

VAŠÍČEK

110434/18

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 20738/2018-SZDC-GR-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 13.3.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Správa železniční dopravní cesty	
Stavební správa západ	
Dost dne:	20. 03. 2018
Č. j.:	

**„Peronizace ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“, souhrnné vyjádření k projektu stavby**

UT2

K předloženému projektu stavby „Peronizace ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

**1. Odbor základního řízení provozu (O12)**

**a) oddělení technické**

(zpracovatel Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

**1) Část B.2**

V kapitole 4.2.2 a v dopravně-technologickém schématu je nesprávně uvedeno označení společného návěstidla v ŽST Nepomuk jako S2P – nutno opravit na SP2.

V části B.2 nutno sjednotit název automatického hradla AHr Horažďovická Lhota. V kapitole 4.3 v tabulkách je uváděno jako AHr Benátka. Dále nutno sjednotit s částí D.

**2) Část D**

V situačním schématu staničního zab. zařízení ŽST Pačejov chybí označení odjezdového návěstidla S3a z koleje č. 3a – nutno doplnit.

V situačním schématu traťového zab. zařízení Horažďovice předměstí – Pačejov je uveden název AHr Benátka – název nutno sjednotit s částí B.2.

**b) oddělení technologie a provozní kontroly**

(zpracovatel p. B. Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

**c) oddělení předpisů**

(zpracovatel p. M. Bára, tel. 972 244 450)

**A\_PRŮVODNÍ\_ZPRÁVA**

**A. 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**

**A. 2. 3 Projektované kapacity stavby, údaje o provozu a technologiích a zařízeních**

**Technologické vybavení**

(Str. 2) větou: „- označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní požadavek SZDC GR O12 na doplnění čtyřech návěstidel (2x bílomodrá na obě strany)“ se zřejmě myslí, že budou stávající označníky nahrazeny čtyřmi světelnými seřaďovacími návěstidly, která budou plnit funkci označníku.

**B\_SOUHRNNÁ\_ČÁST**

**B\_1\_SOUHRNNÁ\_TZ**

**B. 1. 3 KONCEPCE STAVBY**

**B. 1. 3. 4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO**

**D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení**

**PS 05-01-03 HOPA, traťové zabezpečovací zařízení**

(Str. 9) Nesprávné znění: „V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 295,700 (na parc.č. 237/2 v k.ú. Horažďovická Lhota).“

Správné znění: V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 295,700 (na parc.č. 237/2 v k.ú. Horažďovická Lhota).

#### **PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení**

(Str. 9) Nesprávné znění: „V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.“

Správné znění: V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.

#### **B\_2\_PDT**

B\_02\_001\_Textova\_cast.pdf

### **2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU**

#### **2.1 Základní traťové parametry**

(Str. 3) Nesprávné znění: „Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1.“

Správné znění: Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Vysvětlení: Drážní doprava se p r o v o z u j e podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

#### **4. NÁVRHOVÝ STAV**

##### **4.1 Základní traťové parametry**

(Str. 8) Nesprávné znění: „Provozování a organizování drážní dopravy se na celé trati bude nadále řídit předpisem SŽDC D1.“

Správné znění: Drážní doprava se na celé trati bude i nadále organizovat a řídit podle předpisu SŽDC D1.

Vysvětlení: Drážní doprava se p r o v o z u j e podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

##### **4.2 Dopravní a zastávky**

###### **4.2.1 Žst. Pačejov**

*„Pro možnost místního posunu mezi manipulační koleji č. 5 a vlečkami s využitím koleje č. 3a bude zřízeno fiktivní pomocné stavědlo bez kolonky v kolejišti, jehož předáním dojde k přestavení výhybky č. 6 do opačné polohy, sklopení výkolejky Vk1 a rozsvícení povolující návěsti na návěstidlech Se7 a Se8.“*

Nerozumím fiktivnímu pomocnému stavědlu a způsobu jeho předávání, když nebude existovat. Přesto je ve schématu PSt 1 zakresleno.

###### **4.2.2 Žst. Nepomuk**

*„V souvislosti s instalací nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Pačejov – Nepomuk bude upraveno i staniční zabezpečovací zařízení žst. Nepomuk. Z důvodu banalizace traťového úseku bude nově osazeno vjezdové návěstidlo 1L (v km 313,002) a odjezdové návěstidlo S2P (v km 313,2) pro vjezdy a odjezdy proti správnému směru.“*

ROZPOR: V části: B\_SOUHRNNÁ\_ČÁST / B\_1\_SOUHRNNÁ\_TZ / B. 1. 3 KONCEPCE STAVBY / B. 1. 3. 4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO / D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení / (Str. 8) PS 05-01-02 Žst. Nepomuk, úprava staničního zabezpečovacího zařízení označujete návěstidlo S2P jako SP2.

B\_02\_002\_DTschema.pdf

Ve schématu je návěstidlo S2P označeno v rozporu s textem v části: B\_SOUHRNNÁ\_ČÁST / B\_1\_SOUHRNNÁ\_TZ / B. 1. 3 KONCEPCE STAVBY / B. 1. 3. 4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO / D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení / (Str. 8) PS 05-01-02 Žst. Nepomuk, úprava staničního zabezpečovacího zařízení.

#### **B\_3\_VLIV\_STAVBY\_NA\_ZP**

B\_3\_1\_Vliv

Vliv\_a\_prilohy.pdf

(Str. 8) Změna polohy hradel

V celém textu se hovoří o „hradlech“ a jejich umístění. Jedná se však o umístění oddílových návěstidel AH. Dále je zde použit termín „předzvěst“, který by se měl přejmenovat na předvěst.

#### **D\_TECHNOLOGIE**

D\_1\_ZEL\_ZAB\_ZARIZENI

PS050101\_SZZ



PS050101\_SZZ\_0001\_TZ.pdf

#### 1. 5. ODCHYLKY OD PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE STAVBY

(Str. 4) Nesprávné znění: „Označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní (na požadavek SŽDC GŘ O12) bude provedeno doplnění čtyř návěstidel (2x bílomodrá na obě strany).“

Správné znění: Označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní (na požadavek SŽDC GŘ O12) budou nahrazeny na obou záhlavích světelnými seřadovacími návěstidly plnícími funkci označníku v počtu 4 kusů.

#### 2. 2. STAVEBNÍ POSTUPY

Připomínka k označování výhybek „1X, 2X, 3X, 4X, 8x, 12x, 12X, 10X, 11X“ – viz článek 425 předpisu SŽDC D1:

„Zvětší-li se dodatečně počet výhybek a kolejových křižovatek, mohou se tyto označit číslem sousední výhybky, k němuž se připojí index „X“ a velké písmeno (např. „4 XA“, „4 XB“ atd.).

Stavební postup č. 4b

(Str. 7) Ve větě: „Na Nepomuckém zhlaví bude provedena vazba na stávající RPB s tím, že na St.2 zůstane signalista z důvodu hlídání konce vlaku.“ opravte konec věty na .....z důvodu zjišťování, zda je vlak celý (má návěst **Konec vlaku**).

#### 3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

##### 3. 1. 5. Návěstidla

(Str. 11) Do věty: „Z důvodu umístění odjezdových návěstidel L1 a L2 do oblouku, jsou umístěny na přímou viditelnost opakovací předvěsti těchto návěstidel OPřL1, respektive OPřL2.“ doplnit .....viditelnost samostatné opakovací předvěsti.....

PS050101\_SZZ\_0201\_Sit\_schema.pdf

Odjezdové návěstidlo v km 301,227 z koleje č.3a směr Horažďovice předměstí není označeno jako S3a.

PS050102\_DOZ

PS050102\_DOZ\_0001\_TZ.pdf

#### 1. VŠEOBECNÁ ČÁST

##### 1.7.1. Mezistaniční úsek Pačejov – Nepomuk

(Str. 5) Nejsou vysvětleny zkratky „VB“ ve větě: „*Délka mezistaničního úseku mezi VB Pačejov a VB Nepomuk je 12,500 km.*“ Pokud zkratka VB znamená „výpravní budova“, pak se ptám, zda je délka mezistaničního úseku vymezována polohami výpravních budov.

PS050103\_TZZ\_HOPA

PS050103\_TZZ\_HOPA\_0001\_TZ.pdf

#### 2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

##### 2. 1. KONCEPCE ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

(Str. 5) Nesprávné znění: „Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 295,700.“

Správné znění: Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 295,700.“

PS050104\_TZZ\_PANE

PS050104\_TZZ\_PANE\_0001\_TZ.pdf

#### 1. VŠEOBECNÁ ČÁST

##### 1.7.2. Mezistaniční úsek Pačejov – Nepomuk

(Str. 4) „V současném stavu je v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu RPB (r.1999) bez kontroly volnosti kolejíšť v traťových kolejích“.

Poznámka: I u TZZ typu RPB je zřízena indikace „Volnost tratě“, která zhasíná po rozsvícení návěsti dovolující jízdu na odjezdovém (oddílovém) návěstidle (mimo PN) a opět se rozsvítí po obdržení odhlásky RPB.

#### 2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ – TZZ HORAŽDOVICE PŘEDM. - NEPOMUK

##### 2. 1. KONCEPCE ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

(Str. 5) Nesprávné znění: „Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.“

Správné znění: Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.

#### 2.1.6. Úpravy PZZ v km 304,090; 304,770 a 306,247

(Str. 6) Ve větě: „Plně indikace všech PZZ v ŽST Nepomuk budou nahrazeny souhrnnou hláskou pro každou traťovou kolej.“ nahradte slovo souhrnnou slovem součtovou podle předpisu SŽDC (ČD) Z2.

PS050104\_TZZ\_PANE\_0201\_Sit\_schema.pdf

Ve schématu je odlišně proti schématu (PS050101\_SZZ\_0201\_Sit\_schema.pdf) označeno seřadovací návěstidlo Se8 (Se9) a seřadovací návěstidlo Se9 (Se10) v ŽST Pačejov. Správné by bylo označení Se9, Se10.

#### E\_STAVEBNÍ

SO051501\_VYSTROJ\_TRATI

SO051501\_001\_TECHNICKA\_ZPRAVA.pdf

##### 5. NAVRHOVANÝ STAV

(Str. 4) „Před přejezdy vybavenými PZZ budou ve vzdálenosti nejméně 700 m osazeny staničníky se žlutou deskou. Jedná se o tabulové staničníky v km 303,4 a žlutě upravený betonový staničník v km 304,9.“

Přípomínka: Betonový staničník je pouze traťovou značkou, tuto značku nelze použít pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ a/nebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy. - článek 1173 předpisu SŽDC D1.

SO051501\_101\_SCHEMA\_VYSTROJE.pdf

-km 303,975 předvěstník N (9) vně druhé koleje a vně první koleje se neumísťuje, neboť rychlost od následujícího rychlostníku N se nesnižuje o více než 10 km/h při rychlosti ne větší než 120 km/h - článek 1350 předpisu SŽDC D1

-km 304,700 kulatý rychlostník 3 (90) vně druhé koleje a vně první koleje se neumísťuje, neboť ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem 3 stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem 3 - článek 1343 předpisu SŽDC D1 (hodnota nařízené rychlosti je zde navíc stejná u rychlostníku N i rychlostníku 3 = 90 km/h)

-km 304,9 žlutě upravený betonový staničník, který je traťovou značkou, nelze použít pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ - čl. 1173 předpisu SŽDC D1 (žlutý staničník není vyznačen ani u TK č. 2)

#### F\_ORGANIZACE\_VYSTAVBY

F\_1\_Technicka\_zprava\_ZOV.pdf

V celé zprávě upozorňuji na označování výhybek symboly X, x a na ustanovení článku 425 předpisu SŽDC D1.

### 2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

Obecně:

Z dokumentace není zřejmé, jakým způsobem bude organizován příchod cestujících na provizorní nástupiště (resp. odchod z něj).

Ve věci organizace výlukové činnosti požadujeme vyhodnotit vliv stavby na železniční provoz.

#### B.1 SO 05-20-01

S poslední větou předmětné části nesouhlasíme. Z konstatování není zřejmé, jakým způsobem bude probíhat rekonstrukce ve výluce bez omezení provozu.

### 3. Odbor jízdního řádu (O16)

(zpracovatel Ing. J. Straka, tel. 972 524 055)

1) V části A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění se o ŽST Pačejov uvádí: „V navazujících úsecích je traťová rychlost 90 km/hod“. Není zcela pravda. Směrem na Horažďovice předměstí je od km 299,67 traťová rychlost 100 km/hod.

2) V textové části B\_02\_001 Provozní a dopravní technologie se uvádí, že v úseku Pačejov – Horažďovice předměstí bude AHr Horažďovická Lhota, ale v přehledu jízdních dob se uvádí AHr Benátka (str. 11 a 12).

3) Před dvěma lety se v ŽST Pačejov dosypávalo nástupiště u koleje č. 2, aby se zabránilo možnosti uvíznutí elektrického hnacího vozidla na osobním vlaku pod neutrálním polem v případě, že složení osobního vlaku je řídicí vůz, 2x Bdmtee, lok ř. 363 a vlak jede směrem na Nepomuk v čele s řídicím vozem. V tomto složení jezdí osobní vlaky na rameni Plzeň – Beroun a při mimořádnostech se mohou objevit i na trati Plzeň – Horažďovice předměstí. Zmiňuji se o tom, protože jsem v projektové dokumentaci nenašel kilometrickou polo-

hu nového neutrálního pole. Pouze jsem se dočetl, že dosavadní neutrální pole v km 301,220 – 301,350 bude posunuto blíže k nepomuckému zhlaví a bude široké jen 8 m. Z výše uvedených důvodů předpokládám, že bude mimo nástupiště.

**Ing. Josef Hendrych**  
*náměstek generálního ředitele  
pro řízení provozu*