

Váš dopis zn. 19-024-10-513  
Ze dne 18.2.2020  
Naše zn. 17365/2020-SZDC-GŘ-O11  
Listů/příloh 7/0

Vyřizuje Ing. Milan Stehlík  
Telefon +420 972 741 043  
Mobil +420 601 387 025  
E-mail stehlikm@szdc.cz

Datum 12. března 2020

Signal Projekt s.r.o.  
Vídeňská 55  
639 00 Brno

## **„ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro územní řízení**

K dokumentaci pro územní řízení stavby „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

### **1. Odbor řízení provozu (O11)**

#### **a) oddělení technologie a kontroly**

(zpracovatel: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

- 1) V dopravní technologii v kap. 3.2.5 Staniční technologie s dopadem ETCS; Mosty u Jablunkova je chybně uvedeno: „A uvolňovací rychlost mu dovolí projet konec oprávnění k jízdě a dojet blíž k návěstidlu“. Projetí konce oprávnění k jízdě je zakázáno!
- 2) PS 02-28-01 ŽST Mosty u Jablunkova, úprava SZZ: u vjezdových návěstidel 1L, 2L a oddílových návěstidel 1-2884, 2-884 nutno zřídit nenulovou uvolňovací rychlost z důvodu umístění nástupišť zastávky „Mosty u Jablunkova zastávka“ do vzdálenosti 100 m od návěstidel. Obdobně platí i pro zastávku „Ropice zastávka“ (oddílové návěstidlo 1-3160).
- 3) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ: z jakého důvodu je cestové návěstidlo Lc238 situováno 17 m za koncem nového nástupiště?  
(zpracovatel: Ing. Martin Bednár, tel. 972 244 561)
- 4) ŽST Mosty u Jablunkova: předsazení EoA o 10 m jen z titulu umístění návěstidel L1, L2, L4 na návěstní lávce není nutné. Návrh předsazení EoA nutno revidovat.
- 5) ŽST Třinec: u návěstidla S6 je navržena uvolňovací rychlost ve výši 0 km/h a uvolňovací rychlost 20 km/h v případě VCP. S přihlédnutím na pravidla dle bodů 5a), 6) a 10) dokumentu „Zásady pro stanovení rozsahu a výše uvolňovací rychlosti při nasazení systému ETCS na stávající infrastrukturu“ (dále Zásady) a dle bodu 2.1.12 technických specifikací TS 1/2019-Z, je možné u návěstidla S6 navrhnout uvolňovací rychlost ve výši 15 km/h. VCP není nutno navrhovat. Nutno revidovat.
- 6) ŽST Český Těšín: u návěstidla Sc5 je navržena uvolňovací rychlost 15 km/h. S přihlédnutím na pravidla dle bodů 4) a 8) Zásad, je možné u návěstidla Sc5 navrhnout uvolňovací rychlost ve výši 20 km/h. Nutno revidovat.
- 7) ŽST Louky nad Olší: v rámci projektu požadujeme prověřit možnost posunu rychlostníků z km 326,216 do km 326,120 (novou kilometrickou polohu rychlostníků prověří projektant). Takové řešení umožní u návěstidel L3 a L4 navrhnout uvolňovací rychlost 20 km/h bez dalších opatření, a to podle bodu 4) uvedeného v Zásadách.
- 8) ŽST Karviná: doporučujeme navrhnout VCP s uvolňovací rychlostí 20 km/h u návěstidel L3 a S3.

## b) oddělení předpisů

(zpracovatel: p. Michal Bára, tel. 972 244 450)

Společná připomínka k projektové dokumentaci:

- 1) Upozorňuji na skutečnost, že mezistaniční úsek nemůže být ohraničen odbočkou.  
Pro vysvětlení dané problematiky uvádím vybrané základní pojmy z článku 46 předpisu SŽDC D1:
  - **Širá trať** je úsek trati, ohraničený na každé straně buď stanicí, dopravnou D3, dopravnou RB, nebo koncem dráhy (zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti). Hranicí mezi širou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje. Hranicí mezi širou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka.
  - **Mezistaniční úsek** je širá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly.
- B. Souhrnná technická zpráva
- B.4 Provozní a dopravní technologie
  - 2) (strana 5) 2.1.1 Vymezení řešené oblasti  
Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.
  - 3) (strana 6, 7, 8, 9) 2.1.3 Charakteristika traťových úseků  
V tabulkách tratí 301A, 301C, 301D, 302B, 302E a 303C opravte text „Organizování a provozování drážní dopravy podle:“ na „Organizování a řízení drážní dopravy podle:“.
    - Podle předpisu SŽDC D1 se drážní doprava organizuje a řídí.
    - Drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).
  - 4) (strana 13) PAK – přejezdník (se symbolem hudební noty – akustický přejezdník) - v současné době účinný předpis SŽDC D1 již neobsahuje.
  - 5) (strana 41) SZZ Odbočky Olše  
V textu zmiňovanou odbočku Olše se mi nepodařilo dohledat - není uvedena ve staničním řádu ŽST Karviná hlavní nádraží, ani ve staničním řádu ŽST Louky nad Olší a ani v SŽDC SR70. Text popisu této neexistující odbočky se nápadně podobá popisu „dopravního stanoviště“ Karviná-Darkov.
  - 6) (strana 42) TZZ v úseku Odb. Koukolná – Dětmorovice  
Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmorovice není mezistaniční úsek.
  - 7) (strana 44) TZZ v mezistaničním úseku Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína  
Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
  - 8) (strana 45) TZZ v mezistaničním úseku Odb. Koukolná – Odb. Závada  
Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.
  - 9) (strana 46) Rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice
    - Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
    - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
    - Mezi ŽST Karviná hl. n. a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
    - Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmorovice není mezistaniční úsek.
  - 10) (strana 47) Rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích
    - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
    - Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.
  - 11) (strana 54, 55, 67) „Drobná vozidla“ již neexistují - označujeme je jako „speciální vozidla“.
  - 12) (strana 57) Traťová technologie / Sunutí vlaků  
V souvislosti s řídícími vozy upozorňuji na ustanovení článku 32 předpisu SŽDC D1:
    - Je-li jízda vlaku (posunového dílu) ovládána z řídícího vozu, je tento vůz považován za hnací vozidlo; jeho strojvedoucí má veškeré povinnosti strojvedoucího hnacího vozidla příslušné trakce. Je-li řídící vůz v čele vlaku (posunového dílu), není takový vlak (posunový díl) pro účely předpisů pro provozování dráhy sunutým vlakem (posunovým dílem).
  - 13) (strana 64) Výhledový rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice (rok 2030)
    - Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
    - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
    - Mezi ŽST Karviná hl. n. a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.

- Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmárovice není mezistaniční úsek.
- 14) (strana 65) Výhledový rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích (rok 2030)
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.
- 15) 3.2.5 Staniční technologie s dopadem ETCS
- (strana 69, 71, 73, 74, 77, 81, 83) Text „...(které zde budou / nebudou zastavovat z přepravních důvodů)...“ nahradte textem, „...(které zde budou / nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících)...“ Důvodem je skutečnost, že při organizování a řízení drážní dopravy není termín „přepravní důvody“ používán. U vlaků osobní dopravy rozlišujeme zastavení z dopravních důvodů nebo zastavení pro výstup a nástup cestujících anebo nezveřejněné zastavení - viz článek 75 předpisu SŽDC D1.
  - (strana 69) Mosty u Jablunkova - Správný název zastávky je „Mosty u Jablunkova zastávka“.
  - (strana 70, 72, 73, 76, 79, 82, 84) Návrh VCP, Výluk současných jízdnic vlivem ETCS, představení EoA - Termín „jízdnicí cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Používáte-li v tabulkách text např. „Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.“ nebo např. „Ohroženy jsou JC na/z 2k od/do Louky nad Olší po 2. t.k pro traťovou rychlost.“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?
- 16) (strana 103, 104) 9. Dopravní a přepravní opatření  
Termín „*jízdné koleje*“ doporučuji nahradit termínem „nevyloučené koleje“.
- B. Souhrnná technická zpráva
- 17) Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení byl zrušen 31. května 2019. U Správy železnic je v současné době účinný předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.
- 18) Správné označení předpisu D7/2 je SŽDC D7/2.
- 19) Označení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady opravte na SŽDC SM96.
- 20) (strana 20) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ
- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
  - Text „*Jízda vlaků je současně na telefonické dorozumívání.*“ opravte na „*Jízdy vlaků se ještě navíc zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání.*“
- 21) (strana 20) PS 12-28-01 ŽST Louky nad Olší, úprava SZZ
- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- 22) (strana 21) PS 14-28-01 ŽST Karviná, úprava SZZ
- Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- 23) (strana 23) PS 04-28-01 ŽST Návsí, úprava SZZ  
„V ŽST Návsí je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“  
  - Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.
- 24) (strana 23) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ  
„V ŽST Český Těšín je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“  
  - Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.
- 25) (strana 22 - 24) ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ  
„V případech, kdy nelze dosáhnout nenulové uvolňovací rychlosti ve VC bez přijetí dalších opatření, bude ve VC nulová uvolňovací rychlost a pro tyto VC bude zřízena vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP), v níž budou vyloučeny ohrožené jízdnicí cesty (JC) s rychlostí nad 60 km/h.“

- Termín „jízdni cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Použijete-li text „...v níž budou vyloučeny ohrožené jízdni cesty (JC) s rychlostí nad 60 km/h.“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?
  - V ŽST Karviná naopak uvádíte, že „Vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP) a vyluky ohrožených VC s rychlostí nad 60 km/h tedy v ŽST Karviná nebudou.“ - zde používáte v souvislosti s vylukou ohrožených cest s rychlostí nad 60 km/h termín „vlaková cesta“ a nikoliv „jízdni cesta“.
- 26) (strana 25) PS 90-28-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, ETCS  
Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- 27) (strana 29) PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R  
„V místě výstavby nové základnové stanice repeater (RRH) BTS 376 - Mosty u Jablunkova, státní hranice SR se na koridorové trati Dětmárovice – Mosty u Jablunkova - st. hranice SR ve směru Čadca na území SR ve smyslu předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) instalují nové neproměnné návěsti – tzv. radiovníky. V opačném směru při výjezdu z ČR se na st. hranici na území ČR těsně u státní hranice umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“. Stávající návěsti pro GSM-R se na této trati demontují. V dotčeném úseku se jedná o umístění/změnu umístění pro celkem 6 ks návěstí, resp. předvěstí. V místě výstavby nové základnové stanice repeater (RRH) BTS 377 - zast. Ropice se na odbočující trati Český Těšín – Frýdek Místek ve smyslu předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) instalují nové neproměnné návěsti. V tomto úseku bude se jednat o umístění/změnu umístění pro celkem 3 ks návěstí, resp. předvěstí.“
- Popisujete-li směr ze Slovenské republiky, nemá být uvedeno „ze směru Čadca“?
  - Radiovník je návěstidlo, nikoliv návěst.
  - Návěstidlo s návěstí **Konec rádiového systému GSM-R** se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.
- 28) (strana 30) SO 10-17-01 ŽST Český Těšín, dynamické zarážedlo koleje č. 238  
Upozorňuji na nutnost zajistit, aby se žádná z částí dynamického zarážedla nenacházela ještě před hlavním návěstidlem ukončujícím vlakovou cestu na této koleji.
- 29) Označení směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty opravte na SŽDC SM56.
- 30) U Správy železnic je od 1. ledna 2020 účinný novelizovaný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Tímto předpisem se nahrazuje předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy účinný od 1. září 2014.
- D. Dokumentace objektů
- D.1 Technologická část
- D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- MoDět\_0001\_TZ
- 31) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC a není to u nich uvedeno, doplňte vlastníčkou značku SŽDC.
- 32) (strana 5/25) 1.3.2.6 ŽST Český Těšín
- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
- 33) (strana 6/25) 1.3.2.7 ŽST Louky nad Olší
- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
  - Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- 34) (strana 7/25) 1.3.2.8 ŽST Karviná
- Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- 35) (strana 10/25 - 17/25) D.1.1.1. Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- Termín „jízdni cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. V souvislosti s ohroženými cestami používáte současně text jako „...ohroženy jiné vlakové cesty pro rychlost nad 60 km/h...“ a současně „...vyluky ohrožených jízdnic cest pro rychlost nad 60 km/h...“ - myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?

- 36) (strana 11/25) 2.2.2 PS 04-28-01 ŽST Návsí, úprava SZZ  
*„V ŽST Návsí je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“*  
 • Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.
- 37) (strana 14/25) 2.2.5 PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ  
*„V ŽST Český Těšín je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“*  
 • Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.
- 38) D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)  
 (strana 18/25) ŽST Český Těšín – směr od ŽST Albrechtice u Českého Těšína  
 • Mezi ŽST Albrechtice u Českého Těšína a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.  
 (strana 20/25) Návrat vlaku ze zastávky  
 • Správný název zastávky je „Mosty u Jablunkova zastávka“.
- 39) (strana 22/25) 2.2.10PS 90-28-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, ETCS  
 • Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- 40) Přílohy - návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, představení EoA  
 Termín „jízdní cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Používejte-li v tabulkách text např. „*Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.*“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?
- MoDět\_PS082801\_0207\_Sit. sch. Třinec
- 41) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění rychlostníků „N“ dolní/horní [160/160] se stejnou hodnotou traťové rychlosti v km 310,660 u koleje č. 2 směr Bystřice je nesmyslné a nesprávné.
- 42) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.
- MoDět\_PS122801\_0212\_Sit. sch. Louky
- 43) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.
- 44) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že označení některých seřadovacích návěstidel není v souladu s tehdy účinným předpisem SŽDC (ČSD) T100.
- MoDět\_PS902871\_0206\_Sit. sch. Bystřice - Třinec
- 45) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění rychlostníků „N“ dolní/horní [160/160] se stejnou hodnotou traťové rychlosti v km 310,660 směr Bystřice je nesmyslné a nesprávné.
- MoDět\_PS902871\_0210\_Sit. sch. Český Těšín - Chotěbuz
- 46) Pro umístování návěstidel s návěstí **Změna úrovně ETCS, Výstupní hranice oblasti ETCS, Předvěst změny úrovně ETCS** platí ustanovení článku 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.
- 47) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.
- MoDět\_PS902871\_0211\_Sit. sch. Chotěbuz - Albrechtice
- 48) Pro umístování návěstidel s návěstí **Změna úrovně ETCS, Výstupní hranice oblasti ETCS** platí ustanovení článku 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.
- 49) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.
- MoDět\_PS902871\_0213a\_Sit. sch. Louky - Karviná
- 50) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.
- MoDět\_PS902871\_0213b\_Sit. sch. Louky - Karviná
- 51) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.



52) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

#### D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

##### 01\_Technická zpráva

53) (strana 17) PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R / Navrhované řešení

*„V opačném směru při výjezdu z ČR se na st. hranici na území ČR těsně u státní hranice umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“ (číslo ustanovení 1235 předpisu SŽDC D1).“*

- Návěstidlo s návěstí **Konec rádiového systému GSM-R** se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.

Český Těšín – Frýdek Místek - *„V opačném směru se umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“ (číslo ustanovení 1235 předpisu SŽDC D1).“*

- Návěstidlo s návěstí **Konec rádiového systému GSM-R** se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.

#### D.2 Stavební část

##### D.2.1 Inženýrské objekty

##### D.2.1.1 Kolejový svršek, D.2.1.2 Nástupiště

##### D.2.1.1,2\_1\_Technická zpráva

54) 4. Soupis zákonů, norem, předpisů a vzorových listů

Předpis SŽDC D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy nikdy neexistoval. Předpis SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy zrušen. U Správy železnic je od 1. července 2013 účinný předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis - **tedy již více než 6 let!!!**

##### D.2.1.8 Pozemní komunikace

##### D.2.1.8-1 Technická zpráva

55) Resortní předpisy SŽDC

- Správné označení předpisu SŽDC S3/1 je SŽDC (ČD) S3/1.
- Předpis SŽDC (ČD) M21 Předpis pro staničení železničních tratí byl zrušen. Od 25. června 2019 je u Správy železnic účinný předpis SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah.

##### D.2.2 Pozemní stavební objekty

##### D\_02\_02\_01\_SO501501

##### D\_02\_02\_01\_SO501501\_01

56) 12. Dotčené normy a předpisy, použitá literatura

- Správné označení a název předpisu Ob14 je SŽDC Ob14 je Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty.
- Správné označení a název předpisu Bp1 je SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

## 2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: p. Petr Zelený, tel. 972 325 457)

- 1) B.4, 3.2.5 – Stávající délka SK 1 a 2 v ŽST Jablunkov je uvedena nesprávně. Dle km polohy návěstidel je správně je 665 m. Tudiž i konstatování, že užitečné délky SK se nezmění, je chybné. Rovněž u ŽST Karviná hl.n. jsou nepřesnosti u délek DK.
- 2) B.4, 5.1.2 – Stavbu, resp. SP generující omezení dráhy a drážní dopravy je nutno koordinovat i se stavbami na přilehlých nebo provozně dotčených ramenech, např. Polom – Suchdol n. O., BC.
- 3) B.4, 5.3 - K přehledu stavebních postupů a rozsahu a koordinaci výluk si vyhrazujeme nárok se s konečnou platností vyjádřit až se zpracovaným a doloženým časovým harmonogramem stavby (SP) a z toho vyplývajícím konkrétním harmonogramem požadovaných výluk, tedy v následujícím stupni PD. Stávající souhrnný popis výluk v jednotlivých SO je z hlediska koordinace výluk nedostatečný. Rovněž požadujeme doplnit konkrétní časový

rozsah jednotlivých činností, vč. rozsahu výluk pro úpravy SW a přezkoušení ZZ v jednotlivých SO.

- 4) V návaznosti na předchozí odstavec požadujeme doložení výlukové propustnosti potřebnými výpočty u jednotlivých SP, celkovým zhodnocením a návrhem případných opatření. V této souvislosti nelze odstavce B.4, 5.4.2, resp. 5.4.3, považovat za zcela relevantní. Konstatování, že „Vlaky nákladní dopravy budou prováděny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích“, je zcela nedostatečné.
- 5) V rámci porad k DÚR požadoval O12, GŘ SŽ, s.o. zavedení VCO (vlaková cesta s omezením) u vybraných vlakových cest jednotlivých ŽST, viz zápis z 09.12.2019. Vzhledem k tomu, že v DÚR je traťová i staniční dopravní technologie zpracována výhradně bez VCO, s ohledem na dynamiku jízdy vlaků pod ETCS (zavedení výluk současných vlakových cest, aplikace nulových a nenulových uvolňovacích rychlostí...), požadujeme doplnit provozní intervaly, následná mezidobí pro výhradní i smíšený provoz. Rovněž porovnání současného a budoucího stavu a celkového vyhodnocení, zejména ve vztahu dopravní technologii při traťových výlukách.

Ing. Miroslav Jasenčák  
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu