

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 9353/2025-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 4/1

Vyřizuje Ing. Zbyněk Zunt
Telefon
Mobil +420 727 876 501
E-mail zunt@spravazeleznic.cz

Datum 6. února 2025

Ing. Petr Hofhanzl
Stavební správa západ

Na vědomí:
O6, O11, O12, O24, O26, CDP PHA, OŘ ÚNL,
OŘ PHA

„Koordinace staveb pravého a levého břehu“ – upřesnění technického řešení dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na uskutečněná jednání ve věci koordinaci staveb pravého a levého břehu Labe upřesňujeme náležitosti týkající se dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení (DOZZ).

V březnu roku 2024 zaslal úsek řízení provozu dopis adresovaný mj. Stavebním správám, ve kterém upozorňuje na chystanou změnu dokumentu Pokyn PO-01/2019-GŘ. Změna dokumentu přináší i zásadní aktualizaci rozsahu řízených oblastí DOZZ tratí Praha – Děčín hl.n. – Děčín st.hr, Kolín – Všetaty – Děčín-východ – Děčín-Prostřední Žleb a Ústí nad Labem – Cheb. Dále bylo nutno vzít v úvahu probíhající tendr na realizaci stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“.

Na obou traťových úsecích (Kolín – Všetaty – Děčín a Kralupy nad Vltavou – Děčín st. hr.) proběhne modernizace, jejímž výsledkem bude nasazení systému ETCS L2 a zapojení do dálkového řízení z CDP Praha. Původně zamýšlená koncepce zakomponování předmětných traťových úseků do CDP Praha je nyní ovlivněna právě požadavkem na zavedení výhradního provozu ETCS L2 a přípravou nových úseků pro vedení VRT. Zkušenosti nabyté provozováním systému ETCS L2, respektive technické parametry provozu tohoto systému, spolu s navrženým provozním konceptem VRT v ústecko-děčínské aglomeraci, znamenají nutnost původní záměr upravit. Prakticky to znamená vytvořit novou uceleně řízenou oblast DOZ, odpovídající standardní velikosti sálu na CDP Praha, pracovně nazvanou „Ústecko-děčínský uzel“. Její rozsah byl následně přesněji definován ve spolupráci s O11 a O14 GŘ SŽ, a bude zohledněn v nově připravovaném pokynu SŽ PO-01/2025-GŘ Pracoviště pro dálkové řízení.

S ohledem na koordinaci množství rozpracovaných projektových dokumentací v oblasti Středočeského a Ústeckého kraje proto upřesňujeme požadované technické řešení, které je v souladu s chystanou novelizací Pokynu PO-01/2021-GŘ (nové označení PO-01/2025), a je rovněž projednáno s ÚŘP i O14.

1) Upřesnění Pokynu generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ SZDC PO-01/2019-GR

Odchylně od stávajícího Pokynu jsou nově definovány řízené oblasti následujícím rozložením sálů na CDP Praha:

Dispečerský sál 4C

Roztoky u Prahy (m) – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem hl.n. (m)

Kralupy nad Vltavou (m) – Kladno-Ostrovec (m)

Kralupy nad Vltavou (m) – Chvatěruby

Vraňany (m) – Lužec nad Vltavou

Roudnice nad Labem (m) – Straškov (m)

Dispečerský sál 4D

Ústí nad Labem hl.n. – Děčín hl.n. – Děčín st.hr.

Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb (m) včetně Děčín východ (m) – Děčín hl.n. (m)

Ústí nad Labem hl.n. (m) – Oldřichov u Duchcova – Bílina včetně krušnohorského tunelu

Oldřichov u Duchcova (m) – Litvínov

Ústí nad Labem centrum – Úpořiny – Bílina (m)

Řetenice (m) – Úpořiny (m)

Dispečerský sál 5A

Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov (m)

Velké Žernoseky – Žalhostice (m)

Skály (m) – Neratovice – Všetaty

Neratovice – Dřínov – Nová Ves 2 (m) / Chvatěruby (m)

Neratovice – Čelákovice (m)

Skály (m) – Brandýs nad Labem

Praha sever (m) – Kojetice u Prahy

2) Výstavba dispečerských sálů v jednotlivých stavbách

Sál 4C zřídí stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“.

Sál 4D zřídí stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“.

Sál 5A zřídí stavba „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem-Střekov (mimo)“.

3) Provizorní úsekové DOZZ ve stavbách Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ

S ohledem na výše uvedené i vazbu na tendr „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“ je nutno ve stavbách Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ navrhnout pouze prozatímní úsekové ovládání s dočasným ovládáním ZZ, které bude po dokončení sálu 4D převedeno pod jednu řízenou oblast.

Umístění prozatímního úsekového ovládání bude předmětem dalšího posouzení, ale bude sledováno co nejúspornější řešení z pohledu dimenze prostor i jejich náležitostí.

4) Provizorní RBC ve stavbách Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ

S ohledem na výše uvedené i vazbu na tendr „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“ je nutno ve stavbách Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ navrhnout řešení ETCS L2 s benefity s RBC ovládanými z prozatímního úsekového ovládání, které budou po dokončení sálu 4D převedeny a upraveny pro činnost pod jednou řízenou oblastí.

5) Doplnění součinnosti dodavatele zabezpečovacího zařízení ve stavbách

Po konzultaci s právní kanceláří zajišťujících tendr „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“ je nutno do tendru na realizaci níže uvedených staveb doplnit podmínku součinnosti dodavatele dodávaného zabezpečovacího zařízení s dodavatelem zabezpečovacího zařízení vzešlého z tendru „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“.

Jedná se o stavby:

- I. Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)
- II. Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)
- III. Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží

Dále je dle našeho názoru nutné navýšit hodinovou dotaci pro součinnost dodavatele stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“ v položkách „Služby rozvoje – Práce technika / Služby rozvoje – Práce inženýra“ viz „Smlouva o poskytování služeb údržby, servisu a rozvoje“, resp. tabulka s údaji pro hodnocení nabídek.

6) Provizorní úsekové DOZZ ve stavbách Lovosice – Prackovice – Ústí n.L.

V rámci staveb Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně), Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo) a Výstavba odbočky Dobkovice je nutno uvažovat pouze s provizorním zabezpečovacím zařízením (resp. pouze nezbytnými úpravami stávajících zařízení), a to s ohledem na fakt, že definitivní zabezpečovací zařízení zřizuje stavba „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“. To platí i pro dálkové ovládání nově zřizovaných odboček, které musí rovněž odpovídat provizornímu charakteru, a tudíž se musí jednat o technicky i investičně co nejúspornější řešení.

O11 a CDP Praha zcela jednoznačně podporují realizaci předmětného dispečerského sálu pro celý ústecko-děčínský uzel v tomto rozsahu (obdobně bude ze stejných důvodů zřízen i nový dispečerský sál pro řízení provozu v uzlu Praha). Důvodem je již zmíněné nasazení systému ETCS L2 (směrování BTS, počty RBC a rozsah oblastí), synergické přínosy z pohledu operativního řízení provozu (jeden provozní dispečer pro oblast uzlu) a v neposlední řadě i úzká provozně-technická vazba na připravovanou stavbu VRT RS4 a řízení provozu se vzájemnou vazbou na Krušnohorský tunel a konvenční tratě v uzlu.

Vážený pane řediteli, předem děkujeme za Vaši součinnost a v případě jakéhokoliv upřesnění nebo doplnění jsme Vám plně k dispozici.

S pozdravem

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací
a telekomunikační techniky

Ing. Přemysl Plachý
ředitel odboru
předpisů a technologie

Příloha: Schematické znázornění upravovaných řízených oblastí dispečerských sálů CDP Praha