice nad Labem, orientační systém

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 19-06-01	ŽST Kunčice nad Labem, EOVS
SO 18-06-21	Úprava rozvodů nn v úseku Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem - Jilemnice
SO 19-06-51	ŽST Kunčice nad Labem, úprava rozvodů nn a osvětlení

1.7 Související stavby

Projektantovi není známa žádná stavba, se kterou je nutné tento provozní soubor koordinovat.

2 Technické řešení

2.1 Obecně

Ve stanici se vybuduje elektronické staniční zabezpečovací zařízení, které se dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Zařízení bude umožňovat jak stavění vlakových, tak i posunových cest na dopravní koleje. Řídicí úroveň bude společná pro všechna nová staniční zabezpečovací zařízení v úseku Stará Paka (mimo) – Trutnov hl. n. (mimo) zřizovaná touto stavbou. Záložní řídicí úroveň pak bude zřízena v ŽST Trutnov hl. n. Stavění vlakových a posunových cest bude v základním režimu prováděno z pracoviště JOP umístěné v dopravní kanceláři ŽST Stará Paka.

V případě poruchy tohoto řízení bude dle dokumentu Pokyn generálního ředitele SŽDC PO-01/2019-GR ze dne 1. února 2019 (Pracoviště pro dálkové řízení) v ŽST Trutnov hl. n. zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího. V ŽST Roztoky u Jilemnice pak bude zřízena nouzová dopravní kancelář a v ní nouzová deska pro mimořádnou obsluhu. Z této desky bude umožněno rozsvícení přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech a individuální stavění vybraných výhybek.

V rámci nového SZZ budou osazeny výhybky novými přestavníky, zřízena nová hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kabelizace a počítače náprav. Návěstidla budou umisťována minimálně na zábrzdnu vzdálenost 700 m, resp. 400 m.

V obvodu stanice se nachází dva železniční přejezdy P4519 a P4518, které budou v rámci stavby zabezpečeny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Staniční zabezpečovací zařízení bude dle technických specifikací SŽDC TS 2/2014-S, Z „Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla“ vybaveno funkcionalitou výstrahy nedovoleného projetí návěstidla bez venkovní signalizace pomocí sirény. Systém nedovoleného projetí návěstidla bude zavázán do základního traťového rádiového systému. Současně bude dle technických specifikací SŽDC TS 1/2006-Z „Změny návěstí světelných návěstidel hlavních a samostatných a opakovacích předvěstí při poruchách jejich svícení“ vybavena funkcionalitou automaticky rozsvícená přivolávací návěst. Ve stanici je požadováno umožnit jízdy vlaků na koleje č. 5, 3 a 1 dle technických specifikací SŽDC TS 5/2010-Z „Návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů“.

Pro zajištění bezpečného přístupu na poloostrovní oboustranné nástupiště přes centrální přechod bude pro vlakovou cestu od ŽST Martinice v Krkonoších nebo Vrchlabí na kolej č. 5 vyžadován dokumentovaný úkon, kterým obsluhující zaměstnanec potvrdí provedení opatření zajišťující bezpečný pohyb osob se sníženou schopností orientace v místě křížení:

- před průjezdem přes centrální přechod bylo spuštěno automatické varovné hlášení nebo,
- před průjezdem přes centrální přechod bylo varovné hlášení provedeno manuálně nebo,
- pro jízdu přes centrální přechod byla snížena maximální rychlost na max. 10 km/h.

2.2 Návěstidla

Ve stanici budou zřízena nová hlavní světelná návěstidla stožárové konstrukce. Jedná se o vjezdová návěstidla L, S a VS, odjezdová návěstidla S5, S1, S2, S4, L5, L3, L1, L2 a L4, a cestové návěstidlo Sc3. Odjezdová návěstidla S2, S4, L3, L2 a L4 budou umístěna minimálně 10 m před námezníkem příslušné výhybky vzhledem k délce koleje větší než 200 m a nepřevyšující 400 m. Odjezdová návěstidla S1 a L1 budou umístěna minimálně 15 m před námezníkem příslušné výhybky vzhledem k délce koleje přesahující 400 m. Odjezdové návěstidlo S5 a L5 bude umístěno 2 m před začátkem výhybky č. 4, resp. výhybky č. 7. Cestové návěstidlo Sc3 bude umístěno tak, aby se žádná z částí zarážedla nenacházela ještě před tímto návěstidlem ve směru jízdy drážního vozidla na 3 kolej. Celkem bude tímto provozním souborem zřízeno třináct hlavních návěstidel.

Cestové návěstidlo Sc3 bude umístěno na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost od vjezdového návěstidla S, neboť kusá kolej č. 3 se převážně předpokládá pro vlaky ve směru od/do Vrchlabí. Počet jízd vlaků ve směru od Staré Paky na kolej č. 3 se předpokládá minimální, proto se nepředpokládá

zásadní ovlivnění obsazení zhlaví při těchto jízdách. Vysunutí vjezdového návěstidla by naopak prodloužilo křížování vlaků při standardním režimu dopravy.

Ve stanici budou zřízena nová seřaďovací návěstidla. Návěstidla Se1 a Se2 budou stožárové konstrukce, návěstidla Se3, Se4, Se5, Se6, Se7, Se8 a Se9 budou trpasličí konstrukce. Návěstidla Se2, Se8 a Se9 budou umístěna před krajními výhybkami, návěstidla Se3, Se4 budou umístěna v manipulační koleji č. 6 před hrotem výkolejky Vk2, resp. Vk4, a návěstidla Se6 a Se7 budou zřízena jako úvraťová před hroty výhybky č. 11, resp. výhybky č. 10. Dále bude zřízeno seřaďovací návěstidlo Se1 stožárové konstrukce před hrotem výkolejky Vk1 ve vlečkové koleji a návěstidlo Se5 pře hrotem výkolejky Vk5 v koleji č. 5a. Celkem budou tímto provozním souborem zřízeny dvě seřaďovací návěstidla stožárové konstrukce a sedm seřaďovacích návěstidel trpasličí konstrukce. Seřaďovací návěstidla trpasličí konstrukce budou vzhledem k situování stanice v podhorské oblasti třísvětlové konstrukce se zaslepenou spodní svítilnou.

Na záhlaví stanice bude ve vzdálenosti minimálně 50 m od vjezdových návěstidel L, S a VS umístěno neproměnné návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“ ve formě označníku. Neproměnné návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“ bude umístěno i na/za zarážedlo kusých kolejí č. 5a a č. 7. Celkem bude tedy zřízeno pět neproměnných návěstidel s návěstí „Posun zakázán“. Před vjezdová návěstidla ve směru do stanice budou umístěna vzdálenostní upozorňovadla „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“. Tři tabule budou umístěny nejméně po 100 m před vjezdová návěstidla L a S, tři tabule nejméně po 75 m budou umístěny před vjezdové návěstidlo VS. V úrovni konce nástupiště bude vpravo od koleje č. 5 zřízeno návěstidlo s návěstí „Místo zastavení“ bez písmen „Os“. Na návěstidla L, S5, S2, S4, L5, L3, L1, L2, L4, S a JS budou dále osazeny neproměnné indikátorové tabulky s číslicí 5.

Z výše uvedeného vyplývá, že tímto provozním souborem budou zřízeny:

Počet svítilen	Kusů	Seznam návěstidel
Typ konstrukce:	Stožárové návěstidlo	
1 světlová:	1x	Sc3
2 světlová:	2x	Se1, Se2
3 světlová:	1x	S1
4 světlová:	8x	S5, S2, S4, L5, L3, L1, L2, L4
5 světlová:	3x	L, S, VS
Typ konstrukce:	Trpasličí návěstidlo	
3 světlová	7x	Se3, Se4, Se5, Se6, Se7, Se8, Se9
Typ konstrukce:	Neproměnné návěstidlo	
	3x	Návěst „Posun zakázán“ (bílý sloupek s modrou hlavicí)
	2x	Návěst „Posun zakázán“ (čtvercová, na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem)
	9x	Návěst „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“
	1x	Návěst „Místo zastavení“ (bílá obdélníková deska s červeným okrajem, postavená na delší straně)
	11x	Návěst „Indikátorová tabulka s číslicí 5“

Pro dodržení řádné viditelnosti jednotlivých návěstidel bude provedeno veškeré kácení v potřebném rozsahu včetně rekultivace půdy.

2.3 Výhybky a výkolejky

Všechny výhybky ve stanici, vyjma výhybky č. 6 budou osazeny elektromotorickými rozřeznými přestavníky. Elektromotorickým přestavníkem budou vybaveny i výkolejky Vk1, Vk2, Vk4 a Vk5 oddělující vlečku č. 4511 a dále manipulační kolej č. 6 a kolej č. 5a od dopravních kolejí. Celkem bude tímto provozním souborem dodáno čtrnáct elektromotorických přestavníků na výhybkách a čtyři elektromotorické přestavníky na výkolejce. Výhybky č. 1, 2, 3, 4, 7, 8 a 11 se předpokládají zřizovat s mechanikou ve žlabovém pražci. Výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 a 11 budou v rámci SO 19-17-01 vybaveny čelistovým závěrem. Výhybky č. 9, 10, 12, 13, 14, a 15 budou čelistovými závěry vybaveny tímto provozním souborem.

Výhybka č. 6 bude zabezpečena výměnovým a odtlačným zámkem v závislosti na odvrtné výkolejce Vk3. Výsledný klíč závislosti bude držen v elektromagnetickém zámku v blízkosti výkolejky. Elektromagnetický zámek bude umístěn v kolonce pomocného stavědla, aby se zvýšila jeho odolnost vůči vandalismu. Celkem bude tímto provozním souborem dodán jeden výměnový a odtlačný zámek, jeden elektromagnetický zámek (v kolonce pomocného stavědla) a jedna ručně stavěná výkolejka.

Seznam ovládacích prvků (řadičů) pro výhybky a výkolejky: Vk1, 1/4, 2, 3, 5/Vk2, EZ Vk3/6t/6, 7/8, Vk5, 9/Vk4, 10, 11, 12/15, 13/14.

Z výše uvedeného vyplývá, že tímto provozním souborem budou zřízeny:

Konstrukce	Kusů	Seznam výhybek
Typ prvku:	Elektromotorický přestavník	
Klasický:	7x	5, 9, 10, 12, 13, 14, 15
Přírubový:	7x	1, 2, 3, 4, 7, 8, 11
Typ prvku:	Elektromotorická výkolejka	
Pravá:	2x	Vk4, Vk5
Levá:	2x	Vk1, Vk2
Typ prvku:	Elektromagnetický zámek v kolonce PSt	
Venkovní:	1x	EZ Vk3/6t/6
Typ prvku:	Ostatní	
	1x	Výměnový zámek
	1x	Odtlačný kontrolní zámek
	1x	Výkolejka s kontrolním zámkem a návěstním tělesem
	6x	Čelistový závěr

Staniční zabezpečovací zařízení bude dimenzováno na celkem dvanáct a půl výhybkové jednotky dle následujícího výpočtu:

Počet v. j.	Kusů	Seznam prvků
0,5	1x	EZ Vk3/6t/6
1,0	12x	Vk1, 1/4, 2, 3, 5/Vk2, 7/8, Vk5, 9/Vk4, 10, 11, 12/15, 13/14

2.4 Prostředky indikace volnosti

Pro indikaci obsazení jednotlivých kolejových úseků budou použity úseky počítačů náprav. Pokud budou počítače náprav umísťovány v koleji ležící v oblouku, budou čidla počítačů náprav umístěna na příslušnou kolejnici, dle dokumentace dodavatele zařízení. Přechody, které budou sloužit pouze pro připojení čidel počítačů náprav, lze provádět pomocí plastových žlabů položených mezi pražci. Pro tyto přechody nesmí být použity žlaby, které kontrastují s okolím a tím na sebe upoutávají pozornost.

Počítače náprav budou takového typu, aby byl zajištěn jejich bezporuchový provoz a byla ovlivňována jakoukoliv nápravou i od šestinápravových vozidel (např. řady 770). Použitý typ čidla počítače náprav musí také splňovat č. j. 57239/2012-OAE z 19. 12. 2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3 (parametrům pro Českou republiku).

V obvodu stanice bude instalováno celkem dvacet sedm kusů čidel počítačů náprav tvořících šestnáct úseků.

Jednotlivá čidla počítačů náprav jsou pak značena písmenným označením stanice "K", písmeny označujícími počítací bod „PB“ a pořadovým číslem. Konkrétně jsou tedy tímto provozním souborem dodávána následující čidla:

- KPB1, KPB2, KPB3, KPB4, KPB5, KPB6, KPB7, KPB8, KPB9, KPB10, KPB11, KPB12, KPB13, KPB14, KPB15, KPB16, KPB17, KPB18, KPB19, KPB20, KPB21, KPB22, KPB23, KPB24, KPB25, KPB26, KPB27.

Pomocí úseků počítačů náprav jsou zároveň zřízeny přibližovací úseky na viditelnosti jednotlivých předvěstí vjezdových návěstidel do železničních stanic. Informace o volnosti tratě budou přenášeny do stavědlové ústředny po souhlasovém kabelu, který bude nově položen.

Dále bude do stavědlové ústředny soustředěna i část úseků počítačů náprav z navazujících mezistaničních úseků. Konkrétně se jedná o následující úseky a čidla počítačů náprav:

- Hostinné – Kunčice nad Labem:
 - (T11 HO-KU), T12 HO-KU,
- Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších:
 - T1 KU-MA, T2 KU-MA, T3 KU-MA, T4 KU-MA, (T5 KU-MA),
- Kunčice nad Labem – Vrchlabí:
 - T1 KU-VR, (T2 KU-VR).

Volnost úseku uvedeného v závorce je přitom vyhodnocována na základě datové komunikace mezi vnitřními výstroji čidel počítačů náprav tvořících uvedený úsek.

Z výše uvedeného vyplývá, že ve stanici bude mít soustředěnu výstroj třicet pět čidel počítačů náprav tvořících dvacet jeden úsek počítačů náprav.

Počet snímačů	Kusů	Seznam čidel úseků počítačů náprav
Traťový úsek:	Hostinné – Kunčice nad Labem	
(T11 HO-KU)	1x	(HKPB19), HKPB21
T12 HO-KU	1x	(HKPB21), KPB1
Traťový úsek:	ŽST Kunčice nad Labem	
LK	1x	(KPB1), KPB3
V1-2	4x	(KPB3), KPB4, KPB5, KPB6, KPB7
V3-5	3x	(KPB5), KPB8, KPB9, KPB10
5K	2x	(KPB6), KPB11, KPB12
3K	1x	KPB13
1K	1x	(KPB7), KPB19
2K	1x	(KPB8), KPB18
4K	1x	(KPB10), KPB15
V7	2x	(KPB12), KPB14, KPB17
V8-11	1x	(KPB13, KPB14, KPB19), KPB20
V9-10	1x	(KPB18, KPB15, KPB16), KPB21
V12-14	2x	(KPB20), KPB22, KPB24
V13-15	2x	(KPB21), KPB23, KPB25
SK	1x	(KPB24), KPB26
VSK	1x	(KPB25), KPB27
Traťový úsek:	Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších	
T1 KU-MA	1x	(KPB26), KMPB2
T2 KU-MA	2x	KMPB1, KMPB4
T3 KU-MA	2x	KMPB3, KMPB6
T4 KU-MA	2x	KMPB5, KMPB8
(T5 KU-MA)	1x	KMPB7, (KMPB10)
Traťový úsek:	Kunčice nad Labem – Vrchlabí	
T1 KU-VR	1x	(KPB27), KVPB1
(T2 KU-VR)	0x	(KVPB1, KVPB3)

2.5 Přejezdy

Vnitřní část nově zřizovaných přejezdů bude reléová s elektronickými doplňky a bude společná s vnitřní částí elektronického stavědla ŽST Kunčice nad Labem. Vnitřní výstroj přejezdu bude tedy soustředěna do stavědlové ústředny. V místě přejezdu bude zřízena pouze přístrojová skříň, na jejímž obvodu bude integrována skříňka místní obsluhy a telefonní objekt. Výstražníky budou vybaveny zvonci umožňujícími regulaci hlasitosti. Závorová břevna budou opatřena kontrolou celistvosti. Výstražné kříže se předpokládají na reflexním žlutém podkladu.

Přejezdy zabezpečené světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením budou umožňovat zavedení dopravního klidu. Na přejezdech bude zřízena diagnostika. Na dispečerské pracoviště budou přenášeny stavové veličiny z těchto přejezdů. U přejezdu bude provedena vazba s novým staničním zabezpečovacím zařízením v souladu se SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 čl. 13.3.

Na přejezdu budou zmýceny náletové dřeviny v rozsahu nutném pro zajištění rozhledových poměrů na přejezdu.

2.5.1 Přejezd P4519 – „K1“ (ev. km 97,341)

Na dvoukolejném přejezdu P4519 se kříží železniční trať a vlečková kolej s účelovou komunikací. Přejezd je v současnosti zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SNI, tzn. bez pozitivní signalizace a bez doplňkové výstrahy pomocí závorových břevn.

Souvisejícím stavebním objektem SO 19-17-31 této stavby je na přejezdu upravována komunikace a přejezdová konstrukce přejezdu. Přejezd bude stavbou vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevn, které bude soustředěno do stavědlové ústředny ŽST Kunčice nad Labem a bude splňovat veškeré podmínky ČSN 34 2650 ed. 2.

Na přejezdu bude demontováno stávající světelné přejezdové zabezpečovací zařízení a budou zřízeny výstražníky A a B se závorovými břevny vpravo ve směru jízdy na přejezd. Závorová břevna budou přehrazovat komunikaci v celé šířce. Na výstražníku A bude navíc zřízena doplňková výstražníková skříň, která bude nasměrována na zaústěnou polní cestu. Vzdálenost výstražníku B od komunikace je zvolena větší s ohledem na možné budoucí rozšíření komunikace na této straně přejezdu.

Přejezd bude označen „K“ a pořadovým číslem 1. Rozhledové poměry na přejezdu jsou dobré, ale přehlednost přejezdu však komplikuje směrové vedení komunikace v blízkosti přejezdu a zaústění polní cesty v blízkosti přejezdu. Na přejezdu nebude zřizována signalizace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vnitřní výstroj PZS bude součástí staničního zabezpečovacího zařízení a bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Kunčice nad Labem. V místě přejezdu bude zřízena pouze přístrojová skříň, která bude umístěna mimo rozhledové poměry na přejezdu. Napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z rozvodu napájení staničního.

Stávající výstražníky budou kompletně demontovány včetně betonových základových fundamentů.

2.5.2 Přejezd P4518 – „K2“ (ev. km 96,670)

Na dvoukolejném přejezdu P4518 se kříží železniční trať č. 510A a 510C s účelovou komunikací. Přejezd je v současnosti zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI, tzn. s pozitivní signalizací, ale bez doplňkové výstrahy pomocí závorových břevn.

Přejezd bude stavbou vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevn, které bude soustředěno do stavědlové ústředny ŽST Kunčice nad Labem a bude splňovat veškeré podmínky ČSN 34 2650 ed. 2.

Na přejezdu bude demontováno stávající světelné přejezdové zabezpečovací zařízení a budou zřízeny výstražníky se závorovými A a B vpravo ve směru jízdy na přejezd. Na výstražníku A bude navíc zřízena doplňková výstražníková skříň, která bude nasměrována do přilehlé polní cesty.

Přejezd bude označen „K“ a pořadovým číslem 2. Rozhledové poměry na přejezdu jsou dobré, ale přehlednost přejezdu však komplikuje směrové vedení komunikace v blízkosti přejezdu a zaústění polní cesty v blízkosti přejezdu. Na přejezdu nebude zřizována signalizace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vnitřní výstroj PZS bude součástí staničního zabezpečovacího zařízení a bude umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Kunčice nad Labem. V místě přejezdu bude zřízena pouze přístrojová skříň,

kteřá bude umístěna mimo rozhledové poměry na přejezdu. Napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z rozvodu napájení staničního.

2.6 Kabelizace

V obvodu stanice bude kompletně zříczena nová kabelizace.

2.6.1 Venkovní kabelizace

Všeobecně

Pro propojení stavědlové ústředny s venkovními prvky SZZ bude v obvodu ŽST položena odpovídající kabelizace. Dále bude položena kabelizace pro úvazky TZZ. V případě, že bude ve výkopu pokládána kabelizace i pro další technologie, bude v případě nevyhovujících rozměrů výkopu tento upraven v rámci těchto profesí. Kabelizace pro sdělovací zařízení může být ukládána do společného žlabu se zab. zař.

V místě mostů a propustků bude ponechána kabelová rezerva min. 5 m pro případ opravy objektu. Konkrétní řešení přechodů přes mosty a propustky je řešeno samostatným SO 16-19-01. Během výkopových prací musí být dodržena norma ČSN 83 9061 (Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

Kabely budou párovane plněné s průměrem žil 1 mm v provedení TCEKPFLEY/TCEKPFLEZE a kabely typu CYKY/AYKY. Přesné typy a množství těchto kabelů určí v realizační dokumentaci dodavatel podle dodávaného typu zařízení.

Hloubka výkopu pro pokládanou kabelizaci bude v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly 120 cm a mimo tato místa 50-80 cm. Pro nedostatek místa dochází k souběhům kabelů s kolejemi. V těchto případech musí být dodržena minimální vzdálenost krajního kabelového žlabu 2,2 m od osy přilehlé koleje. Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod úroveň TK, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Podchody se zřídí z trubek PVC těžké řady (případně ze silných plastických „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm. Všechny kabelové podchody pod kolejemi se musí zříditi nejpozději v době provádění sanačních prací v kolejišti, pozdější zřízení již nebude možné. Konstrukce a dodávka přechodů v oblasti nových kolejí bude provedena v rámci tohoto provozního souboru.

Kabelové žlaby budou z mechanicky odolného materiálu a jejich ukládání bude řešeno dle ČSN 73 6005. Trasy budou při pokládání chráněny proti možnému jejich ohrožení stavební mechanizací a bude vyhověno podmínkám TKP.

Pro realizaci kabelových tras bude provedeno veškeré kácení v potřebném rozsahu včetně rekultivace půdy.

Hlavní kabelová trasa

Kabelová trasa realizovaná tímto provozním souborem začíná u vjezdového L a končí u vjezdového návěstidla S, resp. VS. Návrh trasy je proveden tak aby maximálně možná část mohla být realizována v předstihu před zahájením stavebních úprav. V obvodu výhybek je to však s ohledem na rozsah kolejových úprav prakticky nemožné. Proto se předpokládá, že trasa bude v tomto úseku provizorně vedena po povrchu, tak aby její poloha mohla být korigována v závislosti na prováděných stavebních úpravách, a k jejímu definitivnímu dokončení dojde až v závěru stavebních prací ve stanici.

V prostoru mezi začátkem nástupiště a přístupem na nástupiště (cca km 97,190 - km 97,110) je trasa realizována v nakládkové ploše. Pro zvýšení ochrany kabelizace před nakládkací technikou bude v tomto úseku kabelizace uložena ve žlabech a hloubce min. 110 cm.

V prostoru přístupového chodníku (cca km 97,110 – km 97,075) je pak trasa uložena pod plochou chodníku v kabelových žlabech. Pro zajištění přístupu ke kabelizaci v případě poruchy je povrch chodníku realizován rozebíratelnou betonovou dlažbou.

2.6.2 Vnitřní rozvody

Pro vnitřní rozvody budou použity kabely, vodiče a šňůry různých dimenzí a průřezů, jejich přesné určení bude předmětem dodavatelské dokumentace. Vnitřní kabely, šňůry a vodiče budou uloženy do stávajících kabelových žlabů.

2.7 Napájení

Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Kunčice nad Labem bude zajištěno z místní veřejné sítě NN, náhradní napájení bude zajištěno ze stabilního agregátu se spalovacím motorem s automatickým startem, nouzové napájení bude zajištěno ze staniční baterie. V souladu se SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 odst. 19.1 a stanoviskem provozovatele dráhy č. j. 18046/2016-SŽDC-O14 (viz. příloha) bude plnohodnotné napájení staničního zabezpečovacího zařízení zajištěno z baterií po dobu minimálně 15 minut a dále po dobu 8 hodin musí být zajištěn jeho nouzový provoz.

Napájení elektronického stavědla bude zajištěno z rozváděče zajištěné sítě, který je zřizován samostatným PS 19-07-01. Pokládka napájecího kabelu mezi tímto rozváděčem a napájecím zdrojem zabezpečovacího zařízení je předmětem tohoto provozního souboru.

Přepínání, blokování a indikace přípojek bude zajišťovat rozváděč zajištěné sítě. Kontroly hlavního a náhradního napájení budou zobrazovány na monitoru JOP. Pro vypnutí napájecích zdrojů při požáru apod. se zřídí tlačítka nouzového vypnutí napájení v dopravní kanceláři a ve stavědlové ústředně. Napájecí rozváděč staničního zabezpečovacího zařízení bude vybaven příslušnou diagnostikou.

2.7.1 Výpočet napájecí části pro staniční zabezpečovací zařízení

Pro výpočet potřebné kapacity baterií jsou následující předpoklady. Napájení budou zajišťovat zálohované zdroje napětí s dobíječem, baterií 384 V a AC/DC konvertory. Napájecí zdroj bude plně nahrazovat staniční baterii 24 Vss. Konvertory budou vzájemně zastupitelné pro zajištění stoprocentní dostupnosti napájecího napětí 24 Vss. Výše uvedené předpoklady vyplývají z řešení napájení staničního zabezpečovacího zařízení ve stanicích obdobné velikosti a významu na síti SŽDC.

Výpočet celkové spotřeby zabezpečovacího zařízení						
				Nap. z NZ 15 minut	Nap. z NZ 8 hodiny	Nap. nezálöh.
	ks	příkon na kus		příkon	příkon	příkon
Hlavní návěstidla + předvěsti	16	30 VA		480 VA	480 VA	3 000 VA
Seřaďovací + AB návěstidla	9	30 VA		270 VA		
EMZ+PST	1	30 VA		30 VA		
Přestavníky	18	1,25 VA		23 VA		
Dohlédací obvody výměn	18	20 VA		360 VA	360 VA	
Počítače náprav úseky	21	5 VA		105 VA		2 000 VA
Počítače náprav čidla	35	8 VA		280 VA		
Elektronická část SZZ				576 VA	576 VA	
Obvody volné vazby				536 VA	536 VA	
TZZ AH počet kolejí	1	40 VA		40 VA		
TZZ AB počet kolejí	0	100 VA		0 VA		
Napájecí část PZS	2	1000 VA		400 VA	400 VA	
Kolejové obvody 75 Hz + LVZ				0 VA		
Kolejové obvody 275 Hz				0 VA		
Zadávací počítač + 2x monitor	0	250 VA		0 VA	0 VA	
Technologický počítač	0	200 VA		0 VA	0 VA	3 500 VA
Skříní dálkové ovládání	0	140 VA		0 VA	0 VA	
Lokální diagnostický systém	0	300 VA		0 VA	0 VA	
Pracoviště údržby	0	110 VA		0 VA		
PC diagnostiky	0	200 VA		0 VA		
Dobýječ						
Zálohovaná spotřeba mimo zab. zař.				500 VA	500 VA	
Ostatní nezahmutá spotřeba				245 VA	174 VA	850 VA
Odběr z NZ sběrnice 24V				1 152 VA	1 112 VA	
Odběr z NZ sběrnice 230V				2 693 VA	1 914 VA	
Celkem z baterií:				3 845 VA		
Celkem mimo baterie:				9 350 VA		
Celková spotřeba zabezpečovacího zařízení:				13 195 VA		
Výpočet soudobého příkonu zabezpečovacího zařízení						
		koeficient		příkon		
		soudobosti				
Soudobý příkon zabezpečovacího zařízení:		0,8		10 556 VA		
Výpočet celkové kapacity bezúdržbové baterie NZ						
				Plnohodnotný provoz		Nouzový provoz
				15 minut		8 hodiny
Odběr z NZ DC 24V				1 152 VA		1 112 VA
Odběr z NZ AC 230V/400V				2 693 VA		1 914 VA
Napětí				384 V		384 V
Doba odběru				0,25 hod		8 hod
Potřebná kapacita				4 Ah		86 Ah
Celková kapacita bezúdržbové baterie UNZ:				90 Ah		
Výpočet jištění						
Vstupní přípojka				Jištění(max)		
3-fáz. 400V				3 + N	23 A	
Výpočet tepelných ztrát						
Tepelné ztráty zařízení:				3,6 kW		

Celková spotřeba staničního zabezpečovacího zařízení se předpokládá 13 195 VA, to je asi 13,2 kVA.
Pro zajištění napájení staničního zabezpečovacího zařízení v případě výpadku přípojky nn budou

zřízeny bezúdržbové baterie o minimální kapacitě 90 Ah, které zajistí plnohodnotný provoz zařízení po dobu 15 minut a nouzový provoz po dobu 8 hodin.

2.8 Umístění zařízení

Veškerá vnitřní část elektronického stavědla bude umístěna do nových prostor reléového domku RD-K2. Dopravní kancelář pak bude nově umístěna do reléového domku RD-K1. Oba domky budou ocelové konstrukce se sendvičovými stěnami a společnou valbovou střechou. Domky se předpokládají o rozměrech přibližně 3,3 x 8,4 m a 4,2 x 8,4 m. Součástí dodávky a montáže reléového domku je vnitřní instalace osvětlení, zásuvek a jednotka klimatizace, která zajistí vhodné prostředí pro funkci umísťované technologie. Základové pasy pro umístění reléových domků jsou zřizovány samostatným SO 19-15-01 této stavby.

Pro umístění vnitřní části zabezpečovacího zařízení jsou tedy určeny následující prostory:

- RD-K1 - dopravní kancelář.
- RD-K2 - stavědlová ústředna,

RD-K1 - dopravní kancelář

Dopravní kancelář je situována do reléového domku RD-K1, který je umístěn cca 40 m severozápadně od stávající výpravní budovy, vedle budovy skladu. V dopravní kanceláři bude zřízeno pracoviště výpravčího jako nouzové, tzn., že v dopravní kanceláři bude zřízena pouze deska nouzové obsluhy. Deska nouzových obsluh bude situována ve vodorovné poloze s horním přístupem k ovládacím prvkům. Deska bude využívána výhradně jen při mimořádných situacích. Dopravní kancelář bude se stavědlovou ústřednou propojena kabelem vedeným v horních kabelových žlebech. V základním stavu bude nová dopravní kancelář neobsazena obsluhujícím zaměstnancem.

RD-K2 - stavědlová ústředna

Stavědlová ústředna je situována do reléového domku RD-K2, který je umístěn jihovýchodně od výše uvedené nové dopravní kanceláře. Oba domky budou umístěny těsně vedle sebe, tzn. bez mezery mezi domky. Ve stavědlové ústředně budou umístěny jednotlivé skříně s výstrojí SZZ, TZZ a PZS. Ve stavědlové ústředně bude rovněž umístěna skříň baterií.

Ve stavědlové ústředně budou mezi jednotlivými skříněmi zřízeny propojovací kabely, které budou položeny na kabelový rošt na jednotlivých skříních. Pro propojení stavědlové ústředny a dopravní kanceláře bude využito kabelu, který bude uložen v horních kabelových žlebech. Na vstupu do SÚ bude v rámci PS 19-05-01 zřízen dveřní kontakt, jehož indikace bude přenášena do systému dálkové diagnostiky.

2.9 Zabezpečovací zařízení v navazujících úsecích

V traťovém úseku Hostinné – Kunčice nad Labem, Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších a Kunčice nad Labem - Vrchlabí je v rámci této stavby samostatnými provozními soubory zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel na trati. Na hlavní trati je přitom traťové zabezpečovací zařízení součástí nového staničního zabezpečovacího zařízení.

2.10 Ovládání zařízení

Ovládání bude po realizaci této stavby zajištěno ze samostatného zálohovaného dispečerského pracoviště JOP v ŽST Stará Paka. Dle Pokynu generálního ředitele SŽDC PO-01/2019-GR ze dne 1. února 2019 (Pracoviště pro dálkové řízení) bude navíc v ŽST Trutnov hl. n. zřízeno pracoviště JOP pohotovostního výpravčího, které bude záložním pracovištěm pro případ poruchy na dispečerském pracovišti v ŽST Stará Paka. Do pracoviště JOP bude integrováno ovládání elektronických stavědel v celém úseku Trutnov hl. n. (mimo) – Stará Paka (mimo). V dopravní kanceláři ŽST Kunčice nad Labem bude v rámci tohoto provozního souboru umístěna pouze deska nouzových obsluh pro ovládání stanice v případě mimořádných událostí.

2.10.1 Pracoviště výpravčího

Pracoviště výpravčího bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři ŽST Stará Paka. V ŽST Kunčice nad Labem bude zřízeno pouze nouzové pracoviště výpravčího, které bude obsazováno pouze v případě mimořádností.

2.10.2 Základní ergonomie

V dopravní kanceláři bude zřízen stůl, ve kterém bude umístěna deska nouzových obsluh. V dopravní kanceláři se nepředpokládá žádné další vybavení zabezpečovacím zařízením.

2.10.3 Způsoby řízení

Způsob řízení řízené oblasti bude možné provést třemi základními způsoby. V případě obsazení ŽST Kunčice nad Labem bude umožněno z desky nouzových obsluh pouze místní řízení.

Řízení z pracoviště výpravčího – základní způsob

Při tomto řízení bude dispečer řídit celou oblast z pracoviště výpravčího v ŽST Stará Paka. Z pracoviště lze stavět veškeré posunové a vlakové cesty ve všech stanicích a lze provádět i veškeré bezpečné povely = DOZ bude koncipováno jako bezpečné. Z pracoviště budou ovládány i ostatní základní povely pro řízení trati. Mezi tyto povely bude patřit i zapínání elektrického ohřevu a osvětlení v jednotlivých stanicích prostřednictvím monitorů s reliéfem stanic, kde bude vytvořena vhodná indikace těchto stavů (např. značka lampy a elektrotechnické značka cívky pro ohřev).

Z pracoviště výpravčího bude možné také sledovat činnost zařízení v řízené oblasti, a jak bylo řečeno vydávat veškeré nouzové obsluhy, mezi kterými samozřejmě jsou nouzové uzavření/otevření jakéhokoliv přejezdu či zavedení dopravního klidu.

Řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího – mimořádné případy

V případě poruchy dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka, nebo v případě poruchy komunikace mezi částí řízené oblasti a dispečerským pracovištěm v ŽST Stará Paka, resp. řídicí částí elektronického stavědla v ŽST Stará Paka, bude po rozpojení vadného úseku umožněno převzetí přílehlého úseku dvojicí nezálohovaných technologických počítačů v ŽST Trutnov hl. n. Přílehlou část řízené oblasti je pak umožněno ovládat jak z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka, tak z pracoviště pohotovostního výpravčího. Po opravě poruchy je možné za určitých dopravních omezení předat řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího zpět na dispečerské pracoviště.

Místní řízení z jednotlivých stanic – pouze při mimořádnostech

Místní řízení bude prováděno z jednotlivých stanic z ovládacích stolů a kontrolních desek, které obsahují diskrétní ovládací a kontrolní prvky. Pomocí této desky budou stavěny „Přivolávací návěsti“ na jednotlivých návěstidlech. Desky budou vybaveny kontrolními průsvitkami obsazení jednotlivých kolejí a cesty budou stavěny jako cesty se závěrem. Desky budou vybaveny tlačítky pro nouzové ovládání přejezdů v obvodu stanice a budou vybaveny nouzovými závěry výhybek.

Deska nouzové obsluhy o rozměrech 540x540mm bude tedy obsahovat následující:

- ovládací prvky (včetně indikace):
 - převzetí nouzové obsluhy výměn,
 - řadiče výhybek:
 - 1/4,
 - 7/8,
 - 11,
 - 12/15,
 - nouzový závěr výměn,
 - přivolávacích návěstí návěstidel:
 - L,
 - S,
 - VS,
 - nouzové uzavření/otevření přejezdů:

- K1,
 - K2,
 - KM1,
 - KM2,
 - KM3,
 - vypnutí napájecích zdrojů,
 - reset počítačů náprav (včetně počítadla)
 - LK, SK, VSK,
- indikace:
 - volnosti traťových úseků:
 - Hostinné – Kunčice nad Labem,
 - Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších,
 - Kunčice nad Labem – Vrchlabí,
 - volnosti zhašecích úseků:
 - LK,
 - SK,
 - VSK,
 - závěru cesty od/za návěstidla na/z koleje:
 - náv. L \Leftrightarrow 5K,
 - náv. L \Leftrightarrow 1K,
 - náv. S \Leftrightarrow 5K,
 - náv. S \Leftrightarrow 1K,
 - náv. VS \Leftrightarrow 5K,
 - náv. VS \Leftrightarrow 3K,
 - náv. VS \Leftrightarrow 1K,
 - pohotovostní, bezanulační a bezvýlukový stav přejezdů:
 - PZS: HK1, HK2, HK3, HK4, HK5, HK6, HK7, HK8, HK9, HK10, HK11,
 - PZS: KM4, KM5, KM7, KM8,
 - PZS: KV4.

V případě použití technologie staničního zabezpečovacího zařízení na principu horkých záloh a při použití zálohovaných přenosových cest mezi jednotlivými částmi staničního zabezpečovacího zařízení je možno v rámci realizační dokumentace projednat redukci navrženého rozsahu desky nouzové obsluhy.

2.11 Rozsah diagnostiky

Měřicí a stavová diagnostika jednotlivých zařízení bude v rozsahu, dle technických specifikací SŽDC TS 2/2007-Z „Diagnostika zabezpečovacích zařízení“ č. j. 32 729/07-OP v aktuálně platném znění. Tuto diagnostiku lze rozdělit na diagnostiku staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení. Obecně lze říci, že diagnostika bude zřízena v obvyklém rozsahu, jak je tomu na koridorových tratích. Vlastní zřízení diagnostiky je předmětem samostatného PS 90-28-51 této stavby.

2.12 Přenosové cesty

Pro správnou funkci pracoviště výpravčího je nutné zajistit přenos od všech zařízení na trati na pracoviště výpravčího v ŽST Stará Paka a pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n. Pro přenosy informací budou použity jednak metalické kabely, ale i optické. Od veškerých světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení na trati budou položeny do stanic závislostní metalické kabely. Pro přenos indikací ze světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení se přitom primárně předpokládá využití bezpečného přenosového systému a optického kabelu, který je zřizován v rámci PS 90 14 01 této stavby a vyváděn v každém reléovém domku. Ve stanicích budou informace z přejezdového, traťového a staničního zabezpečovacího zařízení společně přeneseny po optickém kabelu na uvedená pracoviště.

2.13 Demontáž stávajícího zařízení

V rámci tohoto provozního souboru bude demontováno stávající vnější i vnitřní zařízení. Veškeré demontované zařízení bude předáno správci zařízení a po jeho posouzení bude zařízení uloženo na

příslušném místě, nebo zlikvidováno. K demontáži stávajícího zařízení bude docházet jak průběžně, tak po aktivaci nového SZZ.

V rámci stavby dojde především k demontáži stávajícího reléového zabezpečovacího zařízení, kolejové desky, elektromotorických přestavníků, návěstidel, výstražníků, atd. Návěstidla a další prvky budou demontovány včetně základových fundamentů.

Další využití se nepředpokládá u žádného z demontovaných zařízení. V rámci tohoto provozního souboru budou demontovány zejména následující vnější prvky:

Prvek	Kusů	Seznam demontovaných vnějších prvků
Návěstidla světelná:		
Stožárová konstrukce		
2 světelná:	6x	Se1, Se2, Se4, Se5, Se6, Se7
3 světelná:	1x	S1
4 světelná:	6x	S2, S4, L5, L3, L1, L6,
5 světelná:	3x	L, S, VS
Návěstidla světelná:		
Trpasličí konstrukce		
2 světelná:	5x	Se3, Se8, Se9, Se10, Se11
4 světelná:	4x	S5, S3, L2, L4
Návěstidla neproměnná:		
	3x	Návěst „Posun zakázán“ (bílý sloupek s modrou hlavicí)
	2x	Návěst „Posun zakázán“ (čtvercová na vrcholu postavená modrá deska s bílým okrajem)
	3x	Návěst „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“ (sada)
Zabezpečení výhybek:		
Elektromot. přestavník:	18x	1, 2, 3, 4, 5XB, 5XA, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17
Zabezpečení výkolejek:		
Elektromot. přestavník:	2x	Vk1, Vk2
Ostatní prvky:		
Výstražník bez závor:	4x	P4519: VA, VB; P4518: VA, VB
Kolejová deska:	3x	DK
Pult ovládání (1 sekce):	2x	DK
Pomocné stavědlo:	2x	PSt.1, PSt.2
Reléová skříň:	5x	
Stykový transformátor:	47x	

2.14 Provizorní zabezpečovací zařízení

Ve stanici je požadováno zachovat provoz železniční dopravy s omezeními během stavební činnosti. Z tohoto důvodu je ve stanici nutné provést úpravy stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení umožňující jízdy vlaků na části kolejiště, které nejsou stavební činností dotčeny. Návrh stavebních postupů umožňuje během stavební činnosti používat upravené stávající reléové zabezpečovací zařízení. V závěru stavebního postupu č. SP1 bude ve stanici aktivováno definitivní zabezpečovací zařízení.

2.14.1 Přípravné práce

Délka stavebního postupu: 122 + 61 dní

V rámci tohoto stavebního postupu bude mimo jiné zahájena výroba vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení, zahájeny výkopové práce pro pokládku definitivní kabelizace a zahájeny práce na výstavbě základových pasů pro technologické objekty nové dopravní kanceláře a stavědlové ústředny.

Během tohoto stavebního postupu zůstává v ŽST Kunčice nad Labem v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení bez omezení. Pro zachování činnosti stávajícího staničního zabezpečovacího v následujícím stavebním postupu je nutné v závěru přípravných prací položit mezi stavědlovou ústřednou a zhlavími provizorní kabelizaci. Ta nahradí stávající kabelizaci, která bude dotčena stavební činností v liché skupině kolejí. Konkrétně se jedná o kabelizaci mezi kabelovým stojanem

„Kabelový stojan K“ ve stávající stavědlové ústředně a kabelovou skříň „Kabelová skříň - ŠM III“ a reléovou skříň „RS A“ na lichém zhlaví, a mezi kabelovým stojanem „Kabelový stojan K“ ve stávající stavědlové ústředně kabelovou skříň „Kabelová skříň 2K - ŠM III“ a blízkým kabelovým objektem „KO“ na sudém zhlaví. Dále pak kabelizaci k stávajícím venkovním prvkům „PSt.1“, „PSt.2“, „11VK“ na sudém zhlaví.

Pro zajištění činnosti stávajícího zabezpečovacího zařízení bude v úvodu stavebního postupu rovněž nahrazen stávající kolejový obvod 14-16V úsekem počítačů náprav. Náhrada kolejového obvodu je nutná s ohledem na rozsah kolejových úprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna do stávající stavědlové ústředny.

Navržené úpravy stávajícího zařízení si vyžádají výluky zabezpečovacího zařízení v souhrnné délce 3 dní. Během výluky zabezpečovacího zařízení budou vlakové cesty stavěny na přivolávací návěsti.

2.14.2 Stavební postup č. SP1

Délka stavebního postupu: 130 dní

Zahájením tohoto stavebního postupu je v úseku mezi Roztokami nad Jilemnicí (včetně) a Starou Pakou (mimo) zavedena úplná výluka (nickolejný provoz).

V průběhu tohoto stavebního postupu zůstává v ŽST Kunčice nad Labem v činnosti upravené stávající staniční zabezpečovací zařízení s omezeními, tzn. že jsou vyloučeny jízdní cesty na koleje ve výstavbě. Stavebním postupem se předpokládá v ŽST Kunčice nad Labem realizovat zejména montáže vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení. V částech kolejiště, které nebudou zastíženy stavební činností v následujícím stavebním postupu, se předpokládá montáž vnějších prvků definitivního zabezpečovacího zařízení.

V závěru stavebního postupu dojde ve stanici k aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení. Výhradně pro tyto účely je vyhrazeno 10 dní v závěru stavebního postupu. Aktivovaný úsek bude provizorně možné ovládat pouze z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka, případně z desek nouzových obsluh v jednotlivých stanicích.

V ŽST Kunčice nad Labem budou návěstidla S1, S2, S4 a osazena do provizorních poloh mimo stavební činnost, která bude probíhat v rámci stavebního postupu č. SP2b na hostinském zhlaví. Do definitivního zabezpečovacího zařízení budou provizorně zapojena stávající návěstidla Se2, S1, S2, S4, Se5 a jednofázové elektromotorické přestavníky na stávajících výhybkách 2, 4, 6 a výkolejce Vk2. Čidla počítačů náprav na tomto zhlaví budou osazena do provizorních poloh dle stávajících prvků. Toto řešení umožní v rámci stavebního postupu č. SP2b realizovat kolejové úpravy hostinského zhlaví a umožnit vjezdové vlakové cesty na koleje č. 1, č. 2, č. 4 od ŽST Martinice v Krkonoších a ŽST Vrchlabí bez omezení.

2.14.3 Stavební postup č. SP2a

Délka stavebního postupu: 14 dní

Náplní stavebního postupu je dokončení rozhodujících částí kolejiště tak, aby bylo možné po 14 dnech obnovit provoz MN vlaků na vlečku KRPA v ŽST Hostinné ze směru od Trutnova hl. n.

Během stavebního postupu je v ŽST Kunčice nad Labem v činnosti zabezpečovací zařízení dle předchozího stavebního postupu.

2.14.4 Stavební postup č. SP2b

Délka stavebního postupu: 50 dní

Náplní tohoto stavebního postupu je Dokončení trutnovského zhlaví v ŽST Kunčice nad Labem, dokončení ŽST Hostinné v nepřetržité výluce, rekonstrukce ŽST Pilníkov v nepřetržité výluce.

V úvodu stavebního postupu jsou zahájeny stavební práce na hostinském zhlaví stanice. Během tohoto stavebního postupu je v ŽST Kunčice nad Labem aktivní definitivní zabezpečovací zařízení dle

stavebního postupu č. SP1. Po dokončení stavebních prací budou v dokončených částech kolejíště instalovány definitivní vnější prvky zabezpečovacího zařízení.

V závěru stavebního postupu dochází k aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení v celém traťovém úseku Trutnov hl. n. (mimo) – Stará Paka (mimo), včetně dálkového ovládání tohoto úseku z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka a z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n. Výhradně pro tyto účely je vyhrazeno 10 dní v závěru stavebního postupu. V rámci toto času dojde v ŽST Kunčice nad Labem zapojení definitivních prvků zabezpečovacího zařízení na hostinském zhlaví.

3 Ochrana ZZ před nebezpečnými a rušivými vlivy

3.1 Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí

3.1.1 Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí v kolejišti bude provedena izolací podle čl. 412.1, kryty nebo překážkami dle čl. 412.2 nebo zábranou dle 412.3 ČSN 33 2000-4-41, případně kombinací těchto ochranných opatření.

U živých částí ve stavědlové ústředně, v místnosti napájení, v místnosti baterií a v reléových skříních bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorech přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 412.3N3 ČSN 33 2000-4-41 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře výše uvedených prostor musí být uzamčeny a na dveřích musí být bezpečnostní tabulky podle ČSN 34 2600.

3.1.2 Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena použitím prvků a zařízení třídy ochranné II. dle čl. 413.2. ČSN 33 2000-4-41 nebo uzemněním v síti IT dle čl. 413.1.5 ČSN 33 2000-4-41 s doplňkem dle čl. 5.4 ČSN 34 2600, případně kombinací těchto ochranných opatření.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorech se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc bude ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5. ČSN 33 2000-4-41 a použitím napětí SELV dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41.

Všechny neživé části vnitřního zařízení se galvanicky propojí a připojí se k zemniči. Jedná se hlavně o zařízení stavědlové ústředny a reléových skříní. Uzemnění pro ochranu ve všech soustavách napájení zabezpečovacího zařízení bude společné a propojí se s uzemněním sdělovacího a silnoproudého zařízení.

Úplně samostatně se zřídí pouze uzemnění pro kovové obaly kabelů TCEKPFLEZE, jeho hodnota musí být rovna nebo menší než 10 ohmů a musí být vzdálené minimálně 40 m od společného uzemnění sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení.

Nově zřízené reléové domky na přejezdech budou chráněny zemnicím páskem o délce minimálně 50 m. Při ukládání zemnicího pásku do kabelové rýhy je nutné respektovat „Stanovisko k ukládání zemnicího pásku do kabelové rýhy“, který vydalo GR SŽDC s. o., O14 dne 27. 1. 2015, pod zn. 3975/2015-O14.

Způsob provedení ochranných opatření v jednotlivých napájecích soustavách zabezpečovacího zařízení je následující:

- Soustava 1:
 - Napájecí zdroj: 1 PEN nebo 3 PEN stř. 50 Hz 400/230/TN-C-S
 - Ochrana PNDN: Transformátor z TV, rozvaděč místní sítě nebo dieselagregát (TN-C)
 - Napájení: Odpojením od zdroje v síti TN (čl. 413.1.3)
 - Ochrana PNDN: Usměrňovač v UNZ
- Soustava 2:
 - Napájecí zdroj: 2 ss 400V
 - Ochrana PNDN: Usměrňovač a baterie v UNZ
 - Napájení: Ochrana použitím zařízení třídy II (čl. 413.2)
 - Ochrana PNDN: Měniče v UNZ
- Soustava 3:
 - Napájecí zdroj: 3 N stř. 50 Hz 400/230/IT
 - Ochrana PNDN: Měnič 50 Hz v UNZ
 - Napájení: Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
 - Ochrana PNDN: Trafo TN, TSA pro napájení návěstidel
 - Napájení: Trafo TD pro napájení dohlédacích obvodů výměn
 - Ochrana PNDN: Trafo TP pro napájení přestavníků

- Počítače
- Usměrňovače pro počítače
- Usměrňovač vazebních obvodů
- Usměrňovače pro TZZ
- Usměrňovače PZS
- Soustava 4: 1 N stř. 50 Hz, 230/150/IT
 - Napájecí zdroj: Oddělovací transformátory TN
 - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
 - Napájení: Hlavní návěstidla + označníky (trafo ST3R.1 v náv.)
- Soustava 5: 1 N stř. 50 Hz, 230/150/IT
 - Napájecí zdroj: Oddělovací transformátory TSA
 - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
 - Napájení: Návěstidla seřaďovací a autobloková (trafo ST3R.1 v náv.)
- Soustava 6: 1 N stř. 50 Hz, 12V
 - Napájecí zdroj: Trafo ST3R.1 v návěstidle
 - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl. 411.1)
 - Napájení: Návěstní žárovky
- Soustava 7: 3 N stř. 50 Hz, 400V/IT
 - Napájecí zdroj: Transformátor s oddělenými vinutími TP
 - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
 - Napájení: Přestavníky
- Soustava 8: 1 N stř. 50 Hz, 230/IT
 - Napájecí zdroj: Oddělovací transformátor TD
 - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
 - Napájení: Trafa dohlédacích obvodů výměn DTR
- Soustava 9: 1 N stř. 50 Hz, 80V/IT
 - Napájecí zdroj: Transformátor DTR
 - Ochrana PNDN: V SÚ - Uzemněním v síti IT (čl. 413.1.5)
V kolejišti - Ochrana použitím zařízení tř. II (čl. 413.2)
 - Napájení: Kontrolní obvod přestavníku
- Soustava 10: 2 ss 24V
 - Napájecí zdroj: Usměrňovač pro vazební obvody
 - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl. 411.1)
 - Napájení: Vazební obvody
- Soustava 11: 2 ss 24V
 - Napájecí zdroj: Usměrňovač pro počítače
 - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl. 411.1)
 - Napájení: Počítačovou část
- Soustava 20: 2 ss 24V
 - Napájecí zdroj: Usměrňovač TZZ
 - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl. 411.1)
 - Napájení: Stejnoseměrné obvody TZZ

3.2 Ochrana proti přepětí

V elektrických obvodech vycházejících ze SÚ k vnějším prvkům v kolejišti a na vnějších prvcích v kolejišti se provedou potřebné přepětové ochrany.

Ochrana před atmosférickým přepětím a související meziprofesní koordinace uzemnění musí být řešena v DPSŘ zhotovitelem stavby. Při návrhu ochran proti přepětí musí být mimo respektováno stanovisko SZDC k ukládání zemnicích pásků do kabelové rýhy vydané dopisem č. j. 3975/2015-O14 ze dne 30. 1. 2015.

V elektrických obvodech vycházejících ze stavědlové ústředny k vnějším prvkům v kolejišti a na vnějších prvcích v kolejišti se provedou potřebné přepětové ochrany. V rámci instalace počítačů náprav budou také provedena opatření pro snížení vlivu atmosférického přepětí na tato zařízení. Konkrétně provedeno propojení kolejnicových pasů a uzemnění kolejnic v oblasti 20 metrů až 40 metrů před počítacím bodem, přičemž hodnota uzemnění bude max. 40 Ω.

Vzhledem k tomu, že je předmětem této dokumentace návrh neznámého zařízení, je dořešení potřebných ochran a koordinace s ostatními profesemi předpokládáno v realizační dokumentaci stavby, kde již budou zřejmé konkrétní vlastnosti a slabá místa dodávaných zařízení, i přístup konkrétního výrobce k zajištění potřebných ochran pro zařízení.

4 Provoz, servisní služby

1.1 Zkoušky a revize

Před předáním zařízení zhotovitel stavby zajistí provedení předepsaných zkoušek a revizí. Před uvedením zařízení do provozu je nezbytné ověřit, že jsou všechny výsledky zkoušek úspěšné.

4.1 Ověřovací provoz

Navrhne-li zhotovitel provozního souboru v soutěži zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak u tohoto zařízení musí provést nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽDC. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

4.2 Požadavky na provoz a údržbu

Před předáním zařízení provozovateli zhotovitel provozního souboru zajistí dokumentaci skutečného provedení provozního souboru pro údržbu i návody k obsluze zařízení.

S uvedením nového traťového a staničního zabezpečovacího zařízení do provozu je třeba zajistit zhotovitelem zabezpečovacího zařízení zaškolení pro provoz a obsluhu, údržbu, zajištění základních náhradních dílů včetně potřebné měřicí techniky a servisní zajištění.

Provozovatel zařízení zajistí pravidelnou údržbu a revize podle ČSN 33 1500 ed.2, podle ČSN 33 2000-6 ed.2 a podle vlastních provozních předpisů.

5 Životní prostředí

5.1 Likvidace odpadů

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

Odpady vzniklé realizací provozního souboru jsou obsahem části projektu věnované odpadovému hospodářství.

5.2 Vliv stavby na životní prostředí

Realizace stavebního objektu nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Objekt nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

V prostoru stavby se nenachází chráněné území, památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. Z hlediska ochrany významných krajinných prvků a památkové ochrany nedochází ke střetu zájmů.

Při stavbě (stavebního objektu) nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a LPF.

5.3 Opatření k minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí

Strojní mechanizmy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřízeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při realizaci stavebních prací v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků apod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a Referát životního prostředí příslušného Úřadu obce a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

- zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku
- lokalizace úniku - zastavit rozlévání již vytekající kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru
- odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jám, a odčerpát. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina bude odvezena k likvidaci ve specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

6 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC, s. o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Stavební činnost v prostorách SŽDC a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (SŽDC) musí být v souladu s předpisem SŽDC Bp 1 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽDC, s. o. stanovuje ve své předpisu Zam1 – předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽDC, absolvovat „Vstupní školení“ podle Přílohy 2 předpisu.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 díl II „Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.“. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii osvědčení o odborné způsobilosti podle předpisu SŽDC Zam1.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle předpisu SŽDC Zam1, které provádí Odbor provozuschopnosti SŽDC. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zákona č. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostů podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním

vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení,
- D.2 Železniční sdělovací zařízení,
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- E.3 Trakční a energetická zařízení.

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách) musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení, příloha 4).

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)
- zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV č. 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů
- NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti

- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních,
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- předpis SŽDC Bp 1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

7 Požární ochrana

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstala zachována průjezdnost komunikací (popřípadě přístup) pro záchranná vozidla Požární ochrany. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Protipožární odolnost reléových domků na přejezdech by měla být minimálně 30min dovnitř a 15min ven. Jestli budou kabely pod domkem volně, tak budou v pískovém loži. Jestli budou kabely pod domkem v chrániče, tak na koncích chrániček budou umístěny ucpávky, aby nedocházelo k šíření případného požáru.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů (reakce na oheň A1 popř. A2), případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným HZS JPO HZS SŽDC a SDH.

Provoz i výstavba musí respektovat zákon 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Realizací a provozem tohoto provozního souboru nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

Přílohy

- Záznam z jednání ze dne 19. 11. 2015,
- Záznam z jednání ze dne 16. 1. 2018,
- Záznam z jednání ze dne 28. 11. 2018,
- Stanovisko provozovatele dráhy ke koncepci napájení,
- Protokol ze situování návěstidel,
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu P4519,
- Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu P4518.

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou - Trutnov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Zabezpečovací zařízení
DATUM:	19. listopadu 2015
MÍSTO:	Pradubice, SS východ
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Nekula

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Obecně

Dnešní porada byla věnována koncepci zabezpečovacího zařízení. Konkrétnímu návrhu zabezpečovacího zařízení v železničních stanicích bude věnována samostatné jednání, neboť v současnosti ještě není schválena konfigurace stanic. Současně není známo stanovisko Ministerstva kultury České republiky k problematice vyhlášení železniční stanice kulturní památkou. Podrobně se dnešní jednání věnovalo způsobu zabezpečení jednotlivých přejezdů na trati, neboť způsob zabezpečení má s ohledem na vysoký počet přejezdů nemalý vliv na investiční náklady stavby a současně má vliv způsob zabezpečení přejezdů na následné možnosti při zvyšování rychlosti v úseku Stará Paka – Trutnov.

Koncepce staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Stavbou bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení v úseku Roztoky u Jilemnice (včetně) – Trutnov hl. n. (mimo). Současně budou novým traťovým zabezpečovacím zařízením vybaveny navazující traťové úseky Martinice v Krkonoších – Jilemnice a Kunčice nad Labem – Vrchlabí.

Jako staniční zabezpečovací zařízení se navrhuje zřídit elektronická stavědla 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Všechna elektronická stavědla budou mít přitom společnou jednu řídicí část. Tu se přednostně navrhuje umístit do železniční stanice Stará Paka, kde bude pro tyto účely prověřena potřebná volná kapacita ve stávající stavědlové ústředně. V případě, že by bylo zjištěno i s ohledem na výhledové umístění další technologie zabezpečovacího zařízení, že prostory jsou nedostačující budou prověřeny i další sousední místnosti ve výpravní budově železniční stanice Stará Paka, aby nedocházelo k decentralizaci údržby. Dále je možné uvažovat s umístěním řídicí části v ŽST Kunčice nad Labem. Jako traťová zabezpečovací zařízení se předpokládá zřízení elektronických traťových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati, která budou integrovaná do staničního zabezpečovacího zařízení přilehlých stanic.

Pro indikaci volnosti se navrhuje použít výhradně úseky počítačů náprav. Napájení staničního zabezpečovacího zařízení se předpokládá jednou přípojkou z veřejné energetické sítě doplněné o akumulátorové bezúdržbové baterie a dostatečné kapacity a současně zásuvkou pro připojení dieselagregátu. Projektant byl upozorněn, že tato koncepcie musí být schválena provozovatelem zařízení a je nutné pro tyto účely oslovit SŽDC O14. Staniční zabezpečovací zařízení musí být vybavena funkcionalitou výstrahy nepovoleného projetí návěstidla (VNPN) s indikací na pracoviště JOP. Ve stanicích se tedy nepředpokládá zřizování sirén pro zvukovou signalizaci projetí návěstidla.

Koncepce dálkového ovládání

Celý úsek Stará Paka (mimo) – Trutnov hl. n. (mimo) bude dálkové ovládán z pracoviště dispečera v ŽST Stará Paka. Kde pro tyto účely bude zřízeno pracoviště JOP, to se předpokládá zálohovat se stávajícím záložním pracovištěm pro úsek Jaroměř (mimo) - Stará Paka, případně se záložním



pracovištěm pro úsek Stará Paka (mimo) – Železný Brod (včetně) umístěnými ve Staré Pace. Dle dokumentu Pokyn generálního ředitele č. 9/2013 ze dne 15. října 2013 (Pracoviště pro dálkové řízení) má být pro tento úsek zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov. Při umístění řídicí části elektronického stavědla v ŽTS Stará Paka a přerušení komunikace v úseku Stará Paka – Trutnov nebude logicky řídicí část dostupná ani z pracoviště pohotovostní výpravčího a jeho zřizování tedy pozbývá smyslu. V případě řešení s umístěním řídicí části elektronického stavědla v ŽST Stará Paka projektant osloví SZDC O14 ve věci výjimky z uvedeného pokynu. Investor současně prověří záměry staveb na rameni Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov a Hradec Králové – Týniště n. O. – Náchod – Trutnov, tak aby se prověřilo případné zřízení obchozí trasy pro napojení pracoviště pohotovostního pracoviště v ŽST Trutnov.

ŽST Vrchlabí

Projektant současně navrhl řešit staniční zabezpečovací zařízení i v ŽST Vrchlabí, tak aby zde po realizaci stavby nebyla nutná přítomnost dopravního zaměstnance. Navrhl řešení vycházející z již realizované stavby DOZ Břeclav – Brno, kde byla řešeno zabezpečení ŽST Hustopeče u Brna, která odpovídá přibližně svým rozsahem a dopravní technologií ŽST Vrchlabí. Přítomnými nebylo řešení zavrhnuto, je však požadováno podrobnější prověření z pohledu dopravní technologie, tak aby byl určen rozsah kolejíště nutný zapojit do SZZ. Dále pak bylo upozorněno, že nelze stanici řešit pouze z pohledu zabezpečovacího zařízení, ale i z pohledu dalších technologických profesí.

Železniční přejezdy

V úseku se nachází velké množství železničních přejezdů. Na jednání byl prezentován návrh zabezpečení jednotlivých přejezdů, rozdílů vůči předchozímu stupni dokumentace a důvody, které vedou ke změně návrhu. Preferovaný způsob zabezpečení byl na jednání představen a je součástí přílohy tohoto záznamu, ale bude dále upřesněn na základě výše investičních nákladů stavby.

Mezi hlavní důvody, které vedly projektanta ke změnám návrhu přejezdového zabezpečovacího zařízení patří:

- 1) změny ve stávajícím stavu, kdy v rámci prací OŘ HK byly některé přejezdy vybaveny novými výstražníky,
- 2) zhoršení stavu vnějších prvků vůči stavu v době zpracování přípravné dokumentace,
- 3) záměr budoucího zvyšování traťové rychlosti v úseku, kdy v ucelém úseku přibližně mezi zastávkou Branná a zastávkou Hostinné město je možná zvýšit stávající rychlost z max. 75 km/h na rychlost až 100 km/h. V případě, že budou v tomto úseku ponechány železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži, není toto zvýšení rychlosti realizovat bez vybavení přejezdů zabezpečovacím zařízením.

Blíže se problematikou zabezpečení přejezdů věnuje příloha tohoto záznamu. Obecně bylo zástupcem OŘ HK odsouhlaseno pro umístění vnitřní technologie PZS použití reléových domků o rozměrech 2x2 m odpovídajících umístění jednoho stojanu, tak aby byly minimalizovány prostorové nároky na zábory mimodrážních pozemků v místě přejezdů. Předpokládá se toho souhlasu využít zejména u přejezdů PZS 3SBI se dvěma výstražníky u kterého se nepředpokládá umístění technologie počítačů náprav. V těchto domcích bude zřízena pouze police na výkresy. V ostatních případech je požadavek správce zařízení na umístění stolu a proto bude standardně využíváno reléových domků o rozměrech 3x2 m.



Závěr

- projektant společně s OŘ prověří volné prostory v ŽST Stará Paka, poté osloví SŽDC O14 ve věci případného nezřizování pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n.
- investor prověří stav možného zaokruhování ŽST Trutnov pomocí optického vedení do ŽST Jaroměř
- projektant společně se zástupci dopravy prověří nutný rozsah zabezpečení ŽST Vrchlabí
- investor prověří a zajistí koordinaci samostatné stavby PZS na přejezdu Přejezd P4504 (ev. km 88,286)
- projektant prověří investiční náročnost navržených změn zabezpečení železničních přejezdů
- projektant zašle správci zařízení OŘ HK pracovní verze náčrtků přejezdů PZS, správce zařízení posoudí návrh zabezpečení a v případě rozporého názoru bude svoláno místní šetření za účasti investora na kterém bude rozsah zabezpečení upřesněn
- Konkrétní návrh zabezpečovacího zařízení v železničních stanicích bude představen po dokončení návrhu GPK. Současně může do řešení zasáhnout rozhodnutí Ministerstva kultury o zařazení ŽST Martice v Krkonoších mezi kulturní památky.

Informace po jednání:

- Podle posledních informací je rozhodnutí Ministerstva kultury České republiky k problematice vyhlášení železniční stanice kulturní památkou kladné, tj. obsahuje součásti dráhy, které se stávají kulturní památkou.
- Po interní diskuzi na O14 s gestorem Pokynu 9/2013 je nepravděpodobné projednání výjimky ve věci nezřizování pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Trutnov hl. n. Doporučovaným řešením ve věci pracoviště pohotovostního výpravčího je projektovat záložní pracoviště PPV s dvojicí nezaložovaných TPC s tím, že v případě přerušení přenosové cesty bude vadný úsek rozpojen a dálkové ovládání bude prováděno z obou stran.

Dodatečná připomínka OŘ k návrhu řešení ŽST Vrchlabí:

- V ŽST Vrchlabí požadujeme ponechání alespoň 2 dopravních kolejí. Porovnání ŽST Vrchlabí a Hustopeče u Brna ukazuje výrazné rozdíly. V ŽST Hustopeče u Brna je 1 dopravní a 2 manipulační koleje, žádná zaústěná vlečka. Do stanice zajišťují pouze končící osobní vlaky (s obratem na následující výchozí osobní vlak), nákladní doprava není provozována. V ŽST Vrchlabí jsou 4 dopravní a 8 manipulačních kolejí, 1 zaústěná vlečka. Do stanice zajišťují končící osobní vlaky a 1 pár vlaků nákladní dopravy v pracovní dny, který v úterý a čtvrtek zajišťuje obsluhu ŽST Martinice v Krkonoších, Jilemnice a dopraven na přilehlé trati D3 do Rokytnice nad Jizerou. Pokud dojde k výraznému snížení počtu dopravních kolejí v ŽST Vrchlabí, bude nutno přepracovat technologii končících osobních i nákladních vlaků. Např. vlak 5730 odstavuje vůz Bdtm pro vlak 5735. Vlak 5735 dobírá na postrk motorový vůz ř. 810 od vlaku 5732 a motorový vůz ř. 854 od vlaku 25700. Mn 83430 zastavuje v ŽST Vrchlabí v 6.25, následně přijíždí do Vrchlabí Os 5732 (příj. v 6.34, odjezd z Kunčic v 6.27). Staniční řád ŽST Vrchlabí stanovuje ukončení posunu před příjezdem vlaku 5 minut, takže objetí soupravy a přestavení na jinou kolej není před zastavením Os 5732 možné. Podle údajů ČD Cargo je průměrná zátěž vlaku 83430 6 vozů (špičkově až 20). Takže po zastavení vlaku 5732 je ve stanici vůz Bdtm od Os 5730, motorový vůz od vlaku 5732 (vše pro vlak 5735) a zátěž s hnacím vozidlem od 83430. Bude proto nutné snižování počtu dopravních kolejí projednat s dopravci.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou - Trutnov
DATUM	19. listopadu 2015
MÍSTO	Pardubice, SS východ

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Nekula	SUDOP PRAHA, a. s.	605 223 899 petr.nekula@sudop.cz	
Martin Kozel	SUDOP PRAHA, a. s.	267 094 153 martin.kozel@sudop.cz	
Milan Linhart	ČD, a.s. GŘ OTZ	724 851 000 LinhartM@gr.cd.cz	Linhart
Radek JASANSKÝ	SZDC, OŘ HKR ÚRP	725 500 143 jasanskyl@szdc.cz	Jasanský
Jiří Šimůnek	SZDC, OŘ HKR ÚRP	606 682 080 SimunekJ@szdc.cz	Šimůnek
Vladimír Polivka	SZDC, OŘ HKR SZT HL	724 985 006 Polivka@szdc.cz	Polivka
Bohuslav VASICĚK	SZDC, GŘ OTZ	602 387 238 VASICEKB@SZDC.CZ	VASICĚK
Vojtěch Lehner	SZDC, OŘ	972 244 572 lehner@szdc.cz	Lehner
PAVEL RÍHA	SZDC, a.s. GŘ OTZ	972 230 163 Riha@szdc.cz	Ríha
VLADISLAV SEFL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 142 vladislav.sefl@sudop.cz	Sefl
PAVEL SUK	SZDC, s.o. SSV	724 932 358 SUKP@SZDC.CZ	Suk
ZDENEK NĚMEČEK	SZDC, s.o. SSV	724 244 247 nemecak@szdc.cz	Němecek



Obsah

Přejezd P4499 (ev. km 83,066).....	3
Přejezd P4500 (ev. km 84,107).....	4
Přejezd P4501 (ev. km 84,681).....	5
Přejezd P4502 (ev. km 85,470).....	6
Přejezd P4503 (ev. km 86,482).....	7
Přejezd P4504 (ev. km 88,286).....	8
Přejezd P4506 (ev. km 90,785).....	9
Přejezd P4507 (ev. km 92,848).....	10
Přejezd P4508 (ev. km 93,161).....	11
Přejezd P4509 (ev. km 93,354).....	12
Přejezd P4510 (ev. km 93,786).....	13
Přejezd P4511 (ev. km 94,111).....	14
Přejezd P4512 (ev. km 94,464).....	15
Přejezd P4513 (ev. km 94,750).....	16
Přejezd P4514 (ev. km 95,482).....	17
Přejezd P4515 (ev. km 95,871).....	18
Přejezd P4516 (ev. km 96,212).....	19
Přejezd P4517 (ev. km 96,341).....	20
Přejezd P4518 (ev. km 96,670).....	21
Přejezd P4519 (ev. km 97,341).....	22
Přejezd P4520 (ev. km 97,770).....	23
Přejezd P4521 (ev. km 98,560).....	24
Přejezd P4523 (ev. km 99,735).....	25
Přejezd P4524 (ev. km 100,578).....	26
Přejezd P4525 (ev. km 101,021).....	27
Přejezd P4526 (ev. km 101,382).....	28
Přejezd P4527 (ev. km 102,225).....	29
Přejezd P4528 (ev. km 103,580).....	30
Přejezd P4529 (ev. km 103,969).....	31
Přejezd P4530 (ev. km 104,295).....	32
Přejezd P4531 (ev. km 105,775).....	33
Přejezd P4532 (ev. km 105,988).....	34
Přejezd P4533 (ev. km 106,284).....	35

Přejezd P4534 (ev. km 106,744).....	36
Přejezd P4535 (ev. km 107,084).....	37
Přejezd P4536 (ev. km 107,691).....	38
Přejezd P4537 (ev. km 108,037).....	39
Přejezd P4538 (ev. km 109,720).....	40
Přejezd P4539 (ev. km 110,455).....	41
Přejezd P4540 (ev. km 110,802).....	42
Přejezd P4541 (ev. km 110,987).....	43
Přejezd P4542 (ev. km 111,328).....	44
Přejezd P4543 (ev. km 111,647).....	45
Přejezd P4544 (ev. km 111,984).....	46
Přejezd P4545 (ev. km 112,464).....	47
Přejezd P4546 (ev. km 112,696).....	48
Přejezd P4547 (ev. km 112,973).....	49
Přejezd P4548 (ev. km 113,493).....	50
Přejezd P4549 (ev. km 113,931).....	51
Přejezd P4550 (ev. km 114,444).....	52
Přejezd P4551 (ev. km 114,845).....	53
Přejezd P4552 (ev. km 115,269).....	54
Přejezd P4553 (ev. km 115,921).....	55
Přejezd P4554 (ev. km 116,828).....	56
Přejezd P4555 (ev. km 117,540).....	57
Přejezd P4556 (ev. km 118,051).....	58
Přejezd P4557 (ev. km 121,373).....	59
Přejezd P4558 (ev. km 122,495).....	60
Přejezd P4559 (ev. km 123,334).....	61
Přejezd P4743 (ev. km 3,220) trať Martinice-Jilemnice	62

Přejezd P4499 (ev. km 83,066)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 70km/h
- Druh: PZM 1

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Přejezd P4500 (ev. km 84,107)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 70km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1997

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B
- Ve směru do Trutnova jsou omezené rozhledové poměry (max. 60 m) kvůli oplocení a náletovému keři. Musí být prověřeny rozhledové poměry.



Přejezd P4501 (ev. km 84,681)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 70km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1997

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)
- Výstražníky: A, B1, B2
- Na přejezdu bude ponechán stávající způsob zabezpečení, OŘ prověří stav vnitřní části zařízení a v případě vyhovujícího stavu bude realizována pouze nová kabelizace k výstražníkům.

Přejezd P4502 (ev. km 85,470)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 70km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZM 2 (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: nové PZM 2 s EZ v místě
- **Stávající zařízení není možné zavázat do TZZ**

Přejezd P4503 (ev. km 86,482)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZM 2 (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Zrušit
- Stávající PZM 2 není možné zavázat do TZZ. V rámci projektu stavby bude prověřeno zrušení přejezdu, neboť přejezd není průjezdný. V případě neúspěchu bude na přejezdu zřízeno PZM 2 s EZ v místě.

Přejezd P4504 (ev. km 88,286)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: VÚD
- Rok: 1970

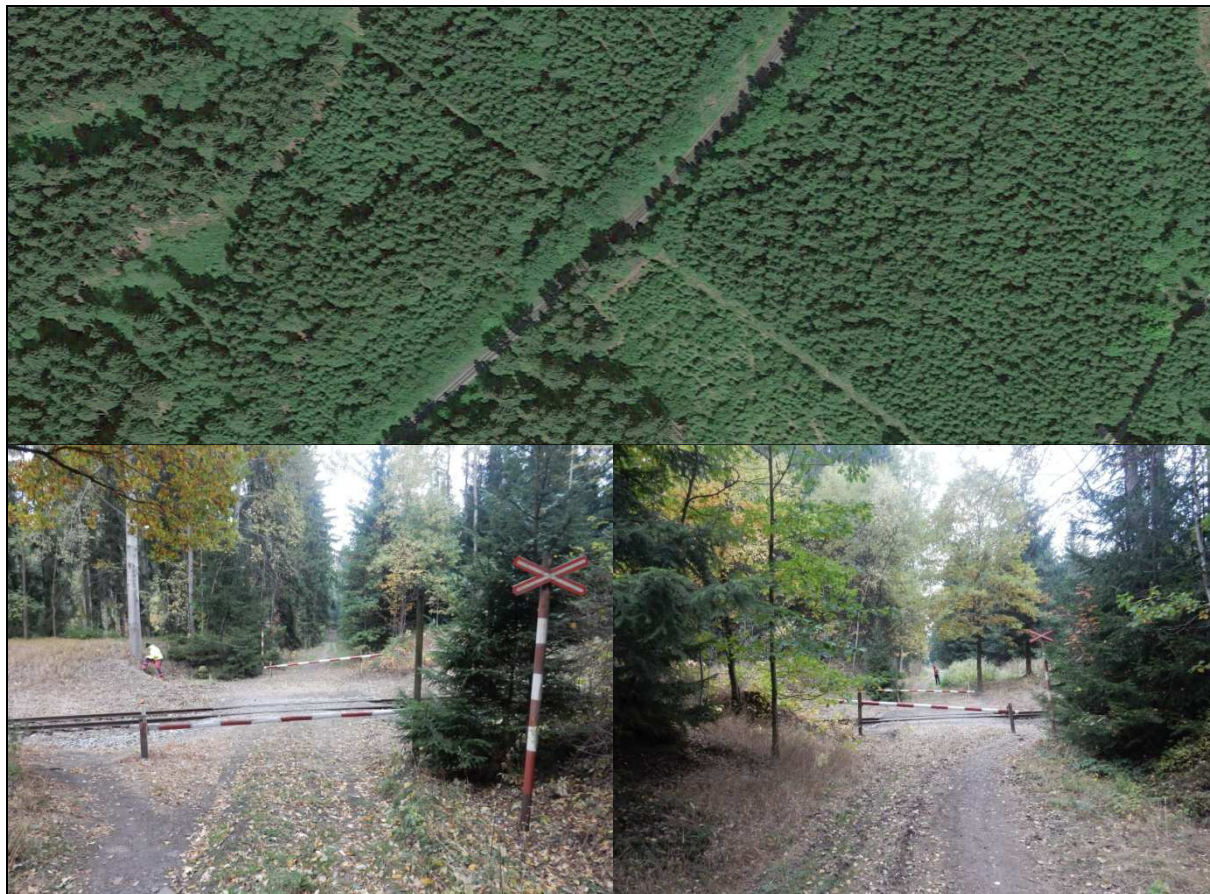
Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B, C, D

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Na přejezdu realizováno SAMOSTATNOU STAVBOU nové PZS 3SBL. Investor prověří stav přípravy samostatné stavby a možnosti koordinace se stavbou Revitalizace, neboť obě stavby mají proběhnout v následujícím roce a stavbou Revitalizace by byly demontovány prvky zřízené samostatnou stavbou přejezdového zabezpečovacího zařízení a naopak v úseku výkopových prací samostatné stavby by musela následně proběhnout pokládka kabelizace pro stavbu Revitalizace.

Přejezd P4506 (ev. km 90,785)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZM 2 (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: nové PZM 2 s EZ v místě + pěší meandry
- stávající PZM 2 nelze zavázat do TZZ, na přejezdu budou muset proběhnout drobné stavební úpravy pro zřízení meandrů a budou prověřeny rozhledové poměry pro chodce. Meandry navrhuje vzhledem k využívání přejezdu pěšími – turistická trasa.

Přejezd P4507 (ev. km 92,848)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 65km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: kříže (stávající stav)

Přejezd P4508 (ev. km 93,161)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4509 (ev. km 93,354)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4510 (ev. km 93,786)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2, D

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2
- **V rámci stavby bude nutné upravit silniční značení a určit přednosti v jízdě, jinak by docházelo na přilehlé křižovatce při odbočování vlevo k potenciálním rizikovým událostem.**

Přejezd P4511 (ev. km 94,111)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: SSSR
- Rok: 1964

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B
- **stavbou musí dojít k úpravě přístupu na nástupiště zastávky, tak aby nebyl zaústěn mezi osu koleje a výstražník. V PD toto nebylo řešeno.**

Přejezd P4512 (ev. km 94,464)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- Na přejezdu nově navrhujeme zřídit světelné přejezdové zabezpečovací zařízení, neboť v úseku je možné zvýšit rychlost a přejezdy v blízkosti jsou zabezpečeny PZS.

Přejezd P4513 (ev. km 94,750)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: SSSR
- Rok: 1964

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1,A2,B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B
- u výstražníku C doporučujeme doplnit betonová svodidla, tak aby bylo zamezeno vjíždění osobních vozidel podél koleje

Přejezd P4514 (ev. km 95,482)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- výstražníky A, B1, B2
- **vzhledem k možnému zvýšení rychlosti navrhujeme zabezpečit PZS, u výstražníku B je sjezd k RD, kolem výstražníku doporučujeme zřídit ochranu z betonových svodidel, RD nelze umístit na drážní pozemek**

Přejezd P4515 (ev. km 95,871)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: SSSR
- Rok: 1965, změněné části zařízení 2002

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B
- **pro RD bude nutné upravit terén a bude nutné prověřit výšku nadzemního vedení, tak aby nedocházelo ke kolizi se závorovým břevnem**

Přejezd P4516 (ev. km 96,212)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: SSSR
- Rok: 1965

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- **na silnici je zákaz vjezdu všech motorových vozidel, v blízkosti není žádná zástavba, proto na přejezdu navrhujeme nezřizovat závorová břevna**

Přejezd P4517 (ev. km 96,341)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZNI
- Typ: SSSR
- Rok: 1965

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2, D
- **nebezpečí kolize závorového břevna s NN nadzemním vedením, nutné upravit prostor vjezdu k rodinnému domku, nutné upravit prostor pro umístění RD, doplňkový výstražník navrhujeme vzhledem ke směrovému vedení komunikace vzdálit od osy koleje přibližně do míst stávajícího**

Přejezd P4518 (ev. km 96,670)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: SSSR
- Rok: 1965, změněné části zařízení 2002

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B
- **dle místního šetření s OŘ mohou být doplněna závorová břevna, bude doplněna pozitivní signalizace**

Přejezd P4519 (ev. km 97,341)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: SSSR
- Rok: 1968

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A1, A2, B
- **dle místního šetření s OŘ mohou být doplněna závorová břevna**

Přejezd P4520 (ev. km 97,770)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: kříže (stávající stav)
- přejezd je tříkolejný, při požadavku na PZS je nutné zabezpečit i velkou část kolejiště vlečky a zajistit spouštění výstrahy při jízdě po vlečce, v závislosti na investičních nákladech může být s ohledem na možné zvýšení rychlosti o zabezpečení přejezdu pomocí PZS

Přejezd P4521 (ev. km 98,560)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: kříže (stávající stav)
- Osová vzdálenost kolejí neumožňuje rozdělení přejezdu na dva samostatné přejezdy, tak aby nebylo nutné zajišťovat spouštění výstrahy a zajištění podmínek pro svícení pozitivní signalizace ve vlečkové koleji, v závislosti na investičních nákladech může být s ohledem na možné zvýšení rychlosti o zabezpečení přejezdu pomocí PZS

Přejezd P4523 (ev. km 99,735)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 70km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: VÚD
- Rok: 1963

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- **vzhledem k významu komunikace a několika nedohodovým událostem doporučuje správce zařízení doplnit na přejezdu závorová břevna, tzn. zřídit PZS 3ZBI, řešení bude rozhodnuto na místním šetření**

Přejezd P4524 (ev. km 100,578)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- **vzhledem k možnému zvýšení rychlosti se doporučuje přejezd zabezpečit světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, ačkoliv je na komunikaci vyloučen provoz všech vozidel, způsob zabezpečení však bude znovu posouzen v závislosti na způsobu zabezpečení přejezdu P4526 může být rozhodnuto o ponechání stávajícího zabezpečení pomocí výstražných křížů**

Přejezd P4525 (ev. km 101,021)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A1, A2, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B, D
- na přejezdu je problematické zajištění dostatečné viditelnosti výstražníku B, proto se doporučuje zřídit doplňkový výstražník D, způsob zabezpečení bude upřesněn na místním šetření a v závislosti na způsobu zabezpečení přejezdu P4526 může být rozhodnuto o ponechání stávajícího zabezpečení pomocí výstražných křížů

Přejezd P4526 (ev. km 101,382)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- **v první řadě bude sledováno zrušení přejezdu, v případě neúspěchu bude ponechán stávající způsob zabezpečení**

Přejezd P4527 (ev. km 102,225)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 2004

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)
- Výstražníky: A, B (výměna stávajících)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)
- Výstražníky: A, B (výměna stávajících)
- **stávající PN Alcatel budou nahrazeny novými PN**

Přejezd P4528 (ev. km 103,580)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- přejezd slouží pro příjezd pouze na přilehlé louky a do chráněné oblasti EVL, vzhledem k významu komunikace by bylo vhodnější sledovat zabezpečení pomocí PZM2, zejména s ohledem na skutečnost, že oblast za přejezdem je dostupná z vedlejších přejezdů

Přejezd P4529 (ev. km 103,969)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: PZZ-EA
- Rok: 2011

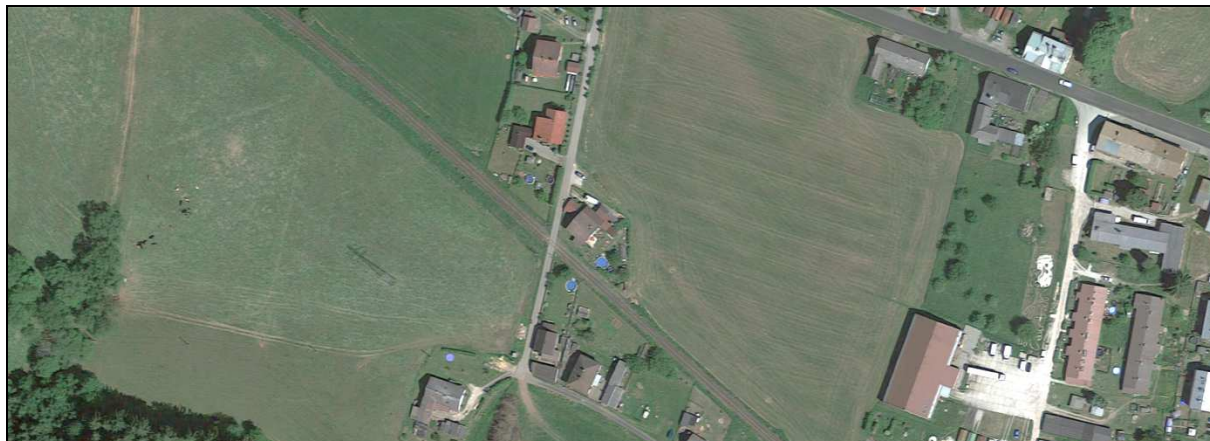
Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)
- Výstražníky: A1, A2, B, C (pouze doplnění výstražníku C)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3SBI - stávající stav
- Výstražníky: A1, A2, B
- **v závislosti na úpravě přístupu na nástupiště (která se PD neřešila) může být zrušeno doplnění výstražníku C**

Přejezd P4530 (ev. km 104,295)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křiž

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B, D (závorová břevna na A, D)
- **závorové břevno na B nelze zřídit kvůli nedostatečnému prostoru v místě stožáru a přilehlému plotu**

Přejezd P4531 (ev. km 105,775)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 65km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- přejezd se nenachází v obydlené oblasti, proto navrhujeme nezřizovat závorová břevna, pro umístění RD bude nutné drobné kácení

Přejezd P4532 (ev. km 105,988)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1,A2,B1,B2
- **navrhovaný rozsah výstražníků sleduje konfiguraci, která byla poměrně nedávno realizována**

Přejezd P4533 (ev. km 106,284)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B
- **pro umístění RD bude nutné provést atypické základy s ohledem na umístění RD na hraně svahu nad řekou, výstražník B bude pravděpodobně nutné na atypickém základu vzhledem k podzemnímu vedení (viditelné na fotografii vpravo na zábradlím mostu)...**

Přejezd P4534 (ev. km 106,744)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZNI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZNI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: dle stavebních úprav
- přejezd byl navržen na rekonstrukci v samostatné stavbě, ta však byla zrušena. Vzhledem ke stáří vnitřní části zařízení nedoporučujeme ponechání stávajícího zařízení a navrhujeme přejezd zařadit do stavby, což však znamená rozsáhlé stavební úpravy na přejezdu a projednání výjimky pro umístění výstražníků ve vzdálenosti nižší než 4,0 m od osy koleje (viz. ČSN 34 2680 odst. 6.2.2) – nebo upravit vjezd k rodinným domům

Přezd P4535 (ev. km 107,084)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZNI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B, C

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B, D

Přezd P4536 (ev. km 107,691)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SNI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B, C

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B, C, D
- u výstražníku A nově zřízen osvětlovací stožárek proto umístěno závorové břevno na C, pro zajištění viditelnosti do blízké křižovatky se doporučuje zřízení výstražníku D, je nutné upravit příjezd do objektů podél koleje, neboť je veden nebezpečným pásmem přezdu

Přejezd P4537 (ev. km 108,037)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZNI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976
-

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZNI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 100km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B, C (poloviční závory)
- **vzhledem ke stáří vnitřní části zařízení nedoporučujeme ponechání stávajícího zařízení a navrhuje se zařadit přejezd do stavby**

Přejezd P4538 (ev. km 109,720)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: PZZ-RE
- Rok: 2007
-

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Přejezd P4539 (ev. km 110,455)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B
- v rámci pozemkových úprav bude na přejezdu provedena rekonstrukce povrchu komunikace, RD nedoporučujeme umístit na vysokém svahu, odkud není vidět na přjezd, ale vytvořit prostor pro umístění RD odtěžením části svahu

Přejezd P4540 (ev. km 110,802)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 1

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B
- **vzhledem k umístění přejezdu v blízkosti rodinných domů navrhujeme doplnit na přejezdu závorová břevna pro snížení délky zvukové výstrahy**

Přejezd P4541 (ev. km 110,987)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Zrušit
- **V rámci projektu stavby bude prověřeno zrušení přejezdu, neboť přejezd není průjezdný.**

Přejezd P4542 (ev. km 111,328)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 1

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A,B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 90km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2
- Na přejezdu musí dojít k úpravě přístupu na nástupiště, tak aby nedocházelo k podcházení závorového břevna.

Přejezd P4543 (ev. km 111,647)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B1, B2

Přejezd P4544 (ev. km 111,984)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4545 (ev. km 112,464)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4546 (ev. km 112,696)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 2003

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Přejezd P4547 (ev. km 112,973)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4548 (ev. km 113,493)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 50km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: kříže (stávající stav)
- **Zabezpečení PZS by umožnilo na přejezdu zvýšit maximální traťovou rychlost, z pohledu zabezpečení navazujících přejezdů výstražnými kříži je to však nekoncepční řešení. Pro ponechání výstražných křížů budou řádně prověřeny rozhledové poměry na přejezdu.**

Přejezd P4549 (ev. km 113,931)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křižce

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křižce (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: křižce (stávající stav)

Přejezd P4550 (ev. km 114,444)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: kříže (stávající stav)
- Zabezpečení přejezdu pomocí výstražných křížů bylo zvoleno s ohledem na minimální rozdíl v možnosti zvýšit v úseku traťovou rychlost i s ohledem na volbu zabezpečení přejezdů v navazujících úsecích.

Přejezd P4551 (ev. km 114,845)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: kříže
- Vzhledem k třídě komunikace bude osloven DÚ s dotazem na možné zabezpečení přejezdu pouze výstražnými kříži, v případě neúspěchu bude navrženo buď zařízení PZM 2 nebo PZS 3SBI se dvěma výstražníky. Na přejezdu je nutné zmýtit stromy pro zajištění řádných rozhledů na přejezdu.

Přejezd P4552 (ev. km 115,269)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A, B, D

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky: A, B, D
- Vzhledem ke skutečnosti, že od hranice přilehlé křižovatky k případným závorovým břevnům je cca 6,4 m nedoporučujeme na přejezdu zřizování závorových břeven, neboť by hrozil pád závory na kapotu vozidla v době, kdy vozidlo dává přednost vozidlům na hlavní komunikaci. Úprava předností zde není možná s ohledem na třídy komunikací. Doporučuje se omezení délky vozidel jedoucích přes přejezd.

Přejezd P4553 (ev. km 115,921)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZM 2

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky A1, A2, B

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Výstražníky: A1, A2, B

Přejezd P4554 (ev. km 116,828)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: kříže

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: kříže (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 85km/h
- Druh: kříže (stávající stav)

Přejezd P4555 (ev. km 117,540)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: křiž

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: křiž (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 85km/h
- Druh: křiž (stávající stav)

Přejezd P4556 (ev. km 118,051)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3ZBI
- Typ: PZZ-RE
- Rok: 2014

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3ZBI (stávající stav)

Přejezd P4557 (ev. km 121,373)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976 rekonstrukce 2012

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Přejezd P4558 (ev. km 122,495)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976 rekonstrukce 2012

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Přejezd P4559 (ev. km 123,334)



Stávající stav:

- Stávající rychlost: 75km/h
- Druh: PZS 3SBI
- Typ: AŽD 71
- Rok: 1976 rekonstrukce 2012

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Výhledová rychlost: 80km/h
- Druh: PZS 3SBI (stávající stav)

Přejezd P4743 (ev. km 3,220) trať Martinice-Jilemnice



Stávající stav:

- Druh: PZS 3SNI
- typ: VÚD
- Rok: 1972

Navrhovaný stav dle PD:

- Druh: PZS 3SNI (stávající stav)

Navrhovaný stav dle P:

- Druh: PZS 3SBI
- Výstražníky A, B
- **Správcem zařízení bylo požádáno o zařazení přejezdu do stavby vzhledem k typu stávajícího PZS a problémům se šuntováním.**

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov, DOPRACOVÁNÍ PROJEKTU STAVBY
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Sdělovací a zabezpečovací zařízení
DATUM:	16. ledna 2018
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Nekula

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Obecně

Jednání bylo svoláno společně pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Záznam z jednání je přitom vytvořen samostatně pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Tento záznam je pouze pro část jednání řešící zabezpečovací zařízení.

V úvodu jednání k zabezpečovacímu zařízení byli přítomní seznámeni s předpokládaným průběhem jednání:

- seznámení se stavbou,
- koncepce zabezpečovacího zařízení v ŽST Vrchlabí,
- koncepce zabezpečovacího zařízení v ŽST Martinice v Krkonoších,
- koncepce přejezdových zabezpečovacích zařízení.

V rámci projednání konceptu záznamu z jednání byly dodatečně vzneseny připomínky k návrhu technického řešení, které nebyly na jednání řádně projednány. Na tyto připomínky je v textu zánamu zvláště upozorněno a vlastní připomínka včetně dalších reakcí jsou v textu zánamu zvýrazněny menší velikostí písma a kurzívou s podbarvením. Některé z připomínek vyžadují projednání na další profesní poradě, neboť nelze problematiku jednoznačně uzavřít bez dalšího projednání.

Seznámení se stavbou

Dopracování projektu stavby navazuje na zpracování projektu stavby z roku 2016. Základní koncepce zabezpečovacího zařízení navrženého v původním projektu stavby je sledována i této fázi dopracování.

Původním projektem bylo v úseku Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo) navrženo nové staniční a traťové zabezpečovací 3. kategorie. Staniční zabezpečovací zařízení bylo navrženo formou elektronických stavědel se společnou řídicí částí v ŽST Stará Paka a se záložní dvojicí řídicích počítačů v ŽST Trutnov. Traťové zabezpečovací zařízení byla navržena formou automatických hradel, která jsou součástí staničních zabezpečovacích zařízení. Pracoviště dispečera pro celou řízenou oblast bylo navrženo umístit do stávající dopravní kanceláře v ŽST Stará Paka, pracoviště pohotovostního dispečera pak bylo zřízeno v dopravní kanceláři ŽST Trutnov. Pro indikaci volnosti úseků byly navrženy úseky počítačů náprav. Všechna návěstidla byla navržena nová světelná, platná pro příslušnou kolej. Vybrané výhybky v dopravních kolejích bylo navrženo vybavit elektromotorickými přestavníky, ostatní méně pojížděné výhybky pak bylo navrženo zabezpečit výměnovými zámky se závislostí na příslušném odvratném prvku. Výsledný klíč závislosti bylo navrženo držet v elektromagnetickém zámku. Navazující traťové úseky



Martinice v Krkonoších – Jilemnice a Kunčice nad Labem – Vrchlabí bylo navrženo zabezpečit novým traťovým zabezpečovacím zařízením typu automatické hradlo bez hradla na trati, které bude v ŽST Jilemnice a Vrchlabí navázáno na stávající staniční zabezpečovací zařízení. Návrhu přejezdových zabezpečovacích zařízení na jednotlivých přejezdech se pak věnuje samostatná kapitola tohoto záznamu.

Předmětem dopracování projektu stavby je zejména zapracování požadavku na zachování stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Martinice v Krkonoších a jeho navázání do systému dálkového ovládání a na traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie v navazujících traťových úsecích Rostoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších a Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem. Dále je předmětem tohoto dopracování i zavázání ŽST Vrchlabí do řízené oblasti Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo).

Koncepce DOZ v úseku Stará Paka (mimo) – Trutnov hl. n. (mimo)

V souladu se schváleným Pokynem č. 9/2013 je úsek Stará Paka (mimo) – Trutnov hl. n. (mimo) navrženo ovládat z RDP v ŽST Stará Paka s umístěním PPV v ŽST Trutnov hl. n.

Dodatečně byly ke koncepci řízení ze strany zástupců úseku řízení provozu OŘ Hradec Králové vznesena následující připomínka:

S ohledem na vzniklý stav, tj. vyjmutí ŽST Martinice v Krkonoších z DOZ, doporučujeme zvážit, zda by nebylo z hlediska provozního, ale i projekčního a stavebního, výhodnější dočasně ovládat zabezpečovací zařízení ŽST Rostoky u Jilemnice z pracoviště ve Staré Pace v rámci DOZ Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod a řízení provozu a ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Trutnov hl. n. (mimo) – Kunčice nad Labem – Vrchlabí provádět z plánovaného pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n.

Na to bylo dodatečně reagováno zástupcem O14 následovně:

Jedná se o změnu koncepce v DOZ celé tratě. Taková změna koncepce musí být projednána regulérně na poradě. Obecně bude také tato změna koncepce vyžadovat výjimku nebo změnu Pokynu č. 9/2013. Součástí žádosti by mělo být také zdůvodnění výjimky/změny a případně její ekonomické posouzení (z pohledu investičních i provozních nákladů). Z pohledu technické koncepce SZZ a DOZ je také nutno vzít na vědomí, že oba dispečeré by museli mít možnost ovládat celou trať (tzn. že dispečer ve Staré Pace by musel mít na JOP i úsek Trutnov hl. n. (mimo) – Kunčice nad Labem – Vrchlabí přestože by jej standardně neovládal a naopak dispečer v Trutnově by musel na JOP mít i ŽST Rostoky u Jilemnice). Důvodem pro takové řešení je zajištění redundance ovládání pro případné výpadky systému DOZ nebo SZZ. Koncepci umístění TPC (hlavních + záložních) ve Staré Pace a druhých záložních TPC v Trutnově by tato pravděpodobně ovlivnila.

Koncepce zabezpečovacího zařízení v ŽST Vrchlabí

V ŽST Vrchlabí je požadováno zachovat dvě dopravní koleje (stávající koleje č. 1 a 2) a dvě nástupištní hrany. Ve stanici se nepředpokládají žádné kolejové úpravy, což značně komplikuje návrh zabezpečovacího zařízení (viz. text dále). Přesto byl představen následující obecný koncept zabezpečovacího zařízení.

Pro zavázání do oblasti dálkového ovládání se ve stanici navrhuje zřídit nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo se společnou řídicí částí pro úsek Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo). Stanici se v souladu s hlavní tratí navrhuje dálkově řídit z pracoviště dispečera v ŽST Stará Paka, případně ze záložního pracoviště v ŽST Trutnov. Pro indikaci volnosti se navrhuje úseky počítačů naprav. Všechna nově zřízená návěstidla budou světelná, platná pro příslušnou kolej. Vzhledem k tomu, že není možné zajistit viditelnost odjezdových návěstidel od nástupiště, navrhuje se ve staničních kolejích zřídit opakovací předvěsti odjezdových návěstidel. Výhybku č. 1 se navrhuje vybavit elektromotorickým přestavníkem. Ostatní výhybky v dopravních kolejích se navrhuje zabezpečit výměnovými zámky se závislostí na příslušném odvratném prvku. Výsledné klíče závislostí budou drženy v elektromagnetických zámcích. Zástupce odboru základního řízení provozu navrhuje, že uvolnění



elektromagnetických zámků u výhybky č. 2 pro nezabezpečený posun na kol. č. 4-8 a vlečku bude možné při zapevnění výhybky č. 1 v poloze (-), tj. ve směru na dopravní kolej č. 2, tzn. zřízení fiktivního pomocného stavědla.

Pokud ve stanici nemají být prováděny žádné kolejové úpravy a nové staniční zabezpečovací zařízení má být zřízeno na stávající kolejovou konfiguraci nedoporučuje se projektantem v ŽST Vrchlabí nové staniční zabezpečovací zařízení zřizovat. Pokud ve stanici nemají být prováděny žádné kolejové úpravy, projektant doporučuje sledovat řešení z původního projektu, tzn., že ve stanici zůstane zachováno stávající zabezpečovací zařízení 1. kategorie typu návěstidla nezávislá na výměnách a v záhlaví stanice zřídit světelné skupinové odjezdové návěstidlo, kterým bude realizována vazba na nové traťové zabezpečovací zařízení.

Důvodem proč ve stanici nezřizovat nové staniční zabezpečovací zařízení bez kolejových úprav je zejména nedostatečná osová vzdálenost mezi stávajícími kolejemi č. 1 a č. 2 což má například za následek:

- Cestové návěstidlo Lc1 lze umístit vpravo koleje pouze za předpokladu trpasličí konstrukce. Umístění vlevo se s ohledem na význam návěstidla nedoporučuje a je možné pouze se souhlasem O14. Trpasličí konstrukce návěstidla s ohledem na jeho význam (hlavní návěstidlo) a situování stanice v podhorské oblasti je možné, ale nejví jako vhodné.
- Při umístění návěstidla Lc1 před stávající přístup na nástupiště (lze na něj pohlížet jako na centrální přístup na nástupiště) dojde ke zkrácení užitečné délky nástupiště o cca 15 m. Tato vzdálenost je dána součtem vzdálenosti návěstidla od přístupu na nástupiště (min. 5m), a potřebné viditelnosti návěstidla (10 m). Současně při umístění návěstidla vpravo by konstrukce návěstidla byla umístěna v přístupu na nástupiště. Umístění návěstidla za stávající přístup na nástupiště se jeví z pohledu zajištění pohybu cestujících jako nevhodné.
- Opakovací předvěst odjezdového návěstidla S2 lze umístit vpravo koleje pouze za předpokladu trpasličí konstrukce. Umístění vlevo je možné pouze se souhlasem O14.

Kromě výše uvedeného by bylo nutné nové elektronické zabezpečovacího zařízení dimenzovat na stávající rozsah kolejíště (počet manipulačních kolejí), přičemž s ohledem na rozsah dopravy lze předpokládat jeho následnou redukci. V případě dodatečných kolejových úprav budou náklady na jejich provedení navýšeny o úpravy elektronického stavědla.

Z pohledu úseku řízení provozu OŘ Hradec Králové je preferováno zabezpečení ŽST Vrchlabí zařízením 3. kategorie s tím, že dodatečně byly k představenému návrhu řešení vzneseny následující poznámky a požadavky:

- *výhybka č. 1 bude zabezpečena elektromotorickým přestavníkem s EOV,*
- *před odjezdovými návěstidly zřídit případně opakovací předvěsti,*
- *v rámci projektové přípravy projednat provedení kolejových úprav, případnou redukci kolejíště,*
- *pro umístění návěstidel provést předběžné situování návěstidel,*
- *při nedostatečné osové vzdálenosti lze použít:*
 - *trpasličí návěstidla, která je třeba situovat s ohledem na místní podmínky co nejvýš (umístění návěstidla Lc1 vyřešit případně i s využitím návěsti „Místo zastaven“),*
 - *situování návěstidel s umístěním vlevo (nutno projednat s GŘ O14),*
 - *umístění návěstidel na krakorce.*

Uvedené požadavky zástupců OŘ jsou v zásadě v souladu s představeným návrhem řešení ze strany projektanta. Umístění návěstidel na krakorce však projektant vnímá jako krajní řešení s ohledem na investiční nákladnost tohoto řešení a doporučuje problematika nedostatečných osových vzdáleností řešit kolejovými úpravami a redukcí kolejíště.



Zástupce O14 na výše uvedenou problematiku nedostatečné osové vzdálenosti pro umístění návěstidel dodatečně reagoval následovně:

- *Použití trpasličích návěstidel při jejich situování co nejvýše je limitováno průjezdným průřezem a nedostatečnou osovou vzdáleností. Nejvyšší část trpasličího návěstidla (horní hrana horní svítilny) musí být maximálně 998 mm nad TK, a to jen v případě, že jsou splněny další podmínky pro vzdálenosti os sousedních kolejí, koleje jsou v přímé či v oblouku s poloměrem větším než 400 metrů.*
- *Pro umístění návěstidla vlevo je potřeba souhlas provozovatele dráhy podle TNŽ 34 2620 nebo výjimka z uvedené normy. Výjimka je nutná, pokud by se do vzdálenosti 10 m od osy koleje, pro kterou návěstidlo platí, nacházela na straně návěstidla jiná kolej (byť i jen manipulační) viz čl. 4.4.2 a zejména 4.4.3 uvedené normy. Přitom hlavní kritérium pro vydání souhlasu provozovatele s umístěním návěstidla na opačné straně (vlevo) je skutečnost, že takové umístění návěstidla je vhodnější z hlediska sledování návěstí v rozsahu požadované viditelnosti. Zdůvodnění a projednání výjimky z normy je ještě komplikovanější viz předpis SŽDC N1 článek 38. Jako gestorský útvar dotčené normy doporučujeme/preferujeme technické řešení bez požadavku výjimek.*
- *Použití krakorců pro návěstidla je investičně velmi náročné a asi těžce obhajitelné v případě ŽST Vrchlabí.*

Koncepce zabezpečovacího zařízení v ŽST Martinice v Krkonoších

Koncept návrhu zabezpečovacího zařízení vychází z modifikované varianty 3.2 materiálu „Souhrn možností pokračování projektové přípravy stavby s ohledem na vyhlášení žst. Martinice v Krkonoších národní kulturní památkou“.

Tato varianta předpokládá zachování stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 s úpravami. Zařízení bude ovládáno zaměstnanci a jízdní cesty budou zabezpečovány ve stávajícím rozsahu. Stávajícím mechanickým vjezdovým a odjezdovým návěstidlům bude upraveno provozní určení. V prostoru před stávajícími mechanickými vjezdovými návěstidly ve směru od Kunčic nad Labem a Roztok u Jilemnice budou zřízena nová světelná vjezdová a odjezdová návěstidla, která umožní zřídit vazbu na nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Odjezdová návěstidla S1a a L1b budou současně plnit funkci označníku. Pro zajištění indikace volnosti budou i v obvodu žst. Martinice v Krkonoších zřízeny úseky počítáčů náprav. Tak aby nebylo nutné realizovat vazby mezi stávajícími mechanickými odjezdovými návěstidly, a novými světelnými odjezdovými návěstidly budou před světelnými odjezdovými návěstidly zřízeny samostatné předvěsti. Rozsvícení povolujícího návěstního znaku na nových světelných odjezdových návěstidlech bude závislé na udělení traťového souhlasu. V mezistaničních úsecích Kunčice nad Labem – Martinice v Krkonoších a Martinice v Krkonoších – Roztoky u Jilemnice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. V mezistaničním úseku Martinice v Krkonoších - Jilemnice zůstane stávající způsob zabezpečení pomocí telefonického dorozumívání.

Popis návrhu řešení

Ve stávajících záhlavích stanice budou nově zřízeny staniční koleje 1a a 1b. Ty budou ohraničeny z jedné strany stávajícími mechanickými vjezdovými návěstidly a z opačné strany novými světelnými odjezdovými návěstidly. Pro ty budou zřízeny samostatné světelné předvěsti. Dle TNŽ 34 2620 nejsou odjezdová návěstidla mezi vyjmenovanými návěstidly před, kterými se předvěsti zřizují. Projektant tedy požádá O14 o výklad normy a případnou výjimku.

TNŽ 34 2620, odst. 4.12.1: Samostatné předvěsti se zřizují před vjezdovými, krycími a oddílovými návěstidly, kromě oddílových návěstidel autobloku. V provozně odůvodněných případech se mohou zřizovat i před cestovými návěstidly, která dovolují vjezd do skupiny kolejí. Pokud vyjmenovaným hlavním návěstidlům předchází jiné hlavní návěstidlo na méně než dvojnásobek zábrzdné vzdálenosti, doporučuje se předvést s takovým návěstidlem sloučit.

Tak aby nebyl rušen historický ráz stanice, budou uvedené předvěsti situovány do prostoru před stávající mechanická vjezdová návěstidla (viz. koncept situačního schématu). Poloha odjezdových návěstidel se tedy odvíjí od polohy jejich předvěstí. Nová světelná vjezdová návěstidla pak musí být umístěna



minimálně 24 m, resp. 50 m (bude-li odjezdové návěstidlo zároveň označníkem) před tato nová světelná odjezdová návěstidla. V obou případech je to blízkosti stávajících předvěstí mechanických vjezdových návěstidel. Tak aby se minimalizovalo riziko záměny návěstidel, bylo dohodnuto, že nová světelná vjezdová návěstidla nebudou umístována blíže než na vzdálenost minimální požadované viditelnosti (tzn. cca 146m) před stávající předvěstí mechanických vjezdových návěstidel.

Pro zachování 2. kategorie staničního zabezpečovacího zařízení je nutné zřídit výluku protisměrných vlakových cest na nové staniční koleje č. 1a a 1b v záhlaví stanice. K tomuto bude využito stávajícího elektromechanického zabezpečovacího zařízení a to následujícím způsobem. Postavení vjezdové vlakové cesty na novém světelném vjezdovém návěstidle bude přímo závislé na postavení vjezdové na mechanické části zařízení ve vlastní stanici (závislost se provede přes kontakty na návěstní vložce stávajícího mechanického vjezdového návěstidla). Tím bude zaručeno, že nebude možné postavit protisměrnou vlakovou cestu. Povolující návěst na novém světelném vjezdovém návěstidle bude možné rozsvítit pouze v případě volnosti staniční koleje v záhlaví (kolej č. 1a nebo č. 1b) a uvolnění návěstní vložky stávajícího mechanického vjezdového návěstidla. Vlakové cesty od nových světelných odjezdových návěstidel bude možné postavit pouze v případě traťového souhlasu.

Pro zajištění správné funkce zařízení je nutné vybavit úseky počítačů náprav úsek mezi krajní výhybkou a novým světelným vjezdovým návěstidlem. Pro získání přehledu dispečera dálkového ovládání i výpravčího o pohybu vlaků ve stanici však bude projektem sledováno vybavení úseky počítačů náprav celé stanice.

Pro stavění vlakových cest od světelných návěstidel bude v dopravní kanceláři zřízen monitor s reliéfem kolejiště. Na monitoru bude rovněž indikováno obsazení jednotlivých úseků počítačů náprav a stavu zabezpečovacího zařízení v navazujících mezistaničních úsecích do ŽST Kunčice n/L a ŽST Roztoky u Jilemnice.

Ke konceptu návrhu zabezpečovacího zařízení byly ze strany zástupců úseku řízení provozu OŘ Hradec Králové dodatečně vzneseny následující připomínky:

K předloženému návrhu umístění vjezdových návěstidel je třeba připomenout, že dojde k výraznému prodloužení vzdáleností od nových vjezdových návěstidel do místa pravidelného zastavení. Tím dojde k výraznému prodloužení staničních provozních intervalů, čímž se značně prodlouží i čas potřebný pro případné křížování vlaků a výrazně se zkomplikuje sestava grafikonu vlakové dopravy. Navíc stávající staniční zabezpečovací zařízení má výrazně omezené možnosti současných vjezdů na určité koleje (viz Závěrová tabulka - tabulka výluk pro ŽST Martinice v Krkonoších). Dále je potřeba vzít v úvahu i skutečnost, že ŽST Martinice v Krkonoších je stanicí odbočnou a je nutné řešit postupné vjezdy vlaků ze tří směrů. Pokud vezmeme v úvahu faktory, které ovlivňují délku provozních intervalů (dohlednost návěstidla, úkony spojené s vjezdem prvního vlaku a přípravou a postavením vlakové cesty pro druhý vlak, přestavení návěstidla na návěst dovolující jízdu až po zastavení druhého vlaku), prodlouží se délky např. intervalu postupných vjezdů v závislosti na rychlosti jízdy vlaku více než dvojnásobně. To bude mít výrazný dopad do prodloužení jízdních dob.

Na tuto dodatečnou připomínku bylo ze strany zástupce O14 reagováno následovně:

Skutečnost, že aplikací varianty 3.2 technického řešení dojde k prodloužení dopravní a tím i k prodloužení vzdálenosti od nových vjezdových návěstidel do místa pravidelného zastavení, byla zřejmě již v době, kdy se řešil další postup předmětné stavby (tedy na přelomu let 2016 a 2017). V té době byla varianta 3.2 podporována ze strany ÚŘP OŘ HK i GŘ O12. Nezbytnost vzájemné provázanosti vlakových cest (nejdříve se musí stavět „vjezdová“ vlaková cesta na elektromechanickém ZZ a následně až na novém světelném vjezdu) je dána podmínkou zajištění výluky protisměrných jízdních cest viz TNŽ 34 2620 čl. 8.1.1 a). Tento požadavek normy není možno obejít a platí pro všechny kategorie SZZ (například i pro SZZ 1. kategorie se uplatňuje obdobný čl. 8.1.3). Minimalizaci popsaného negativního vlivu lze zajistit jen dodržení předpokládané koncepce dopravní technologie předmětné trati, která předpokládala pravidelné křížování v jiných dopravních než v ŽST Martinice v Krkonoších. Mimořádné křížování je umožněno ovšem s uvedenými negativními důsledky.

Zástupcem O12 pak bylo reagováno následovně:

Dle platné Závěrové tabulky jsou možné současné vjezdové cesty od Jilemnice na sudou kolejovou skupinu a vjezdové cesty od Roztok u J. nebo Kunčic n.L. na lichou kolejovou skupinu. Bude-li realizován nový koncept (změna místa pravidelného křížování), což předpokládáme, nebude mít nový způsob obsluhy SZZ při vjezdech vlaků negativní vliv do prodloužení jízdních dob.



Současně byl k předloženému konceptu návrhu zabezpečovacího zařízení dodatečně předložen následující požadavek zástupců O12 (Odboru základního řízení provozu):

Vzhledem k tomu, že funkci označníků budou plnit odjezdová náv. S1a, L1b a stávající označníky budou zrušeny, pro správnou a korektní činnost PZS přejezdu P4504 při posunu považujeme za žádoucí zřídit z obou směrů tohoto přejezdu seřadovací návěstidla, která by byla obsluhována výpravčím.

Projektant tento požadavek dále prověří. Jako problematické vidí potřebné zajištění protisměrných výluk při stavění požadovaných posunových cest.

Popis obsluhy zařízení

Vlakové cesty od stávajících vjezdových a odjezdových mechanických návěstidel budou realizovány stávajícím způsobem, tzn., že postavení cesty bude realizováno obsluhou stávajících prvků elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení. Za volnost stávajících staničních kolejí odpovídají obsluhující zaměstnanci. Volnost staničních kolejí č. 1a a 1b bude kontrolována úseky počítačů náprav s indikací na monitoru JOP v dopravní kanceláři. Vlakové cesty od nových světelných odjezdových návěstidel budou stavěny výpravčím na monitoru JOP. Odjezdovou vlakovou cestu bude možné realizovat pouze v případě uděleného traťového souhlasu. Vlakové cesty od nových světelných vjezdových návěstidel na koleje č. 1a a č. 1b budou stavěny výpravčím na monitoru JOP. Rozsvícení povolující návěsti na novém světelném vjezdovém návěstidle přitom musí předcházet obsluha prvků elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení a uvolnění návěstní vložky stávajícího mechanického vjezdového návěstidla.

Koncepce přejezdových zabezpečovacích zařízení

V reakci na odmítavý postoj zejména správce zařízení k přejezdům zabezpečeným mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZM 2 byla v rámci dopracování projektu znovu přehodnocen návrh přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Stará Paka – Trutnov.

Na stávajících přejezdech zabezpečených PZM 2 v úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice byl projektantem v předstihu před konáním jednání požádán správce zařízení k předání počtu otevření na jednotlivých přejezdech. Tabulka s počty otevření pro období od 14. 12. 2016 do 13. 12. 2017 je uveden v následující tabulce. Předané počty otevření lze ponížít o 12, neboť každý měsíc je zařízení ze strany správce zkoušeno.

Kód přejezdu	Označení přejezdu	Km poloha	Předaný počet otevření	Počet otevření
P4498	RS1	81,871	98	86
P4497	RS2	80,940	13	1
P4494	RS5	79,586	34	22
P4493	RS6	79,033	61	49
P4490	RS9	76,153	13	1
P4489	RS10	75,154	15	3

Na jednání pak byla diskutována možnost řešení přejezdů s nízkou intenzitou dopravy jako přejezdů sezónních. Tyto přejezdy lze dle ČSN 73 6380 vybavit uzamykatelnou zábranou.

ČSN 73 6380, odst. 5.6.4: Vjezd na stávající přejezdy, používané výhradně při provádění sezónních prací, je možno mimo období jejich používání znemožnit uzamykatelnou zábranou. Mimo období používání přejezdu je přejezd pojížděn traťovou rychlostí. Viz 6.3.3.

ČSN 73 6380, odst. 6.3.3: Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem, které jsou používány výhradně při provádění sezónních prací, je možno mimo období jejich používání opatřit uzamykatelnou zábranou podle 5.6.4. Tato zábrana není podle ČSN 34 2650 přejezdovým zabezpečovacím zařízením. V době znemožnění vjezdu na přejezd uzamykatelnou zábranou se



dopravní značení přejezdu vhodným způsobem zakryje. Přejezd pak může být pojižděn traťovou rychlostí.

V případě zřízení sezónních přejezdů je pro zpřístupnění přejezdu nutné:

- Snížit na přejezdu maximální traťovou rychlost dle rozhledových poměrů maximálně však na 60 km/h.

Snížení rychlosti provádí správa tratí osazením příslušných rychlostníků. Na snížení rychlosti je pak pohlíženo jako na „Dočasnou pomalou jízdu“ s podmínkami dle předpisu SŽDC D1, což mimo jiné znamená, že každý strojvedoucí musí být o dočasné pomalé jízdě a o časovém vymezení platnosti zpraven písemným rozkazem. Zástupci dopravy v tomto nespátřují zásadní omezení s ohledem na předpokládaný nízký počet odstranění zábrany. Omezení rychlosti musí být realizováno po celou dobu odstranění zábrany na přejezdu.

- Osadit na přejezdu výstražné kříže.

Osazení dopravního značení provádí správa tratí.

- Odstranit uzamykatelnou zábranu.

Odstranění uzamykatelné zábrany provádí správa tratí.

Bezpečnostním rizikem uzamykatelné zábrany je neoprávněné odstranění zábrany. V případě PZM 2 je neoprávněné otevření přejezdu indikováno jako porucha zařízení. V případě uzamykatelné zábrany není možné neoprávněné otevření v předstihu detekovat a příslušným způsobem přizpůsobit jízdu vlaku vzniklé situaci.

S ohledem na výše uvedené bude problematika sezónních přejezdů dále řešena v rámci OŘ, neboť většinu úkonů při zpřístupnění sezónního přejezdu provádí správa tratí, která se dnešního jednání neúčastní. Za OŘ Hradec Králové pak vydáno jednotné stanovisko k užití sezónních přejezdů. Na základě tohoto stanoviska bude případně svoláno místní šetření v místě přejezdů.

Ke koncepci přejezdových zabezpečovacích zařízení byly ze strany zástupců úseku řízení provozu OŘ Hradec Králové dodatečně vzneseny následující připomínky:

V projektu není řešena změna závislosti a obsluha PZS v km 88,287 (P4504) v ŽST Martinice v Krkonoších. Stávající technologie ovládání přejezdu je řešena jako přejezd umístěný na širé trati, ale nově bude přejezd staniční i s obsluhou při posunu (v tabulce přejezdů je uveden stav stávající).

Při zřizování sezónních přejezdů je nutné dodržet rychlostní omezení tak, jak je uvažováno – tedy pouze v období používání. Jinak by došlo k výraznému prodloužení jízdních dob. Dalším problémem bude zajištění obsluhy těchto přejezdů a jejich označování.

Projektant k připomínce sděluje, že problematika přejezdu P4504, který bude nově staničním, bude v projektu řešena. Předpokládá se, že strany od ŽST Martinice v Krkonoších zůstane zachováno ruční uzavírání přejezdu pomocí obsluhy tlačítka „Výstraha při odjezdu“. Ze strany od ŽST Roztoky u Jilemnice bude nutné zřídit vazbu na nová světelná návěstidla. Zabezpečení sezónními přejezdy bude s OŘ Hradec Králové řádně projednáno.

Na jednání pak byl řešen návrh přejezdového zabezpečovacího zařízení pro jednotlivé přejezdy v úseku Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo), kterých je celkem 70. Dohodnutý způsob zabezpečení (případně další postup) je shrnut v tabulce, která je nedílnou součástí tohoto záznamu.

Projektant dále požádal zástupce OŘ o předání skutečného provedení stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 88,285 trati Chlumec n. C. – Trutnov Poříčí“. Zástupce O6 přítomné informoval o požadavku odboru na zařazení výstavby přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P4534 (km 106,741) do této stavby. V současnosti je výstavba vnějších prvků přejezdového zabezpečovacího zařízení předmětem



samostatné stavby „Rekonstrukce přejezdu 106,741 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“. Projektant na jednání vyzval k předání projektové dokumentace uvedené stavby.

Závěr

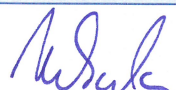




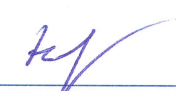




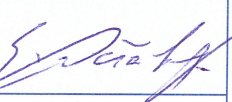


- 1) Investor rozhodně o dalším postupu ve věci ŽST Vrchlabí.
- 2) Projektant požádá O14 o stanovisko ke zřizování samostatných předvěstí odjezdových návěstidel v ŽST Martinice v Krkonoších.
- 3) Konkrétní návrh zabezpečovacího zařízení Martinice v Krkonoších a případně Vrchlabí bude projednán na další výrobní poradě.
- 4) Zástupce OŘ zajistí souhrnné stanovisko OŘ k zřizování sezónních přejezdů. V případě souhlasného stanoviska bude projektantem svoláno místní šetření na jednotlivých dotčených přejezdech.
- 5) Zástupce OŘ předá projektantovi dokumentaci skutečného provedení stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 88,285 trati Chlumec n. C. – Trutnov Poříčí“ a projektovou dokumentaci stavby „Rekonstrukce přejezdu 106,741 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“.

Přílohy

- Koncept situačního schématu ŽST Vrchlabí
- Koncept situačního schématu ŽST Martinice v Krkonoších
- Návrh zabezpečení přejezd



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov – DOPRACOVÁNÍ PROJEKTU STAVBY Sdělovací a zabezpečovací zařízení
DATUM	16. ledna 2018
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Nekula	SUDOP PRAHA, a. s.	605 223 899 petr.nekula@sudop.cz	
Martin Kozel	SUDOP PRAHA, a. s.	267 094 153 martin.kozel@sudop.cz	
Martin Štrof	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 014 martin.strof@sudop.cz	
TOMÁŠ BRADA	— II —	267 094 144 TOMAS.BRADA@SUDOP.CZ	
VLADISLAV SEFL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 142 vladislav.sefl@sudop.cz	
Jaromír KNOTEK	SZDC, o.h.	601 102 263 knotek@szdc.cz	
Jiří KUDŮ	SZDC, o.h.	972 244 473 kuduc@szdc.cz	
ARNOŠT DUDEK	SZDC GR O.H.	972 244 485 DUDEK@SZDC.CZ	
Roman ŠVEJDA	SZDC OR H.K. SEE	724 403 587 svejdar@szdc.cz	
Petr ALBRECHT	SZDC OR HK SSZT HK	607 547 819 albrecht@szdc.cz	
VLADIMÍR POLIVKA	SZDC OR HKR SSZT HK	724 985 006 Polivka@SZDC.CZ	
Josef VASATA	SZDC, s.o. OR HK SSZT	602 724 459 vasataj@szdc.cz	
KAREL KOHOUT	SZDC, s.o. OR HKR, út	602 456 922 KOHOUTKA@SZDC.CZ	
Jiří ŠIMONEK	SZDC, s.o. OR HKR - ŠP	606 682 080 Simunekj@szdc.cz	



[illegible]

KUNČICE NAD LABEM

Tratová rychlost50 km/h
Zábrzdná vzdálenost400 m

T3 KU-VR
3x75m
PFL

3x75m
LH

P4787
Místní komunikace
úhel křížení 90°
kříže

T4 KU-VR

Se1

4,0

4,1

4,2

4,3

4,4

4,5

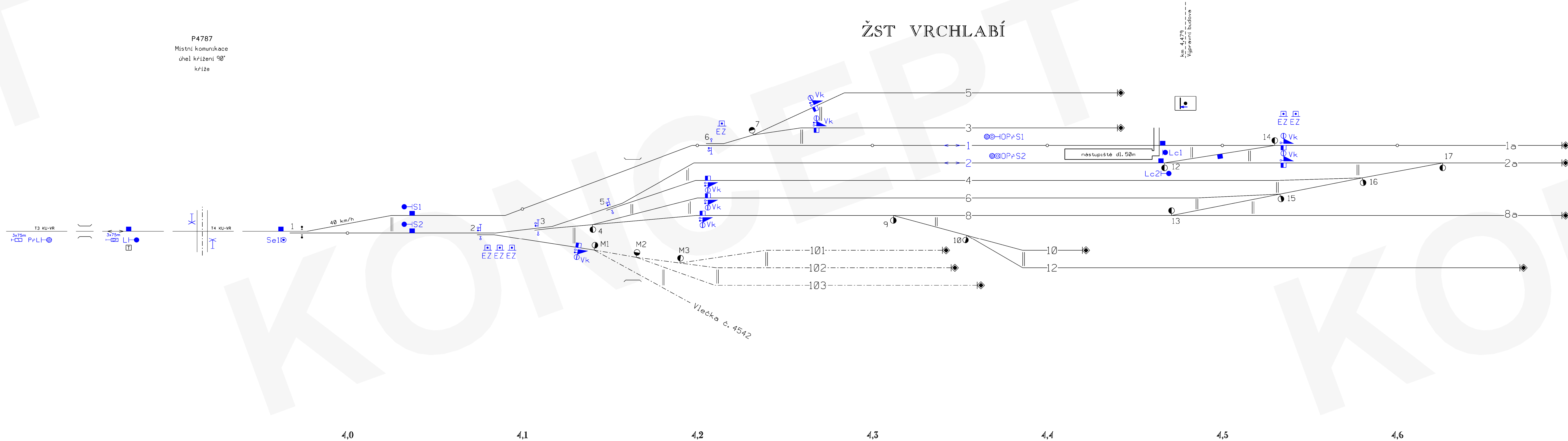
4,6

ŽST VRCHLABÍ

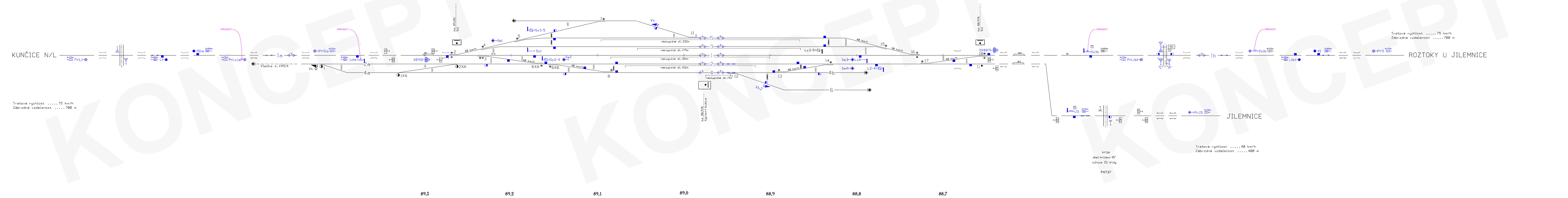
km 4,479
Výpravní budova

nástupišťe dl. 50m

Vlečka č. 4542



ŽST MARTINICE V KRKONOŠÍCH



Tratová rychlost75 km/h
Zábrzdná vzdálenost700 m

P4504
silnice II. třídy
úhel křížení 100°
PZS 32BI

Tratová rychlost75 km/h
Zábrzdná vzdálenost700 m

Tratová rychlost40 km/h
Zábrzdná vzdálenost400 m

kříže
úhel křížení 45°
silnice III. třídy
P4737

89,3

89,2

89,1

89,0

88,9

88,8

88,7

	kód přejezdu	km poloha	Přejezdové zabezpečovací zařízení				Počet nehod *)	Počet otevření u PZM 2	Poznámka
			stávající	původní projekt	nový návrh	alternativní nový návrh			
1	P4489	75,154	PZM 2	stávající	sezonní přejezd	stávající		3	
2	P4490	76,155	PZM 2 + meandry	stávající	přechod pro pěší	zábrana + meandry / stávající		1	
3	P4491	77,848	přechod, křiže	stávající	stávající				
4	P4492	78,478	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
5	P4493	79,029	PZM 2	stávající	PZS 3SBI			49	Nutno projednat s policií s ohledem na blízkost křižovatky
6	P4494	79,586	PZM 2	stávající	sezonní přejezd	PZS 3SBI		22	
7	P4495	79,943	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
8	P4496	80,387	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
9	P4497	80,940	PZM 2	stávající	sezónní přejezd + meandry	stávající		1	
10	P4498	81,882	PZM 2	stávající	PZS 3SBI			86	
11	P4499	83,066	PZM 1	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
12	P4500	84,107	PZS 3SBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
13	P4501	84,681	PZS 3SBI	PZS 3SBI	dle původního projektu				
14	P4502	85,470	PZM 2	PZM 2	zrušit	sezonní přejezd / původní projekt			
15	P4503	86,482	PZM 2	PZM 2	zrušit	sezonní přejezd / původní projekt			
16	P4504	88,286	PZS 3ZBLI	PZS 3ZBI	stávající				
17	P4505	88,734	PZM 1	zrušit	stávající				Neřešíme
18	P4506	90,785	PZM 2	PZM 2	PZS 3SBI				
19	P4507	92,848	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
20	P4508	93,161	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
21	P4509	93,354	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
22	P4510	93,786	křiže + STOP	PZS 3ZBI	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
23	P4511	94,111	PZS 3ZBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
24	P4512	94,464	křiže + STOP	PZS 3ZBI	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
25	P4513	94,750	PZS 3ZBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
26	P4514	95,482	křiže + STOP	PZS 3ZBI	stávající	dle původního projektu	0		Nezvyšujeme rychlost
27	P4515	95,871	PZS 3SNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
28	P4516	96,212	PZS 3SNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
29	P4517	96,341	PZS 3ZNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
30	P4518	96,670	PZS 3SNI	PZS 3SBI	dle původního projektu				
31	P4519	97,341	PZS 3SNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
32	P4520	97,770	křiže + STOP	stávající	stávající		1		Nezvyšujeme rychnost
33	P4521	98,560	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychnost
34	P4523	99,735	PZS 3SNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
35	P4524	100,578	křiže + STOP	PZS 3SBI / stávající	dle původního projektu		0		Druh zabezpečení v závilosti na zabezpečení P4526
36	P4525	101,021	křiže + STOP	PZS 3SBI / stávající	dle původního projektu		0		Druh zabezpečení v závilosti na zabezpečení P4526
37	P4526	101,382	křiže + STOP	zrušit / PZM 2	zrušit / sezónní přejezd	PZM 2 / stávající	0		
38	P4527	102,225	PZS 3ZBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
39	P4528	103,580	křiže + STOP	PZS 3SBI	sezonní přejezd	dle původního projektu			
40	P4529	103,969	PZS 3SBI	stávající	stávající	stávající			
41	P4530	104,295	křiže + STOP	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
42	P4531	105,775	PZS 3SBI	PZS 3SBI	dle původního projektu				
43	P4532	105,988	PZS 3SBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
44	P4533	106,284	PZS 3SBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
45	P4534	106,744	PZS 3ZNI	samostatná stavba	PZS 3ZBI				Nově zařazeno do stavby
46	P4535	107,084	PZS 3ZBI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
47	P4536	107,691	PZS 3SNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
48	P4537	108,037	PZS 3ZNI	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
49	P4538	109,720	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
50	P4539	110,455	PZM 1	PZS 3SBI	dle původního projektu				
51	P4540	110,802	PZM 1	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
52	P4541	110,987	PZM 1	zrušit	sezónní přejezd	PZM 2			
53	P4542	111,328	PZM 1	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
54	P4543	111,647	PZM 1	PZS 3ZBI	dle původního projektu				
55	P4544	111,984	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
56	P4545	112,464	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
57	P4546	112,696	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
58	P4547	112,973	křiže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost

	kód přejezdu	km poloha	Přejezdové zabezpečovací zařízení				Počet nehod *)	Počet otevření u PZM 2	Poznámka
			stávající	původní projekt	nový návrh	alternativní nový návrh			
59	P4548	113,493	kříže + STOP	stávající	stávající		1		Nezvyšujeme rychlost
60	P4549	113,931	kříže + STOP	stávající	stávající		1		Nezvyšujeme rychlost
61	P4550	114,444	kříže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
62	P4551	114,845	PZM 1	kříže	dle původního projektu				
63	P4552	115,269	PZM 2	PZS 3SBI	dle původního projektu				
64	P4553	115,921	PZM 2	PZS 3ZBI	Dle původního projektu				
65	P4554	116,828	kříže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
66	P4555	117,540	kříže + STOP	stávající	stávající		0		Nezvyšujeme rychlost
67	P4556	118,051	PZS 3ZBI	stávající	stávající				
68	P4557	121,373	PZS 3SBI	stávající	stávající				
69	P4558	122,495	PZS 3SBI	stávající	stávající				
70	P4559	123,334	PZS 3SBI	stávající	stávající				

*) Dle veřejně dostupných zdrojů: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>

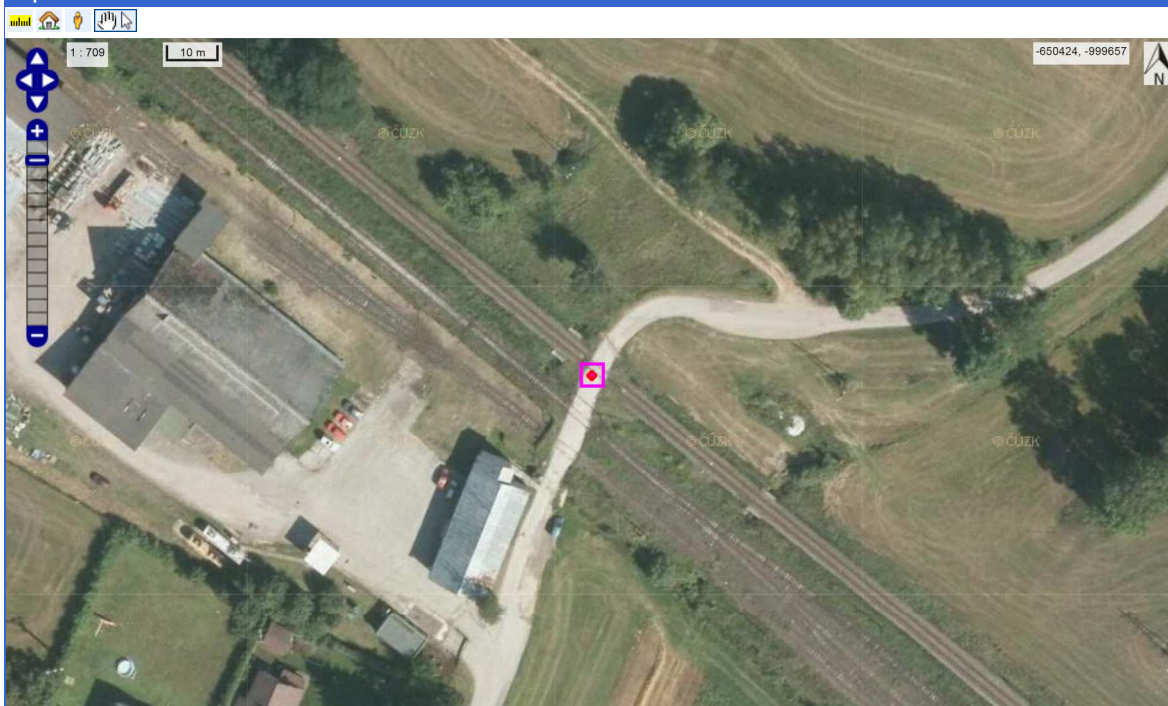
Základní informativní výpis o nehodě číslo: 051006160764

[Výpis ve formátu PDF](#)

Základní vlastnosti

Obec	Kunčice nad Labem (Královéhradecký kraj)	Druh pozemní komunikace	komunikace místní
Datum nehody	1.9.2016 12:00 čtvrtek	Číslo pozemní komunikace	0

Mapa



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody

Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny b	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn		

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod

Usmrceno osob (počet)	0	Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0		

Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle

Počet zúčastněných vozidel	2	Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	VOLKSWAGEN	Rok výroby vozidla	12
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených	Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	350	Škoda na vozidle (100 Kč)	200
Únik provozních, přepravovaných hmot	došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího media apod.	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody

Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou	Druh nehody	srážka s vlakem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku	Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčina nehody	proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST	Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný	Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré	Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu	Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami	Specifické objekty v místě nehody	železniční přejezd nezabezpečený
Směrové poměry	zatáčka	Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno	Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení		

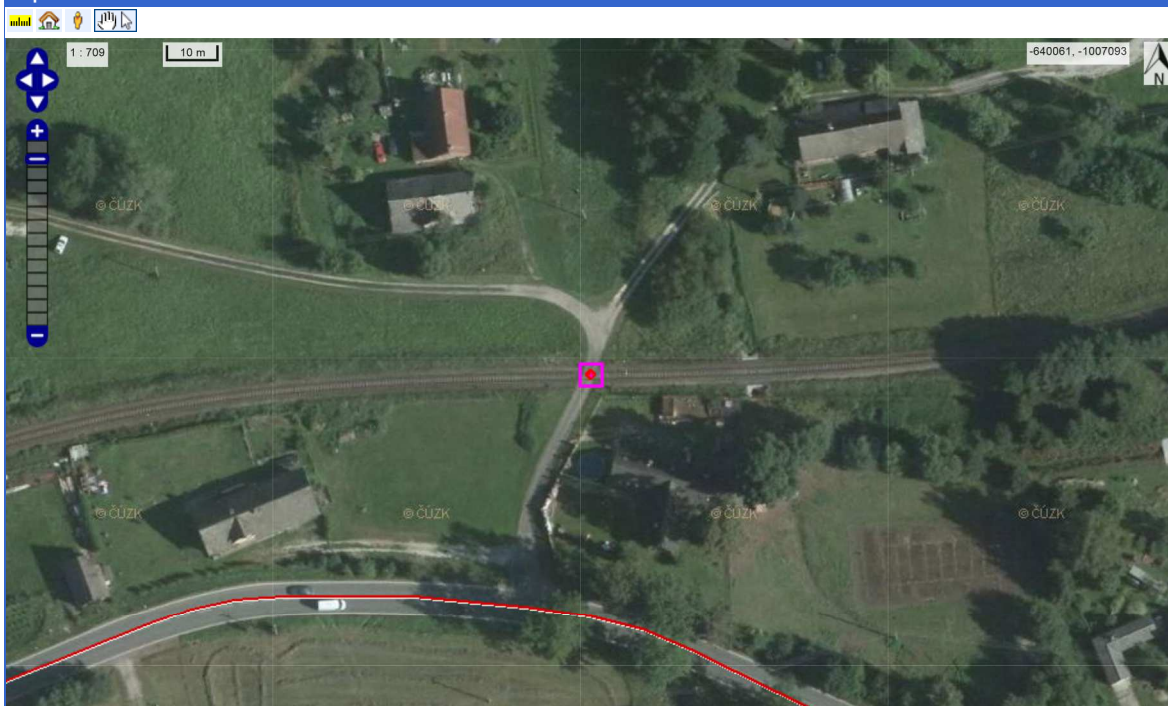
Základní informativní výpis o nehodě číslo: 051006170041

[Výpis ve formátu PDF](#)

Základní vlastnosti

Obec	Chotěvice (Královéhradecký kraj)	Druh pozemní komunikace	komunikace místní
Datum nehody	13.1.2017 16:25 pátek	Číslo pozemní komunikace	0

Mapa



Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody

Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny c	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn		

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod

Usmrceno osob (počet)	0	Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0		

Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle

Počet zúčastněných vozidel	2	Druh vozidla	nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)
Výrobní značka motorového vozidla	MAN	Rok výroby vozidla	01
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vlastník vozidla	soukromé, využívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	5500	Škoda na vozidle (100 Kč)	2500
Únik provozních, přepravovaných hmot	došlo k úniku pohonných hmot, oleje, chladicího media apod.	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody

Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou	Druh nehody	srážka s vlakem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku	Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	nezvládnutí řízení vozidla	Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	souvislá sněhová vrstva, rozbředlý sníh	Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztlížené	Viditelnost	ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)
Rozhledové poměry	dobré	Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu	Řízení provozu v době nehody	žádný způsob řízení provozu
Místní úprava přednosti v jždě	žádná místní úprava	Specifické objekty v místě nehody	železniční přejezd zabezpečený
Směrové poměry	přímý úsek	Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno	Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení		

Základní vlastnosti

Obec	Chotěvice (Královéhradecký kraj)	Druh pozemní komunikace	komunikace místní
Datum nehody	12.6.2017 18:40 pondělí	Číslo pozemní komunikace	0

Mapa

1 : 709

10 m

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody

Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny b	Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn		

Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod

Usmrceno osob (počet)	0	Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0		

Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle

Počet zúčastněných vozidel	2	Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu
Výrobní značka motorového vozidla	Kia	Rok výroby vozidla	00
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených	Vlastník vozidla	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti
Celková hmotná škoda (100 Kč)	420	Škoda na vozidle (100 Kč)	400
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí

Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody

Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou	Druh nehody	srážka s vlakem
Druh srážky jedoucích vozidel	z boku	Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST	Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný	Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztlížené	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré	Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu	Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jždě	přednost vyznačena dopravními značkami	Specifické objekty v místě nehody	železniční přjezd nezabezpečený
Směrové poměry	přímý úsek	Místo dopravní nehody	mimo křižovatku
Druh křižující komunikace	neurčeno	Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	vozidlo jedoucí - na komunikaci bez staničení		

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov – změna konfigurace ŽST Roztoky u Jilemnice
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Sdělovací a zabezpečovací zařízení
DATUM:	28. listopadu 2018
MÍSTO:	SSV pracoviště Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Mahdal, Ing. Petr Nekula, Ing. Ondřej Krupička

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Obecně

V úvodu jednání byli přítomni seznámeni zástupcem hlavního inženýra stavby s výsledkem jednání zabývající se GPK, která proběhla v minulém týdnu. Na profesní poradě železničního svršku a spodku byla dohodnuta změna uspořádání ŽST Roztoky u Jilemnice v konfiguraci, kdy hlavní staniční kolej bude v přímé, předjízdňá kolej bude vlevo ve směru staničení, manipulační kolej vpravo (u výpravní budovy). Manipulační kolej bude tedy zapojená do hlavní staniční koleje. Napojení manipulační koleje bude ponecháno směrem na martinické zhlaví. Ze stanice bude vymístěno původně navržené nástupiště do samostatné zastávky v km 84,000 – 84,100 u přejezdu P4500. Přesná poloha nástupiště bude upřesněna na základě podrobného návrhu. Délka nástupní hrany bude činit 90 m. Přesný název zastávky je předmětem jednání s místní samosprávou a není v tuto chvíli odsouhlasen.

Dále byli přítomní seznámeni se základními body, kterými se bude jednání zabývat:

- změny technického řešení vyvolané změnou konfigurace ŽST Roztoky u Jilemnice a vysunutím nástupišť do nové polohy mimo obvod stanice,
- způsob zabezpečení centrálních přechodů,
- změna koncepce dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka,
- projednání připomínek k dokumentaci zabezpečovacího zařízení.

Změna konfigurace ŽST Roztoky u Jilemnice

Dopravním technologem bude upřesněno zda nedojde ke změně dopravního významu ze železniční stanice na výhybnu. Na návrh níže uvedeného technického řešení tato změna nemá vliv.

Zabezpečovací zařízení

Základní koncept zabezpečovacího zařízení po změně kolejového řešení zůstává zachován, dojde pouze k novému spořádání vnějších prvků v závislosti na aktuální kolejové konfiguraci. Ve stanici tedy bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Stará Paka (Trutnov hl. n.). Pro indikaci volnosti jednotlivých kolejových úseků budou využity úseky počítačů náprav. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka případně z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n. Stávající světelná návěstidla budou stavbou přemístěna do poloh dle definitivní konfigurace. Výhybky č. 1 a č. 3 do dopravních kolejí budou vybaveny elektromotorickými přestavíky, výhybka č. 2 odbočující do manipulační koleje bude zabezpečena



závorníkem s elektrickým dohledem s vazbou na výkolejku a držením výsledného klíče v elektromagnetickém zámku.

Zřízení nástupiště nové zastávky u přejezdu P4500 si vyžádá úpravu polohy výstražníku přilehlému k přístupu na nástupiště a doplnění výstražníku o doplňkovou výstražníkovou skříň, která bude směřována na přístup od nástupiště.

Sdělovací zařízení

Úprava ŽST Roztoky u Jilemnice a vybudování nové zastávky bude mít za následek dopad na objektovou skladbu sdělovacího zařízení. Budou odstraněny „PS 15-14-32 ŽST Roztoky u Jilemnice, informační systém“ a „PS 15-14-33 ŽST Roztoky u Jilemnice, kamerový systém“. Informační systém a kamerový systém v nové zastávce nebudou budovány (ostatní zastávky na trati jsou také bez informačního systému a kamer). „PS 15-14-31 ŽST Roztoky u Jilemnice, rozhlasové zařízení“ bude přejmenován na „PS 15-14-31 zast. Roztoky u Jilemnice, rozhlasové zařízení“ nebo bude název upraven dle finálního názvu zastávky.

V rámci PS rozhlasového zařízení bude na zastávku umístěn reléový domek pro sdělovací zařízení, který bude navázán na domek přejezdu, jako je řešeno v jiných zastávkách na trati. Do zastávky bude proveden výpich DOK, doplněn přenosový systém a bude zde napojeno dálkové ovládání osvětlení přes systém DDTS. RD budou chráněny systémem EZS. Řešení sdělovacího zařízení zastávky bude odpovídat jiným zastávkám řešeným v rámci stavby.

V ŽST Roztoky u Jilemnice bude prověřován optimální počet sdělovacích skříní, vzhledem k úbytku zařízení.

Způsob zabezpečení centrálních přechodů

V návaznosti na obdržené připomínky k zabezpečovacímu zařízení a záznam z jednání ze dne 16. 10. 2018 mezi složkami SŽDC a VÚŽ (viz příloha záznamu) k problematice vybavení a způsobu užívání centrálních přechodů nevybavených výstražným zařízením pro přechod kolejí bylo na jednání diskutováno možné technické řešení, neboť k této problematice nejsou v současnosti stanoveny pokyny k projektování, apod. Na jednání pak byly prezentovány i závěry z jednání mezi VÚŽ a SONS ze dne 18. 10. 2018 (viz příloha záznamu).

Obecně

Před centrálním přechodem bude v souladu se záznamem z jednání ze dne 16. 10. 2018 osazeno neproměnné návěstidlo s návěstí „Místo zastavení“. Dopravními předpisy pak bude stanoveno, že osobní vlak vjíždějící na kolej, přes kterou je veden přístup na nástupiště musí být veden ve směru, ve kterém je osazeno toto návěstidlo. Osobní vlak jedoucí na tuto kolej a zastavující u nástupiště, tedy nepřejíždí přes centrální přechod na nástupiště. Spouštění varovného hlášení je tedy v tomto případě nežádoucí. Při odjezdu se pak vlak v místě přechodu nepohybuje rychlostí vyšší než 10 km/h, tzn. že varovné hlášení není v souladu se záznamem z 18.10.2018 vyžadováno. Spouštění výstražného hlášení ve vazbě na postavení vlakové cesty, resp. rozsvícení povolující návěsti, je provozně neakceptovatelná, neboť zavádí zpoždění (min. o vyklizovací dobu přechodu a délku hlášení, cca 30 s) do provozních intervalů. Jako rizikové se z pohledu pohybu na centrálním přechodu na nástupiště jeví:

- a) vlaky nezastavující u nástupiště (např. nákladní),
- b) vlaky jedoucí v opačném směru, než ve které je osazena návěst „Místo zastavení“, tzn. že před zastavením u nástupiště přejíždějí přes přístup na nástupiště.



Zabezpečovací zařízení

Na jednání byla diskutována součinnost zabezpečovacího zařízení na spouštění varovného hlášení. Přítomnými se tato součinnost z diskutovaných důvodů v současnosti nepředpokládá, tzn. že, v zabezpečovacím zařízení není požadováno zřízení účelového rozhraní, které by sdělovacímu zařízení vydávalo pokyn ke spuštění varovného hlášení, např. obsazením definovaného kolejového úseku (minutím čidla PN). Pro vlakové cesty odpovídající bodu b) bude v závěrové tabulce vyžadován dokumentovaný úkon potvrzující provedení opatření zajišťující bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace v místě křížení – spuštění varovného hlášení, zpravení vlaku o jízdě rychlostí max. 10 km/h v místě centrálního přechodu.

Sdělovací zařízení

V rámci sdělovacího zařízení bylo na poradě domluveno následující. Vlaky projíždějící přes centrální přechod rychlostí větší než 10 km/h musí být cestujícím oznámeny rozhlasem. Z rozhlasové ústředny bude vytažena samostatná větev k centrálnímu přechodu, která bude hlásit zákaz vstupu na centrální přechod v dostatečném předstihu před průjezdem vlaku. Přesná podoba hlášení, rozsah a jeho opakování nebylo dohodnuto, musí být odsouhlaseno centrálně pro celou síť SŽDC.

Projektant zkusí prověřit u případných zhotovitelských firem informačního systému a rozhlasového zařízení možnost provedení automatického nebo poloautomatického hlášení pro centrální přechod v návaznosti na systém GTN a aktuální polohu vlaku. Navržené řešení bude pravděpodobně žádat úpravu SW informačního systému a rozhlasové ústředny. Na základě získaných informací a znalosti aktuálně používaných systémů provede návrh technického řešení zabezpečení centrálních přechodů a zašle jej k posouzení na SŽDC GR O6, O12, O14 a SŽDC OR Hradec Králové.

Centrální přechod bude hlídán kamerou na samostatném sloupku nebo na objektu VB. Z prostorových důvodů nebude možné hlídat přechod kamerami z obou stran.

Komunikátor u centrálního přechodu pro spojení s dispečerem nebude realizován.

Dispečerské pracoviště ve Staré Pace

Zabezpečovací zařízení

Původní návrh dálkového ovládání předpokládal v souladu s pokynem generálního ředitele SŽDC č. 9/2013 ze dne 15. října 2013 v ŽST Stará Paka zřízení nezálohovaného pracoviště JOP a současně nezálohovaného pracoviště JOP na pracovišti pohotovostního dispečera v ŽST Trutnov hl. n.

V průběhu projednávání dokumentace byl ze strany úseku řízení provozu vznesen požadavek na doplnění záložního pracoviště dispečera v ŽST Stará Paka. Toto pracoviště bude integrováno do stávajícího záložního pracoviště pro úseky Jaroměř – Stará Paka (mimo) a Stará Paka – Železný Brod (včetně), tzn., že z jednoho záložního pracoviště bude možné ovládat všechny tři úseky.

Dále byl v rámci připomínek vznesen požadavek na výměnu stávajících stolových sestav za nové, které budou odpovídat stávajícím trendům a požadavkům obsluhujícího personálu. Současně umožní bezproblémové umístění čtyř pracovišť, což stávající stolové sestavy kapacitně neumožňují. Stávající stolové sestavy budou v rámci stavby použity pro vybudování stolových sestav v ŽST Martinice v Krkonoších a pracovišti pohotovostního výpravčího v ŽST Trutnov hl. n.

V souvislosti se změnou stolových sestav je pak požadováno zřízení zádveří v dopravní kanceláři, tak aby se zvýšil komfort obsluhujících zaměstnanců zejména v zimním období.

Všechny požadavky byly přítomnými zástupci SŽDC akceptovány jako oprávněné a budou tedy do dokumentace zapracovány, ačkoliv znamenají navýšení investičních nákladů stavby, odhadu projektanta



v řádu jednotek miliónů vůči původně projednanému řešení.

Sdělovací zařízení

Sdělovací zařízení bude přizpůsobeno finálnímu návrhu uspořádání pracovišť v ŽST Stará Paka. Pro čtyři pracoviště bude dodán nový klient DDTS, včetně dvou monitorů a bude umístěn tak, aby bylo možné kontrolovat stav systémů z co nejvíce pracovišť.

Projednání připomínek

Závěr jednání byl věnován projednání připomínek vznesených k dokumentaci v profesi zabezpečovacího zařízení. Projektantovi byly doručeny připomínky odboru GŘ O12, GŘ O14 a OŘ Hradec Králové. Ze strany GŘ O6 byla dokumentace bez připomínek.

Přílohou tohoto záznamu je seznam vznesených připomínek a projednaný způsob jejich vypořádání.

Závěr

- Byl projednán koncept úprav dokumentace související se kolejovou změnou ŽST Roztoky u Jilemnice a přemístěním nástupišť do nové zastávky.
- Projektant prověří u dodavatelů dodávajících zařízení na síť SŽDC možnosti automatizace varovných hlášení u centrálních přechodů a následně osloví SŽDC GŘ O6, O12, O14 a SŽDC OŘ HK s návrhem řešení této problematiky.
- Projektant do závěrové tabulky zpracuje dokumentovaný úkon při vlakových cestách vedoucích na dopravní kolej z opačného směru než je umístěna návěst „Místo zastavení“ před centrálním přechodem. Bezpečnost na přechodu při posunu, resp. před vydáním souhlasu s posunem, a u vedení vlaků nezastavujících v dané dopravně musí být ošetřena v základní dopravní dokumentaci.
- Projektant doplní záložní pracoviště pro úsek Stará Paka – Trutnov ve Staré Pace a současně upraví dispozici dopravní kanceláře pro čtyři pracovníky
- Byly kladně projednány připomínky vznesené připomínky k navrhovanému řešení zabezpečovacího zařízení. Správce zařízení přitom interně a bezodkladně znovu projedná připomínku k vymístění veškerého sdělovacího zařízení z prostor reléových domků pro umístění technologie PZS.



K předložené části dokumentace (D.1.1 + D.1.2 + D.1.5) pro stavební povolení stavby (DSP) „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov" má odbor základního řízení provozu (012) následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

Obecně:

V celé dokumentaci opravte názvy odborů GŘ SŽDC dle aktuálně platné „Organizační struktury Generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (například Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (014) nebo Odbor elektrotechniky a energetiky (024) či Odbor bezpečnosti a krizového řízení (030). Zejména Technické zprávy uvádějí dnes již neexistující odbory GŘ SŽDC například „Odbor bezpečnosti SŽDC“ apod.

Tarifní názvy dopravních zastávek, nákladišť (případně traťových stanovišť) požadujeme uvádět podle Služební rukověti SŽDC SR70 - Číselník železničních stanic a ostatních tarifně a dopravně zajímavých míst. Provozovatel dráhy celostátní a regionální je **vázán rozhodnutím drážního správního úřadu** o názvu stanice (zastávky). Například nelze popisovat „ŽST Martinice" - takový dopravní bod formálně neexistuje.

- *Bylo opraveno.*

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 17-28-11 ŽST Martinice v Krkonoších, Situační schema (č.v. 0201)

Návěst „Vlak se blíží k samostatné předvěsti" PŘLc1a, PŘL1b není v souladu s čl. 1141 předpisu SŽDC D1.

- *Bylo opraveno.*

Technická zpráva D.1.2.8 -1.3.2

zastávce Podhůří zastavují všechny vlaky osobní dopravy. Bod v tomto smyslu opravte.

- *Bylo opraveno.*

D.1.5 Dálkové ovládání, řízená oblast = D.1.5.1

V ŽST Martinice v Krkonoších nepopisujte „DEPO" - podle aktuální základní dopravní dokumentace (ZDD) se jedná o kusou manipulační kolej 7a = účelová kolej OŘ Hradec Králové. Nutno opravit dle ZDD.

- *Bylo opraveno.*

D.1.5 Dálkové ovládání

Dispozice (podobu) pracovišť zaměstnanců úseku řízení provozu je **nutné odsouhlasit/dohodnout** s Oblastním ředitelstvím (OŘ) Hradec Králové, aby pracoviště splňovala potřebné ergonomické požadavky/potřeby.

- *Bylo upraveno (blíže viz záznam z jednání ze dne 28. 11. 2018).*

K návrhu řešení staničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení (v rámci tohoto projednávání připomínek nebylo předloženo) a dálkového ovládání zařízení však **upozorňujeme, že nejsou doposud splněny požadavky** OŘ Hradec Králové uvedené v dopise č.j. 14658/2017-SŽDC-OŘ HKR-ÚT ze dne 30.5.2017, který byl adresován investorovi (Stavební správa východ) a týká se centrálních přechodů.

V tomto dopise je m.j. uvedeno: „Toto zařízení bude schválené pro zajištění provozu v podmínkách SŽDC a jeho provoz bude v souladu s legislativou i interními předpisy, případně budou tyto upraveny". Jedná se zejména o problematiku navrhovaných hlasových/telefonních komunikátorů, kamerového systému „sledujícího" centrální přechody se zárukou bezpečného zobrazení v reálném čase a dále také dosud neřešené požadavky na obsluhující zaměstnance úseku řízení provozu.

- *Návrh zabezpečení centrálních přechodů bude upraven v rámci aktualizace projektové dokumentace (blíže viz záznam z jednání ze dne 28. 11. 2018).*

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Pavel Michajlow, tel. 972 241 020)

Bez připomínek.

c) oddělení předpisů (zpracovatel p. Michal Bára, tel. 972 244 450)

D.1.1 Staniční

Společné připomínky ke všem Technickým zprávkám v části D.1.1 Staniční:

PS 15-28-11 ŽST Roztoky u Jilemnice, SZZ/ **PS_15-28-11_0001_TechZprava**
PS 17-28-11 ŽST Martinice v Krkonoších, SZZ / **PS_17-28-11_0001_TechZprava**
PS 19-28-11 ŽST Kunčice nad Labem, SZZ / **PS_19-28-11_0001_TechZprava**
PS 21-28-11 ŽST Hostinné, SZZ / **PS_21-28-11_0001_TechZprava**
PS 23-28-11 ŽST Pilníkov, SZZ / **PS_23-28-11_0001_TechZprava**

- drážní doprava podle předpisu SŽDC D1 organizována a řízena (provozování drážní dopravy se uskutečňuje podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy - dopravců)
 - **Bylo opraveno.**
- k dokumentům SŽDC (Pokyn GR, TS apod.) doplňte zkratku SŽDC
 - **Bylo opraveno.**
- „V mezistaničním úseku je jako traťové zabezpečovací zařízení použito telefonické dorozumívání.“
 - telefonické dorozumívání **není** traťovým zabezpečovacím zařízením a jako traťové zabezpečovací zařízení nemůže být použito. Je to jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati **bez** traťového zabezpečovacího zařízení (nebo při poruše TZZ, údržbě TZZ apod.).
 - **Bylo opraveno.**
- správné označení a název předpisu *SŽDC Ob1 - vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, s. o.* je SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
 - **Bylo opraveno.**

Společná připomínka k Technickým zprávám v části D.1.1 Staniční:

PS 15-28-11 ŽST Roztoky u Jilemnice, SZZ/ **PS_15-28-11_0001_TechZprava**
PS 17-28-11 ŽST Martinice v Krkonoších, SZZ / **PS_17-28-11_0001_TechZprava**
PS 19-28-11 ŽST Kunčice nad Labem, SZZ / **PS_19-28-11_0001_TechZprava**
PS 21-28-11 ŽST Hostinné, SZZ / **PS_21-28-11_0001_TechZprava**

2.9 Traťové zabezpečovací zařízení v navazujících úsecích

Text:....automatické hradlo bez hradla na trati. nahraďte textem: „...automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati.“

- **Bylo opraveno.**

PS 17-28-11 ŽST Martinice v Krkonoších, SZZ

PS_17-28-11_0601_JOP

- ve směru ŽST Kunčice nad Labem máte označenu kolej č. 1 b - měla by být označena jako kolej č. 1 a

- **Bylo opraveno.**

PS 21-28-11 ŽST Hostinné, SZZ

PS_21-28-11_0001_TechZprava

2.2 Návěstidla

- stožárová seřadovací návěstidla Se1, Se6 budou plnit funkci označnicku - světelný označnick neexistuje

- **Bylo opraveno.**

PS 23-28-11 ŽST Pilníkov, SZZ,

PS_23-28-11_0001_TechZprava

2.9 Traťové zabezpečovací zařízení v navazujících úsecích

- doplňte, zda bude nové TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s návěstním bodem na trati nebo bez něj

- **Bylo opraveno.**

D.1.2 Traťové

PS 14-28-21 Stará Paka - Roztoky u Jilemnice, úprava TZZ

PS_14-28-21_0001_TechZprava

V celé technické zprávě proveďte správnost textu!

Ač bv měl být popsán mezistaniční úsek Stará Paka - Roztoky u Jilemnice, popisujete evidentně mezistaniční úsek Roztoky u Jilemnice - Martinice v Krkonoších !

- **Bylo opraveno.**

1.3.2 ŽST Stará Paka

- text nedává smysl, první dva řádky textu se vztahují k ŽST Stará Paka, další text o ŽST Stará Paka asi není
- *Bylo opraveno.*

2.1 Obecně

Text: „...automatické hradlo bez hradla na trati.“ nahraďte textem: „...automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati.“

- *Bylo opraveno.*

6 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

- správné označení a název předpisu *SŽDC Ob1 - vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, s. o.* je SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- *Bylo opraveno.*
- Směrnice SŽDC č. 50 požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽDC zrušena 1.9.2014, v současné době je účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- *Bylo opraveno.*

Společné připomínky k Technickým zprávám v části D.1.2 Traťové:

PS 16-28-21 Roztoky u Jilemnice - Martinice v Krkonoších, TZZ / PS_16-28-21_0001_TechZprava
PS 18-28-21 Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem, TZZ / PS_18-28-21_0001_TechZprava
PS 20-28-21 Kunčice nad Labem - Hostinné, TZZ / PS_20-28-21_0001_TechZprava
PS 22-28-21 Hostinné - Pilníkov, TZZ / PS_22-28-21_0001_TechZprava
PS 24-28-21 Pilníkov - Trutnov hl. n., TZZ / PS_24-28-21_0001_TechZprava
PS 28-28-21 Kunčice nad Labem - Vrchlabí, TZZ / PS_28-28-21_0001_TechZprava

- drážní doprava je podle předpisu SŽDC D1 organizována a řízena (provozování drážní dopravy se uskutečňuje podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy - dopravců)
- *Bylo opraveno.*
- správné označení a název předpisu *SŽDC Ob1 - vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, s. o.* je SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- *Bylo opraveno.*
- Směrnice SŽDC č. 50 požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽDC zrušena 1.9.2014, v současné době je účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- *Bylo opraveno.*

PS 24-28-21 Pilníkov - Trutnov hl. n., TZZ

PS_24-28-21_0201_SitSchema_Trutnov-Pilníkov

- u samostatné předvěsti PŘS vjezdového návěstidla S ŽST Trutnov hlavní nádraží chybí návěstidlo s návěstí **Stanoviště samostatné předvěsti**
- *Bylo opraveno*

PS 28-28-21 Kunčice nad Labem - Vrchlabí, TZZ

PS_28-28-21_0001_TechZprava

2.7.2 Mezistaniční úsek Kunčice nad Labem - Martinice v Krkonoších

- neměl by nadpis znít „Mezistaniční úsek Kunčice nad Labem - Vrchlabí ?“
- *Bylo opraveno.*

D.1.5 Dálkové ovládání

PS 90-28-51 DOZ Stará Paka (mimo) - Trutnov hl.n. (mimo)

PS_90-28-51_0201_RizenaOblast

- text v legendě pod schématem „*Trať řízená dle SŽDC (ČD) D2*“ opravte na „*Trať řízená podle SŽDC D1*“
- *Bylo opraveno.*

Váš dopis zn.: e-mail
Zde dne: 10. 9. 2018
Naše zn.: 49881/2018-SŽDC-GR-O14

Vyřizuje: Ing. Jiří Kaláč
Telefon: 972 244 473
Mobil: 725 813 408
E-mail: kalac@szdc.cz

Datum: 5. 10. 2018

SUDOP Praha, a. s.
elektronicky:
Ing. Vladislav Šefl (vladislav.sefl@sudop.cz)
Ing. Petr Nekula (petr.nekula@sudop.cz)

SŽDC Stavební správa východ
elektronicky:
Ing. Pavel Suk (SukP@szdc.cz)

Vyjádření k dokumentaci pro stavební povolení stavby „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov“

Na základě e-mailové žádosti ze dne 10. 9. 2018 vám zasíláme souhrnné stanovisko odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky k části D.1 dokumentace pro stavební povolení stavby „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou-Turnov“.

Obecně

K připomínkám byla předložena pouze část dokumentace D.1, ostatní části dokumentace byly předloženy v dřívějším termínu. Předpokládáme, že níže uvedené připomínky budou promítnuty do dalších v tomto termínu nepředložených částí (například průvodní zprávy, souhrnné technické zprávy atd.). Ze stejného důvodu nejsou v tento okamžik připomínkovány jiné části dokumentace než část D.1.

- *Případné změny v části D.1 se promítnou do všech dotčených částí dokumentace.*

VNPN – Vzhledem ke skutečnosti, že pro potřeby VNPN nebude zřizována akustická venkovní siréna, předpokládáme, že výstup bude navázán na základní rádiové spojení v systému TRS.

- *Ano, vazba na TRS je realizována tak jak je uváděno v TZ.*

VTO – V souvislosti s vydáním nového předpisu SŽDC T1 je možno objekty VTO u vjezdových návěstidel (přivolávací okruhy) zrušit bez náhrady, pokud bude zřízeno základní rádiové spojení systémem GSM-R nebo TRS. Na situačních schématech jsou VTO pro přivolávací okruhy zakresleny.

- *VTO u vjezdových návěstidel byly zrušeny v souladu se závěry jednání z 28.11.2018.*

D.1 - Zabezpečovací zařízení

Všechny provozní soubory, Technická zpráva, kap. 3.1.2 – Celá kapitola je zjevně převzata z jiné projektové dokumentace. Není zřejmé, proč je řešeno uzemnění pro kovové obaly kabelů typu TCEKPFLEZE, když tyto nejsou dle kapitoly 2.6 (resp. 2.5) uvažovány, mimo PS 24-28-11. Taktéž není zřejmé, proč kapitola řeší ochranu prvků ZZ před vlivy trakčního vedení, když je řešen úsek trati s nezávislou trakcí. Výčet napájecích soustav přesahuje rozsah použité technologie ZZ.

- *Bylo opraveno.*

Všechny provozní soubory, Technická zpráva, kap. 3 - Požadujeme doplnit: „Žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové kynety, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku).“.

- *Uvedeno v kapitole 3.1.2: „Při ukládání zemního pásu do kabelové rýhy je nutné respektovat „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“, který vydalo GR SŽDC s. o., O14 dne 27. 1. 2015, pod zn. 3975/2015-O14.“*

Všechny provozní soubory – Součásti předložené dokumentace nejsou výkazy výměr.

- *Bylo doplněno.*

D.1.1 – Staniční zabezpečovací zařízení

Všechny provozní soubory části D.1.1 - SZZ, Technická zpráva, kap. 3.2 – Postrádáme jakoukoliv informaci o pasivním systému ochrany proti atmosférickému přepětí (propojovací a uzemňovací prvky) pro venkovní prvky ZZ (například výstražníky staničních PZS).

- *Uvedeno v kapitole 3.2 Ochrana proti přepětí: „V elektrických obvodech vycházejících ze SÚ k vnějším prvkům v kolejišti a na vnějších prvcích v kolejišti se provedou potřebné přepětíové ochrany. V rámci instalace počítačů náprav budou také provedena opatření pro snížení vlivu atmosférického přepětí na tato zařízení. Konkrétně provedeno propojení kolejnicových pasů a uzemnění kolejnic v oblasti 20 metrů až 40 metrů před počítačím bodem, přičemž hodnota uzemnění bude max. 40 Ω.“*

PS 15-28-11 ŽST Roztoky u Jilemnice, SZZ

Technická zpráva, kap. 2.2 – Doplníte informaci o umístění návěstidla Se1 ve vztahu ke krajnici na přejezdu P4499, které musí splňovat ustanovení článku 4.4.5 g) TNŽ 34 2620, obecně doporučujeme zajistit vzájemnou vzdálenost minimálně 5 metrů mezi návěstidlem (počítacím bodem RPB3) a krajnicí vozovky přejezdu P4499. Dle výkresu číslo 0211 s tím projekt počítá, jedná se tedy pouze o doplnění informace do textové části.

- *Bylo doplněno.*

Technická zpráva, kap. 2.8 – Vzhledem k využití stávajícího reléového domku RD-RJ pro umístění technologie SZZ požadujeme specifikovat klimatické podmínky, které musí dodávaná technologie splňovat, nejlépe v souladu s ČSN EN 50125-3.

- *Bylo doplněno.*

Situační schéma v.č. 201 – U počítačím bodu RPB11 nebude využito směrového výstupu pro funkcionalitu výstraha při nedovoleném projetí návěstidla?

- *Ano bude, bylo opraveno.*

PS 17-28-11 ŽST Martinice v Krkonoších, SZZ

Technická zpráva, kap. 1.3.2 – Doporučujeme doplnit informaci, že stávající ŽST Martinice v Krkonoších včetně elektromechanického SZZ a mechanických návěstidel byla prohlášena Ministerstvem kultury za kulturní památku.

- *Bylo doplněno.*

Technická zpráva, kap. 2.7.1 – Při výpočtu kapacity baterie náhradního napájení není uvažováno se zadávacím počítačem (JOP), který je však v ŽST Martinice v Krkonoších stavbou zřizován (viz kapitola 2.10 Monitor JOP). Jak tedy bude zajištěno ovládání SZZ v případě výpadku napájení?

- *Bylo doplněno.*

Technická zpráva, kap. 2.10, uzavírání přejezdu P4504 – Požadujeme text v TZ ve věci uzavírání přejezdu P4504 doplnit takto: „Pro standardní obsluhu nesmí být vyžadováno zadání povinně dokumentovaného úkonu na JOP a ukončení výstrahy musí být prováděno automaticky jízdou vlaku.“

- *Bylo doplněno.*

Technická zpráva, kap. 2.10, Monitor JOP – JOP, respektive zadávací počítač, bude řešen jako zálohovaný, nebo nezálohovaný?

- *Bude zřízeno nezálohované pracoviště.*

PS 19-28-11 ŽST Kunčice nad Labem, SZZ

Technická zpráva, kap. 2.3 – U výkolejky Vk5 je rozpor mezi textem TZ (výkolejka s jednoduchým zámkem) a situačním schématem v.č. 201 (výkolejka s elektromotorickým přestavníkem). Taktéž informace o existenci PS1 nekoresponduje s předloženým situačním schématem.

- *Bylo opraveno.*

Technická zpráva, kap. 2.7 – Požadujeme doplnit, že navržený stabilní diesel agregát splňuje všechny požadavky čl. 19.1.7 TNŽ 34 2620, přitom podmínka v písm. a) musí být zařízením zajištěna. Pouze za tohoto předpokladu lze souhlasit se zajištěním plnohodnotného nouzového napájení z baterií jen po dobu 15 minut.

- *V TZ uvedeno: „...náhradní napájení bude zajištěno stabilním diesel agregátem s automatickým startem ...“*

Situační schéma v.č. 201 – Upozorňujeme, že pro vjezd vlaku na 4. SK od Hostinného není pro přejezd P4519 (km 97,343) a počítací bod KPB9 (km 97,158) dodržen požadavek čl. 5.3.4.14 c) ČSN 34 2650 ed. 2.

- *Bylo opraveno.*

PS 21-28-11 ŽST Hostinné, SZZ

Technická zpráva, kap. 2.2 – Počet kusů dvou světlových návěstidel neodpovídá následnému výčtu nově zřizovaných stožárových seřadovacích návěstidel. Ve výčtu zcela chybí seřadovací návěstidlo ve funkci označníku Se7.

- *Bylo opraveno.*

Technická zpráva, kap. 2.3 – U výhybky 4 a výkolejky Vk1 je rozpor mezi textem TZ (zabezpečení zámky) a situačním schématem v.č. 201 (zabezpečení elektromotorickými přestavníky). Taktéž existence EZ Vk1/4t/4 nekoresponduje s předloženým situačním schématem.

- *Bylo opraveno.*

Technická zpráva, kap. 2.5.3 a kap. 2.5.4 – Pro přejezdy P4535 a P4534 požadujeme prověřit možnost nasazení postupného (sekvenčního) sklápění závor.

- *Bylo prověřeno a výsledek posouzení doplněn do technické zprávy.*

Schéma napájení, v.č. 712 a 713 – Schémata napájení přejezdů H2(P4536) a H3(P4535) neodpovídají v technické zprávě popisovanému způsobu řešení technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení (použití zařízení s vnitřní výstrojí ve stavědlové ústředně).

- *Bylo opraveno (přejezdy budou mít vnitřní výstroj v RD).*

PS 23-28-11 ŽST Pilníkov, SZZ

Technická zpráva, kap. 2.7, první věta – Opravte název řešené dopravní (místo ŽST Kunčice nad Labem uveďte ŽST Pilníkov) a opravte také chybnou informaci o použití stabilního diesel agregátu jako náhradního zdroje.

- *Bylo opraveno.*

D.1.2 – Traťové zabezpečovací zařízení

PS 14-28-21 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, úprava TZZ

Technická zpráva, kap. 2 – Předpokládáme, že tento provozní soubor měl řešit úpravu stávajícího TZZ AHP-03 z roku 2013 na nový stav v ŽST Roztoky u Jilemnice a úpravu zabezpečení traťových přejezdů, místo toho však tento PS řeší výstavbu nového TZZ pro úsek Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších. K záměru úpravy TZZ a změnám v zabezpečení přejezdů na úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice se tedy nelze vyjádřit.

- *Bylo doplněno.*

Situační schéma v.č. 201 – Postrádáme legendu s vysvětlením významu zelené barvy některých prvků ZZ.

- *Bylo doplněno.*

PS 18-28-21 Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem, TZZ

Technická zpráva, kap. 2.4.1 a kap. 2.4.7 – Pro přejezdy P4517 a P4511 požadujeme prověřit možnost nasazení postupného (sekvenčního) sklápění závor.

- *Bylo prověřeno a výsledek posouzení doplněn do technické zprávy.*

PS 28-28-21 Kunčice nad Labem – Vrchlabí, TZZ

Technická zpráva, kap. 2.2 – Sjednoťte označení odjezdového skupinového návěstidla v ŽST Vrchlabí v technické zprávě (SK) a na situačním schéma (S6-1).

- *Bylo opraveno v TZ.*

D.1.5 – Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 90-28-51 DOZ Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo)

Součástí předložené dokumentace nebyla Technická zpráva pro provozní soubor PS 90-28-51, nelze tedy posoudit požadované technické řešení DOZ.

Dispozice dispečerského pracoviště Stará Paka v.č. 501 – Součástí dodávky jsou čtyři nová dispečerská pracoviště JOP? Dle zakreslení červenou barvou jsou všechna pracoviště v dopravní kanceláři dodávána nově.

- *Návrh dispečerských pracovišť byl upraven (blíže viz záznam z jednání ze dne 28. 11. 2018)..*

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru

zabezpečovací a telekomunikační techniky



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259/1

501 01 Hradec Králové

VÁŠ DOPIS

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 26006/2018-SŽDC-OŘ HKR-ÚT

VYŘIZUJE: Ing. Karel Kohout

TEL.: 972 341 292, 602 456 922

E-MAIL: kohoutk@szdc.cz

DATUM: 5. 10. 2018

SŽDC, s. o.

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov – vyjádření k části dokumentace
(zabezpečovací zařízení)

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové dává k předložené částem dokumentace (D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení, D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení a D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovací zařízení) pro stavební povolení následující stanovisko:

Řízení provozu (ŘP)

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

Všeobecně do PS

Technická zpráva

1.2 – Traťovou rychlost uvést do souladu s TTP a upravit i údaje na situačních schématech.

- *Bylo opraveno.*

2.1 – Zrušit text – Z této desky bude umožněno stavění přivolávacích návěstí vjezdových návěstidel s individuálním stavěním vybraných výhybek.

- *Bylo opraveno: „Z této desky bude umožněno rozsvícení přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech a individuální stavění vybraných výhybek.“.*

2.9 – V textech uvádět místo „automatické hradlo bez hradla“ text „automatické hradlo bez oddílového návěstidla“.

- *Bylo opraveno.*

2.10.3 Řízení z pracoviště výpravčího – základní způsob

Upravit text 1. věty (ve smyslu zřízení zálohovaného pracoviště v ŽST Stará Paka) – Při tomto řízení bude dispečer řídit celou oblast ze zálohovaného pracoviště výpravčího v ŽST Stará Paka.

Místní řízení z jednotlivých stanic – pouze při mimořádnostech.

- *Bylo opraveno (bližší viz záznam z jednání ze dne 28. 11. 2018).*

Doplnit text dle upřesnění Ing. Kaláče (GŘ O14) z předchozího jednání – V případě použití technologie SZZ na principu horkých záloh a při použití zálohovaných přenosových cest mezi jednotlivými částmi SZZ je možno v rámci realizační dokumentace projednat redukci navrženého rozsahu desky nouzové obsluhy.

- *Bylo doplněno: „V případě použití technologie staničního zabezpečovacího zařízení na principu horkých záloh a při použití zálohovaných přenosových cest mezi jednotlivými částmi staničního zabezpečovacího zařízení je možno v rámci realizační dokumentace projednat redukci navrženého rozsahu desky nouzové obsluhy.“*

2.14 Provizorní zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky s čelistovými závěry bez výměníku, které budou opatřeny výměnovými zámky a budou se pro jízdu vlaku přestavovat (obsluha vleček), je nutné přechodně vybavit nástavcem pro ruční přestavování nebo na výhybku namontovat přestavník a výhybky přestavovat nouzově klikou.

- *Bylo doplněno do TZ.*

2.14.2 Stavební postup č. SP1

V dokumentaci sjednotit délku stavebního postupu SP1 = 110 dnů.

- *Bylo opraveno.*

DNO - Případná redukce navrženého rozsahu desky nouzové obsluhy bude řešena v rámci realizační dokumentace.

- *viz výše*

PS 17-28-11 Martinice v Krkonoších

Technická zpráva

Bod 1.2

Traťová rychlost:

Trutnov hl. n. – ~~Ostroměř~~–Stará Paka: 80km/h –

tato chyba se opakuje ve všech TZ

Stará Paka – Ostroměř: 75 km/h

Ostroměř – Chlumec nad Cidlinou: 100 km/h

Druhý odstavec

Provoz: Obousměrný dle SŽDC D1 (do Jilemnice dál D3)

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.5

Přejezd P4505 zůstane zabezpečen stávajícím mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZM 1. Dle TTP tab. 07 (změna č. 23 od 1.7.2018). Žkm 88,734 ÚK – P4505 – PZM1 – Martinice St 2 – přejezd byl zrušen rozhodnutím Drážního úřadu; do doby jeho fyzického odstranění nesmí být přejezd obsluhován, základní poloha jsou sklopená břevna.

- *Bylo opraveno.*

2.10 – Ovládání zařízení

Volnost úseků

Doplnit text dle upřesnění Ing. Kaláče (GR O14) z předchozího jednání – Variantně bude možno pro zjišťování volnosti kolejových úseků použít stavbou zřizované počítače náprav a JOP, a to v případě, že dodané SZZ a JOP bude poskytovat bezpečnostně relevantní informaci o volnosti/obsazení kolejových úseků.

- *Bylo doplněno: „Pokud bude zhotovitelem dodané staniční zabezpečovací zařízení a JOP poskytovat bezpečnostně relevantní informaci o volnosti/obsazení kolejových úseků bude možné pro zjišťování volnosti kolejových úseků použít stavbou zřizované počítače náprav a JOP.“*

Uzavírání přejezdu P4504

Upravit text odstavce – Pro potřeby posunu přes přejezd budou před přejezdem zřízena vyčkávací návěstidla. Před zahájením posunu na kolej č. 1b (nebo její část) musí být dle rozsahu a doby posunu povel z JOP vyloučeny z činnosti úseky 1bK-I, 1bK-II a 1bK-III. Souhlas k posunu od vyčkávacích návěstidel přes přejezd bude udělen výpravčím po zrušení výluky na ovládacích úsecích a uzavření přejezdu povel z JOP.

- *Bylo opraveno. Při vlakových cestách bude přejezd uzavírán ve směru ze stanice tlačítkem na kolejové desce, při posunu bude přejezd uzavírán povel „Uzavření přejezdu“ z JOP.*

Situační schéma

Opravit dopravní program dle TNŽ 34 5542 – popis nad každou prázdnou šipkou,

- *Bylo opraveno.*

Tabulka výhybek – doplnit Vk3,

- *Bylo doplněno.*

Vk3 přemístit na 4b kolej k námezníku výhybky č. 13 (v původní dokumentaci je na koleji 4b pro krytí bývalého PZZ) a její závislost zpracovat jako boční ochranu do jízdnicích cest od/do ŽST Roztoky u J. a ŽST Jilemnice).

- *Přesun výkolejky nebude stavbou řešen. Jde o stávající stav, který stavbou nebude měněn z důvodu památkové ochrany.*

Monitor JOP

Opravit označení koleje směr Kunčice n. L. na 1a.

- *Bylo opraveno.*

PS 19-28-11 Kunčice nad Labem

Technická zpráva

2.2 Návěstidla

Třetí odstavec upravit ve smyslu, že bylo doplněno seřadovací návěstidlo na koleji 5a = doplnění a přečíslování v textu.

- *Bylo opraveno.*

2.3 Výhybky a výkolejky

Doplnit text, který se týká doplnění elektromotorického přestavníku na Vk5 (zrušení EZ Vk5). Zrušit text týkající se PSt1 – nebude zřízeno.

- *Bylo opraveno.*

Situační schéma

Tabulka výhybek – doplnit údaje k Vk5 – EPR.

- *Bylo opraveno.*

PS 21-28-11 Hostinné

Technická zpráva

2.2 Návěstidla

Druhý odstavec upravit ve smyslu, že bylo doplněno seřadovací návěstidlo na koleji 5a = doplnění a přečíslování v textu.

- *Bylo opraveno.*

2.3 Výhybky a výkolejky

Všechny výhybky ve stanici, vyjma výhybky č. 4, 5, **7 6** (viz další odstavce) budou osazeny elektromotorickými rozřeznými přestavníky. Elektromotorickým přestavníkem bude vybavena i výkolejka Vk4 oddělující manipulační kolej č. 2a. Celkem bude tímto provozním souborem dodáno šest elektromotorických přestavníků na výhybkách a jeden elektromotorický přestavník na výkolejce Vk4. Výhybky č. 1, 2, 3, 7, 8 a 9 se předpokládají zřizovat s mechanikou ve žlabovém pražci. Všechny výhybky v obvodu stanice budou v rámci SO 21-17-01 vybaveny čelistovým závěrem.

Výhybky č. 4, 5 a **6** budou zabezpečeny výměnovým a odtlačným zámkem v závislosti na odvratné výkolejce Vk1, resp. Vk2, Vk3. Výsledný klíč závislosti bude držen v elektromagnetickém zámku v blízkosti výkolejky. Na vlečkových kolejích budou zřízeny ručně přestavované výkolejky VkP1, VkP2, VkP3, VkP4 a VkP5, které budou vybaveny jednoduchým zámkem. Pro vytvoření podmínek pro svícení pozitivní signalizace na přilehlých přejezdech budou výměnové zámkové drženy v elektromagnetických zámcích.

Seznam ovládacích prvků (řadičů) pro výhybky a výkolejky: PSt1, 1/3, 2, EZ Vk1/4t/4, EZ Vk2/5t/5, **EZ Vk3/6t/6**, 7/9, 8, Vk4. Ve staničním zabezpečovacím zařízení bude tedy zapojeno celkem sedm výhybkových jednotek.

- *Bylo opraveno.*

PSt1, PStP – do popisu doplnit indikaci stavu PZS

- *Bylo doplněno.*

Situační schéma

Tabulka výhybek – doplnit údaje k Vk1 – EPR.

- *Bylo opraveno.*

PSt1, PStP

Indikace uzavření PZS při obsluze PSt by měla být patrně bílé barvy.

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.5

Vnitřní část nově zřizovaných přejezdů P4536 a P4535 u krajních výhybek stanice bude elektronická a bude společná s vnitřní částí elektronického stavědla ŽST **Kunčice nad Labem** Hostinné. Vnitřní výstroj těchto přejezdů bude tedy soustředěna do stavědlové ústředny. V místě

- *Bylo opraveno*

Bod 2.14.3

Zahájením tohoto stavebního postupu je v úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) **zavedena úplná výluka** (nickolejný provoz). V závěru stavebního postupu budou v ŽST Hostinné zajištěny jízdy vlaků na kolej č. 3 z/do Pilníkovy.....**Když bude zavedena úplná výluka, nemohou jezdit vlaky. Dohodlo se, že výluka bude přerušena pro jízdy vlaků 2 – 3x v týdnu mezi Trutnovem až Hostinné.**

- *V rámci tohoto SP je nickolejný provoz (trvá 14 dní). Provoz Mn vlaků na vlečku je umožněn až v rámci následujícího postupu SP2b.*

Bod 2.14.4

V rámci tohoto stavebního postupu pokračují práce na dokončení kolejové konfigurace ŽST Hostinné a ŽST Pilníkov. V úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) **zavedena úplná výluka** (nickolejný provoz), resp. je v úseku umožněn pouze provoz MN vlaku na vlečku KRPA v ŽST Hostinné ze směru od Trutnova. **Když bude zavedena úplná výluka, nemohou jezdit vlaky. Dohodlo se, že výluka bude přerušena pro jízdy vlaků 2 – 3x v týdnu mezi Trutnovem až Hostinné.**

- *Bylo opraveno: „V úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) je umožněn pouze provoz MN vlaku na vlečku KRPA v ŽST Hostinné ze směru od Trutnova.“*

PS 23-28-11 Pilníkov

Technická zpráva

2.3 Výhybky a výkolejky

PSt1 – do popisu doplnit indikace polohy výhybky č. 3 a stavu PZS

- *Bylo opraveno.*

2.14.3 Stavební postup č. SP2a

V případě, že vlakové cesty budou uskutečňovány pouze pro manipulační vlaky na vlečku KRPA v ŽST Hostinné, tak v rámci úspory finančních prostředků (položení kabelizace mezi dopravní kanceláři a vjezdovými návěstidly), nepožadujeme na vjezdových návěstidlech zřízení návěsti Přivolávací návěst.

- *Přivolávací návěsti nebudou zřizovány. Mn vlaky budou zpravovány písemným rozkazem.*

Situační schéma

Nemělo by být v podmínkách pro předání PSt i uzavření PZS P2 pro následnou jízdu z koleje č. 4???

- *Pomocné stavědlo umožňuje stavění jízdy na všechny koleje, tzn. obsahuje mimo jiné řadič výhybky č. 3 a řadič uzavření přejezdu. Přejezd je tedy uzavírán dle potřeby, nikoliv při předání pomocného stavědla – zkracuje se doba uzavření přejezdu.*

PSt1

Indikace uzavření PZS při obsluze PSt1 by měla být patrně bílé barvy.

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.9

V traťovém úseku **Turnov** Trutnov hl. n. – Pilníkov a Pilníkov – Hostinné ... *opravit*

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.14.3

Zahájením tohoto stavebního postupu je v úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) **zavedena úplná výluka** (nickolejný provoz). V závěru stavebního postupu budou v ŽST Hostinné zajištěny jízdy vlaků na koleji č. 3 z/do Pilníkov....**Když bude zavedena úplná výluka, nemohou jezdit vlaky. Dohodlo se, že výluka bude přerušena pro jízdy vlaků 2 – 3x v týdnu mezi Trutnovem až Hostinné.**

- *V rámci tohoto SP je nickolejný provoz (trvá 14 dní). Provoz Mn vlaků na vlečku je umožněn až v rámci následujícího postupu SP2b.*

Bod 2.14.4

V rámci tohoto stavebního postupu pokračují práce na dokončení kolejové konfigurace ŽST Hostinné a ŽST Pilníkov. V úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) **zavedena úplná výluka** (nickolejný provoz), resp. je v úseku umožněn pouze provoz MN vlaku na vlečku KRPA v ŽST Hostinné ze směru od Trutnova. **Když bude zavedena úplná výluka, nemohou jezdit vlaky. Dohodlo se, že výluka bude přerušena pro jízdy vlaků 2 – 3x v týdnu mezi Trutnovem až Hostinné.**

- *Bylo opraveno: „V úseku mezi Trutnovem hl. n. (mimo) a Kunčicemi (mimo) je umožněn pouze provoz MN vlaku na vlečku KRPA v ŽST Hostinné ze směru od Trutnova.“*

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

Všeobecně do PS

Technická zpráva

2.9 Ovládání zařízení

Blíže specifikovat ovládání PZS (zřízení funkce Dopravní klid na přejezdu; PZS, jejichž ovládací úseky zasahují do ŽST musí mít možnost uzavření PZS; možnost nouzového otevření PZS atd.).

- *Zavedení dopravního klidu uvedeno v kapitole 2.5 Přejezdy, Nouzové uzavírání a otevírání přejezdů je uváděno u popisu desek nouzových obsluh v přilehlých stanicích. Informace o možnosti ovládání z desek nouzových obsluh byly doplněny i do TZ traťových úseků.*

2.14.2 Stavební postup č. SP1

V dokumentaci sjednotit délku stavebního postupu SP1 = 110 dnů.

- *Bylo opraveno.*

Situační schéma

Upravit situační schémata tak, aby odpovídala situačním schématům ŽST.

- *Bylo opraveno.*

PS 14-28-21 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice

Technická zpráva

Od bodu 2 je vložen chybný text (patrně PS Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších).

- *Bylo opraveno.*

PS 22-28-21 Hostinné – Pilníkov

Technická zpráva

2.7.2 Název opravit na Mezistaniční úsek Hostinné – Pilníkov.

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.13.3

Stavební postup SP2a u staničních ZZ uvažuje s jízdou Mn vlaků (viz výše), je zde napsáno pouze **úplná výluka** – nedostatečně popsáno.

- *V rámci tohoto SP je nickolejový provoz (trvá 14 dní).*

Bod 2.13.4

Pouze zmínka o požadavku na jízdy Mn vlaků – nedostatečně popsáno.

- *Bylo doplněno.*

PS 24-28-21 Pilníkov – Trutnov hl.n.

Technická zpráva

2.8 Staniční zabezpečovací zařízení v navazujících úsecích

Nejsou řešeny úpravy SZZ v ŽST Trutnov hl.n. (doplnění příslušných indikačních a ovládacích prvků).

- *Bylo doplněno.*

Bod 2.13.3 – to samé jako v PS 22-28-21.

- *V rámci tohoto SP je nickolejový provoz (trvá 14 dní).*

Bod 2.13.4 – to samé jako v PS 22-28-21.

- *Bylo doplněno.*

PS 28-28-21 Kunčice nad Labem – Vrchlabí

Technická zpráva

2.7.2 Název opravit na Mezistaniční úsek Kunčice nad Labem – Vrchlabí.

- *Bylo opraveno.*

Bod 2.8.

Přejezdy na trati budou řízeny automaticky jízdou vlaku a jejich kontroly budou přenášeny na dispečerské pracoviště ve Staré Pace/Trutnově hl. n. **Z pracoviště výpravčího bude možné nouzové ovládání přejezdů na trati.** V ŽST Stará Paka bude zřízeno zálohované dispečerské pracoviště pro celou řízenou oblast Trutnov hl. n. (mimo) - Stará Paka (mimo). V ŽST Trutnov hl. n. pak bude pro tuto oblast zřízeno nezálohované pracoviště pohotovostního výpravčího.

Nevím, zda tento odstavec je na základě projektu, nebo přepokopován omylem. Výpravčí DOZ bude mít kontroly a nouzové ovládání přejezdů na trati kterou neřídí?

- *V úseku Kunčice n. L. – Vrchlabí je zřízeno TZZ 3. kategorie, tzn. že vypravčí DOZ se na řízení úseku podílí. Informace o stavu přejezdu jsou nutné pro funkci TZZ. Indikace o stavu přejezdu bude možné si zobrazit na JOP.*

Situační schéma Vrchlabí

- Doplnit výkolejková návěstidla (symboly i ostatních prvků, např. KVC, dle TNŽ 34 5542),
- *Bylo opraveno.*
- Zabezpečit odvrátne výhybky pro vlakové cesty.
- *Bude řešeno na poradě.*

PS 90-28-51 DOZ Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo)

Pro obsluhu zabezpečovacího zařízení zřídit v ŽST Stará Paka, na pracovišti 3 zálohované pracoviště pro úsek Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo).

Technická zpráva

Není v dokumentaci.

Dispozice Stará Paka – zapracovat skutečnosti z místního šetření dne 19. 09. 2018:

- Upravit (rozmístit stoly) obslužná pracoviště tak, aby obsluhující zaměstnanci nebyli přímo zády k sobě (DNO umístit na druhou stranu stolu, přemístit REDAT)
- upravit vchod do dopravní kanceláře – zřídit zádveři
- Rozmístění pracovišť:
 1. s DNO = ovládání úseku Jaroměř (mimo) – Stará Paka – stávající stav,
 2. (naproti 1) = ovládání úseku Stará Paka (mimo) – Železný Brod – přemístění,
 3. (naproti 4) = záložní pracoviště pro obě řízené oblasti (stávající stav) + doplnění záložního pracoviště Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo) + ovládání jiných technologií (EOV, osvětlení aj. – stávající stav),
 4. vpravo za dveřmi = ovládání úseku Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo)

Uspořádání pracoviště Stará Paka

Sestavu monitorů uspořádat dle požadavků PO Turnov (případně bude upřesněno na profesní poradě).

Uspořádání pracoviště Trutnov hl.n.

Jestliže bude v ŽST Trutnov hl.n. plnohodnotné pracoviště pro obsluhu řízené oblasti, tak je nutné do dispozice doplnit i další monitory.

Na schématu chybí:

- monitor s přenosem kamer (bezpečné přechody na tlačítka pro invalidy),
- monitor INISS (kontrola a možnost hlášení, zobrazení monitorů)
- monitor pro připojení na intranet a internet
- *Způsob řízení úseku a vybavení jednotlivých pracovišť byl upraven i dle závěrů z jednání z 28. 11. 2018.*

Doplnění do související dokumentace

E.3.4 Ohřev výměn

Výhybky a výkolejky, které byly doplněny o EPR (ŽST Hostinné – v. č. 4 + Vk1, ŽST Kunčice nad Labem – Vk5) doplnit i o EOV.

- *Bylo zapracováno zpracovatelem ENE.*

PS_22-28-21_0001

Proč je v této technické zprávě pro úsek Hostinné - Pilníkov zařazen na str. 17 čl. 2.7.2 Mezistaniční úsek Kunčice nad Labem - Martinice v Krkonoších?

- *Bylo opraveno.*

PS_14-28-21_0001

Na str. 4-5 je čl. 1.3.2 ŽST Stará Paka, který od 2. odstavce popisuje ŽST Martinice v Krkonoších (převzatý text z PS_17-28-11_0001 čl. 1.3.2 ŽST Martinice v Krkonoších - str. 4-5).

- *Bylo opraveno.*

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)

Všeobecně:

Požadujeme, aby sdělovací zařízení, která nejsou ve správě SSZT nebyla umístěna v reléových domcích se zabezpečovacím zařízením.

- *V reléových domcích je umístěno pouze minimum sdělovacího zařízení zajišťující zejména požadavky na zabezpečení objektu v rozsahu požadavku OŘ.*

Ve všech reléových domcích pro PZS bude součástí stavby i rozkládací žebřík pro údržbu výstražníků, závorových stojanů a výstražných křížů.

- *Bylo doplněno.*

Požadujeme výstražníky v žárovkovém provedení.

- *V dokumentaci nebude definován typ zdroje světla.*

Situační schémata nejsou jednotná – u Roztok a Martinic jsou barevně odlišeny stávající a nově realizované části kolejiště a prvků. U ostatních je vše v černém provedení, tedy stávající stav.

- *Bylo opraveno.*

Stará Paka – Roztoky u Jilemnice PS 14-28-21

Technická zpráva obsahuje text pro úsek Roztoky – Martinice.

- *Bylo opraveno.*

Výkres schéma kabelů není dopracován.

- *Bylo opraveno.*

Roztoky u Jilemnice PS-15-28-11

Požadujeme, aby byla výstroj PN shodná pro celou ŽST, úsek SK bude soustředěn do stavědlové ústředny.

- *Dokumentaci respektováno.*

Přejezd P4499 bude reléového typu s elektronickými doplňky.

- *Bylo upraveno.*

Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších PS 16-28-21

Pokud budou prováděny úpravy nebo doplnění počítacích bodů na PZS v 88,285, požadujeme použít typ již na PZS používaný.

- *Stávající čidla se dokumentací předpokládá využít.*

PZS MR2 – zrušit a demontovat přenosové zařízení MUZA.

- *Dokumentaci respektováno.*

PZS MR3 – zřídit cestu k RD šíře 1m.

- *Bylo doplněno do TZ.*

Martinice v Krkonoších PS 17-28-21

Přejezd P4505 byl rozhodnutím DÚ zrušen, do doby snesení se neobsluhuje, břevna závor trvale ve sklopené poloze.

- *Bylo opraveno.*

0601 pohled na monitor – opravit název úseku na 1a směrem na Kunčice.

- *Bylo opraveno.*

Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem PS 18-28-21

PZS KM5 – zajistit přístupovou cestu k RD.

- *Bylo doplněno.*

PZS KM7 – u stojanu závor A zřídit plošinu pro potřeby údržby – doplnit do TZ a na situaci přejezdu.

- *Bylo doplněno.*

Kunčice nad Labem PS 19-28-21

Přejezdy P4519 a P4518 požadujeme reléového typu s elektronickými doplňky.

- *Je respektováno, v TZ byl upřesněn typ zařízení.*

Kunčice nad Labem – Hostinné PS 20-28-21

PZS HK3 – k RD bude zřízena cesta šířky 1 m – doplnit do TZ.

- *Bylo doplněno.*

PZS HK5 – náhrada ventilových KO za PN, včetně demontáže – doplnit do TZ.

- *Bylo doplněno.*

PZS HK6 – náhrada PN Alcatel za novější typ, včetně demontáže – doplnit do TZ.

- *Dokumentaci respektováno.*

PZS HK7 – v místě uložení RD se nachází velmi podmačený lesní terén (bažina). Požadujeme zpracovat, jakým způsobem bude uložen RD, zda dle výkresů z předložené dokumentace nebo bude uložení provedena na betonových pilotech, atd.

- *Řešení základu u tohoto přejezdu bylo v dokumentaci podrobněji rozpracováno.*

PZS HK8 – v blízkosti RD je vodní příkop. Z výkresu není patrné, na kolik metrů bude RD umístěn od příkopu. Bude nutné zábradlí?

- *RD jsme maximálně přiblížili ke komunikaci. Mezi nejbližší stěnou domku a příkopem je cca 1 m. – Bude řešeno na poradě. Podél příkopu bude v nutném rozsahu zřízeno zábradlí.*

V TZ části 2.4.11 – chybně uveden km přejezdu.

- *Bylo opraveno.*

Hostinné PS 21-28-21

Přejezdy P4536 a P4535 požadujeme reléového typu s elektronickými doplňky.

- *Je respektováno, v TZ byl upřesněn typ zařízení.*

Hostinné – Pilníkov PS 22-28-21

PZS PH6 – vzhledem k umístění přejezdu v blízkosti rodinných domů navrhujeme celá břevna závor.

- *Bylo upraveno na celé závory. Změna vyžaduje projednání změny zabezpečení.*

PZS PH6 – náhrada PN Alcatel za novější typ, včetně demontáže. Zrušit a demontovat přenosové zařízení MUZA.

- *Dokumentaci respektováno.*

PZS PH10 – neleží RD ve sjezdu na komunikaci? Ve výkresu 0215 není zakreslena kóta, jak daleko je od silnice.

- *Objekt restaurace je již v současnosti demolován, přístup na pozemek restaurace je možný z dalších komunikací zaústěných v blízkosti přejezdu.*

V TZ v části 2.7.2 je chybný nadpis Kunčice nad Labem – Martinice.

- *Bylo opraveno.*

Pilníkov PS 23-28-21

Přejezdy P4552 a P4553 požadujeme reléového typu s elektronickými doplňky.

- *Je respektováno, v TZ byl upřesněn typ zařízení.*


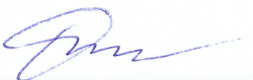
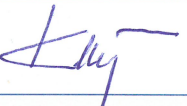
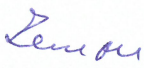
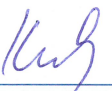

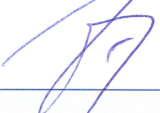




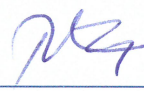

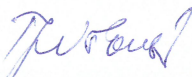
V TZ v části 2.9 chybně uveden Turnov, má být Trutnov.

- *Bylo opraveno.*

Ing. Jiří Vencel

náměstek ředitele pro techniku
Oblastního ředitelství Hradec Králové

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov – změna konfigurace ŽST Roztoky u Jilemnice
DATUM	28. listopadu 2018
MÍSTO	SSV pracoviště Pardubice

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR MAHDAL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 072 PETR.MAHDAL@SUDOP.CZ	
Radovan ONDRUŠKA	GR SZDC D12	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
Jednotka KŘIŽ	SZDC, OŘ HKR URP	602 593 906 Kriz@szdc.cz	
Aleš ZEMAN	SZDC GR 06	702 209 232 ZemanA@szdc.cz	
Radek Kubeček	SZDC GR 06	604058081 kubecr@szdc.cz	
FRANTIŠEK ŠTOURAC	SZDC SSV	724 932 312 STOURAC@SZDC.CZ	
PAVEL SUK	SZDC, S.O., SSV	724 932 389 snup@szdc.cz	
Jakub Rejsa	SZDC SŽE	602 1887 604 rejsa@szdc.cz	
ALEŠ HAVLÍN	SZDC, TUDC	725 785 787 ales.havlin@tude.cz	
ARNOST DUDEK	SZDC GR 014	972 244 485 DUDEK@SZDC.CZ	
Petr ALBRECHT	SZDC, OŘ HK SSZT HK	607 547 819 albrecht@szdc.cz	
VLADIMÍR POLIVKA	SZDC, S.O., OŘ HKR SSZT HK	724 981 006 Polivka@szdc.cz	
KARL KOHOUT	SZDC, S.O. OŘ HKR, ÚTN	602 456 922 kohoutk@szdc.cz	
HONKA TRPIŠOVSKÁ	SZDC, S.O. 030 GR	602 289 039 trpisorvska@szdc.cz	



[illegible]



Váš dopis zn 208/207/16
Ze dne 30.03.2016
Naše zn : 18046/2016-SZDC-O14

Vyřizuje Ing. Špala
Telefon 972 244 478
Mobil
E-mail spala@szdc.cz

Datum 27.04.2016

SUDOP Praha, a.s.

Středisko 208

Vedoucí střediska Ing. Martin Raibr

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Na vědomí: SZDC, s.o.

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov**– stanovisko provozovatele dráhy ke koncepci napájení dle TNŽ 34 2620**

V dopise výše uvedeného č.j. jste nás jako zpracovatel projektové dokumentace požádali o stanovisko k navrženému řešení pro zajištění napájení nových staničních zabezpečovacích zařízení (dále jen „SZZ“) 3. kategorie navrhovaných v rámci přípravy stavby „Revitalizace trati Chlumec n/C-Trutnov“ v žst. Roztoky u Jilemnice, Martinice v Krkonoších, Kunčice nad Labem, Hostinné a Pilníkov.

Je navržena realizace napájení nových SZZ jednou přípojkou z veřejné energetické soustavy a jako první náhradní zdroj akumulátorovými bateriemi s automatickým dobíječem a měničem.

Jako druhý náhradní zdroj je navržen mobilní dieselagregát, který bude možno přistavit do dopravní v případě dlouhodobé výluky dodávky elektrické energie.

Na základě vyžádaného vyjádření Odboru základního řízení provozu a místně příslušného Oblastního ředitelství Hradec Králové Odbor automatizace a elektrotechniky SZDC, s.o. **souhlasí s navrženou koncepcí** napájení nových staničních zabezpečovacích zařízení ve výše uvedených lokalitách **při dodržení následujících podmínek:**

- Akumulátorové baterie, nejlépe se sintrovanými elektrodami, budou dimenzovány na 8 hodin plnohodnotného provozu příslušné železniční stanice včetně přejezdových zabezpečovacích zařízení, jejichž vnitřní část je společná se SZZ.
- Články akumulátorových baterií použitých ve staničních zabezpečovacích zařízeních musí mít garantovanou životnost minimálně 15 let.
- Budou zřízeny zásuvky pro připojení mobilního dieselagregátu, přístupné z vnějšku technologického objektu (tj. umožňující připojení a odpojení dieselagregátu bez nutnosti vstupu do objektu).
- Dieselagregát musí mít příslušná složka organizační jednotky SZDC (OR Hradec Králové) k dispozici.

Pozn.: Výše uvedené stanovisko (souhlas) se netýká žst. Kunčice nad Labem, kde již v projektové dokumentaci je navrženo zřízení stabilního dieselagregátu.

**Ing. Martin Krupička**

ředitel odboru

automatizace a elektrotechniky

DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2

stavební sekce - územní odbor Praha

Sp. zn.: MP-SDP0066/19-11/Lh

V Praze dne 1. března 2019

Č. j.: DUCR-12030/19/Lh

Telefon: +420 972 241 843 (linka 208)

Oprávněná úřední osoba: Linhart Petr Ing.

E-mail: linhart@ducr.cz

ROZHODNUTÍ

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

rozhodl

ve věci stávajícího křížení **P4518** jednokolejně neelektrifikované trati **Chlumec nad Cidlinou – Trutnov v km 96,670** křížícího účelovou komunikaci podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

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

1. Křížení bude označeno dopravní značkou (dopravní značka A32b - Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Z3 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed. 2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným.

Stávající způsob označení a zabezpečení přejezdu:

Železniční přejezd je v současnosti zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3SBI s doplněním o pozitivní signalizaci.

Popis navržené změny rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí:

Nově je navrženo přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu PZS 3ZBI se 3 výstražnými skříňemi a doplněním o závorová břevna přes celou šíři PK a pozitivní signalizaci. Výstražná skříň A1 je nasměrována na přilehlou polní cestu.

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

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc, IČ 70994234** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha, IČ 25793349** zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2, IČ 25292161.**

O d ů v o d n ě n í

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc, IČ 70994234** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha,**

IČ 25793349 zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2, IČ 25292161** dne **2. ledna 2019**. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

Dne 23. ledna 2019 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení a současně nařídil ústní jednání na den 11. února 2019.

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

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

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

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

Poučení o odvolání

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

„Otisk úředního razítka“

Ing. Miroslav Hron
ředitel územního odboru Praha

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

Dále žadatel uhradil správní poplatek za ústní jednání vyměřený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 20 písm. a), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

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

Rozdělovník:

Účastník řízení:

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s.** zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2**

Dotčené orgány:

- Městský úřad Vrchlabí, Zámek 1/, 54311 Vrchlabí
 - ORM a ÚP
- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územní odbor Trutnov, Dopravní inspektorát, Horská 78/, 54101 Trutnov 1

Na vědomí:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259/, 50101 Hradec Králové
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc
- SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha

Spis

DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2

stavební sekce - územní odbor Praha

Sp. zn.: MP-SDP0066/19-12/Lh

V Praze dne 4. března 2019

Č. j.: DUCR-12430/19/Lh

Telefon: +420 972 241 843 (linka 208)

Oprávněná úřední osoba: Linhart Petr Ing.

E-mail: linhart@duc.cz

R O Z H O D N U T Í

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

rozhodl

ve věci stávajícího křížení **P4519** jednokolejné neelektrifikované trati **Chlumec nad Cidlinou – Trutnov v km 97,341** křížícího účelovou komunikaci podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

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

1. Křížení bude označeno dopravní značkou (dopravní značka A32b - Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Z3 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed. 2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným.

Stávající způsob označení a zabezpečení přejezdu:

Železniční přejezd je v současnosti zabezpečěn přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 3SNI.

Popis navržené změny rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí:

Nově je navrženo přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu PZS 3ZBI se 3 výstražnými skříněmi a doplněním o závorová břevna přes celou šíři PK a pozitivní signalizaci. Výstražná skříň A2 je nasměrována na přilehlou lesní cestu.

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

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc, IČ 70994234** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha, IČ 25793349** zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2, IČ 25292161.**

O d ů v o d n ě n í

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc, IČ 70994234** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha,**

IČ 25793349 zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2, IČ 25292161** dne **2. ledna 2019**. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

Dne 23. ledna 2019 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení a současně nařídil ústní jednání na den 11. února 2019.

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

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

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

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

Poučení o odvolání

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

„Otisk úředního razítka“

Ing. Miroslav Hron
ředitel územního odboru Praha

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

Dále žadatel uhradil správní poplatek za ústní jednání vyměřený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 20 písm. a), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

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

Rozdělovník:

Účastník řízení:

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ** zastoupená na základě plné moci společností **SUDOP PRAHA a.s.** zastoupenou na základě plné moci společností **PRODIN a.s., Jiráskova 169/, 53002 Pardubice 2**

Dotčené orgány:

- Městský úřad Vrchlabí, Zámek 1/, 54311 Vrchlabí
 - ORM a ÚP
- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územní odbor Trutnov, Dopravní inspektorát, Horská 78/, 54101 Trutnov 1

Na vědomí:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259/, 50101 Hradec Králové
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova /1, 77258 Olomouc
- SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha

Spis