


Zhotovitel Aktualizace projektu:
Společnost "MM-SUDOP: Ty-Br_aktualizace"

Výškový systém Bpv
Souřadný systém S-JTSK

Přehled revizí přílohy					
03	31.07.2017	JDy	Aktualizace Projektu 07/2017	PeV	MHa
P2	22.05.2017	JDy	Aktualizace Projektu – k připomínkám	PeV	MHa
02	30.11.2016	JDy	odevzdání Projektu se zpracovanými připomínkami	PeV	MHa
Rev.	Datum	Vyprac.	Popis obsahu revize	Kontr.	Schv.

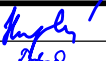





Objednatel		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
 Správa železniční dopravní cesty		Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc www.szdc.cz			

Zhotovitel		Společnost "MM: Ty - Br"			
 Mott MacDonald		Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15 110 00 Praha 1 www.mottmac.com		MOTT MACDONALD LIMITED-org. složka Národní 984/15 110 00 Praha 1 www.mottmac.com	

Zpracovatel částí		SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 +420 267 094 111 www.sudop.cz			
					

Akce					
Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov					

Část dokumentace					
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení					
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení					
D.1.1.4 PS 13-28-01 ŽST Náchod, SZZ; část A - definitivní SZZ					

Název přílohy Technická zpráva			Stupeň dokumentace projekt		
			Měřítko -		
			Formát A4		
			Datum 10/2016		
Manažer projektu	Ing. Markéta Hamplová		Vypracoval	Ing. Jaroslav Dytrych	
Garant profese	Ing. Jaroslav Dytrych		Kontroloval	Ing. Petr Vrábel	
Odpov. projektant	Ing. Jaroslav Dytrych		Schválil	Ing. Markéta Hamplová	
Číslo dokumentu			Revize	Část dokumentace	Číslo přílohy
359390-SUD-ZAB-132801-A0001			03	D.1.1.4	A0001

Obsah

1	Identifikační údaje.....	4
2	Rozsah a vymezení prací.....	5
3	Podklady.....	6
3.1	Související provozní soubory a stavební objekty	6
3.2	Související stavby	6
3.3	Související legislativa	7
3.4	Související předpisy SŽDC s.o.	7
3.5	Související technické normy a podmínky	8
3.6	Odchytky od platných norem a předpisů.....	8
4	Výchozí stav	9
4.1	Václavice – Náchod.....	9
4.2	ŽST Náchod	9
4.3	Náchod – Hronov.....	9
5	Navrhovaný stav	11
5.1	Koncepce zařízení	11
5.1.1	Koncepce řešení zařízení	11
5.1.2	Ovládání zařízení	12
5.1.3	Deska nouzových obsluh	12
5.2	Vnější prvky ZZ.....	13
5.2.1	Návěstidla.....	13
5.2.2	Výhybky a výkolejky	14
5.2.3	Pomocná stavědla.....	15
5.2.4	Prostředky kontroly volnosti koleje.....	15
5.3	Vnitřní části ZZ	16
5.3.1	Dopravní kancelář	17
5.3.2	Stavědlová ústředna a místnost zdrojů	17
5.3.3	Vnitřní kabelizace	17
5.3.4	Klimatizace	18
5.4	Zabezpečení přejezdu P5098 v km 60,029 (N1)	18
5.4.1	Venkovní prvky přejezdového ZZ	18
5.4.2	Prostředky pro zjišťování volnosti	19
5.4.3	Indikace a nouzové ovládání.....	19
5.4.4	Diagnostika a záznamové zařízení	19
5.4.5	Kabelizace.....	19
5.4.6	Napájení	19
5.4.7	Demontáže	19
5.4.8	Úprava komunikace a dopravního značení.....	19
5.5	Zabezpečení přejezdu P5099 v km 61,535 (N2)	20
5.5.1	Venkovní prvky přejezdového ZZ	20
5.5.2	Prostředky pro zjišťování volnosti	20
5.5.3	Indikace a nouzové ovládání.....	20
5.5.4	Diagnostika a záznamové zařízení	20
5.5.5	Kabelizace.....	21
5.5.6	Napájení	21
5.5.7	Demontáže	22
5.5.8	Úprava komunikace a dopravního značení.....	22
5.6	Zabezpečení přejezdu P5100 v km 62,007 (N3)	22
5.6.1	Venkovní prvky přejezdového ZZ	22

5.6.2	Prostředky pro zjišťování volnosti	23
5.6.3	Indikace a nouzové ovládání.....	23
5.6.4	Diagnostika a záznamové zařízení	23
5.6.5	Kabelizace	23
5.6.6	Napájení	23
5.6.7	Demontáže	24
5.6.8	Úprava komunikace a dopravního značení.....	24
5.7	Kabelizace.....	24
5.7.1	Parametry kabelové trasy	25
5.7.2	Vedení páteřní kabelové trasy	25
5.7.3	Vstup kabelů do výpravní budovy	26
5.7.4	Označení kabelové trasy - markery	27
5.7.5	Kabelové objekty a spojky.....	27
5.7.6	Podchody pod kolejemi a komunikacemi.....	27
5.7.7	Přechody přes mosty a propustky	28
5.7.8	Souběh a křížení inženýrských sítí	28
5.7.9	Koordinace zemních prací	28
5.7.10	Ochrana přírody při realizaci zemních prací	29
5.7.11	Ochrana památek při realizaci zemních prací.....	29
5.7.12	Demontáže kabelových tras.....	29
5.8	Napájení	29
5.8.1	Výpočet napájení elektronického stavědla.....	30
5.9	Zkoušky, revize a ověřovací provoz.....	31
5.10	Požadavky na provoz a údržbu.....	31
5.11	Odchytky PS od předchozího stupně.....	31
6	Organizace výstavby a demontáže	33
7	Ochrana zařízení	34
7.1	Mechanická ochrana	34
7.2	Protikorozi ochrana	34
7.3	Ochrana před atmosférickým přepětím	34
7.4	Ochrana proti vlivům VN, VVN a ZVN.....	34
7.5	Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí.....	34
7.5.1	Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí	34
7.5.2	Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí	35
8	Podmínky pro realizaci	38
8.1	Likvidace odpadů	38
8.2	Vliv stavby na životní prostředí	38
8.3	Opatření na minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí.....	38
8.4	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	39
8.5	Požární ochrana	42
Přílohy	43

UPOZORNĚNÍ:

Dokumentace PS 13-21-01 ŽST Náchod, SZZ je rozdělena do tří částí se samostatnými deskami dokumentace. Jde o **část A – definitivní SZZ**, jejímž obsahem je řešení nového stavu. Dále se jedná o **část B – provizorní ZZ**, která řeší úpravy zařízení v provizorních stavech a demontáže. Poslední částí je **část C – klimatizace**, která řeší klimatizaci v místnosti zdrojů a ve stavědlové ústředně.

Seznam prací, dodávek a hlavního materiálu částí A a B je ale společný a je obsahem přílohy 0002 Seznam prací, dodávek a hlavního materiálu v části A – definitivní SZZ.

1 Identifikační údaje

Stavba	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
Stupeň dokumentace	Projekt (dokumentace pro stavební povolení)
Část dokumentace	D.1 Železniční zabezpečovací zařízení – D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
Objekt	PS 13-28-01 ŽST Náchod, SZZ; část A – definitivní SZZ
Objednatel	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Korespondenční adresa	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Oprávněná osoba ve věcech technických	Miroslava Klegová
Stávající vlastník objektu	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Nový vlastník objektu	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správce objektu	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Charakter stavby	Modernizace
Místo stavby	trať 506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí (dle služebních pomůcek GVD), trať 026 Týniště nad Orlicí – Broumov (dle KJŘ)
Kraj	Královéhradecký
Katastrální území	Opočno pod Orlickými horami, Pohoří u Dobrušky, Bohuslavice nad Metují, Černčice, Krčín, Nové Město nad Metují, Vrchoviny, Šonov u Nového Města nad Metují, Provodov, Vysokov, Náchod, Běloves, Malé Poříčí, Velké Poříčí, Hronov, Starkoč u Vysokova, Staré Město nad Metují, Babí u Náchoda, Zbečnick
Zhotovitel	Společnost "MM: Ty - Br" Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. vedoucí účastník Společnosti "MM: Ty - Br" Národní 984/15, 110 00 Praha 1 MOTT MACDONALD LIMITED-org. složka člen Společnosti "MM: Ty - Br" Národní 984/15, 110 00 Praha 1
Manažer projektu	Ing. Markéta Hamplová autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (č. 0008706) tel. 221 423 930 e-mail: marketa.hamplova@mottmac.com
Zpracovatel části	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 Projektové středisko Hradec Králové Hradecká 1151, 500 03 Hradec Králové
Odpovědný projektant	Ing. Jaroslav Dytrych autorizovaný inženýr pro TZS (č. 0011619) tel. 735 193 119 e-mail: jaroslav.dytrych@sudop.cz

2 Rozsah a vymezení prací

Stavba revitalizace je modernizační stavbou na stávající jednokolejné trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí. Řešený úsek bude vybaven novým železničním zabezpečovacím zařízením. Nejsou plánovány přeložky trati ani výrazné zvyšování rychlosti.

Účelem stavby je odstranění zastaralosti dnešního zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob, instalace dálkového ovládání zabezpečovacích, sdělovacích a energetických zařízení, odstranění trvalých omezení rychlostí, rekonstrukce vybraných stanic nebo jejich částí, zabezpečení přejezdů na trati, vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující.

Cílem stavby je zkrácení jízdní doby v předmětném úseku, zvýšení jízdního komfortu cestujících a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení bezpečnosti na úrovňových přejezdech na trati Týniště n. O. - Broumov.

Profese Železniční zabezpečovací zařízení v rámci stavby řeší staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice, v ŽST Náchod a v ŽST Hronov, kde budou stávající zařízení nahrazena staničním zabezpečovacím zařízením 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo. V případě ŽST Náchod půjde o traťové stavědlo (plnohodnotné elektronické stavědlo), jehož řídicí části budou podřízeny vzdálené výstroje v ostatních železničních stanicích (elektronická stavědla podřízená technologickému počítači traťového stavědla).

Dále řeší traťové zabezpečovací zařízení v úsecích Opočno pod Orlickými horami – Bohuslavice nad Metují, Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují, Nové Město nad Metují – Václavice, Václavice – Starkoč, Václavice – Náchod, Náchod – Hronov, kde budou stávající zařízení nahrazena traťovým zabezpečovacím zařízením 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstního bodu (v úsecích Václavice – Náchod a Náchod – Hronov s návěstním bodem).

Upraveno bude také stávající traťové zabezpečovací zařízení v úseku Hronov – Police nad Metují, které bude převážáno do definitivního staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hronov. VV ŽST Opočno pod Orlickými horami a v ŽST Starkoč budou při zachování stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení provedeny úvahy nových traťových zabezpečovacích zařízení do stávajícího zařízení.

Obsahem stavby je úprava nebo výměna přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Opočno pod Orlickými horami – Hronov, výměna jednoho přejezdového zabezpečovacího zařízení v úseku Hronov – Police nad Metují a náhrada kolejových obvodů počítači náprav v úsecích Hronov – Police nad Metují a Teplice nad Metují – Meziměstí. Všechna nově zřízená přejezdová zabezpečovací zařízení budou 3.kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2.

Kabelová trasa bude situována na pozemku dráhy a bude společná se sdělovacím zařízením a rozvody nn. V celém úseku budou v rámci stavby položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody. Zabezpečovací kabely budou nové, plněné a, s ohledem na blízkost linek vedení vysokého napětí 110 kV, s ochranným kovovým pláštěm typu TCEKPFLEZE, napájecí kabely budou typu CYKY.

Ovládání úseků Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Police nad Metují (mimo) a Václavice – Starkoč (mimo) bude ze zálohovaného pracoviště JOP zřízeného v nové dopravní kanceláři ve výpravní budově ŽST Náchod, s předpokladem budoucího přenesení na RDP Týniště nad Orlicí a PPV Meziměstí v rámci budoucích samostatných staveb v souladu s pokynem SŽDC GR č.9/2013 Pracoviště dálkového ovládání.

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

Konkrétní vymezení obsahu tohoto PS je obsahem kapitoly 5 Navrhovaný stav této zprávy.

3 Podklady

Pro zpracování této projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- zadání,
- řešení předchozího stupně,
- dostupná dokumentace stávajícího zařízení,
- místní šetření projektanta,
- konzultace a porady,
- zaměření a mapové podklady,
- související stavební objekty,
- související stavby,
- související legislativa v aktuálním znění,
- technické normy a podmínky v aktuálním znění.

3.1 Související provozní soubory a stavební objekty

Viz seznam PS a SO v souhrnné části projektu.

Provozní soubor má návaznosti zejména na objekty částí D.2 Železniční sdělovací zařízení a E.3 Trakční a energetická zařízení, se kterými je zřizována společná páteřní kabelová trasa, a které zajišťují pro zabezpečovací zařízení zejména napájení a přenosovou datovou cestu.

Zabezpečovací zařízení je nasazeno na definitivní konfiguraci kolejiště a komunikací zřízenou objekty části E.1 Inženýrské objekty. Základy pro reléové a technologické domky a stavební úpravy ve stávající výpravní budově ŽST Náchod jsou realizovány objekty části E.2.

Koordinace kabelové trasy a její předpokládané uspořádání je zřejmé z příčných řezů zpracovávaných v objektech části E.1.1 Železniční spodek a svršek.

Povinností zhotovitele tohoto PS je důsledná koordinace se všemi souvisejícími objekty.

3.2 Související stavby

- Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov (v realizaci),
- Výstavba PZS Týniště nad Orlicí – Mieroszów (PKP) v km 90,358 a 90,506 (bez koordinace),
- Výstavba PZS Týniště nad Orlicí – Mieroszów (PKP) v km 92,659 (bez koordinace),
- Výstavba PZS Meziměstí – Otovice zastávka v km 6,464 a 7,125 (bez koordinace),
- Oprava mostu v km 59,444 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí (v realizaci),
- Oprava mostu v km 59,261 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí (v realizaci),
- Oprava mostu v km 59,975 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí (v realizaci),
- Autobusové nádraží, Náchod (dokončeno),
- Přeložka silnice II/303 Náchod Běloves - Velké Poříčí s MÚK,
- Rekonstrukce průjezdu silnice II/303 Velkým Poříčím,
- I/14 – Nové Město nad Metují,
- I/14 Náchod – rekonstrukce silnice a křižovatky,
- I/14 Vysokov – Vrchovina,
- I/33 obchvat Náchod,
- Silnice II/285 Nové Město nad Metují,
- Silnice II/298 – přeložka,
- Silnice II/303 – Náchod,
- Silnice II/303 – Hronov,
- Silnice III/308 – přeložka,
- II/308 Bohuslavice
- Rekonstrukce a rozšíření silnice III/28520 Vrchoviny, II/308 a II/30821 Spy,

- Chodník – Ul. Krausova,
- Zbečnick – Hronov – chodníky,
- Nadzemní elektrické vedení 2 x 110 kV TR Neznášov - Jaroměř - Česká Skalice - TR Náchod,
- Návrh koridoru propojovacího plynovodu VVTL DN 500 PN 63, z území obce Olešná (kraj Vysočina) na hranici ČR-Polsko, do území hraničního přechodu Náchod - Kudowa Zdrój,
- Vysokovská spojka (zastavená stavba, bez koordinace),
- Elektrizace HK – Náchod (zastavená stavba, bez koordinace),
- Náchod – Kudowa Zdrój (zastavená stavba, bez koordinace),
- Dráhy Orlických hor (zastavená stavba, bez koordinace).

3.3 Související legislativa

- zákon 183/2006 Sb., stavební zákon,
- zákon 266/1994 Sb., o drahách,
- zákon 17/1992 Sb., o životním prostředí,
- zákon 185/2001 Sb., o odpadech,
- zákon 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon 309/2006 Sb., zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce,
- zákon 133/1985 Sb., o požární ochraně,
- nařízení vlády 178/2001 Sb., podmínky ochrany zdraví zaměstnanců,
- nařízení vlády 502/2000 Sb., o ochraně před účinky hluku a vibrací,
- nařízení vlády 591/2006 Sb., požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- vyhláška 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah,
- vyhláška 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb,
- vyhláška 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- vyhláška 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů,

a další (vše v aktuálním znění v době zpracování projektu), zejména prováděcí vyhlášky výše uvedených zákonů. Tyto předpisy jsou v platném znění závazné pro dodavatele PS.

3.4 Související předpisy SŽDC s.o.

- Směrnice č. 11 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních,
- Směrnice č. 34 Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty ve znění změn
- Směrnice č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty,
- TS 1/2006-ZS Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení,
- TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacího zařízení,
- TS 4/2008-Z Diagnostika ZZ na tratích vybavených DOZ,
- TS 6/2008-Z Zabezpečovací zařízení dle TNŽ 34 2620, Část 2, Návěstění,
- TS 11/2009-Z Eliminace ztráty šuntu na staniční koleji,
- TS 5/2010-Z Návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů,
- TS 2/2014-S,Z Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla,
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek,

- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek,
- Předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci,
- Předpis SŽDC Zam 1 Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace,

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

3.5 Související technické normy a podmínky

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

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

3.6 Odchytky od platných norem a předpisů

Projektová dokumentace byla zpracována v souladu legislativou platnou v době zpracování a v souladu platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

4 Výchozí stav

Trat' SŽDC 506A (SŽDC/ČD 026): Týniště nad Orlicí - Meziměstí

- Nejvyšší traťová rychlost - stávající: 90 km/h
- Nejvyšší traťová rychlost - navrhovaná: 100 km/h
- Zábrzdná vzdálenost: 700 m
- Trakce: nezávislá

Trat' SŽDC 506D (SŽDC/ČD 033): Václavice - Starkoč

- Nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h
- Zábrzdná vzdálenost - stávající: 400 m
- Zábrzdná vzdálenost - výhledová: 700 m
- Trakce: nezávislá

Úsek Opočno pod Orlickými horami – Meziměstí leží na jednokolejně trati Týniště nad Orlicí - Meziměstí. Sousední dopravnou k začátku trati je ŽST Bolehošť.

Ze ŽST Opočno pod Orlickými horami odbočuje jednokolejná trať do Dobrušky, se sousední dopravnou ŽST Dobruška. Ze ŽST Václavice odbočuje jednokolejná trať do Starkoče, se sousední dopravnou ŽST Starkoč. Ze ŽST Teplice nad Metují odbočuje jednokolejná trať do Trutnova, z ŽST Meziměstí odbočují jednokolejná trať do Polska a jednokolejná trať do Broumova.

Výchozí stav je obsahem stávající provozní dokumentace, která je dostupná u správce zařízení.

4.1 Václavice – Náchod

V traťovém úseku Václavice – Náchod je v provozu TZZ 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 – reléový poloautomatický blok RPB 88.

Traťový úsek je bez souvislé kontroly volnosti. V traťovém úseku je jeden přejezd a zastávka Náchod zastávka.

Přejezd „A“ v km 57,013 (P5097, účelová komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu PZZ-EAV. PZS je z roku 2011 a jeho kontrolní zařízení jsou umístěna v ŽST Václavice. Prostředkem pro zjišťování volnosti koleje jsou ventilové kolejové obvody.

4.2 ŽST Náchod

V ŽST Náchod je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie podle TNŽ 34 2620 s nezávislými návěstidly. Zařízení je z roku 1983 se světelnými návěstidly, výměnovými zámky a s izolovanými kolejnicemi.

V ŽST jsou čtyři koleje dopravní s plným dopravním programem, tři koleje dopravní pouze s odjezdy a jedenáct kolejí manipulačních. Do ŽST je zaústěna vlečka Teplárna. V ŽST je jeden přejezd.

Přejezd „B“ v km 60,029 (P5098, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM 1 ovládaným ze St. 1. Ovládány jsou zvlášť závory pro silnici a zvlášť závory pro chodníky.

4.3 Náchod – Hronov

V traťovém úseku Náchod – Hronov jsou jízdy vlaků řízeny na základě telefonického dorozumívání.

Traťový úsek je bez souvislé kontroly volnosti. V traťovém úseku je pět přejezdů a zastávky Náchod-Běloves, Náchod-Malé Poříčí a Velké Poříčí.

Přejezd „A“ v km 61,535 (P5099, silnice III/30414) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI s celými závory typu AŽD 71. PZS je z roku 1971 s rekonstrukcí v roce 1983 a jeho kontrolní zařízení jsou umístěna v ŽST Náchod. Prostředkem pro zjišťování volnosti koleje jsou kolejové obvody 75 Hz (KO 3500).

Přejezd „B“ v km 62,007 (P5100, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI s polovičními závory typu AŽD 71. PZS je z roku 1971 s rekonstrukcí v roce 1983 a jeho kontrolní zařízení jsou umístěna v ŽST Náchod. Prostředkem pro zjišťování volnosti koleje jsou kolejové obvody 75 Hz (KO 3500).

Přejezd „D“ v km 63,691 (P5101, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu PZZ-RE. PZS je z roku 2008 a jeho kontrolní zařízení jsou umístěna v ŽST Náchod pro přenos je použito přenosové zařízení MUZA. Prostředkem pro zjišťování volnosti koleje jsou impulsní ventilové kolejové obvody. Pro anulaci jsou nasazeny soubory ASE-5 (KO 8081).

Přejezd „E“ v km 65,553 (P5102, účelová komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM 2 s klíčem uloženým v ŽST Hronov. Otevírán by měl být na požádání.

Přejezd „F“ v km 66,217 (P5103, místní komunikace) je zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI s celými závory typu AŽD 71. PZS je z roku 1991 a jeho kontrolní zařízení jsou umístěna v ŽST Hronov. Prostředkem pro zjišťování volnosti koleje jsou kolejové obvody 75 Hz (KO 3700).

5 Navrhovaný stav

Úprava kolejového řešení v ŽST Náchod se odehrává cca v km 60,200 – 60,300, cca v km 60,600 – km 60,968 a v km 61,708 – km 62,133 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí a na přejezdu H3 v km 67,901 s navazujícími úpravami směrového a výškového řešení koleje.

Předmětem části A – definitivní SZZ tohoto PS je:

- zřízení definitivního staničního zabezpečovacího zařízení ŽST,
- zajištění chlazení a temperování v prostorech s vnitřní části zabezpečovacího zařízení (mimo místnosti zdrojů a stavební ústřednu, které jsou předmětem části C – klimatizace, a mimo dopravní kancelář, která je obsahem řešení SO pozemních staveb),
- zřízení vnitřní části nových TZZ umístěných v nové stavební ústředně včetně vazeb do nového definitivního staničního zabezpečovacího zařízení.

Provizorní stavy jsou předmětem části B – provizorní ZZ.

Poznámka: Tato dokumentace je zpracována jako dokumentace pro neznámého zhotovitele a tedy i pro neznámé zařízení. Přizpůsobení dodávanému zařízení včetně vytvoření předpokladů pro splnění jeho potřeb a ochrany je předmětem realizační dokumentace (DPSŘ). Teprve v té dokumentaci je možné na základě znalosti konkrétních dodávaných typů zařízení navrhnout konkrétní opatření a v té dokumentaci je, stejně jako na stavbě, nezbytná důsledná koordinace s ostatními profesemi ve věcech, které nebylo možné plně postihnout v projektu stavby z důvodu dodávky neznámého zařízení.

5.1 Koncepce zařízení

5.1.1 Koncepce řešení zařízení

Nové zabezpečovací zařízení ŽST Náchod bude staničním zabezpečovacím zařízením 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – plnohodnotné elektronické stavědlo –, které bude umístěno v nově zřízených technologických místnostech ve výpravní budově. Půjde o traťové stavědlo, jemuž bude podřízena vzdálená výstroj zařízení v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice a v ŽST Hronov.

Na profesní poradě dne 25.2.2016 byl ze strany O14 potvrzen odchylný postup od článku 6.2.3 TS 2/2006, podle kterého je možné jedinému technologickým počítači traťového stavědla podřídit pouze 4 dopravní. Předpokládá se, že v budoucnu může být jedna ze vzdálených částí zařízení převedena pod jiné budoucí traťové stavědlo.

Zařízení bude s třífázovými elektromotorickými přestavíky, se světelnými návěstidly a s počítači náprav pro kontrolu volnosti koleje. V rámci stavby bude tímto provozním souborem zřízena i vnitřní část zařízení. Software stavědla včetně částí SW pro vzdálenou výstroj v jiných ŽST bude dodán v rámci tohoto PS.

Software stavědla pro ŽST bude obsahovat funkcionality APN (automatické stavění přivolávací návěsti – podle TS SŽDC 1/2006-Z) a VNPN (výstraha nedovoleného projetí návěstidla – podle TS SŽDC 2/2014–S,Z.) v souladu s platnými technickými specifikacemi a v rozsahu podle situačního schématu. VNPN bude ve variantě bez sirény, bude zřízena vazba do TRS.

V ŽST Náchod bude zřízena funkcionality VCRP (volba cesty podle rozhledových poměrů = vjezdy na obsazenou kolej) ze všech směrů na všechny staniční koleje s dopravním programem. VCRP není možné zřídit mezi kolejemi 7a a 7.

Staniční zabezpečovací zařízení bude připraveno pro případnou pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System – ETCS). Vlastní zařízení ETCS (a související GSM-R) však nebude součástí této stavby a bude montováno v případných budoucích samostatných stavbách. Současně není součástí této stavby ani zřízení zařízení pro automatické vedení vlaku AVV.

Zařízení bude vybaveno bezpečnou oddělovací branou mezi bezpečnou a nikoliv bezpečnou částí stavědla pro zadávání čísel vlaků ze vstupních stanic vybavených elektronickými dopravními deníky (žst. Starkoč, žst. Opočno pod Orlickými Horami, žst. Teplice nad Metují)

Součástí staničního zabezpečovacího zařízení je řešení přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu N1, který bude řešen jako PZS s vnitřní částí zařízení ve stavědlové ústředně, a na přejezdech N2 a N3, jejichž vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v místě přejezdu.

V navazujícím traťovém úseku Václavice – Náchod bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Branka). Předpokládá se nasazení integrovaného TZZ.

V navazujícím traťovém úseku Náchod - Hronov bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Malé Poříčí). Předpokládá se nasazení integrovaného TZZ.

Zřízení části zařízení umístěné ve stavědlové ústředně v ŽST Náchod a zřízení kabelizace mezi vjezdovými návěstidly ŽST Náchod je obsahem dodávky tohoto PS.

5.1.2 Ovládání zařízení

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude ovládáno ze zálohovaného pracoviště JOP, které bude zřízeno v nové dopravní kanceláři v rámci tohoto PS. Půjde o dvě totožná pracoviště včetně PAVZZ (provozní aplikace pro elektronické vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení). Pro nouzové místní ovládání bude v dopravní kanceláři zřízena deska nouzových obsluh. Krom zálohovaného pracoviště JOP bude v dopravní kanceláři umístěno pracoviště staničního dozorce.

V rámci dodávky a montáže pracoviště JOP bude dodáno **maticové uspořádání monitorů**, které je naznačeno také v příloze 0501 Dispozice SÚ a DK. Dotykový ovládací panel bude položen na stole mimo konstrukci matice monitorů, konstrukce matice bude rozvinuta nad ním. Monitory v matici, nehledě na dodávající PS, budou shodné velikosti – 21 palců – shodného typu a barevného provedení.

Stolové sestavy pracoviště JOP budou dodány jako **sestavy pro dispečerské pracoviště s možností výškového nastavitelní stolů a se stolovým trezorem** a elektrickou výzbrojí. Rozměry jsou obsahem přílohy 0501 Dispozice SÚ a DK. Kabely do stolů budou přivedeny dvojitou podlahou.

Pracoviště bude v realizační dokumentaci po návrhu konkrétních výrobků posouzeno z hlediska ergonomie a hygieny práce a případně upraveno tak, aby vyhovovalo platné legislativě. Při případné změně uspořádání budou dodrženy parametry požadované pro elektrickou provozovnu – minimální šířka uličky 80 cm apod..

Zobrazení JOP je obsahem přílohy 0601 Pohled na monitor.

Z hlediska pokynu GR SŽDC č. 9/2013 „Pracoviště pro dálková řízení“ je ovládání z ŽST Náchod stavem dočasným. RDP trati Týniště nad Orlicí – Broumov má být v cílovém stavu umístěno v ŽST Týniště nad Orlicí, PPV v ŽST Meziměstí. V budoucnu se předpokládá doplnění ŽST Náchod o skříň DOZ, prostřednictvím které bude traťové stavědlo dálkově ovládáno z budoucího RDP a PPV.

5.1.3 Deska nouzových obsluh

Deska nouzových obsluh bude zřízena v dopravní kanceláři. Deska nouzových obsluh bude vycházet z návrhu příslušné TS SŽDC. Deska bude ergonomicky vhodně umístěná (např. pult umístěný ve stole), v dosahu sdělovacího zařízení.

Rozsah desky je zřejmý z přílohy 0602 Deska nouzových obsluh. Z hlediska vlastní obsluhy bude obsahovat:

- soubor přivolávacích návěstidel pro návěstidla L, Sc1a a S,
- samostatné soubory ovládání PZS N1, N2, N3, kontrolní prvky PZS VN1, NH1-NH3,
- soubor nouzového závěru výměn (navrhují se samostatné soubory pro jednotlivá zhlaví),
- soubory nouzového ovládání výhybek 1, 2, 16 a 17,
- soubor indikace polohy výměn – budou řešeny součtově pro jednotlivá zhlaví a pro úsek SK1-SK4,
- kontrola volnosti přilehlých traťových úseků, záhlaví a úseku V14-18,
- resety zadávacích počítačů,
- nouzové vypnutí napájení.

5.2 Vnější prvky ZZ

5.2.1 Návěstidla

Všechna návěstidla definitivního staničního zabezpečovacího zařízení budou nová, světelná a jejich konstrukce musí splňovat podmínky TNŽ 34 2610. Rozsah, umístění a výstroj návěstidel je zřejmá z přílohy 0201 Situační schéma.

Doba svícení přivolávací návěsti bude provedena dle „Pokynu provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 1/2015“ čl. 6.1 s dobou svícení 180 sekund.

Problematika návěstění je patrná z přílohy 0301 Závěrová tabulka a ze záznamů z projednání.

Poloha vjezdových návěstidel a návěstidel L1a, Lc7a, S7a, Sc1a, S1, S2, S3a, S5, Sc7, Se1 a Se2 byla stanovena situováním nepřenosných návěstidel. Přesné situování ostatních návěstidel bude provedeno po pokládce kolejí.

Dohlednost návěstidla a čitelnost návěstního znaku nesmí být narušena konstrukcemi a venkovními prvky ostatních profesí. Zhotovitel zodpovídá za meziprofesi koordinaci na stavbě při zřizování konstrukcí jednotlivých profesí tak, aby rozměry nebo světelné parametry konkrétních zvolených výrobků dohlednost návěstidel a čitelnost návěstních znaků nenarušily.

Vjezdová návěstidla budou stožárová. Jsou navržena tak, aby svým umístěním vyhověla požadavkům na minimální vzdálenost označníku od krajní výhybky podle normy i podle požadavků dopravy na posun v jednotlivých ŽST. Před vjezdová návěstidla se umístí návěst "Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu".

Odjezdová a cestová návěstidla budou stožárová. Budou umístěna minimálně 15 m od námezníku přilehlé výhybky. Výjimku tvoří návěstidla na kratších kolejích, která budou od námezníku přilehlé výhybky umístěna 7m nebo 10m podle délky koleje a ustanovení TNŽ 34 2620 (viz situační schéma).

Seřaďovací návěstidla Se2 a Se3 budou stožárová, návěstidla Se1 a Se4 budou trpasličí. Návěstidlo L1a bude ve funkci označníku Seřaďovací návěstidla budou umístěna minimálně 5 m od námezníku přilehlé výhybky.

Označník ve václavickém záhlaví bude řešen formou neproměnné návěsti. Zřízení nového označníku i demontáž stávajících je předmětem řešení SO výstroje trati.

Umístění návěstidel Lc1 a Lc2 je vázáno rozhodnutím komise pro situování návěstidel, které bude vyneseno až v okamžiku situování po pokládce kolejí. Projekt obsahuje nekolizní polohy návěstidel v obloukovém zhlaví, které jsou zaručeně realizovatelné i za výkladu, že stojící vlak je překážkou v dohlednosti návěstidla, a že není akceptovatelný stav, kdy se návěstidlo konkrétní staniční koleje díky vzdálenějšímu umístění zejména ve tmě jeví jako návěstidlo jiné koleje (nedá se odpočítat od

kraje kolejíště – tzv. „stříhání“ návěstidel -, protože by se např. návěstidlo Lc2 jevílo na levé straně kolejíště). Pro využití maximální užité délky koleje alespoň ve směru od Hronova byly zřízeny úseky počítačů náprav mezi odjezdovým návěstidlem a námezníkem.

Projekt ale také obsahuje kabelové rezervy na případné vysunutí těchto návěstidel hlouběji do zhlaví, aby byla maximalizována délka staniční koleje ve směru do Hronova, bude-li k dispozici souhlasné stanovisko komise. Doporučuje se proto základy a kabelizaci těchto návěstidel dokončit až po konzultaci s komisí nebo po konečném rozhodnutí komise.

Umístění návěstidel Lc7a, S5 a Sc7 je vázáno polohou před centrálním přechodem pro případné budoucí nasazení výstražného zařízení pro centrální přechod. Aby nedošlo ke zbytečnému krácení užité délky koleje 5, byl mezi odjezdovým návěstidlem S5 a námezníkem výhybky 2 zřízen úsek počítače náprav, díky kterému bude možné (v období, kdy nebude nutný přístup na poloostrovní nástupiště) využít plné užité délky koleje alespoň ve směru od Václavic.

Umístění návěstidla S3a vyžaduje demontáž části nástupiště (jeden panel). Úprava nástupiště bude provedena v rámci SO kolejí. Výška a směrování návěstidla budou korigovány tak, aby bylo možné maximální využití délky kusé koleje, ale současně aby nemohlo dojít k záměně návěstidla při jízdě ze sousední koleje.

U návěstidla Sc7 je požadavek na osazení ochranného zábradlí ze strany vyježděné cesty. Ochranné zábradlí je součástí SO kabelovodu.

U návěstidla S1 je požadavek na osazení ochranného zábradlí ze strany centrálního přechodu. Ochranné zábradlí a úprava zpevněné plochy bude provedena v rámci SO železničního spodku.

Pod návěstidly Lc1 a Lc7 prochází odvodnění železničního spodku, tato návěstidla proto budou mít atypický základ.

Požadavky profese koleje na atypický základ jsou následující. Návrh atypického základu návěstidla nad trativodem musí být staticky posouzen a řešení odsouhlaseno SŽDC OTH. Základ nesmí ohrozit funkčnost trativodu z plastových trub DN150 a DN200. Povrch trativodní trubky je pod drážní stezkou v minimální hloubce 1,40 m - 1,60 m.

Montáž nových návěstidel bude prováděna průběžně, společně se stavebními pracemi v přilehlé části kolejíště nebo ve vlakových pauzách.

Návěstidla budou vybavena přepětovými ochranami v rozsahu potřebném pro dodávaný typ zařízení. Podle potřeb dodávaného zařízení budou v rámci dodávky a montáže návěstidel (je nedílnou součástí položky pro dodávku a montáž prvku) zřízena také nezbytná opatření pro ochranu zařízení proti atmosférickému přepětí podle vnitřních předpisů výrobce zařízení a v souladu s platnými normami. Případné uzemnění bude v rámci DPSŘ koordinováno s uzemněním ostatních profesí.

5.2.2 Výhybky a výkolejky

Všechny výhybky 13 - 18 budou nové, ostatní výhybky budou zachovány stávající. Výhybky 14 - 18 budou s čelistovými závěry, žlabovými pražci a s EOv, výhybka 13 bude z důvodu kombinace elektromotorického přestavníku a současného neosazení EOv pouze s hákovým závěrem. Na stávajících výhybkách jsou hákové závěry.

S výjimkou ručně stavěných výhybek 6 - 13 se výhybky zabezpečí novými třífázovými rozřeznými elektromotorickými přestavníky. U výhybek 14 - 18 půjde o montáž na přírubu žlabového pražce, výhybky 1 - 5 budou v klasickém provedení.

Výhybky 6 a 12 budou stavěné ručně. Na výhybce bude osazen výměnový zámek pro uzamčení v základní poloze. Zámky budou uzamčeny společně s ručně stavěnými výkolejkami TVk1 (resp. DVk1 a DVk2 v případě výhybky 12). Výsledné klíče budou drženy v elektromagnetických zámcích EZ TVk1/6 a EZ DVk1/DVk2/12 umístěných v kolonce pomocného stavědla u námezníku výhybky D16. Elektromagnetické zámky nemají žádnou závislost do zabezpečených jízdních cest (jsou zřízeny pouze pro předání klíče mezi SŽDC s.o. a vlečkařem při oddělení koleje vlečkaře a SŽDC s.o.).

Výhybka 13 bude stavěná ručně. Na výhybce bude osazen závorník s elektrickou kontrolou polohy uzamykatelný v jedné poloze. Závorník bude uzamčen společně s ručně stavěnou výkolejkou Vk2, výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku EZ Vk2/13k umístěném v kolonce pomocného stavědla u námezíku výhybky 13.

Ústředně stavěná výkolejka Vk1 s třífázovým elektromotorickým přestavníkem bude zřízena z manipulační koleje. Ve vnitřní části zařízení bude zapojena do fyzické spojky společně s přestavníkem výhybky 5.

Ústředně stavěná výkolejka Vk3 s třífázovým elektromotorickým přestavníkem bude zřízena z manipulační koleje. Ve vnitřní části zařízení bude zapojena do fyzické spojky společně s přestavníkem výhybky 15.

Z výše uvedeného vyplývá, že ve staničním zabezpečovacím zařízení budou zapojeny celkem 10 výměnových elektromotorických přestavníků a 2 elektromotorické přestavníky pro výkolejky, 1 závorník s elektrickou kontrolou polohy a 3 elektromagnetické zámky, což představuje celkem 11,5 výhybkových jednotek.

Seznam ovládacích prvků (řadičů) pro výhybky a výkolejky:

1, 2, 3, 4, 5/Vk1, EZ Vk2/13k, EZ 6/TVk1, EZ 12/DVk2/DVk1, 14, 15/Vk3, 16, 17, 18.

Montáž nových přestavníků a výkolejek bude prováděna průběžně, společně s dokončováním stavebních prací v přílehlé části kolejiště.

Přestavníky budou vybaveny přepětovými ochranami v rozsahu potřebném pro dodávaný typ zařízení. Podle potřeb dodávaného zařízení budou v rámci dodávky a montáže přestavníků (je nedílnou součástí položky pro dodávku a montáž prvku) zřízena také nezbytná opatření pro ochranu zařízení proti atmosférickému přepětí podle vnitřních předpisů výrobce zařízení a v souladu s platnými normami. Případné uzemnění bude v rámci DPSŘ koordinováno s uzemněním ostatních profesí.

V rámci tohoto PS budou dodány také uzamykatelné výměnové zámky pro zajištění pojižděných a odvratných výhybek pro případ poruchy v rozsahu podle předpisu SŽDC (ČD) Z1 (Př. 1, čl. 123).

5.2.3 Pomocná stavědla

Kromě dvou kolonek pomocných stavědel, ve kterých budou umístěny elektromagnetické zámky (viz kapitola 5.2 Výhybky a výkolejky), bude zřízeno pomocné stavědlo PSt1 bez kolonky v kolejišti.

V případě předání tohoto pomocného stavědla budou v základní poloze drženy výhybky 16 a 18 a v mínusové poloze Vk3/15 a výhybka 17 a na návěstidlech Se3, Se4 a Sc1a se rozsvítí Posun povolen, umožňující posun mezi kusými manipulačními kolejemi (resp. vlečkami) a kolejí 1a. Pomocné stavědlo bude předáváno pro manipulace s delšími posunovými díly (než je délka koleje mezi hrotem výhybky 12 a návěstidlem Se3) mezi manipulačními kolejemi a vlečkami.

5.2.4 Prostředky kontroly volnosti koleje

Kontrola volnosti koleje bude řešena úseky počítačů náprav. Vnitřní výstroj úseků počítačů náprav bude v železničních stanicích soustředěna i pro traťové úseky.

Kolový senzor se montuje vždy na vnitřní stranu kolejnice. V rovné koleji, přechodnicích oblouků apod. se senzor montuje vždy na stranu, která vykazuje menší ojetí vnitřní hrany hlavy kolejnice. V obloucích se senzor montuje vždy na kolejnici na vnitřní straně oblouku. Pro umístění senzoru vůči jiným zařízením (návěstidla, námezíky) platí stejná pravidla jako pro umístění izolovaných styků.

Pro umístění senzoru je třeba dodržet minimální vzdálenost 5m od hranice vozovky. Sensory musí být namontovány min. 1m od kolejnicového styku nebo hrotu výhybky. Pokud je na jeden kolejnicový pás nutné namontovat dva senzory, musí být mezi nimi volné minimálně jedno mezipražcové pole. Při montáži senzoru do výhybky je nutné dodržet minimální vzdálenost mezi čelní plochou senzoru a sousední kolejnicí alespoň 100mm.

V mezipražcovém poli, kam je namontován senzor, nesmí být svary kolejnice, hlava ani pata kolejnice nesmí být nestejnoměrně vyválcovaná, lanová propojení a tyče výhybek. Při montáži senzoru je pro správnou funkci senzoru nezbytné postupovat podle pokynů výrobce.

V kabelech počítačů náprav je zakázáno provozovat jiné obvody než obvody počítačů náprav.

Kabely mezi vysílačem a stavědlovou ústřednou budou na vstupu do stavědlové ústředny vybaveny přepětiovými ochranami – kabely budou ukončeny na přepětiových ochranách. Bude provedena ochrana senzoru proti přepětím indukovaným do zemního kabelu (žil proti sobě, žil proti zemi) a s ní související uzemnění v místě kabelového závěru.

Počítací body situované u vybraných hlavních návěstidel budou s využitím směrových výstupů využity pro funkcionalitu VNPN podle TS SŽDC 2/2014–S,Z. Rozsah je zřejmý z přílohy 0201 Situační schéma.

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

Montáž vnější výstroje počítačů náprav bude prováděna průběžně, společně se stavebními pracemi v přílehlé části kolejíště.

Snímače počítačů náprav budou vybaveny přepětiovými ochranami v rozsahu potřebném pro dodávaný typ zařízení. Podle potřeb dodávaného zařízení budou v rámci dodávky a montáže snímačů počítačů náprav (je nedílnou součástí položky pro dodávku a montáž prvku – s výjimkou mezikolejových propojení, která jsou rozpočtována samostatně v počtu 2 ks na snímač počítače náprav) zřízena také nezbytná opatření pro ochranu zařízení proti atmosférickému přepětí podle vnitřních předpisů výrobce zařízení a v souladu s platnými normami. Případné uzemnění bude v rámci DPSŘ koordinováno s uzemněním ostatních profesí.

5.3 Vnitřní části ZZ

Vnitřní části zabezpečovacího zařízení budou zřízeny ve stávající výpravní budově v prostorech, které budou stavebně připraveny v rámci SO pozemních staveb. Půjde o prostory dopravní kanceláře (ve stávající DK), stavědlové ústředny (ve stávající RM) a místnosti zdrojů (vedle stávající RM – místnost 1.47).

Vnitřní části zabezpečovacího zařízení na přejezdech N2 a N3 budou zřízeny v novém izolovaném (zatepleném) reléovém domku sendvičové konstrukce se sedlovou střechou, který je předmětem dodávky tohoto PS. V případě nově zřizovaných reléových domků u zastávek bude domek proveden s příčkou, kterou bude rozdělen na dva samostatné prostory – jeden pro zabezpečovací zařízení, druhý pro sdělovací zařízení. Základ pro reléový domek bude zřízen v rámci SO pozemních staveb.

Rozměry a vnitřní členění reléového domku jsou zřejmé z přílohy 0502 Půdorys RD N2 a 0503 Půdorys RD N3.

Součástí položky dodávky a montáže domků je mimo jiné i dodávka a montáž:

- sedlové střechy,
- rozdělení domku na dva prostory podle Dispozice TD (v případě TD),
- řešení vnitřní elektroinstalace včetně osvětlovacích těles, rozvodnic a zásuvek,
- klimatizace (příp. chlazení nebo větrání dle potřeb zařízení) a temperování, vč. ovládacích stykačů a jejich propojení do rozvaděče RDD,
- venkovních elektrorozvodných pilířů a skříně společné přístrojové pro přejezdy s VTO, SMO, RE (v případě RD u přejezdů)
- uzemnění včetně ekvipotenciální přípojnice,

- řešení ochrany stavby před atmosférickým přepětím,
- mechanického zabezpečení domku proti neoprávněnému vniku či poškození (např. odolné stěny, bezpečnostní vstupní dveře s mříží apod.),
- bezprašné provedení podlahy, stěn a stropu,
- řešení pro zajištění požadované únosnosti podlahy technologického domku.

Řešení bude odpovídat požadavkům platných norem a předpisů (státních, drážních i zhotovitele) pro montáž dodaného zařízení, které bude do domku instalováno. Případná venkovní jednotka klimatizace bude osazena ochranným zákrytem ve funkci ochrany proti odcizení a poškození.

Zhotovitel stavby zodpovídá za meziprofesní koordinaci na stavbě z hlediska umísťovaných zařízení, zejména za koordinaci uzemnění jednotlivých profesí a ochran domku, jejíž dořešení je předmětem DPSŘ.

Domky budou umístěny tak, aby nezasahovaly do rozhledových poměrů na přejezdu.

5.3.1 Dopravní kancelář

Dispozice nové dopravní kanceláře je zřejmá z přílohy 0501 Dispozice SÚ a DK.

Dopravní kancelář se nachází v poloze stávající dopravní kanceláře. V místnosti bude v rámci rekonstrukce provedené SO pozemních staveb mimo jiné zřízena i dvojitá podlaha, do které bude zaústěn kabelový žlab ze stavební ústředny, žaluzie na nových oknech a klimatizace. Obsahem dodávky SO pozemních staveb je i dodávka veškerého nábytku mimo pracoviště JOP a desky nouzových osvětlení, které jsou obsahem dodávky tohoto PS. Rozhraní dodávky mezi PS a SO je ve výkrese naznačeno jednotlivými barvami příslušnými k danému PS nebo SO (popsáno v legendě).

Dodávka zařízení do dopravní kanceláře je popsána v kapitole 5.1.2 Ovládání zařízení.

5.3.2 Stavědlová ústředna a místnost zdrojů

Dispozice nové stavební ústředny a místnosti zdrojů je zřejmá z přílohy 0501 Dispozice SÚ a DK.

Ve stavební ústředně se umístí skříň s elektronickou a reléovou částí zařízení a skříň počítačů a napájení. V místnosti zdrojů bude umístěn systém napájení zařízení a dále budou v místnosti umístěny kabelové skříňe pro ukončení vnějších kabelů.

Ve stavební ústředně bude zřízeno servisní a diagnostické pracoviště traťového stavebního úseku včetně vzdálených výstrojí. Součástí diagnostiky bude výstup a přenos diagnostických informací na centrální diagnostické pracoviště. Diagnostika musí splňovat požadavky TS 2/2007-Z.

Pro propojení distribuované části s částí řídicí v ŽST Náchod bude využito 12 vláken v optickém kabelu zřízeném v rámci PS profese sdělovacího zařízení. Podrobné řešení je obsahem části sdělovacího zařízení.

Minimální únosnost podlahy ve stavební ústředně je 500 kg/m², v místě zdrojů a baterií pak 1500 kg/m² – bude zajištěno řešením dodávky SO pozemních staveb.

Požadavek na rozmezí teplot ve stavební ústředně je od +5°C do +35°C, v prostoru umístění baterií je požadována stálá teplota +20°C (lze zajistit samostatně klimatizovanými skříňemi baterií). Teplota bude zajištěna klimatizací a elektrickými přímotopnými panely pro temperování v zimním období.

V případě změn v řešení dispozice místností je nezbytné dodržení předepsaných vzdáleností pro elektrické provozovny a zachování rezerv pro budoucí instalaci skříňe DOZ a případných dalších zařízení souvisejících s dálkovým řízením zařízení.

5.3.3 Vnitřní kabelizace

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

kabelových roštů a kanálů (v případě místnosti zdrojů a stavební ústředny) a do dvojité podlahy (v případě rozvodů v dopravní kanceláři). Vnitřní kabelizace mezi jednotlivými místnostmi bude vedena prostupy ve zdi, které se po montáži vnitřní kabelizace utěsní.

5.3.4 Klimatizace

Klimatizace do místnosti zdrojů a stavební ústředny je řešena částí C - klimatizace tohoto PS. Klimatizace pro dopravní kancelář je řešena v rámci SO pozemních staveb.

5.4 Zabezpečení přejezdu P5098 v km 60,029 (N1)

Stávající mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P5098 v km 60,029 na místní obslužné komunikaci ul. Dobrošovská bude demontováno.

Nahrazeno bude novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé s vnitřní výstrojí umístěnou ve stavební ústředně ve výpravní budově. V místě přejezdu bude instalována pouze skříň s transformátory výstražníků a pohonů závor.

Přejezd bude z hlediska zabezpečovacího zařízení nově značen jako „N1“.

Pro přезд N1 je požadována aplikace postupného (sekvenčního) sklápění závor. Tomuto požadavku musí odpovídat i délka a konstrukce závorových břeven – závorové břevno na vjezdu do přejezdu musí být ukončeno v jízdním pruhu do přejezdu (nejlépe špička cca 0,5 m od jízdního pruhu výjezdu z přejezdu).

5.4.1 Venkovní prvky přejezdového ZZ

Podrobnosti k venkovním prvkům a jejich umístění jsou patrné z Polohopisného výkresu, ze Situačního schématu a ze Schématu přejezdu. Všechny výstražníky budou s pozitivní signalizací.

Stojan	Vystrojení	Poznámka
A	světelná skříň A, závorové břevno 5,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu závory zarážku pro slepeckou hůl	
B	světelná skříň B, závorové břevno 5,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu závory zarážku pro slepeckou hůl	
C	světelná skříň C, závorové břevno 7,0 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu závory zarážku pro slepeckou hůl	
D	světelná skříň D, závorové břevno 7,0 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu závory zarážku pro slepeckou hůl	stožárek osvětlení bude vymístěn v rámci SO elektro, kolidující část zábradlí upravena v rámci SO přejezdu

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu v obytné části je požadováno použití tomuto odpovídající výstražných zvonců s možností regulace hlasitosti výstrahy.

Výstražníky budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Natočení skříní bude podle potřeby nového stavebního řešení vhodně upraveno.

5.4.2 Prostředky pro zjišťování volnosti

Přejezd bude spouštěn jízdou vlaku nebo pomocí staničního zabezpečovacího zařízení. Pro spouštění výstrahy PZS budou použity prvky pro zjišťování volnosti koleje (tzn. počítače náprav) navazujícího staničního a traťového zabezpečovacího zařízení dle Situačního schématu a Tabulky přejezdu.

5.4.3 Indikace a nouzové ovládání

Přejezd bude zavázán do nového SZZ ŽST Náchod včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2).

Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno z JOP v ŽST Náchod, z desky nouzových obsluh v dopravní kanceláři a prostřednictvím skříňky místního ovládání v místě přejezdu, která bude umístěna na skříní s transformátory v místě přejezdu.

5.4.4 Diagnostika a záznamové zařízení

Diagnostika přejezdu bude zapojena do diagnostického systému staničního zabezpečovacího zařízení.

Součástí položky dodávky a montáže vnitřní části přejezdového zabezpečovacího zařízení je také dodávka a montáž záznamového zařízení (černá skříňka PZS).

5.4.5 Kabelizace

Kabelizace přejezdu včetně výkopových prací a uložení kabelizace je řešena v rámci řešení staničního zabezpečovacího zařízení.

Kabely mezi stavědlovou ústřednou a skříní transformátorů v místě přejezdu budou položeny odděleně (každý do jiného žlabu zabezpečovacího zařízení).

5.4.6 Napájení

Napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení je společné se staničním zabezpečovacím zařízením.

5.4.7 Demontáže

Stávající mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení bude, stejně jako ostatní demontované součásti stávajícího zabezpečovacího zařízení, sneseno a bude protokolárně předáno správci zařízení. Nepoužitelné budou předány k likvidaci do zařízení k tomu určeného.

5.4.8 Úprava komunikace a dopravního značení

Komunikace bude na přejezdu upravena v rámci řešení SO části E.1.3 Železniční přejezdy.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“.

Dodávka, montáž a demontáž provizorního dopravního značení i související úprava stávajícího dopravního značení včetně projednání s úřady je řešena v rámci části projektu B.8 Dopravní opatření.

5.5 Zabezpečení přejezdu P5099 v km 61,535 (N2)

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P5099 v km 61,535 na silnici III.třídy/30414 ul. Kpt.Jaroše bude demontováno.

Nahrazeno bude novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI s celými závorami, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé s vnitřní výstrojí umístěnou v reléovém domku v místě přejezdu.

Přejezd bude z hlediska zabezpečovacího zařízení nově značen jako „N2“.

5.5.1 Venkovní prvky přejezdového ZZ

Podrobnosti k venkovním prvkům a jejich umístění jsou patrné z Polohopisného výkresu, ze Situačního schématu a ze Schématu přejezdu. Všechny výstražníky budou s pozitivní signalizací.

Stojan	Vystrojení	Poznámka
A	světelná skříň A, závorové břevno 8,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v rozsahu chodníku zarážku pro slepeckou hůl	
B	světelná skříň B	
C	světelná skříň C	
D	světelná skříň D, závorové břevno 8,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v rozsahu chodníku zarážku pro slepeckou hůl	

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu v obytné části je požadováno použití tomuto odpovídající výstražných zvonců s možností regulace hlasitosti výstrahy.

Výstražníky budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Natočení skříní bude podle potřeby nového stavebního řešení vhodně upraveno.

5.5.2 Prostředky pro zjišťování volnosti

Přejezd bude spouštěn jízdou vlaku nebo pomocí staničního zabezpečovacího zařízení. Pro spouštění výstrahy PZS budou použity prvky pro zjišťování volnosti koleje (tzn. počítače náprav) navazujícího staničního a traťového zabezpečovacího zařízení dle Situačního schématu a Tabulky přejezdu.

5.5.3 Indikace a nouzové ovládání

Přejezd bude zavázán do nového SZZ ŽST Hronov včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2).

Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno z JOP v ŽST Náchod, z desky nouzových obsluh v dopravní kanceláři a prostřednictvím skříňky místního ovládání v místě přejezdu, která bude umístěna na vhodné straně reléového domku v místě přejezdu.

5.5.4 Diagnostika a záznamové zařízení

Diagnostika přejezdu bude zapojena do diagnostického systému staničního zabezpečovacího zařízení.

Součástí položky dodávky a montáže vnitřní části přejezdového zabezpečovacího zařízení je také dodávka a montáž záznamového zařízení (černá skříňka PZS).

5.5.5 Kabelizace

Kabelizace přejezdu včetně výkopových prací a uložení kabelizace je řešena v rámci řešení staničního zabezpečovacího zařízení.

5.5.6 Napájení

Napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v souladu s ČSN 34 2650 ed.2, čl. 5.3.11 zajištěno z jedné elektrické přípojky z veřejné elektrické soustavy, která bude přivedena do RD. Pokládka napájecích kabelů bude řešena v rámci stavebních objektů elektro. Na vnějším plášti reléového domku bude zřízena zásuvka pro připojení mobilního dieselaagregátu.

Jako jediný náhradní zdroj bude použita akumulátorová baterie s automatickým měničem a dobíječem za podmínky, že akumulátorová baterie bude dimenzována minimálně na 8 hodin plnohodnotného provozu a články použitých akumulátorových baterií musí mít garantovanou životnost minimálně 12 let.

Kontroly hlavního a náhradního napájení budou zobrazovány na monitoru JOP. Pro vypnutí napájecích zdrojů při požáru apod. se zřídí tlačítko nouzového vypnutí napájení v místnosti zabezpečovacího zařízení.

Spotřeba přejezdu "N2"

	ks	příkon na kus	příkon
Nabíječe baterie přejezdu	1	1800 VA	1800 VA
Zásuvky	1	400 VA	400 VA
Osvětlení domku	1	40 VA	40 VA
Klimatizace	1	400 VA	400 VA
Mezisoučet			2640 VA
Rezerva	10%		264 VA
Celkem			2904 VA

Současný příkon přejezdu "N2"

	příkon	současnost	příkon
Nabíječe baterie přejezdu	1800	70%	1260 VA
Celkem			1260 VA

Výpočet baterie pro přejezd "N2"

	ks	požadavek na baterii na kus	požadavek na baterii
Logika přejezdu pro jednu kolej	1	50 Ah	50 Ah
Výstražník	4	7,5 Ah	30 Ah
Závora	2	7,5 Ah	15 Ah
Zvonec	4	7,5 Ah	30 Ah
Mezisoučet			125 Ah
Rezerva na samovybití	15%		18,75 Ah
Celkem			143,75 Ah

5.5.7 Demontáže

Stávající výstražníky, závory a reléový domek budou, stejně jako ostatní demontované součásti stávajícího zabezpečovacího zařízení, sneseny a budou protokolárně předány správci zařízení. Nepoužitelné budou předány k likvidaci do zařízení k tomu určeného.

5.5.8 Úprava komunikace a dopravního značení

Komunikace bude na přejezdu upravena v rámci řešení SO části E.1.3 Železniční přejezdy.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“.

Dodávka, montáž a demontáž provizorního dopravního značení i související úprava stávajícího dopravního značení včetně projednání s úřady je řešena v rámci části projektu B.8 Dopravní opatření.

5.6 Zabezpečení přejezdu P5100 v km 62,007 (N3)

Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P5100 v km 62,007 na místní obslužné komunikaci ul. Kladská bude demontováno.

Nahrazeno bude novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI s celými závory, s pozitivní signalizací a se signalizací pro nevidomé s vnitřní výstrojí umístěnou v reléovém domku v místě přejezdu.

Přejezd bude z hlediska zabezpečovacího zařízení nově značen jako „N3“.

5.6.1 Venkovní prvky přejezdového ZZ

Podrobnosti k venkovním prvkům a jejich umístění jsou patrné z Polohopisného výkresu, ze Situačního schématu a ze Schématu přejezdu. Všechny výstražníky budou s pozitivní signalizací.

Stojan	Vystrojení	Poznámka
A	světelná skříň A, závorové břevno 4,25 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu zarážku pro slepeckou hůl	elektrické vedení nad stojanem
B	světelná skříň B, závorové břevno 7,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu zarážku pro slepeckou hůl	
C	světelná skříň C, závorové břevno 7,5 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu zarážku pro slepeckou hůl	
D	světelná skříň D, závorové břevno 4,25 m, signalizace pro nevidomé; v rámci PS zřídit bezpečnostní zábradlí u pohonu + na závoře v plném rozsahu zarážku pro slepeckou hůl	elektrické vedení nad stojanem, u přístupu na zastávku svodné zábradlí v rámci SO koleje

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu budou použité výstražné kříže zvýrazněny žlutou barvou. S ohledem na umístění přejezdu v obytné části je požadováno použití tomuto odpovídající výstražných zvonců s možností regulace hlasitosti výstrahy.

Výstražníky budou plastové s nerozbitnými optikami a přepětovou ochranou. Natočení skříní bude podle potřeby nového stavebního řešení vhodně upraveno.

5.6.2 Prostředky pro zjišťování volnosti

Přejezd bude spouštěn jízdou vlaku nebo pomocí staničního zabezpečovacího zařízení. Pro spouštění výstrahy PZS budou použity prvky pro zjišťování volnosti koleje (tzn. počítače náprav) navazujícího staničního a traťového zabezpečovacího zařízení dle Situačního schématu a Tabulky přejezdu.

5.6.3 Indikace a nouzové ovládání

Přejezd bude zavázán do nového SZZ ŽST Hronov včetně doplnění indikačních a ovládacích prvků do JOP (indikační a obslužné menu bude obsahem a grafickým provedením v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2).

Nouzové ovládání přejezdu bude umožněno z JOP v ŽST Náchod, z desky nouzových obsluh v dopravní kanceláři a prostřednictvím skřínky místního ovládání v místě přejezdu, která bude umístěna na vhodné straně reléového domku v místě přejezdu.

5.6.4 Diagnostika a záznamové zařízení

Diagnostika přejezdu bude zapojena do diagnostického systému staničního zabezpečovacího zařízení.

Součástí položky dodávky a montáže vnitřní části přejezdového zabezpečovacího zařízení je také dodávka a montáž záznamového zařízení (černá skříňka PZS).

5.6.5 Kabelizace

Kabelizace přejezdu včetně výkopových prací a uložení kabelizace je řešena v rámci řešení staničního zabezpečovacího zařízení.

5.6.6 Napájení

Napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v souladu s ČSN 34 2650 ed.2, čl. 5.3.11 zajištěno z jedné elektrické přípojky z veřejné elektrické soustavy, která bude přivedena do RD. Pokládka napájecích kabelů bude řešena v rámci stavebních objektů elektro. Na vnějším plášti reléového domku bude zřízena zásuvka pro připojení mobilního dieselagregátu.

Jako jediný náhradní zdroj bude použita akumulátorová baterie s automatickým měničem a dobíječem za podmínky, že akumulátorová baterie bude dimenzována minimálně na 8 hodin plnohodnotného provozu a články použitých akumulátorových baterií musí mít garantovanou životnost minimálně 12 let.

Kontroly hlavního a náhradního napájení budou zobrazovány na monitoru JOP. Pro vypnutí napájecích zdrojů při požáru apod. se zřídí tlačítko nouzového vypnutí napájení v místnosti zabezpečovacího zařízení.

Spotřeba přejezdu "N3"

	ks	příkon na kus	příkon
Nabíječe baterie přejezdu	1	1800 VA	1800 VA
Zásuvky	1	400 VA	400 VA
Osvětlení domku	1	40 VA	40 VA
Klimatizace	1	400 VA	400 VA
Mezisoučet			2640 VA
Rezerva	10%		264 VA
Celkem			2904 VA

Současný příkon přejezdu "N3"

	příkon	současnost	příkon
Nabíječe baterie přejezdu	1800	70%	1260 VA
Celkem			1260 VA

Výpočet baterie pro přejezd "N3"

	ks	požadavek na baterii na kus	požadavek na baterii
Logika přejezdu pro jednu kolej	1	50 Ah	50 Ah
Výstražník	4	7,5 Ah	30 Ah
Závora	4	7,5 Ah	30 Ah
Zvonec	4	7,5 Ah	30 Ah
Mezisoučet			140 Ah
Rezerva na samovybíjení	15%		21 Ah
Celkem			161 Ah

5.6.7 Demontáže

Stávající výstražníky, závory a reléový domek budou, stejně jako ostatní demontované součásti stávajícího zabezpečovacího zařízení, sneseny a budou protokolárně předány správci zařízení. Nepoužitelné budou předány k likvidaci do zařízení k tomu určeného.

5.6.8 Úprava komunikace a dopravního značení

Komunikace bude na přejezdu upravena v rámci řešení SO části E.1.3 Železniční přejezdy.

Do okamžiku aktivace zařízení budou, v případě instalace výstražníků v předstihu, výstražníky přejezdu zakryty, na sloupky budou připevněny dopravní značky „Stop, dej přednost v jízdě“ a cedule „Pozor, přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz“.

Dodávka, montáž a demontáž provizorního dopravního značení i související úprava stávajícího dopravního značení včetně projednání s úřady je řešena v rámci části projektu B.8 Dopravní opatření.

5.7 Kabelizace

Pro nové zabezpečovací zařízení se položí nová kabelizace. Všechny nově pokládané kabely budou většinou plněné typu TCEKPFLEY/ TCEKPFLEZE dle schématu kabelů. Dále budou podle potřeby použity kabely CYKY nebo optické kabely. Přesné typy a množství těchto kabelů určí v realizační dokumentaci dodavatel podle typu dodávaného zařízení.

Po dobu stavby musí zhotovitel zajistit ochranu kabelových tras (nových, stávajících odkrytých stavbou i tras provizorních) takovým způsobem, aby nemohlo dojít k jejich odcizení, a v případě, že k tomu dojde, musí zhotovitel na svůj vrub sjednat nápravu.

5.7.1 Parametry kabelové trasy

Zhotovitel zodpovídá za provedení dočasných a definitivních kabelových tras – při respektování platných norem a předpisů – tak, že všechny trasy musí být provedeny jako zemní s minimálním krytím dle TNŽ 34 2609 (čl.87), ČSN 73 6005 (příloha B), předpisu SŽDC S4 (část druhá, kapitola V + příloha P26) a TKP 27 odst. 27.3.3. V žádném případě nesmí být trasy provedeny jako povrchové nebo bez dodržení předepsaného krytí.

Požadavky na uložení jsou zřejmé z Polohopisných výkresů. Řešení bude potvrzeno pochůzkou se zástupci ST, SMT a SSZT před zahájením vlastní realizace kabelové trasy, provedení kabelové trasy bude před záhozem potvrzeno zástupci ST a SSZT.

Většina kabelových tras sdělovacích kabelů bude řešena v těsném souběhu s trasami kabelů zabezpečovacích. Při výkopových pracích je potřeba postupovat opatrně, protože nové trasy jsou vedeny v některých místech v souběhu se stávajícími kabelovými trasami.

Kabely budou mezi krajními výhybkami uloženy do žlabovaných tras. Typ a počet žlabů bude v závislosti na počtu kabelů v trase. Hloubka výkopu bude minimálně 50 cm, v páteřní trase bude hloubka výkopu přizpůsobena potřebám profese železniční sdělovací zařízení.

V záhlaví se ve volném terénu kabely uloží do výkopu o hloubce 80 cm pod fólii. U všech kabelových tras musí být v souladu s normou zajištěna předepsaná minimální výška krytí, to znamená, že při výkopu 50 cm bude krytí kabelové trasy minimálně 30 cm, při výkopu 80 cm bude krytí kabelové trasy minimálně 50 cm.

Při souběhu kabelů s kolejemi musí být dodržena minimální vzdálenost krajního kabelu respektive kabelového žlabu 2,2 m (2,35 m za krajní výhybkou) + rozšíření převýšením nebo obloukem od přilehlé koleje. Není přípustné pokládat kabelové žlaby na sebe – do žlabů musí být při výkopu volný přístup.

V místech s prostorovými problémy pro pokládku kabelové trasy (např. průchod kolem šachet kanalizace a odvodnění nebo úzká místa v drážní stezce) budou kabely umístěny do chrániček, které lze na rozdíl od kabelových žlabů vrstvit. Délka takové chráničky by neměla přesáhnout 30 metrů z důvodu realizovatelnosti zatažení kabelů.

Výkopy pro kabelové trasy nesmí být narušena statika jiných konstrukcí.

Uspořádání kabelových žlabů jednotlivých profesí v kabelové trase je znázorněno v charakteristických řezech v profesi koleje. Mezi zhotovitelem tohoto PS a zhotovitelem SO kolejí musí dojít ke koordinaci. V případě pokládky plastových žlabů bude mezi žlaby ponechán prostor 5 cm, který bude vyplněn zhuštěným pískem a bude sloužit jako požární přepážka mezi jednotlivými žlaby. Ponecháním prostoru bude zároveň zajištěna dostatečná odstupová vzdálenost mezi kabelizací jednotlivých profesí.

Pro ochranu kabelové trasy bude zřízeno krytí ochrannou fólií. Nad kabelem v celé trase (mimo protlaky) bude instalována výstražná fólie šíře 22 cm v modré barvě s potiskem SŽDC v souladu s TNŽ 34 2609 (20 – 30 cm nad kabely).

Po montáži kabelů a úložných zařízení budou po potvrzení provedení ze strany správce zařízení povrchy (terén, drážní stezky, koleje, ...), které nejsou předmětem stavebních prací, uvedeny do původního stavu.

5.7.2 Vedení páteřní kabelové trasy

S výjimkou investičních akcí rekonstrukcí z poslední doby k řešení stávajícího odvodnění neexistuje relevantní dokumentace ani povědomí traťmistrů. Existuje-li odvodnění, jehož zákres nebyl ST poskytnut, předpokládá se, že toto odvodnění již není udržováno ani funkční.

Od vjezdového návěstidla L bude páteřní kabelová trasa vedena vpravo od osy koleje.

V km 59,988 – km 60,178 bude páteřní kabelová trasa umístěna vpravo zhlaví vně kolejiště. Pozor na případnou kolizi kabelové trasy se stávajícími vsakovacími žebry odvodnění železničního spodku. Kabelová trasa musí tato vsakovací žebra respektovat.

V km 60,178 bude zřízen přechod páteřní kabelové trasy do výpravní budovy. Přechod bude realizován kabelovodem.

Otvory kabelovodu jsou preferovány čtvercového průřezu kvůli protahování kabelů při realizaci i při údržbě (zasekávání kabelů tlačících svou tíhou ke dnu případného kruhového otvoru). Vzhledem k tomu, že není možné průřez předepsat (čtvercový průřez má je k dispozici pouze u řešení jediného výrobce), budou pro jeden otvor kabelovodu počítány max. 2 kabely průměru cca 5 cm a kabelovod bude zřízen s rezervou na případné doplnění kabelů či náhradu kabelů, které nebude možné demontovat.

Kabelovod (nebo alespoň jeho šachty - z důvodu přístupu k případné poruše na kabelu nebo z důvodu potřeby zřízení kabelových spojek) bude zřízen jako vodotěsný, kabelové šachty budou řešeny s dostatečným prostorem na zřízení potřebného poloměru ohybu zejména na trubkách OK, ale také na ostatní kabelizaci.

V rámci realizační dokumentaci bude vyhotoven obsazovací plán kabelovodu, který bude před zahájením realizace projednán a odsouhlasen s jednotlivými správci kabelů v kabelovodu.

V km 60,178 – cca km 60,500 bude páteřní kabelová trasa vedena mezi kusými kolejemi 7 a 9. V km 60,178 – cca v km 60,270 bude vně kolejiště vlevo v nutném rozsahu z hlediska poježdění příslušných ploch zřízena větev kabelovodu. Bylo odsouhlaseno řešení se vzdálenostmi mezi šachtami mezi 40 a 50 metry z důvodu finanční náročnosti kabelovodu. Řešení bude kompenzováno menším počtem kabelů v jednotlivých otvorech (pro stavbu) a zřízením rezervních otvorů (pro údržbu).

Cca v km 60,500 bude zřízen přechod páteřní kabelové trasy vpravo vně kolejiště. Přechod bude zřízen protlakem. V místech, kde lze očekávat poježdění, bude kabelová trasa za přechodem uložena v odpovídajícím uložení a s odpovídajícím krytím.

Bylo dohodnuto, že v km 60,500 – km 60,750 bude kabelová trasa vedena podél stávajícího plotu na hranici pozemku, aby prostor podél koleje bylo možné využít pro případné skladování materiálu ST, který by ztížil přístup ke kabelové trase. Toto řešení současně umožní realizaci kabelové trasy v předstihu (prostor cca 3m od nové koleje je před realizací kolejí nedostupný).

V km 60,750 – km 60,969 bude páteřní kabelová trasa vedena vpravo vně kolejiště mezi krajní kolejí a opěrnou zdí s plotem. Umístění do drážní stezky je z hlediska realizace kabelové trasy v předstihu komplikované, ale levá strana kolejiště neobsahuje volný prostor pro vedení kabelové trasy (zúžení prostoru stávajícím betonovým plotem a novou konfigurací kolejiště).

Ve zbývajícím průběhu až k vjezdovému návěstidlu S za zastávkou Běloves bude kabelová trasa vedena vpravo od osy koleje.

5.7.3 Vstup kabelů do výpravní budovy

Všechny vnější zabezpečovací kabely, které přicházejí z kolejiště, budou ze šachty kabelovodu zataženy chráničkami skrze základ výpravní budovy (nutno koordinovat s realizací SO pozemních staveb) do kabelového žlabu v podlaze v místnosti zdrojů a odtud taženy pod kabelové skříně, kde budou ukončeny. Vstup vnějších kabelů do budovy se po protažení všech kabelů řádně utěsní a to jak proti vnikání drobných hlodavců, tak i hlavně proti vnikání vlhkosti.

Kabely do dopravní kanceláře budou vedeny skrze stavědlou ústřednu a přilehlou chodbu mezi stavědlou ústřednou a dopravní kanceláří kabelovým žlabem v podlaze, který v dopravní kanceláři vyústí do dvojité podlahy.

Vstupy kabelů do objektů, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 minut, třída reakce na oheň nejméně C. Zhotovitel požárního

těsnění zpracuje soupis všech instalovaných požárních ucpávek a těsnění a poskytne ho investorovi stavby a správci zařízení. Vstupy do budov, technologických domků a reléových domků budou provedeny z chrániček s prokázanou reakcí na oheň A1, A2 případně B.

Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (kabelové ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

Kabelové ucpávky – doklady, které je nutné předat příslušnému správci objektu/provozovateli technologie před zahájením provozu

- Doklad potvrzující požadované vlastnosti z PBŘ např. prohlášení o shodě, certifikáty apod. (Katalogové listy jednotlivých ucpávek + Bezpečnostní listy)
- Doklad o montáži dle § 6 odst. 2 a §10 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.
Osoba, která provedla montáž požárně bezpečnostního zařízení, potvrzuje splnění požadavků výrobce písemně.
- Doklad o oprávnění osob k montáži dle § 6 odst. 2 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.
- Doklad o kontrole provozuschopnosti s obsahem podle § 7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.

5.7.4 Označení kabelové trasy - markery

V souladu s dopisem 47099/2014-O14 ze dne 30.10.2014 budou instalovány RFID markery k lokalizaci podzemních sítí v majetku SŽDC s.o.. Markery pro železniční zabezpečovací zařízení budou fialové barvy, umožní zápis a čtení informací pomocí lokalizačních přístrojů.

Nejsou požadovány markery pro trasy kabelů po 50 metrech.

Minimálně jsou požadovány markery pro značení:

- uložení spojek,
- křížení kabelů,
- ohybů kabelové trasy,
- změn hloubky kabelové trasy,
- kabelových rezerv,
- vstupů a výstupů z kabelových podchodů.

Označníky je nutno k uloženým kabelům pevně upevňovat (např. plastovou vázací páskou).

5.7.5 Kabelové objekty a spojky

Pro potřebné propojení a rozvětvení kabelů se zřídí v kolejišti kabelové skříně včetně uzemnění. Typ a velikost kabelových skříní určí dodavatel v realizační dokumentaci. Umístění uzemnění bude v souladu s platnými normami a koordinováno s uzemněním ostatních profesí. V případě ukončení stíněných kabelů v kabelové skříně bude v rámci dodávky kabelové skříně zřízena výstražná tabulka s ohledem na možný výskyt nebezpečného dotykového napětí.

Pro nezbytná spojení jednotlivých výrobních délek kabelů budou v kabelové trase zřízeny kabelové spojky odpovídající typu kabelu a prostředí.

5.7.6 Podchody pod kolejemi a komunikacemi

Zhotovitel zodpovídá za provedení podchodů dle TKP kapitola 12.

Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod úrovní TK, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Podchody se

zřídí z trubek PVC těžké řady (případně s náběhy z plastových korugovaných trubek) o vnitřním průměru minimálně 15 cm.

Teoretická minimální výška krytí kabelového podchodu pod kolejemi je 90 cm, konkrétní výška krytí je dána úrovní sanační vrstvy a vychází z tabulky příčných přechodů pod kolejemi. Všechny kabelové podchody pod kolejemi se musí zřídit nejpozději v době provádění sanačních prací v kolejišti, pozdější zřízení již nebude možné.

V případě realizace podchodu překopem na místě předepsaného protlaku pod stávajícími kolejemi je nutno uvést podcházenou kolej do původního stavu včetně strojového podbití a finální úpravy drážních stezek podle požadavků ST.

V místech předpokládaného pojiždění, včetně provizorních přístupů vozidel stavby (nutno koordinovat na stavbě s řešitelem stavebních postupů) bude provedeno zahloubení trasy tak, aby minimální krytí bylo 1,0 metru. V takovém případě budou kabely umístěny do chrániček.

5.7.7 Přechody přes mosty a propustky

Přechody přes mosty, nejsou-li řešeny kabelovodem nebo žlabem pod štěrkem, budou realizovány kovovými žlaby odolnými nebo zabezpečenými proti korozi (např. FeZn). Provedení bude v souladu s TNŽ 34 2609 čl. 176.

Žlaby budou s šroubovatelným víkem a budou přepáskováním zabezpečeny proti neoprávněnému vniku. Konkrétní provedení bude odsouhlaseno SSZT. Na přechodu z mostní konstrukce do země bude výstup ze žlabu minimálně v hloubce 35 cm. V souladu s TNŽ 34 2609 čl. 179 budou provedeny dilatace žlabů.

Umístění a připevnění žlabu na most bude potvrzeno místním šetřením se zástupcem Správy mostů a tunelů před zahájením realizace žlabu. Žlab nesmí narušit řešení protikorozní ochrany mostu – v případě elektricky oddělených celků nesmí být žlabem tyto celky vodivě propojeny.

Před a za přecházeným objektem budou v souladu s TNŽ 34 2609 čl. 181 zřízeny délkové rezervy na kabelech pro případné uložení/vyvěšení kabelů při rekonstrukcích a opravách.

5.7.8 Souběh a křížení inženýrských sítí

Při souběhu nebo křížení sítí je nezbytné dodržení minimálních vzdáleností, které jsou definovány v tabulkách A.1 a A.2 ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ v platném znění.

Před zahájením výkopových prací dojde ke splnění všech podmínek vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí uvedených v části projektu věnované vyjádřením vlastníků a správců inženýrských sítí. Podmínky jsou zejména v úrovni ohlášení výkopových prací, vytýčení sítí a zajištění dohledu správce sítí.

5.7.9 Koordinace zemních prací

Pokládka kabelů všech profesí do společných kabelových tras bude probíhat současně, přes to, že každá profese vykazuje vlastní výkop kabelové trasy samostatně. Zhotovitelem smí být uplatněny jen skutečně realizované výkopy nezbytné pro uložení podle koordinačních řezů v SO profese koleje, potvrzené technickým dozorem investora.

Předpokládá se, že páteřní kabelová trasa bude zřízena s předstihem před zahájením kolejových úprav s využitím kabelových protlaků pod provozovanými kolejemi. Na nové kabelové trase budou zejména u upravovaných mostních objektů zřízeny rezervy pro vyvěšení kabelů po dobu rekonstrukce mostu/propustku. V místech předpokládaného pojiždění bude nová trasa ochráněna uložením do chrániček a zahloubením. Do páteřní kabelové trasy bude uložena kabelizace všech provozních souborů a stavebních objektů.

Dílčí trasy po stanicích budou realizovány až během kolejových úprav. Podchody pod kolejemi budou zřízeny po snesení svršku a odtěžení štěrkového lože a dostatečně zhutněny. Teprve po jejich

dokončení proběhne odtěžení na sanační vrstvu a realizace řešení spodku. Ve stejné době před těžbou na sanační vrstvu dojde k demontáži stávající kabelizace.

Dílní kabelové trasy budou zřízeny a zataženy před zřízením štěrkového lože v případech, kdy nejsou ve štěrkovém loži, a po realizaci štěrkového lože před finalizací drážních stezek v případech ostatních (nesmí dojít ke znečištění štěrkového lože).

Koordinace spodku a kabelových tras je zřejmá z koordinačních příčných řezů, které jsou součástí SO železničního spodku. Zhotovitel stavby zodpovídá za řádnou koordinaci mezi dodavateli při realizaci kabelových tras.

5.7.10 Ochrana přírody při realizaci zemních prací

Vzdálenost hrany výkopu od paty kmenů stávajících dřevin bude minimálně 1,5m. Při provádění výkopů bude zajištěna ochrana stávajících dřevin, a to v rozsahu uvedeném v ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“ (dále jen „norma“).

Podle této normy se v kořenovém prostoru stromů (resp. v kořenové zóně) nesmí hloubit rýhy, koryta a stavební jámy, kořenový prostor nesmí být zatěžován pojezdem, parkováním stavebních mechanismů a vozidel, skladováním materiálu nebo jiným vybavením a provozem staveniště. Za kořenovou zónu se pokládá plocha půdy pod korunou stromů zvětšená o 1,5m. Pokud se nelze v jednotlivých případech hloubeným výkopům v kořenovém prostoru vyhnout, musí být prováděny ručně. Nesmí se přerušit kořeny o průměru nad 2 cm. Kořeny o průměru menším než 2 cm je možno přerušit pouze ostrým řezem a místa řezu zahladit. Veškeré poškozené kořeny je nutno neprodleně ošetřit. Výkop v kořenovém prostoru nelze provádět za mrazu.

5.7.11 Ochrana památek při realizaci zemních prací

Investor (stavebník) je povinen umožnit dohled a provedení záchranného archeologického výzkumu odbornému pracovníkovi oprávněné organizace. V případě archeologického nálezu je nezbytné dodržet ustanovení § 23 památkového zákona, a to zejména oznamovací povinnost (ve lhůtě nejpozději do druhého dne) a zajištění archeologického nálezu a naleziště proti pozměnění situace, poškození nebo odcizení.

5.7.12 Demontáže kabelových tras

V rámci tohoto provozního souboru budou demontovány veškeré stávající kabelové trasy zabezpečovacího zařízení včetně případného uložení. Položky pro hloubení a zához kabelové trasy obsahují i výměry nezbytné pro demontáž stávajících kabelů.

5.8 Napájení

Napájení elektronického stavědla bude v souladu s TNŽ 34 2620, čl. 19.1.3 zajištěno z jedné elektrické přípojky z veřejné elektrické soustavy, která bude přivedena do SÚ. Pokládka napájecích kabelů bude řešena v rámci stavebních objektů elektro. Na vnějším plášti technologického domku bude zřízena zásuvka pro připojení mobilního dieselagregátu.

Jako náhradní zdroj bude použit stabilní dieselagregát (zřízen v rámci SO profese elektro) a akumulátorová baterie s automatickým měničem a dobíječem za podmínky, že akumulátorová baterie bude dimenzována na 3 hodin plnohodnotného provozu a články použitých akumulátorových baterií musí mít garantovanou životnost minimálně 12 let.

Na základě projednání na poradě ze dne 2.6.2016 nemusí být baterie dimenzovány na 6 hodin ve stanicích, které jsou v rámci SO profese elektro osazeny stabilními dieselagregáty splňujícími podmínky TNŽ 34 2620, čl. 19.1.7 (automatický start, zásoba paliva na 8 hodin bez doplňování) – Václavice, Náchod. V takovém případě se na dieselagregát pohlíží jako na druhý nezávislý zdroj elektrické energie.

Automatické přepínání, blokování a indikace přípojek bude zajišťovat napájecí zdroj v SÚ. 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 i ve stavědlové ústředně.

5.8.1 Výpočet napájení elektronického stavědla

Celková spotřeba zabezpečovacího zařízení - instalovaný příkon

	ks	příkon na kus	Nap. z UNZ 3 hod. příkon	Nap. z UNZ 15 min. příkon	Nap. z UNZ nezáloh. Příkon
Hlavní návěstidla	18	30 VA	540 VA		
Seřaďovací návěstidla	4	30 VA		120 VA	
Návěstidla AH	4	30 VA		120 VA	
Zdroj přerušovaného napájení vč. trafa	1	115 VA	115 VA		
Přestavníky (současný chod)	1	1 200 VA		1 200 VA	
Dohlédací obvody	10	8 VA	80 VA		
Elektronická část SZZ	1	85 VA	85 VA		
Zadávací počítače v DK	2	760 VA	1 520 VA		
Počítače náprav	1	220 VA	220 VA		
Nabíječ NA – B1	1	2 500 VA			2 500 VA
Nabíječ NB – B2	1	2 500 VA			2 500 VA
Napájení soustředěných přejezdů	1	900 VA	900 VA		
Ostatní určené spotřeby	1	1 000 VA	1 000 VA		
Mezisoučet			4 460 VA	1 440 VA	5 000 VA
Ostatní nezahrnutá spotřeba	10%		446 VA	144 VA	500 VA
Druhý mezisoučet			4 906 VA	1 584 VA	
Spotřeba UNZ	10%		491 VA	158 VA	
Celkem			5 397 VA	1 742 VA	5 500 VA
Celkem zabezpečovacího zařízení					12 639 VA

Současný příkon zabezpečovacího zařízení

	ks	příkon na kus	příkon
Hlavní návěstidla + označníky	18	30 VA	540 VA
Seřaďovací návěstidla + návěstidla AH	8	30 VA	240 VA
Dohlédací obvody výměn	10	8 VA	80 VA
Elektronická část SZZ			85 VA
Zadávací počítače v DK			1 520 VA
Nabíječ NA – B1		70%	1 750 VA
Nabíječ NB – B2		70%	1 750 VA
Napájení soustředěných přejezdů	1	900 VA	900 VA
Počítače náprav	1	220 VA	220 VA
Zálohovaná spotřeba mimo zab. zař.		70%	700 VA
Celkem současný příkon			7 785 VA

Celková spotřeba staničního zabezpečovacího zařízení bude 12 639 VA, to je 13 kVA.

Součástí univerzálního napájecího zdroje jsou obvody pro přepínání přípojek a jištění, jak již bylo uvedeno výše. Dále jsou součástí univerzálního napájecího zdroje usměrňovač, baterie 96V a zálohovaný měnič 96V / 50Hz s napájením z baterie 96V pro nouzové napájení v případě výpadku přípojek nebo jejich přepínání. Při výpadku všech přípojek jsou z univerzálního napájecího zdroje napájeny po dobu 15 minut všechny obvody staničního zabezpečovacího zařízení, po této době se napájí již jen vybrané obvody tj. hlavní návěstidla, dohledací obvody výměn a elektronická část.

Akumulátorové baterie B1+ B2 pro USD (3 hod.)

	příkon (VA)	účinnost (%)	výkon (VA)	proud
zdroj USD	5396,6	92%	5865,9	61,1 A
Potřebná kapacita B1+B2 - USD	61,1	x	3	183,3 Ah

Akumulátorové baterie B1+ B2 pro USK (15 min.)

	příkon (VA)	účinnost (%)	výkon (VA)	proud
Výkon odebíraný USK	1742,4	92%	1893,9	19,7 A
Potřebná kapacita B1+B2 - USK	19,7	x	0,25	4,9 Ah

Akumulátorové baterie B1+ B2 pro Uo (24V)

	proud na 1 v.j.	počet výh.	čas (hod)	celkem
Proud odebíraný zařízením I zar	0,1	11,5		1,4 A
Potřebná kapacita B1+B2 - Uo	1,4	x	3	4,1 Ah

Akumulátorové baterie B1+ B2 celkem

	Kapacita (Ah)
Potřebná kapacita B1+B2 - USD	183,3 Ah
Potřebná kapacita B1+B2 - USK	4,9 Ah
Potřebná kapacita B1+B2 - Uo	4,1 Ah
Potřebná kapacita B1+B2	192,4 Ah

5.9 Zkoušky, revize a ověřovací provoz

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.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽDC. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

5.10 Požadavky na provoz a údržbu

Před předáním zařízení provozovateli zhotovitel provozního souboru zajistí dokumentaci skutečného provedení PS 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.

U staničního zabezpečovacího zařízení budou v rámci PS 13-28-01 ŽST Náchod, SZZ dodány servisní a měřicí prostředky pro elektronická zabezpečovací zařízení.

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.

5.11 Odchyly PS od předchozího stupně

Kolejové řešení hronovského zhlaví doznalo zásadních změn konfigurace navýšením rychlosti po traťové koleji na 80 km/h. Bylo upraveno číslování kolejí s ohledem na vedení traťové koleje.

Dále bylo ze strany Správy tratí odchýlně od předchozího stupně konstatováno, že kolej 4 nového číslování není ve stavu, kdy by po ní bylo možné vést vlakové cesty a změna stavu v rámci opravných prací není uvažována. Manipulační kolej využívá Správa tratí pro své účely.

Ze strany O13 a O14 bylo v tomto stupni požadováno krytí centrálního přechodu hlavními návěstidly, aby v budoucnu mohl být nasazen výstražný systém pro centrální přechod.

Řešení zabezpečovacího zařízení bylo upraveno v reakci na výše uvedené podněty. Dopravní kolej 4 byla nahrazena rozdělením koleje 7 na části koleje 7a a 7 oddělené cestovými návěstidly, která zároveň kryjí prostor centrálního přechodu na poloostrovní nástupiště.

Pro maximální využití traťové rychlosti na příjezdu od Hronova bylo vjezdové návěstidlo S vysunuto před zastávku Běloves (požadavek dopravce ze situování návěstidel) a v hronovském záhlaví byla zřízena kolej 1a ohraničená hlavními návěstidly. Tímto rozšířením byly dva z traťových přejezdů vtaženy do ŽST.

Novými požadavky PO Trutnov na počet pracovišť v dopravní kanceláři a jejich zázemí bylo upraveno umístění technologických místností ve stávající výpravní budově – přesun místnosti zdrojů do místnosti 1.47, přesun nové dopravní kanceláře do upravených prostor původní dopravní kanceláře.

Doplněno bylo oddělení kolejí vleček od kolejí SŽDC s.o. výkolejkami s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku (ve vazbě na výklad předpisu ČD Z1 z roku 2007).

6 Organizace výstavby a demontáže

Ihned po podpisu smlouvy o dílo bude zahájeno zpracování dokumentace DPSŘ a navazující výroba zabezpečovacího zařízení. Pro aktivaci zařízení v úseku Opočno – Náchod je předpokládáno **pouze necelých 12 měsíců** (do listopadu druhého roku stavby) pro přípravu nového zařízení a bez aktivace není možné obnovit v úseku po kolejové výluce provoz.

Bude zahájena výstavba základů pro reléové a technologické domky, realizace přípojek napájení a současně bude zahájena realizace páteřní kabelové trasy (s preferencí úseku Opočno – Náchod), která bude v místech předpokládaného pojiždění v průběhu realizace stavby zahloubena v souladu s požadavky normy.

Konkrétní řešení provizorních stavů a demontáží je předmětem řešení části B – provizorní ZZ a přílohy 0001 Technická zpráva té části dokumentace.

7 Ochrana zařízení

7.1 Mechanická ochrana

Mechanická ochrana kabelizace je zajištěna dodržáním předepsaného krytí kabelové trasy v souladu s přílohou B ČSN 73 6005. V místech, kde nebude možné dodržet předepsané krytí, bude kabelová trasa umístěna do betonových nebo kovových kabelových žlabů, které budou nerozebíratelnou konstrukcí žlabu (nebo alespoň jeho zapáskováním) ochráněny před nežádoucím neoprávněným zásahem.

Průběh kabelizace v místech přechodů pod komunikací, pod odvodňovacími příkopy a pod kolejemi nebo v úzkých místech, kde není možné zajistit položení žlabů vedle sebe, bude ochráněn umístěním v chráničkách PE 160.

Nad kabelem v celé trase (mimo protlaky) bude instalována výstražná fólie šíře 22 cm v modré barvě s potiskem SŽDC v souladu s TNŽ 34 2609 (20 – 30cm nad kabely).

7.2 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana je řešena materiálem konstrukčních prvků použitých pro řešení.

7.3 Ochrana před atmosférickým přepětím

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

Vzhledem k tomu, že je předmětem této dokumentace návrh neznámého zařízení, je dořešení potřebných ochrany 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 ochrany pro zařízení.

Ochrana před atmosférickým přepětím a související meziprofesní koordinace uzemnění musí být řešena v DPSŘ zhotovitelem stavby.

7.4 Ochrana proti vlivům VN, VVN a ZVN

Při souběhu kabelizace zabezpečovacího zařízení s vedením jiné profese budou dodrženy nejmenší dovolené vzdálenosti podle tabulek A.1 a A.2 ČSN 73 6005.

Výpočet vlivů je součástí části projektu B.4. Kabely, u nichž byla výpočtem určena možnost ohrožení vlivy vedením vn budou chráněny použitím stíněných kabelů –ZE, jejichž plášť bude v kabelové skříni nebo u prvku uzemněn. Ochrana jednotlivých kabelů je zřejmá ze schémat kabelů. Ve skříních, kde budou vyvedeny, bude umístěna výstražná tabulka pro zařízení pod vlivem vvn vedení.

7.5 Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí

7.5.1 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 ochrany.

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.

7.5.2 Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena použitím prvků a zařízení třídy ochrany 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 ochrany.

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.

Způsob provedení ochrany v jednotlivých napájecích soustavách zabezpečovacího zařízení je následující:

Soustava 1.1 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Staniční transformovna (TN–C–S)
Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti TN čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí: Vstup ústředního napájecího zdroje

Soustava 1.2 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Diesela agregát s automatickým startem (TN–C–S)
Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti IT čl. 411.6 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí: Vstup ústředního napájecího zdroje

Soustava 1.3 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Mobilní zdroj (TN–C–S)
Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti TN čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí: Vstup ústředního napájecího zdroje

Soustava 2 2 ss 96V/IT

Napájecí zdroj: Usměrnovač a baterie ústředního napájecího zdroje
Ochrana PNDN: Ochrana použitím zařízení tř. II čl. 412.2.1 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí: Měniče ústředního napájecího zdroje

Soustava 3.1 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Výstup ústředního napájecího zdroje – napětí U50D (U50DE)
Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti TN čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí: Transformátory napájení hlavních návěstidel
Dohlédací obvody výměn (transformátory DTR)
Napájení počítačů

Napájení soustředěných staničních přejezdů

DŘT

Ostatní určené spotřeby

Soustava 3.2 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Výstup ústředního napájecího zdroje – napětí U50K

Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti TN čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Transformátor napájení seřaďovacích návěstidel
Transformátor napájení přestavníků

Soustava 3.3 3 NPE stř. 50 Hz 400V/230V/TN–C–S

Napájecí zdroj: Výstup ústředního napájecího zdroje – napětí U50N

Ochrana PNDN: Aut. odpojením od zdroje v síti TN čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Klimatizace bateriových skříní

Soustava 4.1 2 stř. 50 Hz 230V/(150V)/IT

Napájecí zdroj: Soubory napájení hlavních návěstidel

Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT čl. 411.6 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Hlavní návěstidla

Soustava 4.2 2 stř. 50 Hz 230V/(150V)/IT

Napájecí zdroj: Soubory napájení seřaďovacích návěstidel

Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT čl. 411.6 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Seřaďovací návěstidla

Soustava 4.3 2 stř. 50 Hz 12V/IT

Napájecí zdroj: Transformátor ST3R.1 v návěstidle

Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV čl. 414 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Návěstní žárovky

Soustava 5.1 3 stř. 50 Hz 400V/IT

Napájecí zdroj: Soubory napájení přestavníků

Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT čl. 411.6 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Přestavníky

Soustava 5.2 2 stř. 50 Hz 60V/IT

Napájecí zdroj: Transformátor DTR

Ochrana PNDN: v SÚ:

Uzemněním v síti IT čl. 411.6 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

v kolejišti:

Ochrana použitím zařízení tř. II čl. 412.2.1 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2

Napájí: Kontrolní obvod přestavníku

Soustava 6 2 ss 24V/IT

Napájecí zdroj:	Výstup ústředního napájecího zdroje – napětí U0
Ochrana PNDN:	Ochrana malým napětím SELV čl. 414 ČSN 33 2000-4-41 ed. 2
Napájí:	Obvody elektronického stavědla v SÚ
	Reléové obvody
	Počítače náprav

8 Podmínky pro realizaci

8.1 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 PS jsou rekapitulovány také v části projektu věnované odpadovému hospodářství. Likvidace odpadů je ale prováděna v rámci tohoto PS.

8.2 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.

Řešení vlivu stavby na životní prostředí je předmětem řešení části projektu stavby B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

8.3 Opatření na minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí

Strojní mechanismy 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 seřizeny 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, kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry 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 vyteklé 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 odčerpat. 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.

8.4 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 směrnícím 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 směrnici č. 50 – požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽDC. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽDC, absolvovat „Vstupní školení BOZP“ podle Přílohy 2 Směrnice.

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 SŽDC na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 – vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, s.o.. 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 potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce podle čl.1.7 Směrnice SŽDC č.50.

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 směrnice č.50 SŽDC, 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 mostům 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 náradí
- 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. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a 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,
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci,

a další...

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.

8.5 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.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným HZS a SDH.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. 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.

Řešení požární ochrany je předmětem části projektu stavby B.4 Odolnost a zabezpečení stavby.

V Hradci Králové dne 22.05.2017

Ing. Jaroslav Dytrych

SUDOP PRAHA a.s., Projektové středisko Hradec Králové

Přílohy

- rozhodnutí zn. 4350/2014-O14 ze dne 12.3.2014 (Ing. Tošovský) ve věci napájení zabezpečovacích zařízení a ostatních zařízení v rámci stavby Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Hronov,
- záznam ze vstupní porady profese Železniční zabezpečovací zařízení ze dne 25.2.2016,
- záznam z průběžné konzultace profese Železniční zabezpečovací zařízení ze dne 22.3.2016,
- záznam z místního šetření – umístění kabelové trasy v ŽST Opočno ze dne 6.4.2016,
- záznam z jednání ve věci umístění páteřní kabelové trasy ve stanicích ze dne 13.4.2016,
- záznam z místního šetření – uspořádání dopravní kanceláře v ŽST Náchod ze dne 6.5.2016,
- záznam ze závěrečné porady profesí Železniční zabezpečovací zařízení, Železniční sdělovací zařízení a Zásady organizace výstavby ze dne 2.6.2016
včetně rozhodnutí zn. 7926/2016-SŽDC-O14 ze dne 23.2.2016 (Ing. Kalač) ve věci požadavku na aplikaci sekvenčního sklápění závor na přejezdech v rámci investičních a opravných akcí,
- zápisy o situování nepřenositelných návěstidel zab. zař. ze dne 23.5.2016 a 24.5.2016,
- protokol o určení vnějších vlivů ze dne 24.6.2016,
- záznam z projednání připomínek k profesi Železniční zabezpečovací zařízení ze dne 30.8.2016,
- záznam z konzultace ke změně stavebních postupů ze dne 7.4.2017.

SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo číslo:	12-03-2014
Č.j.:	1604
Obor:	250

Váš dopis zn.: 250/026/14
Zde dne: 22. 01. 2014
Naše zn.: 4350/2014-O14

Vyřizuje: Tošovský
Telefon: 972 244 273
Mobil: 727 827 263
E-mail: tosovsky@szdc.cz

Datum: 12. 03. 2014

SUDOP PRAHA a. s.

OLšanská 1a

130 80 Praha 3

Revitalizace Týniště nad Orlicí - Broumov

Na základě Vašeho dopisu č.j. 250/026/14 ze dne 22. ledna 2014 Vám sdělujeme naše rozhodnutí ve věci návrhu napájení zabezpečovacích zařízení a ostatních zařízení v rámci stavby Revitalizace Týniště nad Orlicí - Broumov.

Na základě vyjádření odboru základního řízení provozu a místně příslušného Oblastního ředitelství Hradec Králové souhlasí odbor automatizace a elektrotechniky s navrženou koncepcí napájení staničních zabezpečovacích zařízení v souladu s TNŽ 34 2620, čl. 19.1.3, tj. že napájení určených zařízení bude realizováno jednou přípojkou z veřejné energetické soustavy a jako jediný náhradní zdroj bude použita akumulátorová baterie s automatickým dobíječem a měničem, při dodržení následujících podmínek:

- Akumulátorová baterie jednotlivých staničních zabezpečovacích zařízení bude dimenzována na 6 hodin plnohodnotného provozu.
- Články použitých akumulátorových baterií ve staničních zabezpečovacích zařízeních musí mít garantovanou životnost minimálně 12 let.
- Budou zřízeny zásuvky pro připojení mobilního dieselagregátu.

Odbor automatizace a elektrotechniky souhlasí s dodávkou elektrické energie 3. stupně i s dodávkou elektrické energie 2. stupně v případě žst. Václavice, pro ostatní elektrická zařízení (osvětlení) ve smyslu ČSN 37 6605 ed.2.



Ing. Martin Krupička
ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní porada profese Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM:	25. února 2016
MÍSTO:	velká zasedací místnost OŘ Hradec Králové, U Fotochemy 259, Hradec Králové
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Viz dále

Na tomto jednání bylo projednáno následující:

Změny od předchozího stupně (PD)

- 1) Oproti PD došlo k zásadním změnám konfigurace kolejí v ŽST Václavice a v ŽST Náchod a k drobné změně řešení a číslování kolejí v ŽST Nové Město nad Metují. Na poradě profese koleje dne 3.2.2016 byla navržena změna číslování kolejí v ŽST Václavice a v ŽST Náchod.

Prezentovaná změna číslování kolejí byla odsouhlasena.

- 2) Řešení kabelových tras bude potvrzeno pochůzkou se zástupci OŘ (ST, SMT, SSZT – pravděpodobně na jaře za vhodných klimatických podmínek). Podle požadavku ST z porady ze dne 2.2.2016 bude záznam z pochůzky obsahovat slovní popis vedení kabelové trasy.
- 3) V předchozím stupni proběhlo komisionální situování návěstidel na stávající koleji. V případě změny bude provedeno nové komisionální situování.

Obecně k řešení ZZ

Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení zůstává v souladu s přípravnou dokumentací. Tzn.:

- 4) Budou demontována stávající SZZ a TZZ v úsecích Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Václavice – Hronov (včetně) a Václavice – Starkoč (mimo).
- 5) Bude zřízeno nové SZZ (traťové stavědlo) v ŽST Náchod, kterému budou podřízeny nově zřízené vzdálené výstroje zařízení SZZ v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice, v ŽST Hronov a výstroj v ŽST Náchod. Úsek bude ovládán jediným TPC a zálohovaným JOP umístěným v ŽST Náchod.

Zástupce O14 (Ing. Špala) souhlasí s odchylkou od článku 6.2.3 TS 2/2006 (více jak 4 dopravny v jednom traťovém stavědle, TPC není na koncích úseku). Bylo dohodnuto, že tato odchylka je považována za projednanou a **není nutné žádat o písemné stanovisko O14.**

- 6) Nová SZZ budou 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a s kontrolou volnosti pomocí počítačů náprav. Technologický počítač traťového stavědla bude umístěn pouze v ŽST Náchod, kde bude také umístěna dopravní kancelář s ovládáním celého traťového stavědla (provizorně, do doby zřízení příslušného RDP a PPV podle Pokynu GR č. 9/2013 „Pracoviště pro dálkové řízení“ v platném znění).

Vnitřní část zařízení bude v ŽST Náchod umístěna do nově zřízené SÚ ve stávající výpravní budově. V ostatních ŽST bude zařízení umístěno do technologických domků sendvičové



konstrukce se sedlovou střechou, které budou usazeny na základ zřízený stavebním objektem. Napájení zařízení bude v souladu se souhlasem O14 z předchozího stupně zajištěno z místní sítě, náhradní napájení bude zajištěno z baterií + zásuvkou pro připojení dieselagregátu. V ŽST Václavice (a odchylně od PD také v ŽST Náchod) bude stavbou zřízen dieselagregát.

- 7) Budou zřízena nová TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatická hradla. V úsecích Václavice – Náchod a Náchod – Hronov půjde o automatické hradlo s návěštním bodem, v ostatních o automatická hradla bez návěštního bodu.
- 8) Budou zřízeny úvazky TZZ do stávajících SZZ v ŽST Starkoč a v ŽST Opočno pod Orlickými horami. Stávající TZZ v úseku Hronov – Police nad Metují bude převázáno do nového SZZ.
- 9) V souladu s tabulkou (viz příloha) budou provedeny úpravy PZS. Ve většině případů jde o demontáž původního a zřízení nového PZS, v některých případech je upravována kontrola volnosti a prováděna vazba do nového zařízení.

PZS budou 3. kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2. V traťových úsecích půjde o PZS reléového typu s elektronickými doplňky, ve stanicích převážně o PZS s vnitřní výstrojí v SÚ (podle vzdálenosti od SÚ).

S výjimkou zařízení integrovaných do SÚ budou vnitřní části PZS umísťovány do reléových domků sendvičové konstrukce se sedlovou střechou, které budou usazeny na základ zřízený stavebním objektem. Napájení zařízení v RD bude zajištěno z místní sítě, náhradní napájení bude zajištěno z baterií + zásuvkou pro připojení dieselagregátu.

Polohy čidel počítačů náprav pro spouštění přejezdů budou voleny s ohledem na budoucí záměr zavedení rychlostního profilu v_{130} v rozsahu podle přípravné dokumentace.

- 10) V průběhu porady bylo prezentováno řešení všech upravovaných PZS.

Zástupce O14 (Ing. Špala) požaduje na přejezdech se čtyřmi závorovými břevny, v případech, kde to konfigurace závorových břevnen umožňuje, nasadit postupné sklápění závorových břevnen.

- 11) Odchylně od předchozího stupně budou v souladu s dopisem 8924/2015-O14 nově zřizované RD u zastávek realizovány jako společný domek pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Namísto RD 2 x 3m jsou předpokládány domky složené ze dvou RD 2 x 3m, tedy domek 4 x 3m.

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Červený) požaduje řešení společného domku se samostatnými vstupy do prostor sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Předložený návrh řešení RD bude v tomto smyslu upraven. Současně byl uplatněn požadavek na střežení dveří reléových domků kombinací magnetického dveřního kontaktu a pohybového čidla.

- 12) Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Červený) uplatnil dříve vznesený požadavek OŘ, aby do stavby byla **nad rámec PD** zahrnuta i náhrada kolejových obvodů úseky počítačů náprav i na přejezdech v km 69,508, 69,871, 70,436, 71,200 a 72,445 v úseku Hronov – Police nad Metují a na přejezdech v km 84,201 a 84,547 v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí, z důvodu interoperability.

Zástupce O6 (Ing. Zunt) informoval, že požadavek OŘ byl již dříve podpořen ze strany O6.

Bylo dohodnuto, že **OŘ požadavek znovu uplatní u investora**, který následně rozhodne o zařazení těchto úprav do stavby.

Projektant požádal správce zařízení o základní podklady k určení rozsahu a nákladů případné úpravy (schémata kabelů, změření izolačních stavů stávajících kabelů, zpřístupnění zařízení). Předpokládá se výměna vnitřních částí zařízení PZS a instalace čidel počítačů náprav v kolejišti



s využitím stávající kabelizace demontovaných kolejových obvodů.

- 13) Byla otevřena problematika desek nouzových obsluh. Z debaty vyplynul požadavek na zachování desek nouzových obsluh v řešení.

Zastupci dopravy do příštího jednání přehodnotí stavění výhybek z desky nouzových obsluh požadované v PD v jednotlivých ŽST s přihlédnutím k metodice připravované TS pro desky nouzových obsluh.

Bude dořešeno na dalším jednání.

- 14) V ŽST Václavice, v ŽST Náchod a v ŽST Hronov je dopravní technologií požadováno zřízení návěsti podle předpisu SŽDC D1, článek 830 „Jízda podle rozhledových poměrů“ (VCRP) pro spojování a rozpojování souprav.

Bylo dohodnuto, že tato návěst bude zřízena na všechny koleje v ŽST s výjimkou případů, které neumožňuje vyhláška. Nelze zřizovat mezi částmi koleje dělené cestovými návěstidly, která nemají obvod výhybek přilehlých k těmto návěstidlům (viz §15 odst (3) vyhl. 173/1995).

- 15) Ve všech ŽST bude zřízena funkcionality automatické stavění přivolávací návěsti (APN).

- 16) Ve všech ŽST bude zřízena funkcionality výstraha nedovoleného projetí návěstidla (VNPN). VNPN bude ve variantě bez sirény, bude zřízena vazba do TRS.

Projektant sdělovacího zařízení (Ing. Nekola) uvedl, že současná konfigurace TRS v traťovém úseku zastaví v případě aktivace VNPN v úseku Opočno p.O.h. – Václavice (včetně) celý tento úsek. V případě aktivace v ŽST Náchod bude zastavena celá trať.

Rozsah byl definován v jednotlivých stanicích v souladu s TS č. 2/2014-S,Z. VNPN nebude instalováno u cestových návěstidel na hronovském zhlaví ŽST Náchod.

- 17) Oproti PD budou na všech ručně stavěných výhybkách v dopravních kolejích krom zámků nasazeny také elektrické závorníky (požadavek OŘ Hradec Králové, Ing. Jasanský).

- 18) Byl zmíněn dopis 47099/2014-O14, podle kterého by měla být do projektu doplněna instalace RFID markerů k lokalizaci podzemních inženýrských sítí v majetku SŽDC.

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Červený) nepožaduje instalaci nepovinných markerů pro trasy kabelů po 50 metrech.

Oproti PD budou do dokumentace doplněny markery podle specifikace dopisu (spojky, odbočky, ohyby, změny hloubky, rezervy, vstupy a výstupy kabelových podchodů).

ŽST Opočno pod Orlickými horami

- 19) Zástupce OŘ Hradec Králové, ST (Ing. Vojtěch) požaduje místní šetření k situování polohy nového reléového domku z důvodu rozhledových poměrů na přilehlém přejezdu.

Situování polohy domku bude součástí pochůzky k řešení kabelových tras.



ŽST Bohuslavice nad Metují

- 20) V zabezpečovacím zařízení plně zachováno řešení z předchozího stupně, změna pouze v traťové rychlosti (v ŽST 100 km/h). Z nástupiště v záhlaví ŽST je zajištěna viditelnost odjezdových návěstidel ve směru Nové Město nad Metují (ŽST je v přímé).

Řešení podle přiloženého situačního schématu bylo projednáno bez připomínek.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) upozornil na problematiku předávání rozkazu s ohledem na umístění dopravní kanceláře na jednom zhlaví v případě, že je doprava ovládána z desky nouzových obsluh.

ŽST Nové Město nad Metují

- 21) V ŽST bylo upraveno číslování kolejí (viz přiložené situační schéma).
- 22) Oproti PD došlo k vysunutí krajní výhybky ve směru Václavice cca o 50 metrů, což prospělo dohlednosti odjezdového návěstidla L3 v poloze vpravo od koleje 3. Oproti předchozímu stupni tak výhybka 7 není součástí zhlaví a bude pouze uzamčena společně s výkolejkou Vk3 s výsledným klíčem drženým v EZ v kolonce pomocného stavědla v místě výhybky 7.

Vjezdové návěstidlo S a jeho předvěst PŘS budou vysunuty dále ze stanice. Dohlednost návěstidel bude ověřena komisionálním situováním těchto návěstidel v nové poloze.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) potvrdil vzdálenost 90 metrů mezi výhybkou 8 a označníkem jako dostatečnou.

- 23) Na základě interních jednání SŽDC s.o. ve věci metodiky řešení centrálních přechodů zástupce O14 (Ing. Špala) vznesl požadavek na **odchylku od PD** ve věci zřízení cestových návěstidel kryjících centrální přechod přes kolej 2.

Důvodem požadavku je záměr SŽDC vyvinout výstražné zařízení pro centrální přechody, jehož činnost bude závislá na postavení jízdní cesty přes přechod. Zařízení v ŽST Nové Město nad Metují bude instalací cestových návěstidel připraveno na pozdější doplnění výstražného zařízení.

Zástupce investora (Ing. Klegová) s doplněním cestových návěstidel souhlasí. Kolej 2 bude cestovými návěstidly rozdělena na kolej 2a (u nástupiště) a zbývající část koleje 2.

- 24) Doplněním cestových návěstidel vzniká stav, kdy je hlavní návěstidlo umístěno cca 100 metrů od místa, kde strojvedoucí zjistí směřování na tuto kolej.

Na podporu eliminace kombinace chyb dispečera a strojvedoucího, která může znamenat projetí cestového návěstidla, budou vjezdy na kolej 2a návěstěny unikátní návěstí nedegradovatelnou reakcí zařízení na poruchový stav podle TS 1/2006-Z.

Vjezdy na kolej 3 budou s omezením rychlosti na 50 km/h na dostatečnou zábrzdnu vzdálenost. Vjezdy na kolej 2a od Bohuslavic budou rychlostí 50 km/h na nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost. Rozlišení cílové koleje tak bude možné již na předvěsti.

Toto řešení pravidelných vjezdů osobních vlaků na kolej 2a je proveditelné díky tomu, že dohlednost vjezdového návěstidla L je již od úrovně předvěsti PŘL a nehrozí tedy ani projetí hlavního návěstidla stereotypem strojvedoucího, domnívajícího se, že je postaveno dále, ani výrazné ztráty na jízdních dobách jízdy vlaku k očekávanému Stůj na vjezdovém návěstidle.



Zástupce O6 (Ing. Panchartek) požádal o přehodnocení polohy vjezdového návěstidla L tak, aby obvod výhybek přilehlých hlavnímu návěstidlu s rychlostí sníženou na 50 km/h byl co možná nejkratší.

- 25) Byla diskutována rychlost návěstěná na návěstidle S2a. Bude-li možné, je vhodné návěstit na S2a rychlost 60 km/h, kterou umožňuje konfigurace zhlaví. Bude prověřeno, zejména ve vztahu k rychlosti, kterou v takovém případě bude pojížděn centrální přechod (nesmí být nad 50 km/h).
- 26) Odjezdy z koleje 2 ve směru Václavice budou traťovou rychlostí na jednosvětlovou návěst. Světelný indikátor pro návěstění rychlosti 70 km/h nebude zřizován.
- 27) Z důvodu dohlednosti na 100m v oblouku ve vysokém zářezu bude vysunuto návěstidlo Se4.
- 28) Byla diskutována možnost umístění hlavního návěstidla do polohy Se5. Bylo prokázáno, že v oblouku není reálné dosáhnout předepsané dohlednosti hlavního návěstidla pro rychlost 70 km/h.

Diskuze o potřebě návěstidla Se5 u námezíku výhybky 8 byla uzavřena požadavkem na zřízení tohoto návěstidla.
- 29) Vjezdy na koleje 1 a 2 od Václavic budou na jednosvětlovou návěst. Vjezd na kolej 3 od Václavic bude omezen na 50 km/h.
- 30) Odchylně od PD bylo dohodnuto zabezpečení výhybky 3, nově kryté cestovými návěstidly. Výhybka bude nově s elektromotorickým přestavníkem ve fyzické spojení s výkolejkou Vk1 s elektromotorickým přestavníkem na koleji 4. Posun z/na kolej 4 bude stavěn ústředně bez pomocného stavědla nově zřízeným seřaďovacím návěstidlem.
- 31) VNPN bude zřízena u návěstidel L, S1, S2a, S3, L1, L2, L3 a S. Ve stanici není uvažováno s VCRP.

ŽST Václavice

- 32) V ŽST byla oproti PD zásadně upravena konfigurace a došlo ke změně číslování kolejí (viz přiložené situační schéma).
- 33) Na poradě bylo jako variantní prezentováno situační schéma s křižovatkovou výhybkou 5ab v hlavní koleji (řešení preferované OŘ Hradec Králové, ST). K tomuto řešení byl vysloven předběžný souhlas O13 a O14 s odchylkou od čl. 63 předpisu SŽDC S3 XVI, který takové řešení podmiňuje souhlasem těchto odborů.

Výhodou tohoto řešení je zajištění průjezdu trati Týniště nad Orlicí – Broumov skrze ŽST Václavice traťovou rychlostí. Cenou za toto zvýšení rychlosti je omezení rychlosti z/na koleje 1 a 4 do/od Starkoče na 50 km/h s ohledem na rychlostní omezení jízdy křižovatkovou výhybkou do odbočky. Řešení zkracuje užitečnou délku koleje 4, ale současně prodlužuje kolej 1 cca na 340 metrů.

Řešení bylo odsouhlaseno investorem, dále je sledována tato varianta.

- 34) Vjezdy na kolej 4 budou od Nového Města omezeny na 50 km/h z důvodu křížení centrálního přechodu.
- 35) Vjezdy od Náchoda na koleje 1 a 4 budou traťovou rychlostí na jednosvětlovou návěst. Odjezd z koleje 4 ve směru Náchod bude rychlostí 50 km/h z důvodu centrálního přechodu za koncem obvodu výhybek přilehlých hlavnímu návěstidlu. Rychlostníky u vedlejší koleje nebudou



zřizovány.

- 36) Vjezdy od Náchoda na kusou kolej 2 budou rychlostí 50 km/h, vůči návěstidlu Sc2 bude vjezdové návěstidlo S umístěno na dostatečnou zábrzdnu vzdálenost.

Toto řešení odlišuje směřování vlaku na kolej 2 unikátní návěstí, čímž je vhodným z hlediska podpory eliminace kombinace chyb dispečera a strojvedoucího, která může znamenat projetí cestového návěstidla a zarážedla. Unikátní návěst v této podobě není degradovatelná reakcí zařízení na poruchový stav podle TS 1/2006-Z.

- 37) Proběhla diskuze o návěstění vjezdů od Starkoče. Výstupem jsou dvě varianty řešení s prioritou jedné, která bude potvrzena písemným stanoviskem gestorky předpisu SŽDC D1 ve věci změny traťové rychlosti při přechodu z vedlejší na hlavní trať.

Preferovaná varianta vychází z předpokladu, že vozidlo z vedlejší trati smí svou rychlost zvýšit až u následujícího rychlostníku.

V této variantě bude u námezíku výhybky 5a umístěn rychlostník 50 km/h a v úrovni odjezdového návěstidla L1 bude umístěn rychlostník 75 km/h.

Vjezdy na koleje 1 a 4 budou návěstěny jednosvětlovou návěstí a rychlost v obvodu výhybek přilehlých vjezdovému návěstidlu bude omezena na 50 km/h rychlostníkem. Vjezd na kusou kolej 2 bude v návěstění s ohledem na poruchové stavy zařízení omezen na 50 km/h, s tím, že omezení bude návěstěno na vjezdovém návěstidle CS. Odjezdy z koleje 2 do Starkoče budou návěstěny rychlostí 60 km/h.

Náhradní varianta předpokládá výklad, že od hranice vedlejší a hlavní trati je možné pokračovat traťovou rychlostí hlavní trati a omezení rychlosti ve zhlaví je tak nutné návěstit.

V této variantě nebudou instalovány rychlostníky z varianty předchozí. Vzhledem k tomu, že návěstění nedostatečné zábrzdne vzdálenosti pro pravidelné vjezdy na kolej 2 není vhodné z hlediska problematiky projetí hlavního návěstidla CS, jehož viditelnost je omezena směrovými poměry na cca 10 s, bude vjezdové návěstidlo umístěno na dostatečnou zábrzdnu vzdálenost vůči návěstidlu Sc2.

Vjezdy na koleje 1 a 4 budou návěstěny s rychlostním omezením na 50 km/h od úrovně vjezdového návěstidla. Jako unikátní návěst do koleje 2 bude návěstěna návěst jednosvětlová. Toto řešení není optimální z hlediska vjezdů na kusou kolej traťovou rychlostí vedlejší trati, ale je jediným zde dostupným způsobem ochrany proti kombinaci chyby dispečera a strojvedoucího, jejímž následkem může být projetí hlavního návěstidla.

- 38) Oproti PD je nutné vysunutí vjezdového návěstidla L a předvěsti PŘL do polohy s dostatečnou zábrzdnu vzdáleností vůči odjezdovým návěstidlům. Upraveny budou také polohy návěstidel S, PŘS, CS a PŘCS. Nová poloha návěstidla bude potvrzena komisí situováním návěstidel.
- 39) Oproti PD je nově zřízena kusá manipulační kolej 4a. S ohledem na umístění ve zhlaví bylo dohodnuto osazení výhybky 2 elektromotorickým přestavníkem a zapojení do fyzické spojky s výkolejkou Vk1 s elektromotorickým přestavníkem. Pomocné stavědlo nebude zřizováno.
- 40) Byly diskutovány základní polohy výhybek, výsledek je obsahem přiloženého situačního schématu (5a/6 jako spojka bez ohledu na kolej 1).
- 41) VNPN bude zřízeno u návěstidel L, S1, S4, L1, L2, L4, S a CS. VCRP bude zřízena na všechny staniční koleje.
- 42) Doporučením projektanta zabezpečovacího zařízení je doplnění dynamického zarážedla na



kusou kolej 2.

Ing. Babič prezentoval možnosti návrhu dynamického zarážedla, které by mělo reflektovat rychlost a hmotnost vozidla, které se pro tlumení nárazu předpokládají. Zarážedlo funkční pro jednotky navržené dopravní technologií nemusí být vhodné pro lehké jednotky, které jsou provozovány v současné době.

Bylo konstatováno, že metodika pro návrh dynamického zarážedla na SŽDC neexistuje. Zároveň nebyly na jednání uvedeny žádné požadavky na návrh tohoto zarážedla ani definovány jeho požadované vlastnosti. Projektant připraví návrh řešení.

Václavice – Starkoč

- 43) Zástupce OŘ Hradec Králové, ST (Ing. Vojtěch) **odchylně od PD** požaduje vytvoření předpokladů pro zvýšení traťové rychlosti přibližně na 75 km/h realizovaného v rámci údržby, tedy v rámci řešení upravit zábrzdnu vzdálenost na trati na 700 metrů.

Bylo dohodnuto, že vzhledem k realizaci výkopu pro kabelizaci až do stavědlové ústředny v ŽST Starkoč, která umožňuje posun předvěsti PŘVL ŽST Starkoč s minimálními náklady, bude oproti PD v rámci této stavby posunuta předvěst PŘVL a celé řešení traťového úseku bude navrženo na zábrzdnu vzdálenost 700 metrů a traťovou rychlost podle dispozice OŘ Hradec Králové, ST.

Řešení bylo podpořeno zástupcem O6 (Ing. Zunt). Zástupce investora (Ing. Klegová) s tímto navýšením rozsahu souhlasí.

ŽST Náchod

- 44) V ŽST bylo upraveno číslování kolejí (viz příložené situační schéma).
- 45) Oproti PD bylo, z důvodu potřeby zrychlení pro realizovatelnost konceptu dopravní technologie, kompletně přeřešeno hronovské zhlaví. Místo rychlosti 60 km/h do tranzitních kolejí s osobní dopravou je nově 80 km/h v hlavní koleji 1 (stávající kolej 6) a 60 km/h kolejově umožňuje i zapojení předjízdne koleje 5 (stávající kolej 2). Do kolejí 7 a 2 je nově rychlosti 50 km/h.
- 46) Na základě změny rychlostí ve zhlaví projektant navrhl zřízení dopravní koleje 1a ohraničené cestovým návěstidlem Sc1a před krajní výhybkou a odjezdovým návěstidlem L1a před přejezdem v km 61,535. Vjezdové návěstidlo S bude vysunuto mezi přejezd a nástupiště zastávky Náchod Běloves, předvěst adekvátně vysunuta. Hradlo Malé Poříčí bude zachováno v poloze podle PD.

Toto řešení umožňuje jízdu traťovou rychlostí až ke krajní výhybce v případě jízdy na kolej 5 (stávající 2) při případném křížování vlaků v ŽST Náchod (stávající provozovaný koncept, přeložená křížování v novém konceptu) nebo při jízdách na koleje 7 a 2 a snížení rychlosti až v úrovni cestového návěstidla. Současně dává možnost třetího prostorového oddílu v úseku Náchod – Hronov. V následném mezidobí dochází řešením k úspoře 0,5 min v obou směrech.

Řešení bylo odsouhlaseno bez připomínek.

- 47) Oproti PD byl Správou tratí v projektu konstatován nevhodný stav koleje 4 (stávající 10) z hlediska změny z koleje manipulační na kolej dopravní. Kolej 4 bude manipulační.

Pro eliminaci dopadů ztráty dopravní koleje pro nákladní dopravu bylo dohodnuto rozdělení koleje 7 (stávající kolej 1) cestovými návěstidly na kolej 7a (u stávajícího nástupiště u výpravní



budovy) a kolej 7 za centrálním přechodem. Cestová návěstidla budou umístěna tak, aby kryla centrální přechod včetně zajištění rozhledových poměrů na přechodu, ale tak, aby zároveň nedošlo k výrazným ztrátám na délce nástupní hrany u kolejí 7a a 5.

- 48) Vjezdy od Václavic na koleje 1, 2 a 5 budou na jednosvětlovou návěst s omezením rychlosti rychlostníkem 50 u krajní výhybky 1.

Na koleji 7a bude cestové návěstidlo Lc7a cca 150 metrů od místa, kdy strojvedoucí může zjistit, že je veden na kolej s výrazně bližším hlavním návěstidlem než v ostatních případech. Na podporu eliminace kombinace chyb dispečera a strojvedoucího, která může znamenat projetí cestového návěstidla, bylo navrženo umístění vjezdového návěstidla L tak, aby k Lc7a byla nedostatečná zábrzdňá vzdálenost a vjezdy na tuto kolej byly návěstěny unikátně s rozlišením již na předvěsti PŘL. Unikátní návěst v této podobě není degradovatelná reakcí zařízení na poruchový stav podle TS 1/2006-Z.

Řešení není optimální z hlediska případného projetí vjezdového návěstidla při předpokladu, že je postaveno dále, nebo z hlediska jízdy vlaků k předpokládanému Stůj na vjezdovém návěstidle, jehož dohlednost bude kolem 10 s, ale v předpokládaném konceptu budou na kolej 7a vedeny pouze vlaky, které svou jízdu v ŽST Náchod končí v mimošpičkovém období. Pravidelné vlaky budou vedeny k ostrovnímu nástupišti. U těchto vlaků není v navrhovaném GVD tlak na jízdní doby z hlediska realizovatelnosti konceptu.

Řešení bylo projednáno bez připomínek.

- 49) Odjezdy do Václavic budou s omezením rychlosti návěstěním 50 km/h na odjezdových návěstidlech, s výjimkou koleje 1, kde bude osazen rychlostník 50 km/h, čímž bude umožněna jednosvětlová návěst.

- 50) Mezi kolejemi 7a a 7 je předpokládaná rychlost 50 km/h. Sporným výkladem ustanovení předpisu SŽDC D1 ve věci použití neproměnného indikátoru 5 v takových případech může být rychlost omezena na 40 km/h (mezi návěstidly není výhybka, k následujícímu návěstidlu je NZV).

Bylo dohodnuto, že neproměnné indikátory 5 budou v řešení zachovány pro případ změny předpisu do realizace stavby. Toto řešení je bez vlivu na výstroj i návěstění v ostatních případech.

- 51) Vjezdy od Hronova na kolej 1a budou traťovou rychlostí. Vlakové cesty z koleje 1a na kolej 1 budou návěstěny jednosvětlovou návěstí, na kolej 5 s omezením na 60 km/h (pruh), na kolej 2 a 7 s omezením na 50 km/h (neproměnný indikátor).

- 52) Odjezdy na kolej 1a ve směru Hronov budou z koleje 1 na jednosvětlovou návěst a z kolejí 3b, 5 a 7 s omezením na 50 km/h (neproměnný indikátor). V případě koleje 5 jde o snížení rychlosti v prostoru centrálního přechodu na 50 km/h (čl. 683 SŽDC D1).

Podle polohy cestového návěstidla Lc2 (problémy se „stříháním“ návěstí) může mezi návěstidly Lc2 a L1a vzniknout nedostatečná zábrzdňá vzdálenost. Vzhledem k tomu, že z koleje 2 na kolej 1a jsou možné vlakové cesty pouze rychlostí 50 km/h, nejedná se o rychlostní omezení.

- 53) Na kolejích 3a a 3b budou pouze odjezdové vlakové cesty. Projektant upozorňuje, že tyto koleje v dálkové řízené dopravě nejsou vhodné pro odstavování vozidel, které nelze dostatečně zajistit proti ujetí. Tyto koleje jsou dopravní jen z toho důvodu, že není možné instalovat výkolejky z důvodu nedostatečných vzdáleností kolejí, po kterých jsou vedeny vlakové cesty.

Projektant upozorňuje, že nová užitná délka koleje 3a nevyhovuje pro délku nejkratšího vozidla



předpokládaného konceptem dopravní technologie.

Během debaty bylo konstatováno, že další úpravy konfigurace kolejí již nejsou přípustné.

54) Výhybka 5 ve zhlaví bude, stejně jako výkolejka Vk1, osazena elektromotorickým přestavňákem (eliminace problémů s vrácením klíče do EZ). Stejným způsobem budou řešeny výhybka 15 a výkolejka Vk3.

55) Výhybka 8 v manipulační koleji 4 bude stavěna místně, bez zabezpečení. Výhybka 13 v dopravní koleji 2 bude stavěna místně, uzamčena společně s výkolejkou Vk2 s klíčem drženým v EZ v kolonce pomocného stavědla poblíž výkolejky. Na výhybce 13 bude instalován závorňík s elektrickým dohledem.

56) Pro využitelnost plné užitné délky kolejí 1 a 2 alespoň ve směru od Hronova (ve směru Hronov předpokládány problémy se situováním návěstidel v obloukovém zhlaví) bude vždy mezi cestovým návěstidlem a námezníkem zřízen úsek počítače náprav navíc.

Poloha cestového návěstidla Lc2 bude finálně určena až komisionálním situováním návěstidel po dokončení pokládky kolejí – nelze predikovat rozhodnutí členů budoucí komise, na stávajícím stavu nelze odsituovat.

57) Vytvořením koleje 1a budou nově ve SZZ dva původně traťové PZS nově značené N2 a N3. Značení přejezdů v traťovém úseku bude upraveno. Výstroj PZS je s ohledem na vzdálenost od SÚ předpokládána v reléových domcích v souladu s předchozím stupněm.

58) Na základě námětu O12 projektant navrhnul zřízení pomocného stavědla bez kolonky v kolejišti pro posun na manipulačních kolejích 9 – 17 zasahující do zhlaví a současně zřízení seřaďovacího návěstidla Se4 pro zkrácení posunu z/na těchto kolejích na/7 kolej 7. Při předání pomocného stavědla bude držena sklopená Vk3, a dále drženy výhybky 15-, 16+, 17- a 18+. Návěstidla Se3, Se4 i Sc1a budou návěstit návěst Posun dovolen.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) s navrženým řešením souhlasí.

59) Oproti PD je navržena úprava řešení vnitřních prostor ve výpravní budově. Bude-li to staticky možné, bude, z části nebo zcela, ubourána příčka mezi dopravní kanceláří a odpočinkovou místností, aby se vešlo standardní pracoviště s klasickými trezory. Důvodem je to, že při původně předpokládaném rozmístění JOP je pocitově (nikoli normově) málo místa v chodbě za zády dispečerů a řešení je silně ztěsnané.

60) Byly prezentovány možné dispozice dopravní kanceláře v ŽST Náchod včetně maticového uspořádání monitorů.

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Červený) upozornil na potřebu koordinace monitorů v maticovém uspořádání i mimo něj. Předpokládá se, že monitor DDTS bude samostatně mimo matici.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) požaduje prostor na umístění počítače OŘ pro poštu apod., pravděpodobně mimo matici monitorů.

Pro ovládání počítačů v matici je požadován KVM přepínač pro eliminaci počtů klávesnic a myši na pracovišti.

Dodatečně byl ze strany OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) vznesen požadavek na dodávku výškově regulovatelných stolů se stolovými trezory (viz aplikace na CDP a některých RDP). Požadavek bude projednán na následujícím jednání.

61) VNPN bude u návěstidel L, S1, S2, S3a, S5, S7a, L1a a S. VCRP bude na všechny koleje



s výjimkou cest mezi částmi koleje dělené cestovými návěstidly.

ŽST Hronov

- 62) Zachováno řešení z předchozího stupně (viz přiložené situační schéma), pouze vysunuto vjezdové návěstidlo L z důvodu odstranění nedostatečné zábrzdné vzdálenosti mezi návěstidly L a L2.

Důsledkem dodržení zábrzdné vzdálenosti je umístění vypínacího prvku přejezdu „H1“ do vzdálenosti 173 metrů od přejezdu, což ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.3.4.14 pro tento typ komunikace umožňuje (limit je 200 metrů).

Prezentované řešení bylo bez připomínek.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

Zásady organizace výstavby

ZOV předchozí dokumentace (PD)

- 63) Délka realizace uvažována na 1 rok (resp. 8 měsíců); začátek stavby byl osazen na začátek 04/2015 (tehdy v rámci OPD 1).

- 64) Sledovány byly 3 etapy v celkové délce 34 týdnů:

- | | |
|--|--------------------------|
| 0. přípravné práce | ... 3 měsíce (13 týdnů), |
| 1. úsek Náchod (vč.) – Hronov (vč.) | ... 2 měsíce (9 týdnů), |
| 2. úsek Opočno – N.Město n.M.(vč.) – Václavice (vč.) – Náchod (mimo) | ... 3 měsíce (12 týdnů). |

- 65) Hlavními součástmi 0.etapy byly výkopové práce pro kabelové trasy a rekonstrukce mostu v žst.Opočno; pro úpravy Zab.zařízení byly určeny 2 měsíce; zvolená výluková ramena odpovídající 1. a 2 etapě byla logická.

ZOV dokumentace Projektu (P) – nástin zásad

- 66) V dokumentaci se ctí Zimní období (tedy období stavebního klidu v měsících prosinec, leden a únor, kdy není navrženo provádět venkovní práce). Začátek stavby je navržen do příštího r.2017 (tedy už v rámci OPD 2) a konec nejpozději na konci r.2018. Délka realizace celé stavby je uvažována cca 1¼ až 1,5 roku.
- 67) Pořadí úseků není až tak rozhodující (návrh Dopravní technologie upřednostňuje Opočno-Náchod a pak Náchod-Hronov). Rozhodující je nutná doba na přípravu a spuštění Zab.zařízení (ZZ), která byla v PD podceněna. Projekce, výroba, instalace a přezkoušení ZZ zabere cca 4 x 3 měsíce.
- 68) Variantně je navrženo 5 možností zahájení a průběhu. Jako nejdříve možný začátek prací je po soutěži na dodavatele stavby a podpisu smlouvy pro všechny varianty stanoven termín 01.04.2017.
- 69) První čtyři varianty jsou začátkem odstupňovány po 2 měsících a představují varianty tzv. Reálné, kde je na ZZ doba 12-ti měsíců; stavba je navržena v termínech:



- A. 04/2017 s dokončením výluk v 07/2018 (17 měsíců, 69 týdnů)
- B. 06/2017 s dokončením výluk v 07/2018 (14 měsíců, 61 týdnů)
- C. 08/2017 s dokončením výluk v 08/2018 (13 měsíců, 57 týdnů)
- D. 09/2017 s dokončením výluk v 11/2018 (14 měsíců, 61 týdnů).

70) Pro výše uvedené varianty existuje výhoda přípravy staveniště (kácení stromů a výřez křovin) na začátku a během Zimního období (v období vegetačního klidu). Z pohledu ZZ je nejvýhodnější začátek dle **A.**, kde je do ukončení stavebních prací rezerva jednoho měsíce. Z pohledu projekční a dodavatelské přípravy stavby vč. soutěže na výběr dodavatele jsou nejreálnější varianty **B.** a **C.** Varianta **D.** umisťuje konec stavby až na závěr r.2018, bez jakékoliv další časové rezervy.

71) Poslední varianta **E.** zkracuje provedení ZZ na 8 měsíců s tím, že kratší úsek Náchod - Hronov je stavebně proveden ještě v r.2017; stavbu však neproduktivně prodlužují 3 měsíce Zimního období – druhý (delší) úsek je realizován až v období 03-05/2018.

ZOV – ostatní

- 72) Rozpracovanost Mostních objektů je zatím nízká; délky rekonstrukcí jsou orientační, převzaté z PD (může dojít k upřesnění ve smyslu prodloužení řádově o 1 až 2 týdny).
- 73) Technologie úprav železničního svršku uvažuje v P (stejně jako v PD) recyklaci šterkového lože. Plochy recyklačních stanic jsou respektovány v žst.Nové Město (pro úsek Opočno - Náchod) a v žst.Náchod (pro úsek Náchod - Hronov).
- 74) Bilance Zemních hmot vč. Hmotnice nebude samostatnou součástí ZOV; bilance se objeví pouze v části B.3.2 Odpadové hospodářství; objemy zemních hmot jsou v žel.spodku a u mostních objektů minimální, navíc u mostních objektů se využijí většinou jako zpětný zásyp.
- 75) **Dotaz na HIS.** V textové části ZOV příl.1 (TZ) PD bylo uvedeno, že na přání objednatele se předpokládá zachování železničního provozu v období letní turistické sezony. Tomu však v ZOV PD odporuje příl.3 (Časový plán realizace), kde je v měsících 07-08 navržena výluka pro úsek Náchod - Hronov. Jaký je současný požadavek zadavatele na zachování žel.provozu v době letní turistické sezony? Pokud ano, pak platí pro oba úseky?
- 76) Příloha Řádkový harmonogram výstavby – varianty.

Zaznamenal: Ing. Miroslav Halama, METROPROJEKT PRAHA a.s. (6819-MP51-AV-002/HA)

Provizorní stavy ZZ ve stavebních postupech – předpoklad dvě stavební sezóny

- 77) Oproti PD došlo ve vazbě na problémy při realizaci staveb v roce 2015 k navýšení požadavků na čas pro přípravu zabezpečovacího zařízení. Zabezpečovací zařízení je reálné zprovoznit až 12 měsíců od podpisu smlouvy, s čímž bohužel musí korespondovat harmonogram celé stavby.
- 78) Předpokládají se 3 měsíce pro zpracování DPSŘ a další 3 měsíce na výrobu zařízení před vlastní instalací. Během této doby bude ostatními profesemi zajištěna stavební připravenost (úpravy vnitřních prostor v ŽST Náchod, základy pro RD a TD, přípojky z místní sítě, ...).
- 79) Dále se předpokládá 6 měsíců na instalaci a přezkoušení vnitřních částí zařízení včetně komisionálního přezkoušení. Vzhledem k tomu, že stavba bude rozdělena na dva stavební



úseky, které budou realizovány v jednotlivých stavebních postupech, je předpoklad, že v úseku, jež bude realizován později, budou na dokončení vnitřních částí zařízení rezervy.

Z tohoto pohledu profese zabezpečovací zařízení lehce preferuje zahájení úsekem Náchod – Hronov. Posloupnost stavebních úseků bude ale vycházet zejména z předpokládaného termínu zahájení stavby, protože novou konfiguraci kolejí není možné uvést do provozu bez definitivního SZZ.

- 80) Na začátku stavby bude z důvodu uvolnění upravovaných prostor ve výpravní budově ŽST Náchod vymístěno stávající zařízení ze stávající reléové místnosti do provizorního technologického domku v blízkosti výpravní budovy. Předpokládá se i vymístění dopravní kanceláře. Proto bude PS 13-28-01 rozdělen krom definitivního SZZ a klimatizace SÚ také na část B – provizorní SZZ.

U ostatních PS není dělení na části nutné, provizorní stavy s ohledem na etapizaci budou minimální.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) požaduje podrobné rozpracování a projednání provizorních stavů včetně umístění dopravních zaměstnanců s OŘ. Jednoznačně preferuje realizaci výluk zabezpečovacího zařízení z důvodu aktivace definitivního zařízení v souběhu s kolejovou výlukou.

Bude řešeno samostatným jednáním.

Provizorní stavy ZZ ve stavebních postupech – scénář jedna stavební sezóna

- 81) Pro případ požadavku investora realizovat stavbu v jedné stavební sezóně s případným dodatečným nasazením definitivního zabezpečovacího zařízení projektant prezentoval dopady takového rozhodnutí na provoz a náklady stavby. V diskuzi bylo konstatováno, že spíše než jako reálný plán výstavby bude tato varianta vnímána a zpracovávána **jako negativní průkaz**.

Na základě zkušeností ze staveb realizovaných v posledních letech projektant nepokládá za pravděpodobnou realizaci stavby včetně zabezpečovacího zařízení během jedné stavební sezóny, nebude-li stavba zahájena s dostatečným předstihem pro přípravu zabezpečovacího zařízení (zahájení pravděpodobně nejpozději devátý měsíc roku před vlastní stavební sezónou).

- 82) Bude-li požadavek provozovat novou konfiguraci kolejiště pomocí stávajícího zařízení, předpokládá projektant realizaci provizorní kabelizace mezi umístěním stávajícího zařízení a kabelovými stojany definitivního zařízení s připojením venkovních prvků do nového zařízení v okamžiku, kdy bude definitivní zařízení připraveno k aktivaci.

Toto neplatí v případě ŽST Bohuslavice nad Metují, která bude v takovém případě uzamčeny do rovného (stávající zařízení provizorní ovládání definitivních výhybek neumožní), a v případě ŽST Náchod, kde by byl prodloužen provoz provizorního zabezpečovacího zařízení a nové výhybky by byly vybaveny provizorním ručním stavěním a výměnovými zámkami s tabulí ozámkování na St.2.

- 83) Na nové konfiguraci do aktivace definitivního SZZ projektant předpokládá (bude prověřeno):

a) v ŽST Bohuslavice nad Metují:

- vyloučení ŽST,
- zřízení závorářského stanoviště pro přejezd ve zhlaví (nárůst personální potřeby).



Omezení lze eliminovat kolejovým zásahem do ŽST až během aktivace definitivního SZZ.

b) v ŽST Nové Město nad Metují:

- vyloučení definitivní koleje 1 (bez možnosti křižování osobních vlaků).

c) v ŽST Václavice:

- vyloučení kusé koleje 4a.

d) v ŽST Náchod:

- provizorní ruční stavění (výměníky) a ozámkování v obvodu St.2.

e) v ŽST Hronov:

- vyloučení kusé koleje 2a,

Kromě výše uvedených omezení je nutné počítat s nutnými výlukami pro přepojení a aktivaci zabezpečovacího zařízení v rozsahu cca 2 týdny na ŽST (postupně po jednotlivých stanicích) s omezením provozu nebo plným vyloučením dopravy.

V některých ŽST bude pro stávající zabezpečovací zařízení nutné obnovit v nových kolejích izolované kolejnice, což si vyžádá destruktivní zásah do nových kolejnic.

Takovýto postup je možný, ale je náročný finančně na vícenáklady spojené s úpravami stávajícího zařízení a omezeními provozu, které není možné nasměrovat do zákrytu s kolejovými výlukami. Je nutné počítat s navýšením personální potřeby pro provozování stávajícího zařízení a s náklady pro zázemí zaměstnanců v případě, že v daném místě neexistuje nebo bylo zdemolováno ve prospěch kolejových úprav.

84) Z diskuze k tomuto scénáři:

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Žižka) vyjádřil **pochybnost nad realizovatelností** úpravy zařízení TEST na novou konfiguraci. Zejména z hlediska dostupnosti lidí, kteří by byli schopni úpravu tohoto zařízení odborně realizovat.

Projektant uvedl, že by šlo o využití stávající konfigurace, kterou zařízení již umí, s vyloučením částí konfigurace kolejiště, které neodpovídají.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Jasanský) vyjádřil **nesouhlas s dlouhodobou výlukou dopravní služby** v ŽST Bohuslavice nad Metují a s dlouhodobým omezením provozu v ŽST Nové Město nad Metují (křižování osobní dopravy). V případě realizace tohoto scénáře je nutné pro tyto ŽST zajistit provizorní zabezpečovací zařízení.

Zároveň OŘ Hradec Králové **nesouhlasí** s realizací aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení mimo kolejové výluky ve výlukách samostatných (cca 2 týdny na každou stanici).

Zástupce OŘ Hradec Králové, SSZT (Ing. Žižka) uvedl, že současně vidí jako **nevhodné dlouhodobé nasazení PZM 2**, které se ukazují jako nevhodné pro pravidelnou obsluhu. Ve správně se pravidelnou obsluhou těchto zařízení množí pracovní úrazy včetně amputací prstů.

V diskuzi byla shoda na tom, že pro přípravu zabezpečovacího zařízení musí být zajištěn dostatečný časový prostor a **zprovoznění nové konfigurace kolejí je možné až s definitivním zabezpečovacím zařízením.**


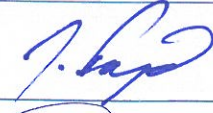







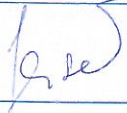

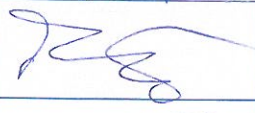
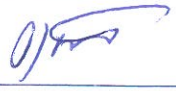
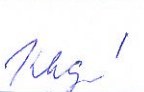


Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 15.3.2016 do 9:00 hod.
Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.







NÁZEV AKCE,	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Vstupní porada profese Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM	25. února 2016
MÍSTO	velká zasedací místnost OŘ Hradec Králové, U Fotochemy 259, HK

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
David FUKSA	SŽDC GR 026	725 919 470 fuksa@szdc.cz	
JAROSLAV PAPEŽ	SŽDC OŘ HK	725 795 984 papez@szdc.cz	
MIROSLAV FÍŘKA	SŽDC s.o. OŘ HK SSZT	602 456 838 fizka@szdc.cz	
JINDŘICH ČERNÝ	-IL-	724 544 518 cerny@szdc.cz	
PAVEL LVOHA	-II-	601 944 455 lvoha@szdc.cz	
Jaroslav ŠPÁLA	SŽDC GR 014	9422 44448 spala@szdc.cz	
JAN PANCHARTEK	SŽDC GR 06	727 030 021 panchartek@szdc.cz	
Štěpán Nekola	Signal Projekt	602 583 189 nekola@hkr.signalprojekt.cz	
Miroslav VOJTECH	SŽDC, s.o. - OŘ HKR ST Hradec Králové	vojtech@szdc.cz 728 934 894	
Radek JASANSKY	SŽDC, s.o. OŘ HKR ÚEP	725 500 143 jasansky@szdc.cz	
Jaroslav Hájek	SŽDC, s.o. OŘ HKR ÚEP	725 741 775 hajek@szdc.cz	
Bohuslav VASICEK	SŽDC GR 012	602 384 238 vasicek@szdc.cz	
PAVEL DÍHA	SŽDC, s.o. GR 012	940 235 863 dih@szdc.cz	
MIROSLAVA KLEGOVÁ	SŽDC, s.o., SSV	724 932 295 klegova@szdc.cz	



[illegible]

"Revitalizace trati Týniště n.O. - Broumov"

	soutěž na dodavatele
	zabezpečovací zařízení
	úsek Opočno-Bohuslavice-N.Město-Václavice-Náchod
	úsek Náchod-Hronov

[illegible]

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Průběžná konzultace profese Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM:	22. března 2016
MÍSTO:	velká zasedací místnost SŽDC s.o., OŘ HK, Hlaváčova 206, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Konzultace byla svolána za účelem výběru varianty řešení náhrady kolejových obvodů KO3700 8K – 13K v úseku Hronov – Police nad Metují a náhrady kolejových obvodů KO3700 1J – 4J v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí.

Bylo konstatováno, že je nepřijatelné v rámci stavby provádět dlouhé průběžné kabelové trasy mimo rozsah přípravné dokumentace.

Průběžná kabelizace bude využita stávající, dle informací správce je kabelizace v dobrém stavu (izolační stav kabelů 20MΩ – ∞; všechny žíly vodivé v celém průběhu). Bude provedena pouze nezbytná úprava kabelizace v okolí přejezdů.

Úsek Hronov – Police nad Metují

- 1) Vnitřní výstroj kolejových obvodů 8K – 13K je umístěna v releovém domku přejezdu „H“ v km 70,436. Vnitřní výstroj KO bude zdemontována, do domku bude umístěna vnitřní výstroj počítačů náprav.
- 2) Stávající kabelizace k venkovní výstroji umožňuje pouze nasazení takového typu počítačů náprav, kterému pro propojení venkovní a vnitřní výstroje stačí jeden pár pro jedno čidlo počítače náprav.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Vašata) s navrženým řešením souhlasí.

- 3) Stávající vazební kabely 818 a 819 nemají dostatečnou rezervu pro doplnění přenosu potřebných závoslostí, indikací a ovládání (informace o směrových výstupech pro ukončení výstrahy na přejezdu „I“ a reset a indikace počítače náprav do ŽST Police n.M.

Pro přenos indikací a dálkové ovládání PZS „H“ a „I“ z/do Police n.M. bude zřízeno přenosové zařízení, čímž dojde v kabelech k uvolnění potřebných párů.

Zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Vašata) s navrženým řešením souhlasí.

- 4) Reset počítačů náprav bude z JOP ŽST Police n.M.



Úsek Teplice nad Metují – Meziměstí

- 5) Vnitřní výstroj kolejových obvodů 1J – 4J je umístěna v releovém domku přejezdu „C“ v km 84,547. Vnitřní výstroj KO bude zdemontována, do domku bude umístěna vnitřní výstroj počítačů náprav.
- 6) Stávající kabelizace k venkovní výstroji umožňuje nasazení libovolného na síti SŽDC zavedeného typu počítačů náprav.
- 7) Stávající vazební kabely 601 a 602 nemají dostatečnou rezervu pro doplnění přenosu potřebných závoslostí, indikací a ovládání (informace o směrových výstupech pro ukončení výstrahy na přejezdu „B“ a reset a indikace počítače náprav do ŽST Teplice n.M.

Pro přenos indikací a dálkové ovládání PZS „B“ a „C“ z/do Teplice n.M. bude zřízeno přenosové zařízení, čímž dojde v kabelech k uvolnění potřebných párů. Zástupce OR Hradec Králové s navrženým řešením souhlasí.

- 8) Reset počítače náprav bude z ovládacího stolu ŽST Teplice n.M.

Závěr

- 9) Přítomní souhlasí s navrženým řešením.

Projektant předá zástupci investora nacenění vybrané varianty. Investor se cestou generálního zhotovitele projektové dokumentace vyjádří, zda popsaná náhrada kolejových obvodů počítači náprav bude, či nebude do stavby zařazena.

Zaznamenal: Ing. Petr Vrábel

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 6.4.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov Průběžná konzultace profese Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM	22. března 2016
MÍSTO	velká zasedací místnost SŽDC s.o., OŘ HK, Hlaváčova 206, Pardubice

[illegible]

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Místní šetření – umístění kabelové trasy v ŽST Opočno pod Orlickými horami
DATUM:	6. dubna 2016
MÍSTO:	ŽST Opočno pod Orlickými horami
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

- 1) Reléový domek bude umístěn mezi stávající výpravní budovu a stávající reléový domek zabezpečovacího zařízení. Situování domku bylo odsouhlaseno, domek není překážkou v rozhledových poměrech přejezdu.
- 2) Kabelová trasa mezi stávajícím reléovým domkem vedle výpravní budovy, novým reléovým domkem vedle stávajícího reléového domku a dopravní kancelář bude realizována příloží do stávající kabelové trasy.

Stávající trasa je od stávajícího reléového domku vedena trávníkem vně kolejiště a u výpravní budovy podchází chodník do zastřešené části nástupiště směrem ke koleji a v souběhu s kolejí 2 vně kolejiště mimo zastřešenou část je vedena k výměníku výhybky 5, v jehož blízkosti je vstup kabelů do budovy. Narušené chodníky, trávníky a vybetonovaná část povrchu pod zastřešenou částí budou uvedeny do původního stavu.

Kabelová trasa z nového reléového domku směr Bohuslavice bude provedena následujícím způsobem:

- 3) Od km 39,095 (nový RD) – do km 39,131 (za stykem výhybky 5) příloží do stávající kabelové trasy (viz bod 2 záznamu).
- 4) V km 39,131 (za stykem výhybky) bude zřízen kabelový přechod od výpravní budovy mezi koleje 5 a 7.

Vedení části kabelové trasy prostorem, kde jsou uloženy stávající kabely (mezi kolejemi 1 a 3) bylo označeno jako nežádoucí z důvodu předpokladu úpravy nástupiště ze sypaného na deskové (v rámci samostatné akce OŘ).

Zástupce ST požaduje provedení kabelového přechodu protlakem. V případě, že protlak nebude technicky proveditelný s ohledem na prostor mezi kolejemi, je řešení kabelového přechodu překopem podmíněno strojním podbitím koleje v místě přechodu po záhozu a zhutnění.

- 5) Od km 39,131 – do km 39,380 (před výhybkou 9) žlabovanou trasou mezi kolejemi 5 a 7 s minimálním krytím 70 cm. Vzdálenost os kolejí 5 a 7 je v km 39,131 cca 5 metrů, směrem k výhybce 9 se osová vzdálenost zužuje na 4,8 metru.

Předpokládá se pokládka dvou žlabů s minimálním vnitřním rozměrem 10 x 10 mm s mezerou mezi žlaby min. 5 cm v případě žlabu plastového (ve funkci požární přepážky a pro zajištění vzdáleností mezi kabely).



Kolize nové trasy se stávajícím kabelem nn bude řešena buď umístěním kabelu do žlabu v souběhu se žlabem zabezpečovacího zařízení, nebo překládkou kabelu mezi koleje 3 a 5. Zástupce SEE uvedl, že by mělo jít o jeden kabel s plastovým pláštěm, který slouží k napájení osvětlovacích stožárů.

Prostor zabraný kabelovou trasou nepřesáhne šířku 50 cm (3x kabelový žlab cca po 13 cm + 2x mezera mezi žlaby 5cm), žlab nn před zúžením trasu opouští. Předpokládá se, že prostor pro umístění kabelové trasy je při osové vzdálenosti kolejí 5 m v přímé dostatačující (rezerva 10 cm).

Zástupce ST požaduje po záhozu trasy zhutnění a úpravu povrchu doplněním šterkové drti tak, aby byl eliminován případný úraz posunovače zakopnutím a stezka byla pochozí – na koleji 7 probíhá zpracování vozů na/z vlečky cukrovaru.

- 6) V km 39,380 bude zřízen kabelový přechod trasy vně kolejiště do zpevněné plochy (dlažba).
- 7) Od km 39,380 – do km 39,420 bude kabelová trasa vedena pod zpevněnou plochou. Předpokládá se umístění kabelů do chrániček s minimálním krytím 100 cm. Po dokončení bude zpevněná plocha uvedena do původního stavu.

Trasa vně kolejiště byla na jednání preferována před proplétáním se kolejištěm mezi drátovody zabezpečovacího zařízení ze St.2.






- 8) Od km 39,420 – do km 39,495 bude kabelová trasa vedena vně kolejiště mimo zpevněnou plochu.
- 9) Od km 39,495 – do km 39,515 bude zřízen přechod kabelové trasy pod zbytky cesty k přejezdu vlečky Cukrovaru. Předpokládá se umístění kabelů do chrániček s minimálním krytím 100 cm, minimálně 2,5 metru od osy koleje vlečky.
- 10) V km 39,515 bude zřízen kabelový přechod trasy pod kolejí vlečky Cukrovaru. Preferován je protlak, v případě realizace překopu bude po zásypu a zhutnění zajištěno strojní podbití kolejí vlečky.
- 11) Od km 39,515 – do km 39,590 bude kabelová trasa vedena v souběhu se stávajícím drátovodem bez narušení stávajícího drátovodu. Trasa bude umístěna tak, aby nezasahovala do zbytků původní cesty k přejezdu vlečky Cukrovaru.
- 12) V km 39,590 (resp. mimo styk výhybky) bude zřízen kabelový přechod pod traťovou kolejí na pravou stranu trati.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 20.4.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslání připomínek a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov	
DATUM	Místní šetření ve věci umístění kabelové trasy v ŽST Opočno pod Orlickými horami	
MÍSTO	6. dubna 2016	ŽST Opočno pod Orlickými horami

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Josef Kobr	ŽST HK	724 564 834 KOBRO@SDDC.CZ	
Jiří ČOŘEJ	TO NÁCHOD	723 475 534 COREJ@SDDC.CZ	
Tomáš POUŠKAL	SEE HK	724 252 680 POUSK@SDDC.CZ	
Jiřípař Nehok	Signal Projekt	602523 783 nehok@signalprojekt.cz	
JAROSLAV DUTRCH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaroslav.dutych@sudop.cz	



NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Umístění pátevní kabelové trasy ve stanicích
DATUM:	13. dubna 2016
MÍSTO:	zasedací místnost SUDOP PRAHA a.s., Hradecká 1151, Hradec Králové
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Jednání o umístění pátevní kabelové trasy ve stanicích bylo řešeno formou prezentace koordinační situace stavby a pracovních řezů železničního spodku v kombinaci s fotografiemi stávajícího stavu. Tato forma byla zvolena s ohledem na to, že se ve většině stanic mění kolejová konfigurace.

Bylo dohodnuto, že toto jednání nahradilo místní šetření v jednotlivých ŽST a procházeny budou již jen traťové úseky.

- 1) V úvodu jednání projektant prezentoval umístění reléových a technologických domků, které je, s výjimkou RD na zastávce Běloves a RD přejezdu H3, v souladu s řešením přípravné dokumentace. Bylo konstatováno, že zřizované domky nejsou překážkou v rozhledových poměrech na přejezdech.
- 2) Byly uvedeny obecné parametry pátevní kabelové trasy v ŽST mezi krajními výhybkami.

Předpokládán je výkop hloubky 90 cm (minimální krytí 70 cm s ohledem na profesi sdělovací zařízení) a šířky podle lokální šíře kabelové trasy. Krytí bude navýšeno na 100 cm v případě možnosti pojiždění trasy (hloubka výkopu 120 cm). V takových případech bude provedena i přiměřená ochrana v uložení kabelů (betonové žlaby / chráničky). Lokální kabelové trasy, zejména trasy mezi kolejemi, budou ve výkopu hloubky 50 cm (minimální krytí 35 cm).

Minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje bude mezi krajními výhybkami 2,20 m + rozšíření v oblouku.

Podchody pod kolejí budou řešeny přednostně protlakem. V případě řešení překopem bude po zásypu a zhutnění zajištěno strojní podbití koleje u kolejí, kde se nepředpokládá demontáž.

Pátevní kabelová trasa bude vedena převážně tak, aby byla možná její realizace před zahájením kolejových úprav, tedy bez ohledu na pozdější demontáž a z ní vyplývající možnost umístění trasy tak, aby byl možný odprodej pozemku.

Po záhozu a zhutnění trasy budou povrchy uvedeny do původního stavu. V případě drážní stezky bude zajištěno srovnání stezky drobnějším šterkem tak, aby byl povrch rovný a nehrozilo zakopnutí zaměstnance o vyčnívající nerovnost.

Uspořádání kabelové trasy bude takové, aby odpovídalo požadavkům ČSN 73 6005. V případě použití plastových žlabů bude mezi jednotlivými žlaby navržena mezera minimálně 5 cm se zásypem pískem ve funkci požární přepážky. Tato mezera zajistí také potřebné odstupy mezi kabely jednotlivých profesí.

Uspořádání žlabů v kabelové trase bude zaneseno do příčných řezů po 25 metrech v řešení SO



profese koleje. Z řezů bude zřejmé uspořádání jednotlivých profesí v kabelové trase.

Na přechodech přes mosty bude řešení odpovídat projednání se SMT. Kabelové žlaby budou zajištěny proti krádeži kabelů nebo částí žlabu (zašroubovatelné víko, přepáskování, a žlabu bude zasahovat minimálně do hloubky 35 cm pod povrch.

Pro kabelovod bude pro realizační dokumentaci předepsáno vyhotovení obsazovacího plánu kabelovodu a jeho projednání se správcí kabelů.

Uzemnění nebude umístěno do kabelové trasy, bude dodržena předepsaná odstupová vzdálenost mezi kabelovou trasou a uzemněním.

- 3) Za poškození nebo ztráty kabelů během stavby ručí zhotovitel stavby. V případě, že dojde ke krádeži nebo k poškození, zajistí na své náklady nápravu.
- 4) Projektantovi byl zástupcem ST předán podklad k předpokládaným polohám stávajícího odvodnění v jednotlivých ŽST, který je přílohou tohoto záznamu. Ke stávajícímu stavu odvodnění nejsou dostupné úplné informace.

ŽST Bohuslavice nad Metují

- 5) Přes menší počty kabelů bylo dohodnuto, že kabelová trasa mezi krajními výhybkami bude navržena jako žlabovaná a nebude pouhým výkopem pod fólií.
- 6) Od krajní výhybky v km 44,782 po technologický domek cca v km 44,859 je kabelová trasa vedena vpravo od koleje 1, za nově zřizovaným odvodněním vně kolejiště.
- 7) Od technologického domku cca v km 44,859 po kolej rušené kolejové spojky 3/4 cca v km 45,160 je kabelová trasa vedena vpravo od koleje 1 vně kolejiště. V části bez trativodu je předpokládáno umístění cca 2,5 m od osy koleje.
- 8) Pod kolejí rušené kolejové spojky 3/4 bude zřízen kabelový přechod, protože kabelová trasa bude zřízena dříve než bude spojka snesena. Předpokládá se řešení překopem.
- 9) Od koleje rušené spojky cca v km 45,160 ke stávající výpravní budově cca v km 45,255 bude kabelová trasa vedena ve výkopu 90 cm cca 2,5 m od osy koleje, ale bude v betonových žlebech kvůli možnému občasnému pojíždění při závozu budovy uhlím (neoficiální cesta před budovu využívaná výpravčími).
- 10) Nástupiště před stávající výpravní budovou je sypané. Bylo dohodnuto, že kabelová trasa bude zřízena bez ohledu na nástupiště. Během realizace kabelové trasy (za provozu) bude využíváno nástupiště u koleje 3. Hloubka výkopu bude taková, aby krytí bylo zachováno i po odtěžení nástupiště. Kabelová trasa nenaruší provoz drátovodu.
- 11) Mezi stávající výpravní budovou cca v km 45,255 a krajní výhybkou v km 45,475 bude kabelová trasa vedena vpravo od koleje 1 vně kolejiště. V části bez trativodu je předpokládáno umístění cca 2,5 m od osy koleje. Stávající objekt St.2 bude odstraněn.

ŽST Nové Město nad Metují

- 12) Od krajní výhybky v km 49,672 po úroveň nového technologického domku v km cca 49,835 bude kabelová trasa vedena vlevo vně kolejiště podél stávajícího plotu tak, aby nenarušila stávající kabelizaci. Původní příčné drátovody jsou obsazeny provozovanou kabelizací, proto bude



průchod trasy kolem stávajícího RD prostorem za tímto RD.

- 13) Cca v km 48,835 bude zřízen přechod pod kolejištěm k novému technologickému domku. Přechod bude řešen protlakem.
- 14) Cca od km 49,835 do km 50,170 bude kabelová trasa vedena vlevo vně kolejiště tak, aby nenarušila stávající kabelizaci. V případě, že nedojde v předstihu k rozhrnutí stávající navážky z čističky, bude hloubka výkopu zřízena tak, jako by měla být navážka odstraněna. Původní drátovody jsou obsazeny provozovanou kabelizací, proto bude páteřní trasa vedena mimo prostor stávajícího vyřazeného drátovodu.
- 15) Cca v km 50,170 bude proveden přechod páteřní trasy na pravou stranu vně kolejiště. Přechod bude realizován protlakem.
- 16) Cca od km 50,170 do km 50,522 bude kabelová trasa vedena vpravo vně kolejiště. Trasa bude respektovat nově zřizované odvodnění. Ve zúženém prostoru pod nadjezdem cca v km 50,250 bude trasa uložena do chrániček s uložením v několika vrstvách tak, aby byla dodržena minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje.
- 17) Stávající svah vpravo koleje cca v km 50,250 – 50,400 bude řešen v rámci profese koleje – předpoklad doplnění gabionů pro zřízení stezky a prostoru pro kabelové trasy.

ŽST Václavice

- 18) V km 54,366 – cca km 54,780 je v ŽST Václavice v tuto chvíli uvažováno variantní řešení páteřní kabelové trasy.

Základním řešením je situování trasy vlevo koleje 1 vně kolejiště. V km 54,465 – km 54,565 je toto řešení problematické souběhem nového trativodu s předpokládanou páteřní kabelovou trasou. V případě realizace této varianty bude řešení železničního spodku upraveno tak, aby byl splněn požadavek předpisu SŽDC S3 na umístění kabelové trasy min. 1m od hrany svahu, a současně aby kabelová trasa ve výkopu 90 cm nezasahovala do zemní pláně a netvořila odvodnění.

Variantním řešením je umístění kabelové trasy vpravo koleje 4 vně kolejiště v prostoru mezi kolejí a plotem oddělujícím souběžnou komunikaci. I v tomto prostoru bude nutné vhodné uspořádání kabelové trasy a trativodu, pro řešení ve stísněném prostoru ale není nutné provádět úpravy železničního spodku. Souběh trasy s trativodem je ale cca o 120 metrů delší.

Řešení bude projednáno na profesních poradách železničního spodku a bude zřejmé z příčných řezů v SO profese koleje.

- 19) Cca v km 54,780 bude zřízen přechod páteřní kabelové trasy pod kolejemi. Přechod bude řešen protlakem.
- 20) V km 54,780 – km 54,942 bude páteřní kabelová trasa vedena po obou stranách vně kolejiště. Vpravo bude situována trasa kabelu vn 35 kV, vlevo budou umístěny kabelové trasy ostatních profesí.
- 21) Projektant vznesl dotaz na stávající šachty v kolejišti a na překop svahu v úrovni odjezdových návěstidel na náchodském/starkočském zhlaví. V případě šachet jde pravděpodobně od odvodnění, překop zřejmě souvisí se stávající kanalizací výpravní budovy, která bude v rámci stavby řešena.



ŽST Náchod

22) V km 59,988 – km 60,178 bude páteřní kabelová trasa umístěna vpravo zhlaví vně kolejiště. Zástupce ST upozornil na kolizi kabelové trasy se stávajícími vsakovacími žebry odvodnění železničního spodku. Kabelová trasa bude tato vsakovací žebra respektovat, bude umístěna dále od osy koleje.

23) V km 60,178 bude zřízen přechod páteřní kabelové trasy do výpravní budovy. Přechod bude realizován kabelovodem.

Otvory kabelovodu jsou preferovány čtvercového průřezu kvůli protahování kabelů při realizaci i při údržbě (zasekávání kabelů tlačícími svou tíhou ke dnu případného kruhového otvoru). Vzhledem k tomu, že není možné průřez předepsat (čtvercový průřez má je k dispozici pouze u řešení jediného výrobce), budou pro jeden otvor kabelovodu počítány max. 2 kabely průměru cca 5 cm a kabelovod bude zřízen s rezervou na případné doplnění kabelů či náhradu kabelů, které nebude možné demontovat.

Kabelovod (nebo alespoň jeho šachty - z důvodu přístupu k případné poruše na kabelu nebo z důvodu potřeby zřízení kabelových spojek) bude zřízen jako vodotěsný, kabelové šachty budou řešeny s dostatečným prostorem na zřízení potřebného poloměru ohybu zejména na trubkách OK, ale také na ostatní kabelizaci.

Zástupce SSZT požaduje, aby pro realizační dokumentaci bylo předepsáno vyhotovení obsazovacího plánu kabelovodu, který bude před zahájením realizace projednán a odsouhlasen s jednotlivými správci kabelů v kabelovodu.

24) Oproti předchozímu stupni bude v km 60,178 – cca km 60,500 páteřní kabelová trasa vedena mezi kusými kolejemi 7 a 9. V prostoru mezi kolejemi 1 a 2 je předpokládáno vedení kabelové trasy nn z důvodu krácení délky kabelů mezi trafostanicí a zhlavím.

Projektant vznesl dotaz na řešení stávajícího odvodnění v ŽST Náchod. Bylo konstatováno, že s výjimkou investičních akcí rekonstrukcí z poslední doby k řešení odvodnění neexistuje relevantní dokumentace ani povědomí traťmistrů. Existuje-li odvodnění, jehož zakres nebyl ST poskytnut, předpokládá se, že toto odvodnění již není udržováno ani funkční. Projekt stavby je tak nemůže v řešení zohlednit. Současně nebyl vznesen žádný požadavek na zachování prostoru pro realizaci budoucího odvodnění.

25) V km 60,178 – cca v km 60,270 bude vně kolejiště vlevo v nutném rozsahu z hlediska pojiždění příslušných ploch zřízena větev kabelovodu. Bylo odsouhlaseno řešení se vzdálenostmi mezi šachtami mezi 40 a 50 metry z důvodu finanční náročnosti kabelovodu. Řešení bude kompenzováno menším počtem kabelů v jednotlivých otvorech (pro stavbu) a zřízením rezervních otvorů (pro údržbu).

26) Cca v km 60,500 bude zřízen přechod páteřní kabelové trasy vpravo vně kolejiště. Přechod bude zřízen protlakem. V místech, kde lze očekávat pojiždění, bude kabelová trasa za přechodem uložena v odpovídajícím uložení a s odpovídajícím krytím.

27) Bylo dohodnuto, že v km 60,500 – km 60,750 bude kabelová trasa vedena podél stávajícího plotu na hranici pozemku, aby prostor podél koleje bylo možné využít pro případné skladování materiálu ST, který by ztížil přístup ke kabelové trase. Toto řešení současně umožní realizaci kabelové trasy v předstihu (prostor cca 3m od nové koleje je před realizací kolejí nedostupný).

28) V km 60,750 – km 60,969 bude páteřní kabelová trasa vedena vpravo vně kolejiště mezi krajní



kolejí a opěrnou zdí s plotem. Umístění do drážní stezky je z hlediska realizace kabelové trasy v předstihu komplikované, ale levá strana kolejiště neobsahuje volný prostor pro vedení kabelové trasy (zúžení prostoru stávajícím betonovým plotem a novou konfigurací kolejiště).

- 29) Rozsah místních tras profese elektro je závislý na výsledku projednání na poradě 20.4.2016. Ze strany správce existuje nový požadavek na realizaci kompletní rekonstrukce osvětlení v ŽST Náchod. Předpokládá se koordinace této profese s pátevní kabelovou trasou.

ŽST Hronov

- 30) V km 66,945 – km 67,054 je navrženo variantní řešení kabelové trasy.

Kabelová trasa je navržena vpravo vně kolejiště v koordinaci s budoucím odvodněním s přechodem trasy vlevo vně kolejiště v km 67,054.

Variantní řešení spočívá ve vedení pátevní kabelové trasy vlevo již od krajní výhybky. Řešení je závislé na řešení pátevní kabelové trasy v traťovém úseku a na případné realizaci demolice opuštěné budovy s bývalým St.1 nebo alespoň její části blíže kolejišti, která je v kolizi s prostorem případného vedení kabelové trasy. Bude zjištěno u SBBH.

Podle řešení v traťovém úseku je možné, že vlevo koleje stísněným prostorem kolem bývalého St.1 bude vedena dálková kabelizace sdělovacího zařízení paralelně s pátevní trasou vpravo kolejiště.




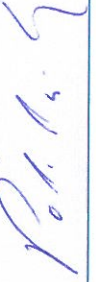



- 31) V km 67,054 – km 67,422 je trasa vedena vlevo koleje 3 vně kolejiště. Při výkopu je nezbytné respektovat vedení stávajících kabelových tras tímto prostorem.
- 32) Cca v km 67,422 bude zřízen přechod kabelové trasy vpravo vně kolejiště. Přechod bude zřízen v předstihu protlakem.
- 33) V km 67,422 – km 67,514 bude kabelová trasa vedena vpravo vně kolejiště.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 2.5.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov Umístění páteřní kabelové trasy ve stanicích
DATUM	13. dubna 2016
MÍSTO	zasedací místnost SUDOP PRAHA a.s., Hradecká 1151, Hradec Králové

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Josef Vařata	SUDOP PRAHA a.s.	602 724 459 vařata@sudop.cz	
LEANA STANĚKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	424 474 539 stanekova@sudop.cz	
Josef Kebr	SUDOP PRAHA a.s.	724 764 877 kebr@sudop.cz	
Tomáš Podolný	SUDOP PRAHA a.s.	724 757 680 podolny@sudop.cz	
Štěpán Nekola	Signal Projekt	602 583 189 nekola@hko.signalprojekt.cz	
Petr Vábel	SUDOP PRAHA a.s.	739 329 031 petr.vabel@sudop.cz	
Markéta Hamplová	Mott MacDonald CZ	221 423 930 marketa.hamplova@mottmac.com	



[illegible]

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Místní šetření - uspořádání dopravní kanceláře v ŽST Náchod
DATUM:	6. května 2016
MÍSTO:	ŽST Náchod, prostory budoucí dopravní kanceláře
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Stavební úpravy budovy a vybavení dopravní kanceláře

- 1) V úvodu jednání bylo zběžně představeno předpokládané řešení dopravní kanceláře s vybouráním příčky mezi stávajícími kancelářemi. Bylo požádáno o upřesnění rozsahu úprav v rámci stavby ČD a.s., RSM.
- 2) Zástupce ČD a.s., RSM (p. Horáček) představil předpokládaný rozsah zásahu probíhající stavby v daných místnostech. Do konce července 2016 by mělo být v prostoru budoucí dopravní kanceláře realizováno:
 - výměna topení,
 - v nutném rozsahu nová vodoinstalace ke stávajícím umyvadlům a WC včetně řešení odpadů.

Přibližně do 15.5.2016 by měla být k dispozici informace o rozhodnutí ČD a.s., RSM, zda bude součástí probíhající investice i realizace rekonstrukce střechy nad přístavkem s prostorem budoucí dopravní kanceláře a rekonstrukce fasády včetně zateplení.

Dodatečné doplnění informací ze strany ČD a.s., RSM (p. Horáček):

Stávající probíhající stavební etapa, která bude dokončena 3.7.2016 bude rozšířena pouze o novou fasádu pod perónním přístřeškem a o dokončení komerčních prostor 1.NP. To tedy znamená, že přístavba (dopravní a provozní kanceláře SŽDC) bude současnými stavebními úpravami téměř nedotčena. Bude proveden pouze nový rozvod ÚT, včetně otopných těles a nový rozvod vody. Plášť přístavby včetně střechy a výplní otvorů zůstanou v této etapě beze změny.

- 3) Projektant stavební části (Ing. Verner, Projekt Servis) uvedl, že řešení předpokládalo, že probíhající stavba vyřeší i problémy se statikou přístavku formou sanace základů, ve které lze hledat příčiny většiny problémů přístavku.

Zástupce ČD a.s., RSM (p. Horáček) konstatoval, že řešení problémů bylo uvažováno maximálně ve zřízení dilatace mezi objektem výpravní budovy a přístavkem a sanace fasády.
- 4) Byly definovány tři možné varianty řešení, které budou projektantem stavební části naceněny pro rozhodnutí investora pro realizovanou variantu.
 - varianta I – statické zajištění stávajícího přístavku + rekonstrukce stávajícího zařízení pro zajištění odpovídajícího zázemí pro pracovníky (vyřešení problémů stávajícího stavu podle podkladu zástupců OŘ),



- varianta II – demolice přístavku včetně dopravní kanceláře a realizace nového přístavku (cca stávající rozměry),
- varianta III – demolice přístavku včetně dopravní kanceláře a realizace prostor formou mobilního domu složeného z několika segmentů (systém používaný např. pro mateřské školy) s předpokládanou životností nad 20 let. Nové prostory umístěny vedle výpravní budovy při zachování přímého přístupu na autobusové nádraží mezi výpravní budovou a mobilními segmenty.

U varianty I se jedná o rekonstrukci stávající budovy, která má nevyhovující parametry, jsou k ní nedostatečné podklady a z hlediska rekonstrukce je riziková z hlediska vzniku potřeby řešit další nepostižené problémy během stavby. V případě této varianty je nezbytné zřízení provizorní dopravní kanceláře a šatny vč. sociálního zázemí na dobu cca 18 měsíců.

Varianta II umožňuje v omezené míře úpravu prostorových poměrů v nové dopravní kanceláři tak, aby nebyla příliš prostorově stísněná, a realizaci odpovídajícího zázemí dispečerů. I v případě této varianty je nezbytné zřízení provizorní dopravní kanceláře a šatny vč. sociálního zázemí na dobu cca 18 měsíců.

Varianta III se projektantovi zabezpečovacího zařízení jeví jako výhodná z pohledu výhledového zrušení objektu po realizaci cílového stavu dálkového řízení podle Pokynu GŘ SŽDC č.9/2013, který ovládání trati z ŽST Náchod v aktuální podobě nepředpokládá, tedy podle kterého jde o pracoviště dočasné. Slabou stránkou řešení může být horizont realizace dálkově ovládaných staveb v úseku Police nad Metují – Broumov, který je v současné době neznámý.

Řešení podle varianty III by mohlo nahradit část řešení potřebného pro provizorní stavy – provizorní ovládání by bylo umístěno do nové dopravní kanceláře, využilo by se nové sociální zázemí dispečerů.

U varianty III bude nutné prověření s ohledem na rozsah stavby projednaný se Stavebním úřadem v předchozím stupni.

Zástupci OŘ souhlasí i s řešením podle varianty III za předpokladu, že nepůjde o prostory provizorní, ale půjde o prostory plnohodnotné a prostorově adekvátní (přibližně shodné s prostorem navrhovaným řešením projektu po zapracování připomínek OŘ).

- 5) **Zástupce ČD a.s., RSM (p. Horáček) upozornil na nutnost okamžité koordinace mezi stavbami tak, aby v rámci probíhající stavby nedošlo k investicím, které budou demolicí přístavku zmařeny.** Současně upozornil, že nebudou-li stavební úpravy zrealizovány v rámci probíhající investice, na kterou jsou finanční prostředky, lze předpokládat, že nebudou realizovány vůbec (voda, odpad, topení, fasáda).

Je nutné bezodkladné rozhodnutí investora ve výběru varianty k realizaci a předání této informace ČD a.s. – předpoklad zahájení prací je v nejbližší době.

- 6) Zástupci OŘ požadují, aby projekt řešil i prostor na odkládání osobních věcí zaměstnanců (skřínky pro cca 12 zaměstnanců, max. 3 ve směně) a prostor na převlékání. Řešení této problematiky v jediné místnosti není, s ohledem na možnost služby žen, akceptovatelné.

Při zachování místnosti stávající dopravní kanceláře lze za akceptovatelné považovat zřízení prostor v této místnosti, s tím, že místnost bude přepažena (šatny pro muže a ženy).

Přitom se předpokládá, že kancelář dozorčího provozu by mohla být přesunuta do volných prostor v ŽST Nové Město nad Metují (např. opuštěná dopravní kancelář) za předpokladu zasilování této místnosti. Kancelář kontrolora vozby může být zrušena, kontrolor může být



umístěn v jiné ŽST.

- 7) Byla projednána problematika umístění zabezpečovacího zařízení a dopravní kanceláře v průběhu stavby.

Zástupci OŘ nesouhlasí se zachováním služby výpravčích ve stávající dopravní kanceláři za současné realizace stavebních prací pro zřízení nové stavební ústředny a nové dopravní kanceláře (hluk v kombinaci s telefonickým dorozumíváním, prašné prostředí atp.).

Bylo dohodnuto, že, od zahájení stavebních prací ve výpravní budově, bude zřízena provizorní dopravní kancelář v mobilní buňce vybavené topením a klimatizací, která bude umístěna v prostoru vedle stávající výpravní budovy společně s provizorním technologickým domkem pro provizorní zabezpečovací zařízení. Je požadováno i doplnění druhé provizorní buňky, ve které bude umístěna šatna, a zajištění sociálního zázemí včetně tekoucí vody.

Provizorní dopravní kancelář bude z hlediska technologie vybavena totožně jako dopravní kancelář stávající. Předpokládá se, že části zabezpečovacího zařízení nebudou stěhovány, ale, pro minimalizaci výluky zařízení, bude duplikováno (vyrobena nové provizorní ve shodném rozsahu jako stávající). Sdělovací zařízení umístěné ve stávající dopravní kanceláři bude nutno kompletně přemístit - telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení včetně PC pro automatické hlášení, ovládací blok a ovládací soupravu TRS, radiostanici MRS včetně antény, telefonní přístroje a PC dopravní deník.

Zástupci OŘ berou na vědomí, že provizorní dopravní kancelář bude v provozu od zahájení stavebních prací až do aktivace definitivního SZZ v ŽST Náchod, což může představovat až dobu cca 18 měsíců.

- 8) Zástupci OŘ vznesli požadavek na vybavení dopravní kanceláře (včetně provizorní) zázemím pro dispečery. Jde o:
- prostor a dodávku skříní pro uložení dopravní dokumentace a dalších dokumentů,
 - zajištění podmínek pro plnění požadavků ze strany hygieny na vytvoření odpovídajících pracovních podmínek (zejména klimatizace dopravní kanceláře, ale také případné oddělení WC podle současných hygienických předpisů apod.),
 - prostor a dodávku skříněk pro uložení osobních věcí zaměstnanců (šatní skříňky),
 - vytvoření základních podmínek pro stravování zaměstnanců na pracovišti zřízením kuchyňské linky a jídelního stolu se židlemi (mikrovlnná trouba, dřez, lednice, vařič – minimálně v rozsahu podle stávajícího zázemí výpravčích nebo viz DK DOZ Liberec - Tanvald coby obdobné pracoviště).

Uspořádání pracovišť dispečerů

- 9) Projektant prezentoval návrh řešení uspořádání pracovišť v dopravní kanceláři.
- 10) Zástupci OŘ požadují doplnění návrhu o:
- výškově nastavitelné stoly se stolovými trezory (viz DOZ Liberec – Tanvald),
 - doplnění počítače OŘ (připojený do intranetu) do maticového uspořádání monitorů na obou pracovištích do pozice nad zapojovačem – počítač DDTS bude samostatně mezi pracovišti,
 - vytvoření prostoru pro tiskárnu rozměru 600x520x500 mm, dobře dostupnou z obou pracovišť (umístění mezi); preferovaným prostorem je skříňka, v jejíž vnitřní části by mohl



být umístěn i počítač OŘ.

- 11) Není požadována instalace joysticku pro ovládání kamerového a informačního systému – na DOZ Liberec – Tanvald byl demontován.
- 12) Je preferováno umístění skříně počítače DDTS mimo dopravní kancelář – např. stůl servisního pracoviště v místnosti baterií – z důvodu eliminace zátěže dopravní kanceláře teplem a hlukem.
- 13) Ve věci minimalizace počtu klávesnic a myši nesouhlasí zástupci OŘ s instalací HW přepínače s nutností manuálního přepínání ovládání konkrétní klávesnice a myši. Preferovaným řešením je řešení softwarové.

Např. sloučení PC PAVZZ, kamery+informační systém a OŘ do jednoho PC s potřebným počtem grafických karet pro připojení potřebného počtu monitorů.

Dodatečné doplnění záznamu ze strany SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové (Ing. Albrecht):

- Z důvodu bezpečnosti sítí je nutné striktně oddělit počítače, na nichž poběží technologie zahrnuté do TDS a Intranetu SŽDC. Kromě toho by pak vznikaly problémy s vlastnictvím a vypořádáním oprav HW, na němž by běžely aplikace více správců. SSZT HK spravuje informační zařízení pro cestující, kamerové systémy, telefonní zapojovače a DDTS.
- Pokud by měl být nasazen systém INISS, ke kterému jsme dosud nikde nedostali plná administrátorská práva (a to ani k HW), je nutné, aby běžel na samostatném HW, kromě toho je provozován v TDS. Pokud by na stejném HW měly běžet i kamery či DDTS, vznikne problém s řízením přístupů a administrací uživatelů tohoto HW.
- Klient kamerového systému musí z důvodu ochrany a zabezpečení dat běžet na samostatném HW a je provozován v TDS
- Klient DDTS musí běžet též na samostatném HW - nelze sloučit aplikace, které vyžadují zobrazení přes celou obrazovku ke své správě a využívají vyskakovací okna s nutností potvrzení hlášení. Tato aplikace je provozována v TDS. Opět by zde vznikl problém s administrací přístupu uživatelů.
- PC pro el. poštu a rozkazy běží v síti Intranet a spravuje si je jednotlivé PO, k těm žádné připomínky nemáme.

Uspořádání pracovišť mimo ŽST Náchod

- 14) Projektant prezentoval návrh řešení uspořádání pracovišť v technologických domcích v ŽST Bohuslavice nad Metují, v ŽST Nové Město nad Metují, v ŽST Václavice a v ŽST Hronov.

Řešení se významně odchyluje pouze v ŽST Hronov z důvodu volby většího technologického domku, jinak je řešením minimální dopravní kancelář se stolem a deskou nouzových obsluh, která bude doplněna potřebným sdělovacím zařízením, umístěná v části domku společně s rozvaděči NN, DDTS a sdělovacího zařízení.

V případě TD v ŽST Hronov bylo dohodnuto, že projektant upraví dispozici tak, aby dveře směřovaly do kolejiště.

- 15) Byla diskutována problematika obsahu desek nouzových obsluh.

Zástupce OŘ (Ing. Jasanský) předpokládá zachování řešení z přípravné dokumentace, kdy



desky nouzových obsluh umožňovaly přestavování výhybek umožňující stavění cest k nástupištím v jednotlivých železničních stanicích (v ŽST Bohuslavice nad Metují se stavění výhybek nepožadovalo). Ze strany OŘ bude tento požadavek upřesněn na závěrečné poradě ve čtvrtek 2.6.2016.

Zástupce OŘ (Ing. Jasanský), s ohledem na umístění technologických domků blízko zhlaví a nutnost cesty výpravčího do místa, kde jeho výhled nekoliduje s překážkami, požaduje doplnění desek nouzových obsluh o indikaci obsazení úseků v záhlaví ŽST.

Bylo dohodnuto, že návrhy desek nouzových obsluh budou součástí přípravy na závěrečnou poradu profese železniční zabezpečovací zařízení.

Závěr

16) Projektant předá zástupci investora požadavky vznesené na tomto jednání.








Investor se cestou generálního zhotovitele projektové dokumentace vyjádří, zda popsané požadavky budou či nebudou do stavby zařazeny a rozhodne o variantě stavebního řešení v ŽST Náchod.

Zaznamenal: Ing. Jaroslav Dytrych

Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 20.5.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.



NÁZEV AKCE,	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Místní šetření – uspořádání DK v ŽST Náchod
DATUM	6. května 2016
MÍSTO	ŽST Náchod

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARKÉTA HAMPLOVÁ	Mott MacDonald CZ	221 423 930 marketa.hamplova@mottmac.com	
Pavel Horáček	ČD a.s., RSM H.K.	728 471 053 horacek@rsm.cd.cz	
VIDI PILAVI	IDE (OŘ HKR UTN	425 053 905 PILAVI@szdc.cz	
AIORIS BERKA	ČD -	606 471 100 aioris.berka@szdc.cz	
Petr Balíček	OŘ HKR CR	425 404 224 balicek@szdc.cz	
Pavel JASANEK	OŘ HKR, ÚEP	725 500 143 jasanekep@szdc.cz	
Alex GONAK	PO Trutnov	724 007 765 gonak@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr ŠTĚPÁN	SÍDELO PO TRUTNOV	601 578 679 stepan@side.cz	Št.
Štěpán Nekola	Signal Projekt	602 583 783 nekol@bkv.sigantprojekt.cz	
MARTIN VERNER	PROJEKT SERVIS	739 8507 861 MARTIN.VERNER@projekt-servis.cz	
TOMÁŠ NEVĚD	PROJEKT SERVIS	TOMAS.NEVED@PROJEKT-SERVIS.CZ	
JAROSLAV DUTRCH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaro@slavdutrch@sudop.cz	
Petr VRÁBEL	SUDOP PRAHA a.s.	739 329 031 petr.vrabel@sudop.cz	



NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Závěrečná porada profesí Železniční zabezpečovací zařízení, Železniční sdělovací zařízení a Základy organizace výstavby
DATUM:	2. června 2016
MÍSTO:	zasedací místnost SŽDC s.o., SSV – pracoviště Pardubice, Palackého 208, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáno:

Řešení dopravní kanceláře v ŽST Náchod

- 1) V úvodu jednání projektant prezentoval závěry z místního šetření ze dne 1.6.2016 se zástupci ČD a.s., RSM (záznam z tohoto jednání byl sloučen s tímto záznamem).

Dne 6.5.2016 proběhlo v prostorách budoucí dopravní kanceláře v ŽST Náchod místní šetření na základě požadavku PO Trutnov, kde bylo konstatováno, že stav přístavku výpravní budovy se od doby zpracování přípravné dokumentace výrazně zhoršil, pravděpodobně v souvislosti s výstavbou autobusového nádraží, a dochází k sedání, díky kterému se ve zdech rozšiřují trhliny. Výsledkem bylo nadefinování tří variant, přičemž preferovanou variantou bylo zřízení nového objektu DK v poloze u výhybky číslo 4.

ČD a.s., RSM dne 30.5.2016 (mail Ing. Hindráková) vyjádřily nesouhlas se zřízením takového objektu na pozemku ČD a.s., čímž fakticky zablokovaly možnost výstavby jakéhokoliv objektu, s tím, že trvají na zachování dopravní kanceláře ve stávající výpravní budově, která bude převedena na SŽDC s.o..

Na základě nesouhlasu ČD a.s. projektant navrhl zábor prostor místnosti zavazadel, nocležny a dvou denních místností. V reakci na tuto variantu požádalo ČD a.s., RSM o jednání, které proběhlo 1.6.2016 od 10:00 do 11:00 v Náchodě.

Na jednání 1.6.2016 bylo konstatováno, že:

- s ohledem na neurčitost dočasnosti trvání objektu DK nelze souhlasit ani s dočasným zřízením takového objektu na pozemku ČD a.s.,
- smluvní vztah mezi SŽDC s.o. a ČD a.s. ohledně rekonstruovaných prostor ve výpravní budově je nastaven tak, že SŽDC s.o. nemůže do budoucna ČD a.s. z pronajatých prostor vypovědět bez souhlasu ČD a.s., tudíž že žádný další zábor místností ve výpravní budově není akceptovatelný,
- ČD a.s., RSM trvá na zachování dopravní kanceláře ve výpravní budově a prakticky neakceptuje jiné řešení než sanaci přístavku výpravní budovy na náklady SŽDC s.o..

Projektant konstatoval, že s ohledem na nové požadavky PO Trutnov (tři pracoviště namísto dvou) není možné vtěsnat řešení do prostor rezervovaných přípravnou dokumentací, a navrhl řešení spočívající v záboru místnosti 1.47 s přeuspořádáním technologických místností ve výpravní budově (nová místnost baterií a kabelové stojany do místnosti 1.47 a v původně



zamýšlené poloze této místnosti zřízení šatny).

Zástupce ČD a.s., RSM (Ing. Špína) přislíbil projednání záboru místnosti 1.47 v rámci ČD a.s..

Na jednání 1.6.2016 bylo zmíněno také řešení provizorních stavů. ČD a.s., RSM nesouhlasí s obsazením prostoru u výhybky č.4 ani provizorní dopravní kanceláří na dobu stavby. Akceptovatelné z pohledu ČD a.s., RSM je umístění technologického domku s vnitřní částí zařízení mezi výpravní a administrativní budovu. Pro provizorní dopravní kancelář zástupci ČD a.s., RSM navrhli využití volných místností OP12 a OP14 ve stávající administrativní budově, která je také předmětem převodu mezi ČD a.s. a SŽDC s.o..

Vyjádření zástupce ČD a.s., RSM k bodu 1 (Ing. Špína):

Souhlasím, pouze bych doplnil, že je možno zvažovat i variantu umístění nové DK do administrativní budovy a současnou DK ubourat.

- 2) Na základě výsledku jednání s ČD a.s., RSM z 1.6.2016 bylo na poradě prezentováno nové řešení uspořádání prostor SŽDC s.o. ve výpravní budově. K řešení prezentovanému na poradě nebyly vzneseny připomínky, v detailech bude dořešeno podle řešení profese pozemní stavby.

Ze strany zástupců PO Trutnov bylo konstatováno, že toto řešení při záboru místnosti 1.47 považují za projednatelné. V případě, že by statika přístavku byla řešena novostavbou, požaduje PO Trutnov jeho rozšíření, tzn. odkup části pozemku ČD (do stávajícího průchodu). Uvedené především rozšíří prostor samotné DK.

Prezentace navrženého řešení definitivního stavu – železniční ZZ

- 3) Během úvodní části porady budou postupně odprezentována situační schémata stanic a traťových úseků. K zásadním změnám od předešlé porady nedošlo.
- 4) Na ručně stavěných výhybkách v dopravních kolejích budou instalovány závorníky uzamykatelné v jedné poloze s elektrickou kontrolou polohy. Na těchto výhybkách nebudou nasazeny výměnové zámky.
- 5) Bylo dohodnuto, že v ŽST Náchod budou doplněny výkolejky oddělující vlečku ČD a.s., DKV od kolejiště SŽDC s.o. . Výkolejky budou uzamčeny společně s výhybkou 12 s výsledným klíčem drženým v EZ DVk1/DVk2/12 v kolonce PSt umístěné poblíž námezníku výhybky D16.

Ve stejné kolonce PSt bude umístěn také EZ TVk1/6 pro držení klíče výkolejky z vlečky 4519.

Ve věci EOv pro výhybku 12 byl zástupce ČD a.s. odkázán na přímé jednání s investorem. Zástupce O6 (Ing. Zunt) vyjádřil nesouhlas s instalací EOv na ručně stavěnou výhybku.

Vyjádření ČD a.s. k problematice ŽST Náchod je přílohou záznamu.

- 6) Z předpisu SŽDC (ČD) Z1 (Př. 1, čl. 123) vyplývá, že uzamykatelné výměnové zámky pro zajištění pojižděných a odvrtných výhybek pro případ poruchy má dodat udržující organizační složka.

Zástupce OŘ SSZT (Ing. Vašata) požaduje dodání uzamykatelných výměnových zámků. Zmíněný předpis se týká akcí údržby, nikoliv akcí investičních.



Bylo dohodnuto, že uzamykatelné výměňové zámky budou dodány v rámci PS zabezpečovacího zařízení.

- 7) V ŽST Václavice a v ŽST Náchod budou proti předchozímu stupni nasazeny stabilní dieselagregáty s automatickým startem. Bylo dohodnuto, že odchýlně od předchozího stupně je z toho důvodu nově navrženo nasadit v těchto stanicích baterie s kapacitou pouze na 15 minut + 3 hodiny.
- 8) Náhrada KO3700 za PočN v úseku Hronov – Police nad Metují:

V případě, že nebude OŘ položena kabelizace potřebná kabelizace, bude navržen systém počítače náprav vyžadující pouze 1 pár v kabelu mezi čidlem a vnitřní výstrojí. Z prostorových důvodů v SÚ ŽST Police n.M. nebude zřizováno přenosové zařízení mezi přejezdem „H“ a ŽST Police nad Metují. V kabelech 818 (RD-H – RD-I) a 819 (RD-I – SÚ Police nad Metují) bude zachován pouze jeden rezervní pár (normou TNŽ 34 2609 vyžadovány pro 30P kabel 3 rezervní páry). Rozpočet/seznam prací bude sestaven pro investičně náročnější variantu (varianta bez kabelizace OŘ).

Náhrada KO3700 za PočN v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí:

V případě, že nebude OŘ položena kabelizace potřebná kabelizace, bude zřízeno přenosové zařízení mezi přejezdem „C“ a ŽST Teplice nad Metují. Rozpočet/seznam prací bude sestaven pro investičně náročnější variantu (varianta bez kabelizace OŘ).

- 9) V DK ŽST Opočno pod Orlickými horami bude demontována stávající indikační deska přejezdů v km 40,676 a v km 43,046. Na její místo bude umístěna doplňující kolejová deska shodných rozměrů s ovládacími a kontrolními prvky automatického hradla ve směru do ŽST Bohuslavice nad Metují, plnými kontrolami přejezdu v km 40,676 a kontrolkou pohotovostního, bezanulačního a bezvýlukového stavu přejezdu v km 43,046. Na desce bude dále umístěna indikace poruchy úseků PočN T1 OP-BO a T2 OP-BO a společné tlačítko resetu těchto úseků.

Na St.2 bude upravena stávající kolejová deska doplněním indikace úseku SK a indikace uzavření přejezdu v km 40,676. Dále bude na desce umístěna indikace poruchy úseku PočN SK a tlačítko jeho resetu.

Úsek SK, který bude prvním úsekem spouštějícím přejezd v km 40,676 při projetí odjezdového návěstidla LN v ŽST Opočno, bude při posunu v obvodu St.2 vyloučen obsluhou klíčky Posun dovolen na stavědlovém přístroji St.2 (stejně jako ve stávajícím stavu úsek 1K).

Izolovaná kolejnice Ik3 bude v zařízení nahrazena úsekem počítačů náprav SK.

- 10) Byl projednán a odsouhlasen rozsah desek nouzových obsluh v jednotlivých stanicích.
- 11) Velikost monitorů všech profesí v maticích na pracovištích dispečerů bude u všech profesí jednotná, ideálně všechny shodného typu a výrobce. Minimální velikost 22“.

Vyjádření zástupce O14 k bodu 11 (Ing. Mádr):

Jednotné provedení monitorů se netýká dotykového terminálu pro ovládání zapojovače, jak bylo dohodnuto na poradě. (pozn.: technicky toto ani není možné u dotykového terminálu zajistit).

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 11 (Ing. Albrecht):

SSZT HK požaduje, aby kamerový systém umožňoval veškerou diagnostiku dle platných směrnic a předpisů SŽDC, zejména TS 2/2008 (a jejího gestorského výkladu).



12) Byla projednána a odsouhlasena schémata přejezdů.

K problematice sekvenčního sklápění závor projektant prezentoval nejprve obecné argumenty:

- na žádném z upravovaných přejezdů nebylo z prostorových důvodů navrženo oddělení chodců na samostatný přechod mimo sdílený prostor přejezdu s vozovkou, čímž je nutné uvažovat pohyb do přejezdu i po levé straně vozovky či po chodníku na levé straně vozovky,
- pro chodce může být matoucí, že závora na chodníku se sklápí v jiný čas na jedné než na druhé straně přejezdu (možný předpoklad, že je přejezd v poruše)
- legislativou je sice na přejezdu zakázáno předjíždění, ale nerespektuje-li řidič světelnou výstrahu, lze zaručit, že bude respektovat tento zákaz?
- je možné objíždět překážku na komunikaci; nemůže vzniknout překážka (např. výkop) právě na výjezdu z přejezdu, který by měl při sekvenčním sklápění závor zůstat volný, čímž k uzavření řidiče na přejezdu dojde stejně?
- je nezbytné vyžadovat na přejezdech jednokolejných tratí?

Zástupce O14 (Ing. Špala) konstatoval, že těmito obecnými argumenty se toto jednání nebude zabývat a nebudou brány v úvahu.

Bylo přikročeno k rozboru konkrétních problémů jednotlivých přejezdů.

Ke konkrétním přejezdům s celými závorami:

- „OB1“ - šířka komunikace (pod 6m) neumožňuje nasazení čtyřkvadrantových závor,
- „B1“ - kolize se vzdušným vedením a šířka komunikace neumožňuje nasazení čtyřkvadrantových závor,
- „BM1“ – stojan výstražníku C koliduje se svahem příkopu u propustku; při umístění závoře by bylo nutné řešit přístup k pohonu pomocí nově zřízené účelové mostní konstrukce a současně obtížně řešit založení stojanu v prudkém svahu (stojan se závorou dále od osy koleje); neumožňuje nasazení čtyřkvadrantových závor,
- „N1“ – při přeřešení délek břevna by sekvenční sklápění mohlo být osazeno; osazení není vhodné vzhledem k výše uvedeným obecným bodům (zejména vysoká frekvence pěších)

předzváněcí doby (auto): $t_z = 18 \text{ s}$; $t_{zz} = 27 \text{ s}$

předzváněcí doby (chodec): $t_z = 6 \text{ s}$; $t_{zz} = 22 \text{ s}$

Z uvedených časů vyplývá, že závory A a B se sklápí po uplynutí předzváněcí doby 22 s, závory C a D se sklápí po uplynutí předzváněcí doby 27 s. Vzhledem k rozdílu časů 5 s, a tomu, že norma ČSN 34 2650 ed.2 doporučuje sekvenční sklápění při rozdílu nad 10 s, sekvenční sklápění nedoporučujeme.

- „N2“ – čtyřkvadrantové závory nebyly navrženy, šířka komunikace nasazení neumožňuje (závora A zasahuje do výjezdu jízdního pruhu B z přejezdu),
- „N3“ – jsou nasazené čtyřkvadrantové závory, ale délky závor A a D jsou limitovány vzdušným vedením; závora B zasahuje do jízdního pruhu A za přejezdem, což sekvenční sklápění neumožňuje
- „NH2“ – šířka komunikace neumožňuje nasazení čtyřkvadrantových závor,
- „NH3“ – čtyřkvadrantové závory nebyly navrženy, šířka komunikace nasazení neumožňuje



(závora A zasahuje do výjezdu jízdního pruhu B z přejezdu),

- „H2“ - navrženy čtyřkvadrantové závory, šířka komunikace nasazení sekvenčního sklápění neumožňuje (závora B zasahuje do výjezdu jízdního pruhu A z přejezdu),
- „H3“ – čtyřkvadrantové závory nebyly navrženy, šířka komunikace nasazení neumožňuje + kolize případného pohonu závory D s oplocením areálu Wikov
- „HP1“ – při přeřešení délek břevn by sekvenční sklápění mohlo být osazeno; osazení není vhodné vzhledem k výše uvedeným obecným bodům

předzváněcí doby (auto): $t_z = 18 \text{ s}$; $t_{zz} = 25 \text{ s}$

předzváněcí doby (chodec): $t_z = 7 \text{ s}$; $t_{zz} = 19 \text{ s}$

Z uvedených časů vyplývá, že závory A a B se sklápí po uplynutí předzváněcí doby 19 s, závory C a D se sklápí po uplynutí předzváněcí doby 25 s. Vzhledem k rozdílu časů 6 s, a tomu, že norma ČSN 34 2650 ed.2 doporučuje sekvenční sklápění při rozdílu nad 10 s, sekvenční sklápění nedoporučujeme.

- 13) V diskuzi k výše uvedenému řešení konkrétních přejezdů bylo uvedeno, že existuje dopis 726/2016-SŽDC-O14 ze dne 23.2.2016, podle kterého jsou stanoveny podmínky, kdy má být navrhováno postupné (sekvenční) sklápění závorových břevn.

Na poradě byl obsah dopisu ale mylně interpretován, čímž závěr, že se sekvenční sklápění této stavby netýká, je nepřesný. Na přejezdech N1 a HP1 jsou totiž rozhodujícími uživateli vozidla, čímž na ně bude sekvenční sklápění v souladu s výše uvedeným dopisem aplikováno včetně splnění dalších požadavků dopisu (dopis je přílohou tohoto záznamu).

- 14) U přejezdů B1, N1 a H2 lze předpokládat to, že bude docházet k reverzaci při křížování vlaků - přestavník výhybky může doběhnout dříve (3s) než dojde ke zvednutí závor (10s). Jde o vlastnost zařízení, nikoliv o řešitelný stav.

Poznámka projektanta:

Možným řešením stavu je využití volby předběžné uzavření přejezdu. Volba bude pravděpodobně standardně využívána pro eliminaci zpoždění odložením rozsvícení povolujícího znaku na hlavním návěstidle.

Vyjádření zástupce O12 (Ing. Vašíček):

Použití volby předběžné uzavření přejezdu NENÍ standardní postup obsluhy zabezpečovacího zařízení při křížování vlaků. O12 s tímto řešením NESOUHLASÍ.

- 15) Na jednání byl vznesen dotaz na instalaci kamerových systémů na přejezdech. Bylo konstatováno, že předchozí stupeň s tímto řešením neuvažoval. Zástupce OŘ HK, SSZT (Ing. Vašata) uvedl, že žádný z upravovaných přejezdů nebyl v rámci interních jednání OŘ označen jako problémový.

Bylo dohodnuto, že kamerové systémy na přejezdy na této stavbě nebudou nasazeny.

Stanovisko PO Trutnov k bodu 15 (Ing. Gonák):

„Protože žádost o připomínkování monitoringu přejezdů šla mimo nás, dáváme ke zvážení monitoring (kamery) na místním přejezdu v Náchodě (u St.I) - z důvodu vyšší frekvence (především chodců) na tomto přejezdu.“



Dodatečné doplnění stanoviska PO Trutnov (Ing. Gonák):

Protože se objevily nesouhlasné názory s naším vyjádřením, je třeba ho upřesnit pouze jako návrh ke zvážení, nikoliv jako požadavek ŘP (bez povinnosti výpravčího jakkoliv sledovat záznam kamery tohoto přejezdu při ŘP).

Zaznamenal: Ing. Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

Prezentace navrženého řešení – železniční sdělovací zařízení

16) Byla prezentována navrhovaná koncepce řešení sdělovacího zařízení v jednotlivých dopravních a následně celkový návrh řešení ve formě blokových schémat jednotlivých typů zařízení. Přednesený návrh řešení byl následně upřesněn za respektování připomínek a návrhů na doplnění. Zástupce OŘ Hradec Králové předal projektantovi obecné požadavky na zpracování sdělovací části projektu.

17) Traťový kabel

- Traťový kabel bude položen ze žst. Opočno pod Orlickými horami do žst. Hronov a ze žst. Václavice do žst. Starkoč.
- Bude použit kabel profilu 10XN0,8.
- S traťovým kabelem budou v souběhu položeny 2 trubky HDPE 40/33 barvy modré a černé.
- Traťový kabel bude ukončen celým profilem v každé žst. Kabely budou ukončeny (mimo žst. Opočno pod Orlickými horami, Náchod a Starkoč) v místnostech dopravních kanceláří (v místě desky nouzových obsluh) v nových technologických objektech. V žst. Opočno pod Orlickými horami a Starkoč bude traťový kabel ukončen ve stávajících sdělovacích místnostech. V žst. Náchod budou kabely ukončeny v nové sdělovací místnosti výpravní budovy.
- Ve všech žst. (mimo žst. Opočno pod Orlickými horami) bude provedeno propojení dopravní kanceláře či sdělovací místnosti se stavědlovou ústřednou.
- Na trati budou z traťového kabelu provedeny výpichy u RD přejezdů pro připojení VTO. Kabely výpichů budou ukončeny ve společné přístrojové skříni pro přejezdy (skříň společná pro SMO, VTO, popř. napájení). Ze společné skříňe bude propojovací kabel do RD.
- Napájení VTO u PZS bude místní z přejezdové baterie pomocí měniče a jističe.

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 17 (Ing. Albrecht):

Pro připojení ústředn EZS z technologických domků u PZS bude nutné do těchto domků provést výpich z TK a namontovat odpovídající přenosové zařízení (modemy).

18) Dálkový optický kabel

- Do provozní HDPE trubky barvy modré bude zafouknut dálkový optický kabel s 48 vlákny s charakteristikou dle G.652.D nebo G.657.A dle specifikace č.j. 22942/2015-SŽDC-O14. Optický kabel bude instalován v úsecích trati Opočno – Hronov a Václavice – Starkoč.



- Optická vlákna budou dle výše uvedené specifikace vyvedena v každé železniční stanici oboustranně (mimo koncových stanic Opočno pod Orlickými horami, Hronov, Starkoč a Václavice pro trasu Václavice - Starkoč) v počtu 36 vláken, 18 vláken (vlákna 1- 12 a 37-42) v místnosti stavědlové ústředny (bez vyvedení v jiném místě, tj. např. provařením vláken ve spojení v ODF), 18 vláken (vlákna 13-24 a 43-48) ve sdělovací místnosti, vlákna 25-36 „dlouhá“ budou vyvedena v žst. Náchod ve sdělovací místnosti. V případě potřeby může být 6 vláken provařeno do stavědlové ústředny. Dále bude zřízeno propojení 12ti vláken mezi sdělovací místnostmi a místnostmi stavědlové ústředny.
- Vlákna 37-48 jsou určena pro vyvádění v mezistaničních úsecích, vlákna 43 – 48 budou vyvedena na zastávkách v RD nejbližšího přejezdu. Na zastávkách, kde není poblíž železniční přejezd s RD, budou tato vlákna vyvedena do skříně pro technologii rozhlasu.
- V koncových stanicích Hronov, Starkoč a Václavice (pro DOK Václavice – Starkoč) budou vlákna vyvedena v počtu 30 vláken (vlákna 13 – 36 a 43 – 48) ve sdělovací místnosti, 18 vláken (vlákna 1- 12 a 37-42) v místnosti stavědlové ústředny (bez vyvedení v jiném místě, tj. např. provařením vláken ve spojení v ODF).
- V žst. Opočno pod Orlickými horami bude kabel ukončen ve sdělovací místnosti. Bude ukončeno 18 vláken (vlákna 13-24 a 43-48), 18 vláken (vlákna 1- 12 a 37-42) bude ponecháno v kazetách pro budoucí provaření do stavědlové ústředny.

19) Ochrana stávajících kabelů

- Stávající traťové kabely musí zůstat v provozu během realizace stavby. Po jejím skončení musí zůstat rovněž provozuschopné. Proto bude provedena jejich ochrana. V místech kolizí s pracemi na železničním spodku a svršku bude prováděna stranová přeložka s případným vložením kabelové délky a ochrana kabelů (např. při podchodu pod kolejemi).
- V žst. Náchod bude realizována změna ukončení stávajících kabelů od Václavic a Hronova z budovy staré ATÚ do výpravní budovy do stávající sdělovací místnosti. Kabely budou naspojovány na kabely XN0,8 a ukončeny na zářezových páscích.
- Bude provedena úprava stávajících dálkových kabelů, výpichy k VTO a na zastávky budou zrušeny, spojka odbočná bude nahrazena spojkou rovnou.

20) Místní kabelizace

- Propojení mezi VB a TB bude kabelem 20XN0,8 + trubka HDPE (Nové Město nad Metují, Václavice, Hronov), v ŽST Bohuslavice propojení nebude realizováno, budova zůstane připojena stávajícím kabelem
- Místní kabelizace bude provedena kabely profilu XN0,6
- Rozvaděče EOv a osvětlovacích věží budou propojeny MOK 6 vláken
- Trafostanice budou připojeny MOK 12 vláken
- Připojení objektu traťmistra v ŽST Náchod bude kabelem 5XN0,6 + HDPE

Vyjádření zástupce O14 k bodu 20 (Ing. Mádr):

Propojení mezi budovami – v jednotlivých případech zvážit, zda nově budovat metalické datové propojení pomocí modemů mezi budovami v případě, že bude stavbou pokládán nový kabel a HDPE trubka. Náhrada modemů propojením po optickém kabelu může být ve výsledku cenově srovnatelná nebo i levnější, mimo jiné i proto, že odpadne nutnost používání přepětových ochran



na metalickém vedení mezi modemy a nevznikne nežádoucí vodivé propojení mezi budovami s různými uzemňovacími soustavami.

21) Přenosové zařízení

- Switch pro kamery s ohledem na jejich malý počet bude použit společný s ostatním zařízením kromě ŽST Náchod, kde bude samostatný.

22) Vnitřní sdělovací zařízení

- Do místností nouzové obsluhy v neobsazených dopravních nebudou instalovány navrhované analogové AUT pobočky služební telefonní sítě pro případ selhání datové sítě.
- Na dispečerské pracoviště instalovat pouze jednu analogovou pobočku AUT do samostatného telefonního přístroje. Do obou dispečerských terminálů integrovat IP telefonní pobočku.
- Projektant dořeší ve spolupráci s TÚDC a O14 nutnost instalace IP telefonní ústředny do ŽST Náchod.

Vyjádření zástupce O14 k bodu 22 (Ing. Mádr):

Telefonní ústředna a připojení celé tratě ke zbytku drážní sítě. Vzhledem k neexistenci kvalitního datového propojení mezi touto tratí a zbytkem sítě je uvažováno se zřízením modemové trasy. Je třeba zkontrolovat, zda na kabelech, přes které bude tato modemová trasa pracovat, již nejsou provozovány jiné DSL modemy. Pokud ano, hrozí jejich vzájemné rušení. Dále je třeba vyřešit připojení dispečerských IP terminálů do drážní telefonní sítě, včetně kontroly požadavku na „jednotné“ číslování dispečerských telefonů. Použití AUT telefonů v jednotlivých stanicích za předpokladu zachování stávajícího přenosového systému PGS není dlouhodobě udržitelné, systém PGS je zastaralý. Jako dlouhodobě perspektivní se jeví nasazení IP telefonie v rámci celé tratě. Základní informací pro návrh řešení telefonní sítě je způsob jejího napojení do zbytku drážní sítě jako takové (kudy, jaký přenosovým systémem, jaké zařízení/ústředna je na druhém konci připojení).

23) Informační zařízení

- V ŽST Bohuslavice nad Metují, kde nebudou instalovány informační tabule (dle schválené PD), bude provedena příprava na instalaci informační tabule na nástupišti - bude položen datový kabel z technologického objektu na nástupiště.
- V ŽST Nové Město n.M. a ŽST Hronov budou instalovány nové reproduktory do odbavovací haly ve výpravní budově. V ŽST Náchod budou připojeny k nové rozhlasové ústředně i reproduktory ve výpravní budově instalované v rámci rekonstrukce budovy (investice ČD).
- Je požadováno osazení přepětových ochran na reproduktorové rozvody i v případě, že je jimi vybavena rozhlasová ústředna.
- Ve všech dopravních koordinovat soulad číslování kolejí na tabulích informačního a orientačního systému. Na informačních tabulích zajistit potřebný počet znaků pro označení čísla koleje.
- O14 GŘ doporučuje použít pro rozhlasové zařízení na zastávkách venkovní skříně bez klimatizace.



Vyjádření zástupce O14 k bodu 23 (Ing. Mádr):

Přepětové ochrany u kabelů k reproduktorům jsou požadovány před vstupem těchto kabelů do skříní, ve kterých je společně s rozhlasovou ústřednou umístěno i další sdělovací zařízení (swichte, servery, ...). Ve skříních není možné vzájemně prostorově oddělit jednotlivé sdělovací kabely. Jde o ochranu ostatních zařízení umístěných ve společné skříní.

Venkovní skříně pro rozhlasové zařízení na zastávkách – vzhledem k velmi nízké vlastní spotřebě a tedy i produkci tepla malých rozhlasových ústředn, připadajících v úvahu pro nasazení na zastávkách spolu s ostatními zařízeními (switch) ve společné skříní, se použití klimatizace do těchto skříní jeví jako nadbytečné. Dostačující je izolovaná venkovní skříň s temperováním a ventilací.

Vyjádření zástupce O12 k bodu 23 (Ing. Vašíček):

Informační zařízení a k blokovému schéma informačních tabulí. V Náchodě je na nástupišti použita jedna tabule nástupištní pro všechny hrany. Navrhuji nástupiště osadit odjezdovou tabulí, jak to je i v dalších stanicích.

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 23 (Ing. Albrecht):

Do žst. Václavice bude třeba do stávající odbavovací haly (čekárny) doplnit reproduktor rozhlasového zařízení pro cestující.

V případě přípravy pro informační panel pro cestující v žst. Bohuslavice nad Metují je třeba do přípravy zahrnout i volné pozice v rozvaděči ve sdělovací místnosti (jističochránič pro napájení).

Situaci kabelových tras v žst. Bohuslavice nad Metují je třeba přizpůsobit přípravě pro informační panel tak, aby byl dostatek prostoru pro možnou betonáž základu informačního panelu (možná kolize).

Všechny stožáry informačních panelů, na které by se měly montovat kamery, je nutné upravit pro možnost protažení veškeré kabeláže ke kamerám vnitřkem stožáru a připravit prostupy do případné skříně kamerového zařízení. Cílem je minimalizovat kabely připáskované na vnější straně stožáru.

Informační panel na nástupišti v žst. Václavice je třeba přizpůsobit pro možnost dělení vlaků u „delší nástupištní hrany“ – tj. u koleje 4 – možnost zobrazení 2 vlaků

24) Kamerový systém

- Kamery budou v provedení IP, pevné, ke každé kameře bude optická kabelizace 4vl. v trubce HDPE40 + napájecí kabel
- Skříň pro převodník na kamerovém sloupu bude mít tamper (připojení pouze po optickém kabelu – použít takový převodník a switch, který toto připojení technicky umožňuje)
- Záznamové zařízení bude v každé dopravně, přenos informací bude po přenosovém zař. do žst. Náchod
- Do ŽST Náchod do odbavovací haly bude doplněna jedna vnitřní pevná dome kamera (sledování prostoru pokladen a informačního panelu)

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 24 (Ing. Albrecht):

Je nutné optimalizovat počty kamer pro dané délky nástupišť – s ohledem na dosah IR přísvitů.



Doporučuje se 1 kamera na 50 m nástupištní hrany.

25) EZS

- U vstupů použít klávesnice s integrovanou čtečkou karet zaměstnanců SŽDC, případně použít klávesnici a vedle umístěnou samostatnou čtečku
- EZS bude mít rozhraní pro dálkovou správu uživatelů – pokud to zvolený systém technicky umožňuje
- Samostatné EZS budou i v TS Nové Město nad Metují, Václavice a Náchod
- PS 50-14-09 EZS na zastávkách a přejezdech – budou zabezpečeny stávající i nové RD – bude použit „malý“ systém EZS.
- Přenos informací po přenosovém systému do žst. Náchod.
- Možnost připojení pomocného kontaktu jističe napájení na EZS

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 25 (Ing. Albrecht):

SSZT HK bude z důvodu dálkové správy a diagnostiky poruch striktně požadovat nasazení systému, který umožňuje dálkovou správu ústředí EZS včetně vnitřní diagnostiky, měření a správy uživatelů prostřednictvím ethernetového rozhraní zapojeného do TDS SŽDC – na trhu je dostatek takových zařízení, proto zde nelze konstatovat, že bychom kohokoli chtěli upřednostnit. Jedná se o ryze praktický požadavek.

U systémů EZS se počítá se zapojením do DDTS dle platných předpisů a směrnic SŽDC včetně kompletní parametrizace a ovládání systému.

26) Rádiové zařízení

- V projektu detailně řešit problematiku uzemnění a ochrany zařízení před přepětím v případech instalace nového anténního stožáru u technologického objektu (Václavice, Hronov).
- V neobsazených dopravních budou pro nouzovou obsluhu MRS instalovány oddělené ovládací panely z důvodu zajištění záznamu provozu.

Vyjádření zástupce O14 k bodu 26 (Ing. Mádr):

Problematiku ochran před atmosférickým přepětím je nutné řešit u všech rádiových zařízení, jak u stávajících tak u nových anténních systémů, mimo jiné i vzhledem k tomu, že dochází k podstatným změnám v rádiové technologii jako takové (např. její úprava na dálkové ovládání).

U systému TRS doplnit informace o rádiovém plánování ve vztahu k navrhovaným změnám anténních systémů a doplnit informace o stávajícím stavu rádiového rozhraní systému TRS (výsledky měření TÚDC). Vzhledem ke změnám na rádiové části systému TRS je třeba uvažovat se závěrečným akceptačním měřením ze strany TÚDC.

U MRS doplnit informace o stávajícím stavu (stávajících rádiových sítích) – 24. 5. 2016 proběhlo přeladění všech sítí SŽDC v pásmu 150 MHz.



27) DO sdělovacího zařízení

- Doporučuje se vhodným způsobem (podle počtu kamer) rozdělit jejich zobrazení na oba monitory dispečerů.

Vyjádření zástupce O14 k bodu 27 (Ing. Mádr):

Kamerový systém – zkontrolovat případně doplnit kamery na nástupiště tak, aby byla zajištěná žádaná viditelnost/rozlišení (1 kamera na nástupištní hranu v délce 100m nemusí být dostatečná).

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 27 (Ing. Albrecht):

Počty dohledovaných kamer je třeba rozdělit mezi obě dispečerská pracoviště dle rozdělení obvodů obou dispečerů (dle aktuálních informací řízení provozu bude 1 dispečer obsluhovat žst. Náchod a Hronov a druhý dispečer zbylé stanice) tak, aby na navrhované velikosti monitorů v matici byl zobrazen „rozumný“ počet kamer – SSZT HK doporučuje na 22“ monitor optimálně 8-12 kamer, limitně 16 kamer. Konečné slovo týkající se počtu kamer a rozmístění bude mít řízení provozu OŘ HK jako budoucí uživatel zařízení. Pro porovnání doporučuji navštívit žst. Opatovice nad Labem - Pohřebačku, Starou Paku, Častolovice či Týniště nad Orlicí a doptat se na zpětnou vazbu obsluhujících zaměstnanců. V nejednom případě se měnily monitory za větší a obvykle projektované jsou velikosti 27“.

28) Všeobecně ke sdělovacímu zařízení

- Při návrhu umístění venkovního sdělovacího zařízení respektovat potřebnou viditelnost návštěv.

29) Provizorní sdělovací zařízení

- V ŽST Náchod bude dle aktuálního návrhu řešení dispečerského pracoviště nutno přemístit veškeré sdělovací zařízení umístěné ve stávající dopravní kanceláři do provizorní dopravní kanceláře v objektu vedle výpravní budovy a zajistit jeho provizorní kabelové připojení a napájení.
- V ostatních dopravních bude po dobu výstavby v provozu sdělovací zařízení ve stávajících dopravních kancelářích. Bude zajištěna provozuschopnost stávajícího traťového sdělovacího kabelu po celou dobu výstavby.

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 29 (Ing. Albrecht):

Dle navržené organizace výluky je nutné postihnout i provizorní stavy sdělovacích zařízení – zejména tam, kde jsou místně a budou dálkově ovládané rozhlasové ústředny, kde jsou telefonní zapojovače. Správná automatická funkce rozhlasového zařízení závisí na plné funkci systému GTN.

30) Organizace výstavby

- Uvést do projektu požadavek na současné uvádění do provozu nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.
- Projektant dořeší způsob přepojování sdělovacího zařízení v ŽST Náchod ze staré na novou kabelizaci v závislosti na stavebních postupech.



Zaznamenal: Ing. Nekola, Ing. Gajdečka, Ing. Havlenová – všichni Signal Projekt s.r.o.

Zásady organizace výstavby – projednání návrhu stavebních postupů

31) Předložená dokumentace:

- Koncepce Přípravy a Stavby – Řádkový harmonogram
- Schémata trati – etapizace obou úseků vč. návrhů etap rekonstrukcí stanic
- Řádkový harmonogram dílčích traťových a staničních úseků s členěním na etapy - vzor

32) Koncepce Přípravy a Stavby:

- založena na (v předchozím jednání předložené) variantě B. s vložením stavební pauzy na období turistické sezony,
- soutěž na zhotovitele přes zimní měsíce ($\frac{1}{2}$ 11/2016 – $\frac{1}{2}$ 03 2017),
- roční (06/2017-05/2018) příprava ZZ (projekce, výroba, instalace a zkoušení),
- v souběhu se závěrem zkoušením ZZ (04-05/2018) stavební část 1.úseku Náchod (vč.)-Hronov (vč.),
- 06-08/2018 letní přestávka (ponechán železniční provoz) na turistickou sezonu jako požadavek objednatele dopravy KHK,
- stavební část 2.úseku Opočno (vč.)-(Václavice vč.)-Náchod (mimo) a 3.úseku Václavice (mimo)-Starkoč (vč.) v období 09-11/2018.

33) Etapizace výstavby v traťových úsecích:

Koncepce vychází z dlouhodobé výluky celých úseků; není tedy založena na postupných výlukách po stanicích a traťových úsecích, ale na úpravách ve stejných profesích (technologiích) v celém úseku najednou; navrženo je 7.etap,

• 0.etapa:

přípravné práce klasické – přístupy, plochy ZS, kácení, vytýčení a ochrany IS,

pokládka hlavní kabelizace v traťových úsecích a ve stanicích (příčné přechody protlačováním, bez vlivu na provoz)

• 1.etapa:

týká se vytipovaných úseků (délka cca nad 100m), kde se bude provádět výměna žel.svršku včetně sanace žel.spodku, v místech podél nástupišť budou tato v předstihu rozebrána, dtto budou rozebrány kce žel.přejezdů,

čištění a odtěžení ŠL na pláň žel.spodku prostřednictvím čističky s vozy pro odvoz odpadu i pročištěného ŠL,

odpad (podsítné) do vozů s odvezem na skládku (využití služby ČD Cargo – levnější než využití prostředků vlastní stavby); pročištěné ŠL do vozů s odvozem na volné plochy (mezideponie) nejbližších stanic (zpětné použití do stavby do spodních vrstev ŠL pod



pražce),

zpětné využití stávajícího ŠL po pročištění je specialisty žel.svršku uvažováno 50%.

- 2.etapa:

snesení kolejového roštu např. PKP, z úseků zpracovaných v 1.etapě,

v úsecích kratších než cca 100m (většinou úseky u přejezdů – konstrukce bude v předstihu rozebrána) bude kolejový rošt vytržen a ŠL odtěženo bagrem s odvozem nákladními auty buď na skládku nebo na místa Recyklačních stanic (lokality dle PD – Nové Město a Náchod); vzhledem k množství vytěženého ŠL a % odpadu doporučuje projektant ZOV odvážet materiál přímo na skládku bez dalšího zpracování stavbou.

- 3.etapa:

během trvalé výluky úseku se jedná o časově nejdelší etapu,

etapa se týká dvou specializací – železničního spodku a mostních objektů,

jako části 3a. budou značeny sanace železničního spodku včetně souvisejících úprav odvodnění příp. pouze pročištění (profilace) příkopů,

části 3b. budou představovat rekonstrukce a úpravy vybraných mostů a propustků (příp. zdí, které jsou zatím z revitalizace vyjmuty).

- 4.etapa:

rozprostření spodní vrstvy ŠL tl.cca 20-25 (až 30) cm na pláň žel.spodku (využití štěrku z čističky nebo Recyklační základny); návoz nákladními auty a rozprostření v ose koleje,

pokládka nového kolejového roštu (technologie dle zařízení dodavatele – např. PKP, Donelli apod.).

- 5.etapa:

doštěrkování kolejového roštu z výsypaných vozů,

úprava GPK podbíječkou,

konečná úprava tvaru ŠL do normového stavu např. strojem PUŠL.

- 6.etapa:

dokončovací práce – opravy, nedodělky, vyklizení ploch ZS, obnova komunikací, uvedení do původního stavu,

zkušební a ověřovací provoz.

34) Etapizace výstavby ve stanicích:

- Rekonstrukce stanic mají mírně odlišný postup s tím, že jsou navrženy na 2 až 3 etapy, kde důvody dělení jsou:

buď jako možnost nerozestavět stanici celou naráz,

nebo zachovat provoz vlečky ve stanici co nejdéle a zkrátit její výluky na minimum,

počet etapizací v jednotlivých stanicích – Bohuslavice 2, Nové Město 3, Václavice 2, Náchod 3, Hronov 2,

krátké úseky na začátku a konce stanice (cca 20-30m) budou upravovány v rámci úprav



kolejiště stanice.

- Základní postupy jsou členěny na:

vytrhání kolejového roštu (vč. dotčených výhybek),

odtěžení ŠL na pláň železničního spodku s odvozem kontaminovaných kubatur (zejména okolo výhybek) na skládku a zbylé části na nejbližší Recyklační stanici (Nové Město n. Náchod),

sanace žel.spodku vč. odvodnění,

rozprostření spodní vrstvy ŠL v tl. 20-25 (až 30) cm na pláň železničního spodku (využití štěrku z čističky nebo Recyklační základny); návoz nákladními auty a rozprostření v ose koleje,

pokládka kolejového roštu včetně dotčených výhybek (dle technologie zařízení dodavatele – např. PKP, Donelli apod.),

doštěrkování a konečná úprava GPK do normového tvaru zapuštěného ŠL.

35) Přejezdy:

- Režim jejich rekonstrukce je ovlivněn jednak silničním provozem (minimalizací omezení průjezdu) a jednak rozsahem úprav v trati jako bodových míst, kde dojde ke snesení konstrukce přejezdu, kolejového roštu, sanace žel.spodku (ZKPP z dovezené cementové stabilizace) vč. odvodnění, pokládky nového kolejového roštu a nakonec i nové definitivní přejezdové kce.
- Silniční provoz bude na přejezdu narušen při každé etapě 1. až 5., přičemž pokud prodleva mezi následujícími etapami bude větší než 3-5dní, bude přejezd pro silniční provoz provizorně zprovozněn. Maximální délka výluky přejezdu se uvažuje 1 týden. Jako provizorní úpravy lze (bez položené koleje) uvažovat zasypání štěrkem, v případě koleje již položené použít provizorní výdřevu či užitou panelovou konstrukci (dle kategorie přejezdu a jeho zatížení).
- V některých traťových úsecích nebude možné (s ohledem na obslužnost území) uzavřít sousední přejezdy najednou. Zde budou přejezdy vylučovány střídavě (jeden v přestavbě, druhý v provozu). Uzavírky přejezdů vč. možných (a značených) objízdných tras budou součástí samostatné dokumentace DIO. V jejím rámci budou i uzavírky projednány a v dokladové části doloženy stanoviska dotčených orgánů a organizací.
- Ve vybraných lokalitách nebude dodržen postup etapového zřizování přejezdu, ale bude snaha zřídit přejezd v době cca 1 týdne najednou.

36) Řádkový harmonogram dílčích traťových a staničních úseků s členěním na etapy:

- Předložena byla koncepce zpracování pro každý dílčí úsek s v úvahu připadajícími etapami a specializacemi, jejich časovými délkami a grafickým znázorněním termínového plnění.
- Práce čističky a stroje pro demontáž a montáž kolejového roštu v traťových úsecích budou navrženy pro využití jednoho stroje pro celý řešený úsek. V rámci rekonstrukcí stanic se s využitím čističky neuvažuje, se strojem na demontáž a montáž kolejových roštů ano.
- Kromě stavebních prací budou do harmonogramu začleněny hlavní práce na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení – výluky provozu a zařízení pro odzkoušení a



aktivaci technologie.

Zaznamenal: Ing. Halama, METROPROJEKT PRAHA a.s.

Zásady organizace výstavby – projednání dopravní technologie

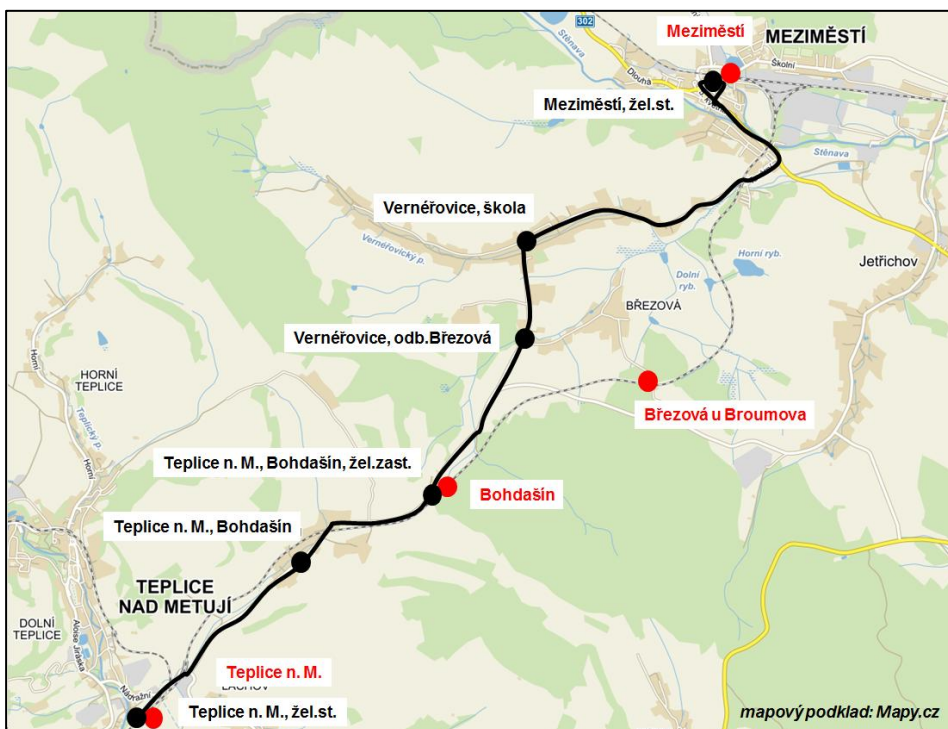
37) Na poradě byla ve vazbě na příspěvky ostatních profesí představena navrhovaná dopravní opatření pro výlukové stavy během výstavby.

38) Výluka Teplice nad Metují (mimo) – Meziměstí (mimo)

Projektantem DPT byl představen návrh dopravních opatření v následující podobě:

Předpokládaný termín výluky je rok 2017, délka výluky 1 týden.

Výluka bude zavedena z důvodu náhrady kolejových obvodů železničních přejezdů za počítače náprav v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí. Bude zavedena NAD Teplice nad Metují – Meziměstí, schéma vedení je na obrázku 1. Výlukový grafikon zachovává polohy spojů v Teplicích nad Metují dle pravidelného grafikonu, polohy spojů v úseku Týniště nad Orlicí / Starkoč – Teplice nad Metují nejsou významně dotčeny. Vlivem prodloužení cestovní doby NAD oproti vlaku dojde k úpravě poloh návazných spojů v úseku Meziměstí – Broumov. Vlaky nákladní dopravy (Mn) budou zkráceny ve směru od Týniště nad Orlicí do Teplic nad Metují, obsluha úseku Teplice nad Metují – Meziměstí – Broumov bude vyloučena.



Obrázek 1: schéma vedení NAD při výluce Teplice nad Metují – Meziměstí, černě linka NAD, červeně železniční stanice a zastávky

Proti představenému návrhu dopravních opatření nebylo vzneseno námitek.

39) Výluka ZZ v ŽST Náchod

Projektantem DPT byl představen návrh dopravních opatření v následující podobě:

Předpokládaný termín výluky je rok 2017, délka výluky 2 až 3 dny.

Výluka bude zavedena z důvodu přepojování staničního zabezpečovacího zařízení ze stávajícího na provizorní. V době výluky ZZ bude provoz v mezistaničním úseku Václavice – Náchod zabezpečen telefonickým dorozumíváním, proti čemuž nebylo vzneseno námitek.

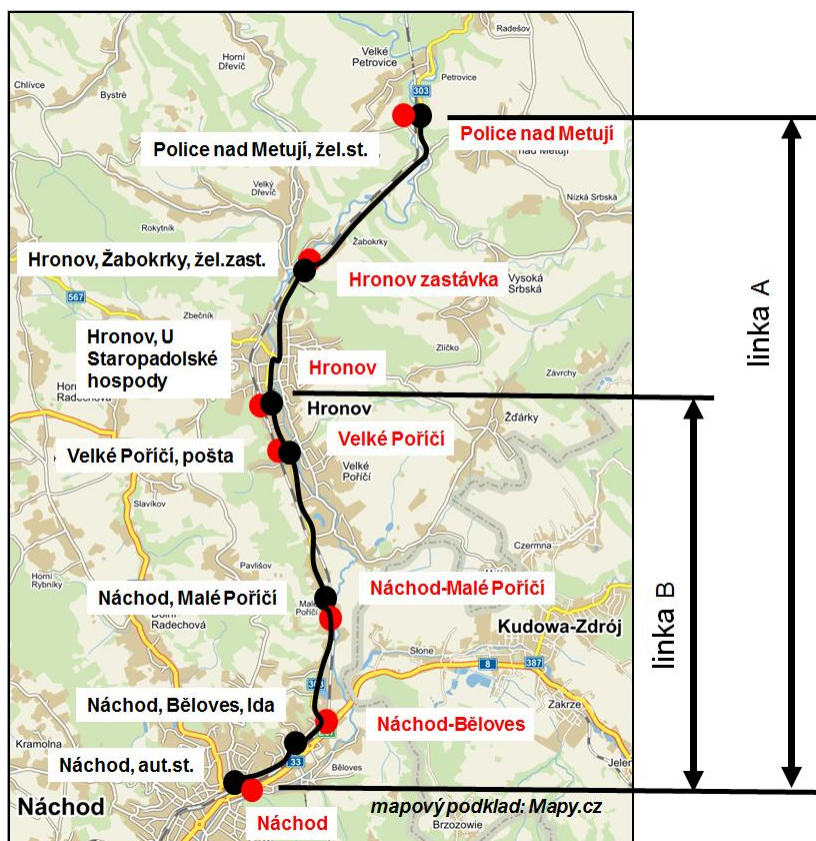
40) Výluka Náchod (jen hronovské zhlaví) – Hronov (včetně)

Projektantem DPT byl představen návrh dopravních opatření v následující podobě:

Předpokládaný termín výluky je březen až květen 2018, délka výluky 9 týdnů.

Výluka bude zavedena z důvodu probíhající rekonstrukce předmětného úseku. Budou zavedeny 2 linky NAD - linka A: Náchod – Police nad Metují, linka B: Náchod – Hronov (pouze ve špičkách pracovních dnů), schéma vedení NAD je na obrázku 2. Výlukový grafikon zachovává polohy spojů v Náchodě dle pravidelného grafikonu, polohy spojů v úseku Týniště nad Orlicí / Starkoč – Náchod nejsou významně dotčeny. Vlivem prodloužení cestovní doby NAD oproti vlaku dojde k úpravě poloh návazných spojů v úseku Police nad Metují – Meziměstí – Broumov. Přístup na vlečky v ŽST Náchod (Teplárna Náchod, DKV ČD) bude možný přes výhybku č. 6 ve směru od Václavic, výhybka bude nahrazena kolejovým polem až po skončení této výluky. Objíždění soupravy hnacím vozidlem nebude možné. Přístup na vlečku Wikov Hronov bude možný ve směru od Police nad Metují úvratí přes staniční kolej č. 3 s výjimkou posledních dvou týdnů výluky, kdy bude rekonstruováno polické zhlaví ŽST Hronov. Vlaky Pn do/z Teplárny Náchod budou vedeny po své pravidelné trase ... – Týniště nad Orlicí – Náchod. Vlaky Mn budou rozděleny do úseků Týniště nad Orlicí – Náchod a Hronov – Meziměstí – Broumov (přístup přes Trutnov – Teplice nad Metují, atrakční obvod Trutnov hl. n.).





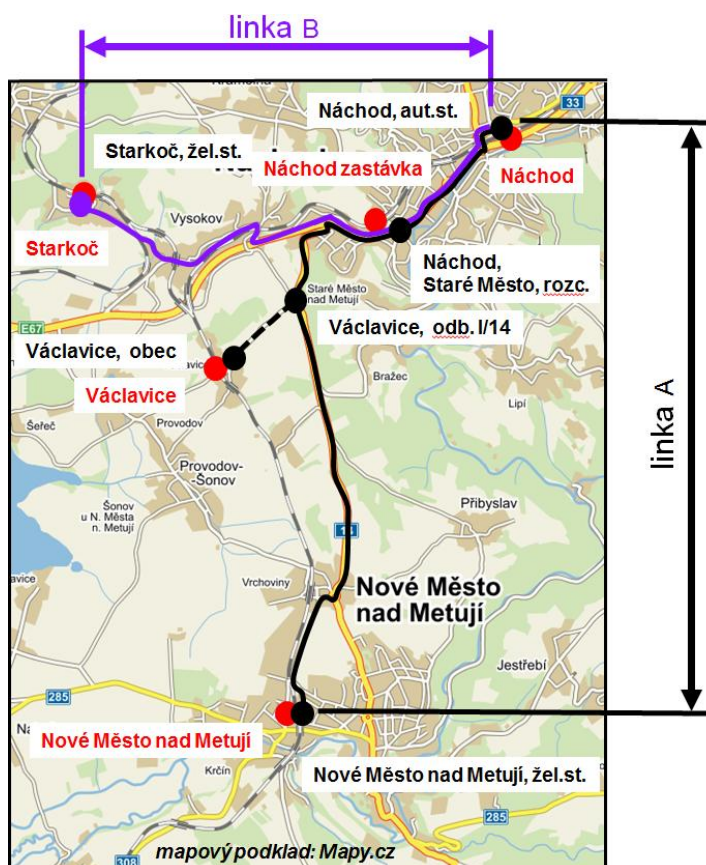
Obrázek 2: schéma vedení NAD při výluce Náchod – Police nad Metují, černě linky NAD, červeně železniční stanice a zastávky

Proti představenému návrhu dopravních opatření nebylo vzneseno námitek.

- 41) Výluka Náchod (václavické zhlaví) – Václavice (včetně) – Starkoč (mimo) / Nové Město nad Metují (mimo)

Projektantem DPT byl představen návrh dopravních opatření v následující podobě:

Předpokládaný termín výluky je květen 2018 (na konci výluky Náchod – Hronov), délka výluky 1 pracovní den. Důvodem výluky je přepojování staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Náchod z provizorního na definitivní a úpravy zabezpečovacího zařízení v ŽST Václavice. Budou zavedeny 2 linky NAD - linka A: Nové Město nad Metují – Náchod, linka B: Starkoč – Náchod (mimo Václavice), navrhované vedení linek NAD vychází z intenzit a směrovosti přepravních proudů cestujících (diagram intenzit sestavený z dat sčítací kampaně ČD 10/2015 je na obrázku 5), schéma vedení NAD je na obrázku 3. Do obce Václavice budou zajíždět pouze spoje NAD linky A nahrazující vlaky kategorie Os, spoje NAD linky A nahrazující vlaky kategorie Sp zastaví pouze na provizorně zřízené zastávce umístěné na odbočce ze silnice I/14. Výlukový grafikon zachovává polohy spojů v Náchodě dle pravidelného grafikonu, polohy spojů v úseku Náchod – Meziměstí – Broumov nejsou významně dotčeny. Vlivem prodloužení cestovní doby NAD oproti vlaku dojde k úpravě poloh návazných spojů v úseku Nové Město nad Metují – Týniště nad Orlicí, přípojně vazby v Týništi nad Orlicí však budou zachovány. Cestovní doba NAD Náchod – Starkoč je vlivem přímé trasy bez zastávky do Václavice dostatečně krátká na zachování přípojných vazeb ve Starkoči podle pravidelného grafikonu. Vlaky nákladní dopravy pojedou vzhledem k délce výluky o 1 den dříve nebo později.



Obrázek 3: schéma vedení NAD při výluce Náchod – Václavice – Starkoč / Nové Město nad Metují, černě a fialově linky NAD, červeně železniční stanice a zastávky

K uvedenému návrhu zazněl ze strany OŘ HK, SSZT (Ing. Vašata) požadavek na úplné vyloučení provozu v ŽST Náchod během přepojování staničního zabezpečovacího zařízení z provizorního na definitivní. Z tohoto důvodu bude rozsah výluky změněn na: Nové Město nad Metují (mimo) – Václavice (včetně) – Starkoč (mimo) / Náchod (včetně) – Police nad Metují (mimo). Doba trvání výluky bude změněna na 1 týden.

Ze strany objednatele regionální dopravy (Ing. Sedunka, Královéhradecký kraj) zazněl požadavek na doplnění třetí linky NAD, která zajistí přímé spojení z Nového Města nad Metují na vlaky R a Sp na trati 032 Jaroměř – Trutnov. Objednatel doporučuje linku NAD navázat na uzel Česká Skalice a na linku nasadit jeden minibus. Dále objednatel doporučuje obsloužit obec Václavice spoji Os NAD linky A ze zastávky Provodov-Šonov, Provodov, náves, nikoliv zajižděním do obce Václavice. S vedením spojů Sp NAD linky A po silnici I/14 a zřízením zastávek na odbočce ze silnice I/14 do obce Václavice objednatel souhlasí.

Návrh NAD a opatření v nákladní dopravě bude projektantem DPT přepracován a doložen v dokumentaci k připomínkám.

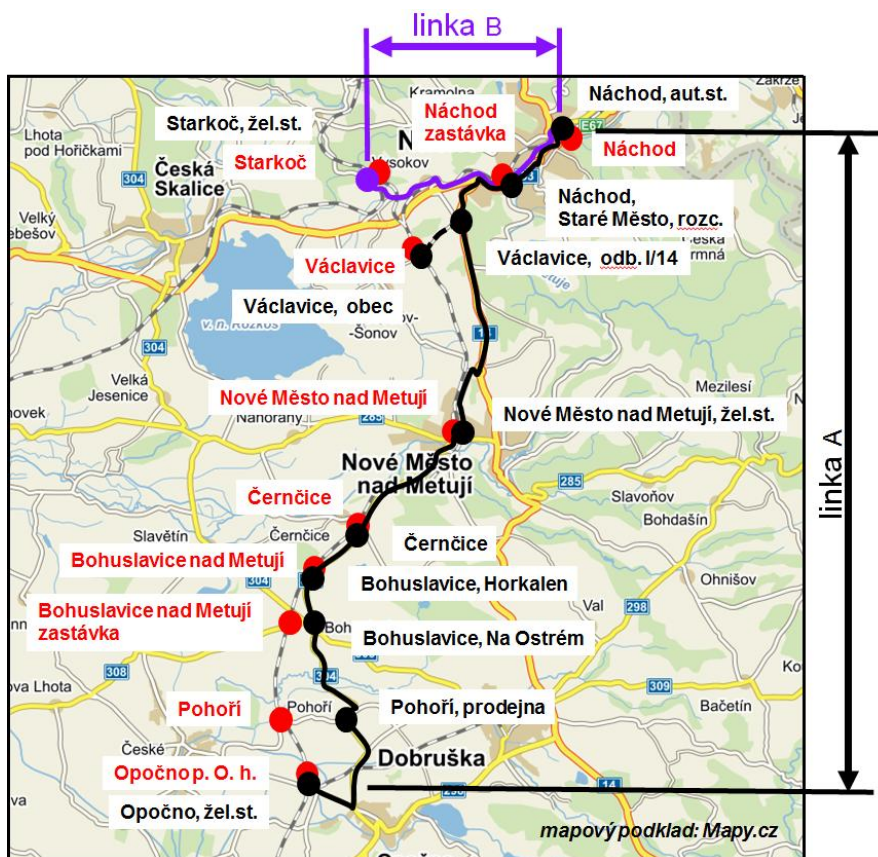
- 42) Výluka Opočno pod Orlickými horami (mimo) – Náchod (jen václavické zhlaví) / Starkoč (mimo)

Projektantem DPT byl představen návrh dopravních opatření v následující podobě:

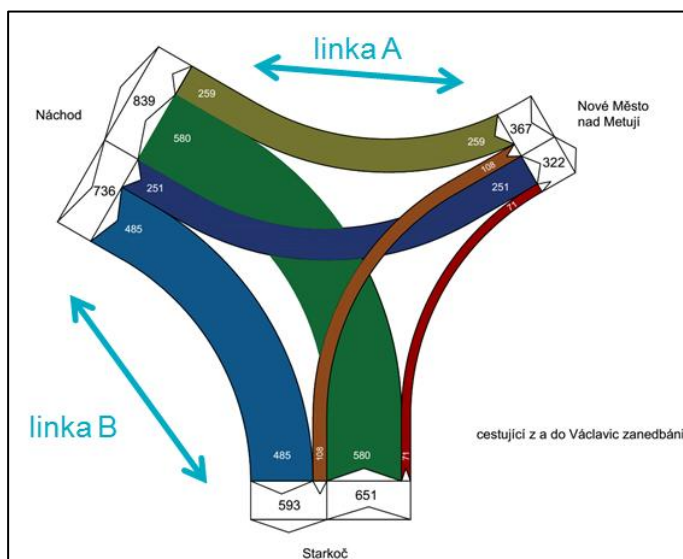
Předpokládaný termín výluky je září až listopad 2018, délka výluky 13 týdnů.

Výluka bude zavedena z důvodu probíhající rekonstrukce předmětného úseku. Budou zavedeny

2 linky NAD - linka A: Opočno pod Orlickými horami – Náchod, linka B: Starkoč – Náchod (mimo Václavice), navrhované vedení linek NAD vychází z intenzit a směrovosti přepravních proudů cestujících (diagram intenzit sestavený z dat sčítací kampaně ČD 10/2015 je na obrázku 5), schéma vedení NAD je na obrázku 4. Do obce Václavice budou zajiždět pouze spoje NAD linky A nahrazující vlaky kategorie Os, spoje NAD linky A nahrazující vlaky kategorie Sp zastaví pouze na provizorně zřízené zastávce umístěné na odbočce ze silnice I/14. Výlukový grafikon zachovává polohy spojů v Náchodě dle pravidelného grafikonu, polohy spojů v úseku Náchod – Meziměstí – Broumov nejsou významně dotčeny. Vlivem prodloužení cestovní doby NAD oproti vlaku dojde k úpravě poloh návazných spojů v úseku Opočno pod Orlickými horami – Týniště nad Orlicí, přípojně vazby v Týništi nad Orlicí však budou zachovány. Cestovní doba NAD Náchod – Starkoč je vlivem přímé trasy bez zajiždky do Václavice dostatečně krátká na zachování přípojných vazeb ve Starkoči podle pravidelného grafikonu. Přístup na vlečky v ŽST Náchod (Teplárna Náchod, DKV ČD) bude možný přes hronovské zhlaví ve směru od Hronova. Objížďení soupravy hnacím vozidlem nebude možné. Obsluha vleček a VNVK ve stanicích Bohuslavice nad Metují a Nové Město nad Metují bude vyloučena, nakládku a vykládku bude během výluky možné realizovat v okolních nevyloučených stanicích (např. Opočno pod Orlickými horami). Vlaky Pn do/z Teplárny Náchod budou vedeny odklonem přes Trutnov – Teplice nad Metují – Náchod. Vlaky Mn budou rozděleny do úseků Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami a Náchod – Meziměstí – Broumov (přístup přes Trutnov – Teplice nad Metují, atrakční obvod Trutnov hl. n.).



Obrázek 4: schéma vedení NAD při výluce Opočno pod Orlickými horami – Náchod / Starkoč, černě linky a fialově linky NAD, červeně železniční stanice a zastávky



Obrázek 5: směrovost proudů cestujících, průměr pracovního dne (sestaveno z dat sčítací kampaně ČD 10/2015)

Ze strany objednatele regionální dopravy (Ing. Sedunka, Královéhradecký kraj) zazněl požadavek na doplnění třetí linky NAD, která zajistí přímé spojení z Nového Města nad Metují na vlaky R a Sp na trati 032 Jaroměř – Trutnov. Objednatel doporučuje linku NAD navázat na uzel Česká Skalice a na linku nasadit jeden minibus. Dále objednatel doporučuje obsloužit obec Václavice spoji Os NAD linky A ze zastávky Provodov-Šonov, Provodov, náves, nikoliv zajižděním do obce Václavice. S vedením spojů Sp NAD linky A po silnici I/14 a zřízením zastávky na odbočce ze silnice I/14 do obce Václavice objednatel souhlasí.

Návrh NAD a opatření v nákladní dopravě bude projektantem DPT dopracován a doložen v dokumentaci k připomínkám.

43) Ostatní

Projektant ZZ (Ing. Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.) upozornil na výluku staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Opočno pod Orlickými horami v délce trvání 1 týdne, v termínu výluky Opočno p. O. h. – Starkoč / Náchod. V této době bude provoz v mezistaničním úseku Bolehošť – Opočno p. O. h. zabezpečen telefonickým dorozumíváním, proti čemuž nebylo vzneseno námitek.

Výlukové grafikony pro všechny uvedené výlukové stavy budou součástí odevzdání dokumentace k připomínkám nebo budou poskytnuty dříve na vyžádání.

Zaznamenal: Ing. Koudelka, Mott MacDonald CZ spol. s r.o.

Řešení provizorních stavů ZZ během stavebních postupů

44) Zástupce OŘ HK, SSZT (Ing. Vašata) požádal, aby pro aktivaci definitivního SZZ bylo uvažováno s kolejovou výlukou celé aktivované stanice a přilehlých traťových úseků v délce jednoho týdne pro každou aktivovanou stanici. Současně s aktivací ZZ bude zprovozněno i sdělovací zařízení.

45) Zástupce OŘ HK (Ing. Jasanský) požaduje dodání demoverze SW do provizorní dopravní kanceláře minimálně 2 měsíce před aktivací definitivního SZZ pro účely seznámení se pracovníků se zařízením.

46) Projektant prezentoval záměr realizace páteřní definitivní kabelové trasy v předstihu tak, aby byla včas k dispozici pro aktivaci definitivního SZZ.

Předpokládá se, že v místech přístupových komunikací na stavbu bude kabelová trasa zahloblena pro poježdění vozidly a v místech mostních objektů buď realizována dodatečně nebo provizorně vyvěšena.

47) ŽST Hronov

S výjimkou posledních dvou týdnů výluky je úsek Hronov – Police nad Metují v provozu z důvodu obsluhy vlečky TSR Hronov v provozu včetně koleje 3 v ŽST Hronov.

Na začátku postupu budou prvky stávajícího zařízení, jež je nezbytné zachovat v provozu a jejichž kabelizace by mohla být narušena stavebními pracemi, přepojeny na provizorní kabelizaci vedenou mimo oblast stavebních prací. Před vyloučením traťového úseku bude tato kabelizace demontována.

NAD bude v provozu v úseku Náchod – Police nad Metují, čímž do ŽST bude zajiždět pouze manipulační vlak. Vjezdy na kolej 3 budou na přívolávací návěst, návěstidlo S3 nebude po dobu stavebních prací v provozu. Pro ukončení vlakové cesty bude zřízena neproměnná návěst na hranici vyloučení koleje 3, vjezdy budou realizovány na přívolávací návěst.

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 47 (Ing. Albrecht):

Po dobu výluky musí kvůli obsluze vlečky zůstat provozní TK do Police nad Metují a stávající telefonní zapojovač v žst. Hronov. Musí být provozní minimálně linky VT Police nad Metují – Hronov a VP S. Pokud nebudou vyloučena PZZ ve stanici směrem na Polici nad Metují, musí zůstat provozní i MB telefony od těchto PZZ.

48) ŽST Náchod

Během prvních dvou měsíců stavby bude zřízena provizorní dopravní kancelář v objektu administrativní budovy vedle výpravní budovy a bude vyrobena kopie stávajícího ZZ včetně kolejových desek a indikační desky. Po dokončení bude kopie zařízení umístěna do provizorní dopravní kanceláře. Vnitřní část zařízení bude umístěna do provizorního RD mezi výpravní a administrativní budovou.

Po dokončení instalace kopie zařízení bude za výluky ZZ (tři dny) přepojena stávající kabelizace do kopie zařízení v provizorní poloze. Stávající zařízení v reléové místnosti a ve stávající dopravní kanceláři bude demontováno a prostory uvolněny ke stavebním úpravám, resp. k demolicí. Pro přenos kontrol a indikací, které jsou vedeny v traťových kabelech (RPB Václavice – Náchod vč. PZS Vysokov a PZS Malé Poříčí) budou položeny kabely mezi „Starou ATÚ“ a



provizorním RD.

Po zhotovení stavebních úprav bude nainstalována, zapojena a přezkoušena vnitřní část zařízení tak, aby bylo možné aktivovat definitivní zabezpečovací zařízení v závěru výluky Náchod – Hronov.

Aktivace definitivního SZZ v ŽST Náchod bude bez TZZ v úseku Václavice – Náchod. Stávající TZZ nebude provizorně zapojováno do definitivního SZZ a v traťovém úseku bude zavedeno telefonické dorozumívání. Stavění vlakové cesty směr Václavice bude provizorně realizováno za použití potvrzovací sekvence. Dosud nezrealizovaná část zařízení bude na JOP vyloučena.

S dokončením úseku Opočno – Náchod (mimo) bude do provozu uvedeno definitivní TZZ Václavice – Náchod.

Vyjádření zástupce OŘ HK, SSZT k bodu 48 (Ing. Albrecht):

Stávající telefonní zapojovač včetně rozhlasového zařízení bude po dobu výluky přesunut do provizorní dopravní kanceláře. Na konci výluky bude při aktivaci SZZ současně aktivováno i sdělovací zařízení – dle připravenosti kabelizace pak bude nutné před ukončením výluky přepojit linku VT směrem do Václavic do nového telefonního zapojovače a přezkoušet spojení do Václavic.

49) ŽST Václavice

V okamžiku aktivace definitivního SZZ bude v ŽST Náchod provedena úprava stávajícího zařízení spočívající ve vyřazení stávajícího TZZ Václavice – Náchod z provozu (odjezdy na barvu) a zavedení telefonického dorozumívání.

50) ŽST Starkoč

Úprava TZZ Václavice – Starkoč bude provedena v době výluky traťové koleje za provozu SZZ. Úprava software SZZ v ŽST Starkoč bude provedena v noční výluce.

51) ŽST Opočno pod Orlickými horami

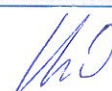
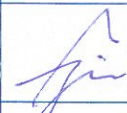





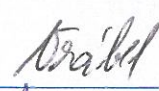


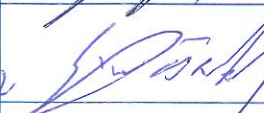



V době kolejové výluky Opočno – Náchod (mimo) bude provedena úprava stávajícího ZZ včetně úpravy kolejové desky a zřízení vazeb úvazky TZZ do stávajícího zařízení. Pro úpravu zabezpečovacího zařízení je předpokládána výluka ZZ v délce jednoho týdne.

Zaznamenal: Ing. Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.


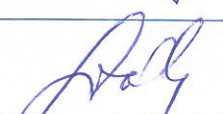
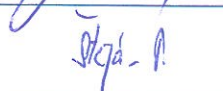
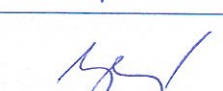

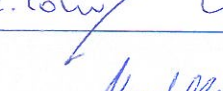
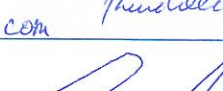
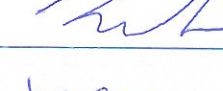
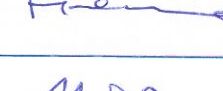
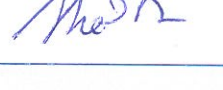
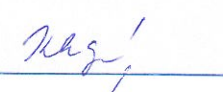





Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 17.6.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zaslatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov Závěrečná porada profesí Železniční zabezpečovací zařízení, Železniční sdělovací zařízení a Zásady organizace výstavby
DATUM	2. června 2016
MÍSTO	zasedací místnost SŽDC s.o., SSV – pracoviště Pardubice

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Jiří Sládek	SŽDC, TÚDC Pha	725 122 909 jiri.sladek@tndc.cz	
Milan Filip	ČD.Telekomiz.	602 620 744 milan.filip@cdt.cz	
Radek Zezula	ASYC, s.r.o.	730 616 046 rzezula@asyt.cz	
BEKKA Alois	CD - T	606 475 100 alois.bekv@cdt.cz	
MARKA VÝVODÁ	SIGNAL PROJEKT	732 933 215 vyvoda@signalprojekt.cz	
Pavel Gajdecka	— k —	724 035 405, 59 708 1439 gajdecka@ova.signalprojekt.cz	
Štěpán Nekola	— " —	nekola@hkr.signalprojekt.cz 602583 185	
Petr VRÁBEZ	SUDOP PRAHA s.	739 329 031 petr.vrabel@sudop.cz	
Radek JASANSKÝ	SŽDC, OR HKE, ÚRP	725 500 143 jasanskyl@szdc.cz	
Jaroslav ŠPÁLA	SŽDC GŘ-OR	9422 444 444 spala@szdc.cz	
Josef Vářata	SŽDC OR SSZT	602 724 459 varesata@szdc.cz	
Petr ALBRECHT	SŽDC, OR HK SSZT HK	607 547 819 albrecht@szdc.cz	
JAN SEDUNKA	KÚ KHK	773 073 757 jsedunka@KR-KRALOVEHRADECKY.CZ	
JAROSLAV MAJEL	SŽDC OR HKE ÚRP	725 441 225 majel.j@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Bohuslav VASICĚK	SŽDC, O 12	602 387 238 VASICEK.B@SZDC.CZ	
Alex Gonak	SŽDC, PO TTV	724 005 765 Gonak@szdc.cz	
Petr Štěpán	SŽDC, PO TTV	601 578 679 stepan@szdc.cz	
MARKETA HAMPROVA	Mott MacDonald GT	221 423 930 marketa.hamplova@mottmac.com	
MICHAL BABIČ	— u —	605 226 297 michal.babic@mottmac.com	
MARTIN KOUDELKA	— k —	722 026 539 martin.koudelka@mottmac.com	
ZUNT	SŽDC 06	972 244 733 ZUNT@SZDC.CZ	
Miroslav HALAMA	HIP Praha	296 154 225 halama@metroprojekt.cz	
TOMÁŠ MADR	SŽDC, O 14	608 600 360 madr@szdc.cz	
MIROSLAVA KLEGOVA	SŽDC, s.o., SSV	724 932 295 klagova@szdc.cz	
MILOSLAV BENEŠ	ČD a.s. - Dv	604 434 140 benesm7@cdv.cd.cz	
Tomáš Manhold	SŽDC, O 11	972 3 25 457 manhold@szdc.cz	
DAVĚL DÍHA	SŽDC, O 1268	942/237/863 hite@szdc.cz	
LEOS GERBAL	Č Cargo a.s.	602 764 786 leos.syzbal@ccargo.cz	
HELENA HAVLENNOVA	SIGNAL PROJEKT	608 556 386 havlenova@signalprojekt.cz	
JAROSLAV DYTRNYCH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaroslav.dytrnych@sudop.cz	



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 7926/2016-SZDC- O14

Dle rozdělovníku

Vyřizuje: Ing. Kaláč

Telefon: 972 244 473

Mobil: 725 813 408

E-mail: kalac@szdc.cz

Datum: 23. 2. 2016

Požadavek na aplikaci sekvenčního sklápění závor na přejezdech v rámci investičních a opravných akcí

V důsledku mimořádných událostí na železničních přejezdech a jako výstup z jednání pracovní skupiny pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech ukládám, aby v případech, kdy jsou:

- 1) navrženy celé závory ve čtyř-kvadrantovém provedení, a současně
- 2a) jsou rozhodujícími uživateli pozemní komunikace pro výpočet tabulky přejezdu vozidla nebo
- 2b) jsou rozhodujícími uživateli pozemní komunikace pro výpočet tabulky přejezdu chodce, ale pro tyto jsou zřízena zvláštní závorová břevna, která nejsou určena pro přehrazení částí pozemní komunikace určené pro vozidla, nebo je chodník (stezka pro chodce) veden(-a) mimo závoru

bylo přednostně navrhováno postupné (sekvenční) sklápění závorových břevnen. Pod pojmem „postupné (sekvenční) sklápění závor“ je myšleno chování, kdy je závora před přejezdem (ve směru jízdy silničního vozidla) sklápěna dříve a až následně (po uplynutí dalšího času, který odpovídá době jízdy konce silničního vozidla od jedné závory k druhé) dochází ke sklápění závory za přejezdem. Toto funkční chování je požadováno pro zvýšení pravděpodobnosti, že uživatelé pozemní komunikace, přestože nerespektovali světelnou a zvukovou výstrahu, bezpečně opustí oblast přejezdu a ČSN 34 2650 ed. 2 toto funkční chování připouští.

Současně je třeba dbát na navržení správné délky břevnen závor (aby vozidlo vyjíždějící z přejezdu nezlomilo závoru, která se sklápí dříve) a při výpočtu předzváněcích dob je třeba uvažovat nejen vozidla, ale také chodce, pokud je chodník, resp. pruh určený pro chodce a jízdní pruh pro vozidla přehrazován společnou závorou (k této problematice bude vydáno samostatné upřesnění).

Tento požadavek je nutno respektovat při tvorbě jednotlivých stupňů projektových dokumentací, kdy jsou počítány tabulky přejezdů v rámci investičních nebo opravných prací, kromě případů přejezdů situovaných v zatáčce pozemní komunikace a je-li vyhodnoceno riziko, že může docházet k částečnému poškození břevnen závor od vozidel vyjíždějících z přejezdu.

Ing. Bohuslav Navrátil

*náměstek GŘ
pro provozuschopnost dráhy*

Rozdělovník:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
- zde

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb
- zde

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
- zde
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie
- zde

— Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Všechna Oblastní ředitelství
- *elektronicky na sekretariát*

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
- *elektronicky na sekretariát*

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
- *elektronicky na sekretariát*

— Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
- *elektronicky na sekretariát*

Váš dopis čj. _____

Ze dne _____

Naše čj. _____

2883/2016-O12

Datum _____

13. 6. 2016

Miroslava Klegová, Ing. Zdeněk Němeček
SŽDC s.o., Úsek modernizace dráhy
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
772 58 Olomouc

Ing. Jaroslav Dytrych
SUDOP Praha
Projektové středisko Hradec Králové
Hradecká 1151
500 03 Hradec Králové 3

Vyřizuje _____

Ing. Milan Linhart
Odbor kolejových vozidel – oddělení provozu
+420 724 851 000

LinhartM@gr.cd.cz

Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Vážená paní, Vážený pane,

zasílám připomínky ke konceptu záznamu ze závěrečné porady profese Železniční zabezpečovací zařízení ke stavbě „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov“ konané dne 2. června 2016 na SŽDC s.o., SSV – Pardubice.

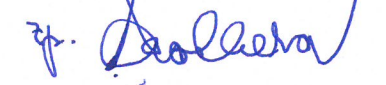
ČD a.s. Odbor kolejových vozidel spolu s DKV Česká Třebová PJ Trutnov navrhovali následující varianty napojení kolejiště PP Náchod prostřednictvím výhybky č. 12 na kolejiště SŽDC s.o.:

- 1) Výhybka je zapojena do staničního zabezpečovacího zařízení a je ovládána dálkově dispečerem SŽDC
- 2) Výhybka je ovládána ručně, přičemž je v základní poloze postavena na areál PP Náchod

Ani jedna z těchto variant bohužel nebyla akceptována a naopak pro zkomplikování provozu je navrhováno doplnění výhybky výkolejkou, kdy výkolejka společně s výhybkou č. 12 budou uzamčeny s výsledným klíčem drženým v EZ DVk1/DVk2/12 v kolonce PSt umístěném poblíž námezniční výhybky D16. S tímto návrhem bychom souhlasili pouze za podmínky, že výkolejka a výhybka budou obsluhovány zaměstnancem SŽDC místně, nebo dálkově prostřednictvím dispečera SŽDC. Pokud by tuto výkolejku a výhybku měl obsluhovat zaměstnanec ČD a.s., tak s tím zásadně nesouhlasíme, neboť dochází oproti dnešnímu stavu ke komplikaci při výjezdu a vjezdu vozidel z/do areálu PP Náchod mající zásadní vliv na prodloužení délky směny strojvedoucích.

S pozdravem

Ing. Rostislav Novák
ředitel odboru kolejových vozidel



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:20.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 2/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Bohuslavice (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznámka
PřL	43,615	3500	od hektometru (km 43,600) +15 m	od v.č.1:(styk) 459 m	7s/195m	x2, x3, x4, x7, x8,
L	44,323	3200	od hektometru (km 44,300) +23 m		7s/195m	x2, x3, x4, x6,
PřS	46,430	3000	od hektometru (km 46,400) +30 m	od v.č.5:(styk) 249 m	7s/195m	x2, x3, x4,
S	45,725	3200	od hektometru (km 45,700) +25 m		7s/195m	x2, x3, x4, x5, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

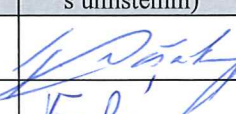
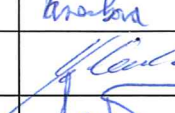
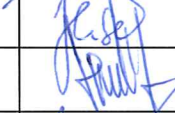

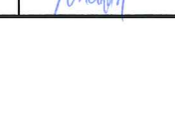

x5) Návěstidlo nasituováno dne 20.08.2013 (viz původní protokol).

x6) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x7) Vytočit štít návěstidla ke koleji z důvodu viditelnosti.

x8) Vytvořit prostor na viditelnost návěstidla.

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OR HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OR HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OR HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Vrábel Petr	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:20.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 2/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Nové Město nad Metují (trati č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznámka
PřL	48,678	3100	od hektometru (km 48,700) -22 m	od v.č.1:(styk) 289 m	7s/195m	x2, x3, x4, x7, x8,
L	49,383	3200	od hektometru (km 49,400) -17 m		12s/334m	x2, x3, x4, x5, x6,
PřS	51,370	2900	od hektometru (km 51,400) -30 m	od v.č.8:(styk) 143 m	7s/195m	x2, x3, x4, x8,
S	50,665	3000	od hektometru (km 50,700) -35 m		12s/334m	x2, x3, x4, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čitatel = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

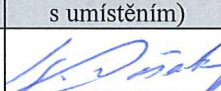






x5) Návěstidlo umístěno od hrany mostu 7,2 m.

x6) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x7) Vytočit štít návěstidla ke koleji z důvodu viditelnosti.

x8) Využít prostor na viditelnost návěstidla.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ano - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OR HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OR HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OR HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Vrábel Petr	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Václavice (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /s nebo 12s/m/	Poznám ka
PŘS	56,070	3000	od hektometru (km 56,100) -30 m		7s/156m	x2, x3, x4,

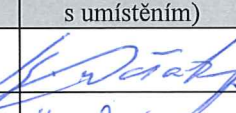
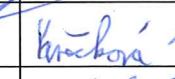

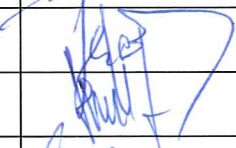
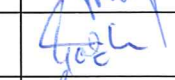


Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 80 km/hod (současná rychlost 70 km/hod).

Existují rozporná stanoviska členů komise: ano - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábel	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, PS 26,
501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:20.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 2/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Václavice (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PřL	53,100	2900	od hektometru (km 53,100) ±0 m		12s/334m	x2, x3, x4, x7, x8,
L	53,828	3000	od hektometru (km 53,800) +28 m	od v.č.1:(styk) 539 m	7s/195m	x2, x3, x4, x6,
S	55,270	3000	od hektometru (km 55,300) -30 m	od v.č.6:(styk) 328 m	7s/155m	x2, x3, x5, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čitatel = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

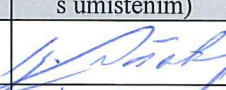
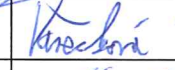



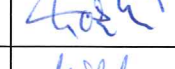

x5) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 80 km/hod (současná rychlost 70 km/hod).

x6) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x7) Vytočit štít návěstidla ke koleji z důvodu viditelnosti.

x8) Vytvrdit prostor na viditelnost návěstidla.

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Vrábel Petr	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, PS 26,
501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:20.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 2/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.

Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Václavice (trať č.506D Václavice – Starkoč)

Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PřCS	1,620	3300	od hektometru (km 1,600) +20 m		7s/136m	x2, x3, x4, x6,
CS	0,523	3800	od hektometru (km 0,500) +23 m	od v.č.5ab:(styk) 460 m	7s/136m	x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 70 km/hod (současná rychlost 60 km/hod).

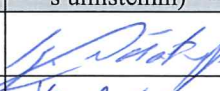



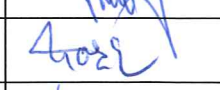


x5) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x6) Projektovaná zábrzdňá vzdálenost 700m.

x7) Vytvrdit prostor na viditelnost návěstidla.

x8) Návěstidlo se zvýšeným stožárem.

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Vrábel Petr	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:20.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 2/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.

Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Starkoč (trať č.506D Václavice – Starkoč)

Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PřVL	1,102	2800	od hektometru (km 1,100) +2 m		7s/136m	x2, x3, x4, x5,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

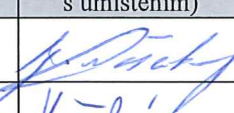
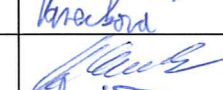
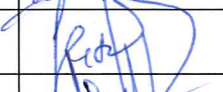




x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 70 km/hod (současná rychlost 60 km/hod).

x5) Projektovaná zábrzdňá vzdálenost 700m.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ~~ano~~ - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Vrábek Petr	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, PS 26,
501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) hradlo Branka (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezvníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PrSo	58,401	2850	od hektometru (km 58,400) +1,0 m		7s/156m	x2, x3, x4, x5, x6, x8,
PrLo	56,417	4200	od hektometru (km 56,400) +17 m		7s/156m	x2, x3, x4, x5, x6, x7, x8,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 80 km/hod (současná rychlost 70 km/hod).

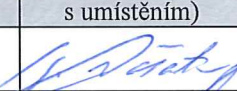
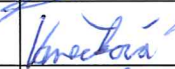





x5) Vytočit štít návěstidla ke koleji z důvodu viditelnosti.

x6) Vyvést prostor na viditelnost návěstidla.

x7) Upravit svah kolem návěstidla.

x8) Oddílová návěstidla Lo, So situována dne 20.08.2013.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ~~ano~~ - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Jiskra Martin	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:21.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 3/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Náchod (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezničky, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PřS	62,880	3000	od hektometru (km 62,900) -20 m		12s/334m	x2, x3, x4, x6,
S	62,135	3250	od hektometru (km 62,100) +35 m	od PZS km 62,007 (od krajnice) 135 m	12s/334m	x2, x3, x4, x5, x7,
L1a	61,467	2900	od hektometru (km 61,500) -33 m	od PZS km 61,535 (od krajnice) 62 m	12s/334m	x2, x3, x4, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čitatel = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

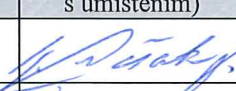
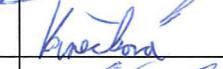



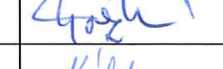

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

x5) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x6) Vyvětvit prostor na viditelnost návěstidla.

x7) Návěstidlo umístěno cca 5 m před nástupiště zastávky (před zastávkou umístěno z důvodu nedostatečné viditelnosti v oblouku u přejezdu).

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Náchod (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezničku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznámka
PřL	59,030	2900	od hektometru (km 59,000) +30 m	od v.č.1:(nám.) 252 m	7s/156m	x2, x3, x4,
L	59,735	3200	od hektometru (km 59,800) -65 m		7s/156m	x2, x3, x5, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čitatel = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

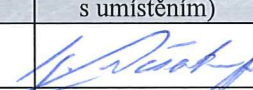
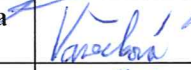

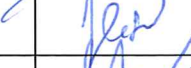

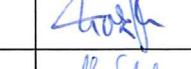

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 80 km/hod (současná rychlost 70 km/hod).

x5) Návěstidlo nasituováno dne 20.08.2013 (viz původní protokol).

x6) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ~~ano~~ - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Jiskra Martin	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábel	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Oblastní ředitelství Hradec Králové
 U Fotochemy 259, PS 26,
 501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.

Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) **žst. Náchod** (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)

Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
Lc7a	60,185	2400/2400	od hektometru (km 60,200) -15 m	od centrálního přechodu 3,5 m (hrana)	7s/97m	x2, x3,
S7a	60,056	2900	od hektometru (km 60,100) -44 m	od v.č.1:(nám.) 16 m	7s/97m	x2, x3,
Sc1a	60,982	2900	od hektometru (km 61,000) -18 m	od v.č.18:(styk) 13 m	12s/300m	x2, x3, x4, x5,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čítec = kolej o nižším čísle.


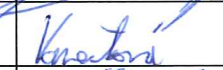

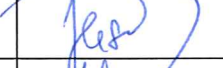

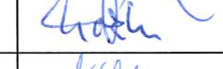

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Skutečná změřená vzdálenost od styku krajní výhybky číslo 18 před rekonstrukcí 14 m (dle projektu po rekonstrukci 13 m).

x5) návěstidlo umístěno od hrany mostu 3,6 m.

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Jiskra Martin	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.

Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Náchod (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)

Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezíku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
S1	60,191	2600	od hektometru (km 60,200) -9 m	od v.č.4:(nám.) 16 m	7s/156m	x2, x3, x6,
S2	60,253	2380/2380	od hektometru (km 60,200) +53 m	od v.č.5:(nám.) 16 m	7s/97m	x2, x3,
S3a	60,139	2380/2440	od hektometru (km 60,200) -61 m	od v.č.3:(nám.) 7,5 m	7s/97m	x2, x3, x5,
S5	60,200	2400/2400	od hektometru (km 60,200) ±0,0 m	od centrálního přechodu 5,3 m (hrana)	7s/97m	x2, x3,
Sc7	60,221	2800	od hektometru (km 60,200) +21 m	od centrálního přechodu 26 m (hrana)	7s/97m	x2, x3, x4,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čitatel = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

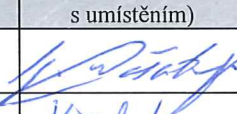
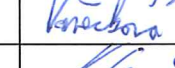

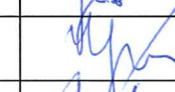

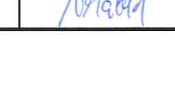

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Osadit ochranné zábradlí ze strany vyježděné cesty.

x5) Umístit na konec nástupiště (poslední desku nástupiště demontovat z důvodu přístupu).

x6) Umístěn v centrálním přechodu (upravit přístup a osadit zábradlí).

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Jiskra Martin	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

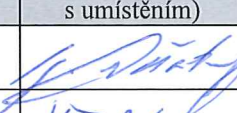
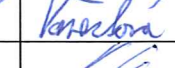





Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Oblastní ředitelství Hradec Králové
 U Fotochemy 259, PS 26,
 501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:23.05.2016 (místní šetření provedeno dne:14.04.2016)
 Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
 Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 1/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Náchod (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
Se1	59,985	2400	od hektometru (km 60,000) -15 m	od v.č.1:(styk) 2,0 m	100 m	x2, x3, x5, x6,
Se2	60,239	2380/2380	od hektometru (km 60,200) +39 m	od v.č.5:(nám.) 22,5 m	100 m	x2, x3, x4,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čítec = kolej o nižším čísle.
 x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.
 x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.
 x4) Vytočit štít návěstidla ke koleji z důvodu viditelnosti (osvětlovací stožáry).
 x5) Použitá nosná konstrukce-trpasličí návěstidlo.
 x6) Od hrany mostu 3,5 m.

Existují rozporná stanoviska členů komise: **ano - ne**

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OR HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OR HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OR HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Jiskra Martin	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:21.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 3/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) hradlo Malé Poříčí (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezíku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /s nebo 12s/m/	Poznámka
PřSo	64,665	3000	od hektometru (km 64,700) -35 m		12s/334m	x2, x3, x4, x5, x6,
PřLo	63,255	3000	od hektometru (km 53,300) -45 m		12s/334m	x2, x3, x4, x5, x6,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, čítec = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

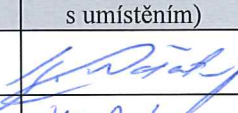
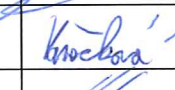



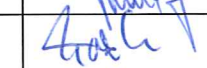
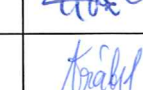
x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

x5) Vyvětvit prostor na viditelnost návěstidla.

x6) Oddílová návěstidla Lo, So situována dne 20.08.2013.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ~~ano~~ - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábek	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259, PS 26,

501 01 Hradec Králové

V Hradci Králové, dne:24.05.2016 (místní šetření provedeno dne:21.04.2016)

Název (důvod situování): Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov

Pořadové číslo situování návěstidel/skupiny návěstidel 3/3, Seznam všech návěstidel 15+14+9

ZÁPIS O SITUOVÁNÍ NEPŘENOSNÝCH NÁVĚSTIDEL ZAB. ZAŘ.						
Určení místa (dopravna, přejezd, místo na trati) žst. Hronov (trať č.506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.)						
Návěstidlo Předvěst	Poloha /km/	Vzdálenost od osy koleje x1) /mm/	Vzdálenost od měřeného bodu /m/	Vzdálenost od výhybky /výkolejky/ č. (od námezníku, vým. styku, krajnice PZS) /m/	Viditelnost /7s nebo 12s/m/	Poznám ka
PřL	65,925	3000	od hektometru (km 65,900) +25 m	od v.č.1:(styk) 310 m	12s/334m	x2, x3, x4,
L	66,635	2800	od hektometru (km 66,600) +35 m		12s/334m	x2, x3, x4, x5,
PřS	68,675	3000	od hektometru (km 68,700) -25 m	od v.č.11:(styk) 431 m od PZS km 67,892 (od krajnice) 72 m	12s/267m	x2, x3,
S	67,970	4000	od hektometru (km 68,000) -30 m		7s/156m	x2, x3, x5, x6, x7, x8,

Poznámka: x1) Mezi kolejemi uvedeno zlomkem, číselník = kolej o nižším čísle.

x2) Použitá nosná konstrukce-stožárové návěstidlo.

x3) Základ návěstidla (horní okraj) umístit pod úroveň temene koleje.

x4) Viditelnost vyhovuje na projektovanou rychlost 100 km/hod (současná rychlost 90 km/hod).

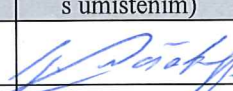




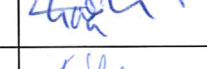

x5) Návěstidlo doplněno návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“.

x6) Vytvořit prostor na viditelnost návěstidla.

x7) Obnovit průběžný příkop kolem návěstidla.

x8) Návěstidlo S situováno dne 20.08.2013.

Existují rozporná stanoviska členů komise: ano - ne

Složení komise	Jméno	Podpis (souhlas s umístěním)
SŽDC, s.o. OŘ HK správa sdělovací a zabezpečovací techniky	Ing. Vašata Josef	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa tratí	Ing. Vaněčková Petra	
SŽDC, s.o. OŘ HK správa elektrotechniky a energetiky	p. Halounek Pavel	
SŽDC, s.o. OPKV OPSZT	p. Jasanský Radek	
ČD, a.s. DKV Česká Třebová	p. Staněk Jiří	
Stavební správa	p. Nožka Jiří	
Projektant (SUDOP PRAHA a.s.)	Ing. Petr Vrábel	

PROTOKOL č. 2016/06/01

O určení vnějších vlivů vypracovaný odbornou komisí SUDOP PRAHA, a.s.

Složení komise:

Předseda: Ing. Petr Vrábel

Členové: Ing. Jaroslav Dytrych, Ing. Marek Vývoda (Signal Projekt s.r.o.)

Název stavby: Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov

Zařízení: Železniční zabezpečovací zařízení

Podklady použité pro vypracování protokolu:

ČSN 33 2000-5-51 ed. 3 Z1 Elektrické instalace nízkého napětí Část 5-51: Výběr a stavba elektrických zařízení – Všeobecné předpisy, ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 Elektrické instalace nízkého napětí – Část 5-52: Výběr a stavba elektrických zařízení – Elektrická vedení, ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 Elektrické instalace nízkého napětí Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti – Ochrana před úrazem elektrickým proudem a další související normy a předpisy

Popis objektu: Jedná se o vnitřní prostory nových reléových a technologických domků a vnitřní prostory technologických místností ve výpravní budově. Dále pak venkovní prostory, kde jsou situována nová technologická zařízení a kabelová vedení, která jsou uložena v zemi.

Rozhodnutí komise o určení vnějších vlivů:

Vnější vlivy ve vnitřních prostorách reléových a technologických domků a technologických místnostech.

Prostředí: AA4, AB5, AC1, AE1, AF1, AK1, AL1, AM2-1, AN1, AP1, AQ1, AR1, AS1

Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 jsou výše uvedené prostory klasifikovány jako prostor nebezpečný.

Využití: BA4, BC3, BD1, BE1

Budovy: CA1, CB1

Vnější vlivy ve venkovním prostředí a v zemi:

AA7, AB8, AC1, AD3, AE4, AF2, AG1, AH1, AH2 (při průjezdu vlaku), AK1, AL1, AM2-1, AN2, AP1, AQ3, AR2, AS2

Dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 je venkovní prostor s výše uvedenými vlivy klasifikován jako prostor zvlášť nebezpečný.

Využití: BA4, BC3, BD1, BE1

Zdůvodnění: podle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 mohou být venkovní prostory s vnějšími vlivy AD2, AD3, AD4 posuzovány jako prostory nebezpečné pokud se tyto vlivy v daném prostoru vyskytují pouze občas a je zajištěno, že se s elektrickým zařízením bude manipulovat pouze v době působení vlivů

maximálně dle tab. NA.4 a NA.5 této normy. Vnější vlivy byly určeny v souladu s výše uvedenými normami a na základě zkušeností komise s řešením objektů s obdobným technologickým zařízením.

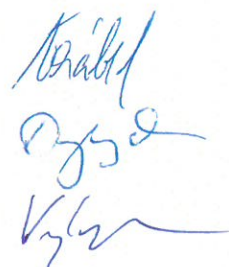
Pro provoz a údržbu elektrických zařízení bude nutno zajistit:

1. Zpracování provozního předpisu provozovatelem, ve kterém budou zahrnuty požadavky technických podmínek zařízení.
2. Jednoznačně stanovit podmínky a povinnosti pracovníků zajišťujících provoz a údržbu příslušného technologického zařízení.

V Hradci Králové

Datum sepsání protokolu 24.6.2016

Podpisy předsedy a členů komise



NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště n. O. - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Projednání připomínek k profesi Železniční zabezpečovací zařízení
DATUM:	30. srpna 2016
MÍSTO:	zasedací místnost SŽDC s.o., SSV – pracoviště Pardubice, Palackého 208, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na tomto jednání bylo projednáno:

- 1) V rámci úsporných opatření nebude v ŽST Bohuslavice nad Metují zřizováno nástupiště v záhlaví stanice, ale budou zachována stávající nástupiště se stávajícími úrovněvými přechody přes kolej 1.

Bylo dohodnuto, že v zabezpečovacím zařízení bude zachováno řešení podle projektu předloženého k připomínkování, tzn. že přístup cestujících na nástupiště u koleje 3 nebude v zabezpečovacím zařízení řešen ani nebude tvořena příprava pro jeho budoucí řešení. Problematika bude řešena administrativním opatřením, které bude navrženo projektantem dopravní technologie.

Zástupce OŘ (Ing. Jasanský) uvedl, že stavební řešení zástupci dopravy neodsouhlasí, ale provedení na základě úspor vezmou na vědomí a na základě zrealizovaného stavu zajistí potřebná opatření.

Bylo dohodnuto, že v případě zachování stávajícího přístupu na nástupiště u koleje 3 je zcela nezbytná instalace kamer a rozhlasu pokrývajících prostor stávajících nástupišť.

vyjádření zástupce O26 (Ing. Konopáč):

Případná budoucí rekonstrukce nástupišť v ŽST Bohuslavice nad Metují bude znamenat povinnost splnit požadavky Nařízení Komise (U) č. 1300/201 ze dne 1. listopadu 201 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM), neboť se jedná o dráhu celostátní, která je součástí evropského železničního systému dle 3a Zákona č. 266/1 Sb. o dráhách, v platném znění.

vyjádření zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Hájek):

K Bohuslavicím nad Metují jsme se na OŘ HKR shodli na následujícím. Bude jeden přechod na proti výpravní budově s délkou nástupiště na každou stranu 7 m. Bude administrativně upraveno v pasportu a potom v ZDD. Před přechodem bude z každé strany vlevo ve směru jízdy návěst místo zastavení. současné době jezdí zastavující vlaky s délkou max. 7 m. Křížování osobních vlaků s nástupem a výstupem cestujících: Od Nového Města nad Metují kolej č. 1 a od Opočna pod Orlickými horami kolej č.3. Budou umožněny současné vjezdy i odjezdy vlaků. Oproti projektu bude délka nástupiště požadovaná objednavatelem dopravy o 1 m kratší, takže toto požadujeme zapracovat do projektu (v podstatě, že zůstává současný stav). To jestli je je



ŽST Bohuslavice nad Metují vyprojektovaná v souladu s normami a technickými specifikacemi na revitalizaci a nenastane problém při schvalování projektu a kolaudaci je na investorovi a projekční kanceláři, ne na úseku řízení provozu.

- 2) Zástupce O6 (Ing. Panchartek) zdůraznil, že tam, kde nedochází k rekonstrukci nebo výstavbě nových nástupišť, musí být v rámci možností nově montované venkovní prvky (rozhlas, kamery, informační systém, osvětlení) umístěny tak, aby nebyly v kolizi s budoucím zřízením nástupiště.
- 3) Byla diskutována problematika uzamčení výhybky 12 v ŽST Náchod.

V diskuzi zástupci ČD a.s. řešení rozporovali s návrhem zachovat stávající stav bez uzamykání. Bylo ale konstatováno, že při zásahu do zabezpečovacího zařízení je nutné posuzovat soulad řešení celé ŽST s platnými předpisy (schvaluje se závěrová tabulka pro celou stanici). Požadavky na zajištění pracovníka SŽDC, který bude výhybku stavět, byly zamítnuty – stanice bude výhledově řízena dálkově a nebude obsazena.

Bylo dohodnuto, že na výhybku bude umístěn zámek v souladu s požadavkem článku 106 přílohy 1 předpisu SŽDC (ČD) Z1. Výkolejky na koleji vlečky ani případné vyčkávací návěstidlo nebudou zřizovány.

V dokumentaci bude zachováno uzamčení výhybky 12 s výsledným klíčem v EZ. Projektant s gestorem předpisu prověří možnost výjimky z příslušného odstavce předpisu Z1.

ýsledky prověření s gestorem předpisu SŽDC (ČD) Z1:

gestor předpisu (Ing. Svoboda, O12) konstatoval, že k příslušnému článku byl vydán výklad, podle kterého se zámek na výhybku nasazovat nemusí v případech, kdy není k přístupu na vlečku vyžadován souhlas provozovatele vlečky.

Z následné konzultace se zástupci OŘ vyplynulo, že ČD a.s. mají možnost ve vlečkové smlouvě přistoupit na trvalý souhlas k obsluze vlečky, který je ovšem zpoplatněn. případě takového nastavení smluvního vztahu by bylo možné přistoupit na to, že zámek k uzamčení výhybky nebude využíván. Řešení je tak závislé na obsahu smluvních vztahů mezi SŽDC s.o. a ČD a.s..

vyjádření zástupce OŘ Hradec Králové (Ing. Hájek):

S trvalým souhlasem k obsluze vlečky nemáme problém.

vyjádření zástupce ČD a.s., DKV Česká Třebová (p. Beneš):

Na základě vyjádření gestora předpisu Ing. Svobody k uvedenému záznamu z jednání dne 30.8.2016 v pracovišti SSV-Pardubice, ČD a.s. souhlasí a má zájem přistoupit na trvalý souhlas k obsluze vlečky s tím, že zámek výhybky č.12 k jejímu uzamčení nebude využíván. Vše bude řešeno smluvním vztahem mezi SŽDC s.o. (OŘ) a ČD a.s..

- 4) Ostatní došlé připomínky budou do dokumentace zapracovány. Nové připomínky nebyly vzneseny.



Zaznamenal: Ing. Dytrych, SUDOP PRAHA a.s.

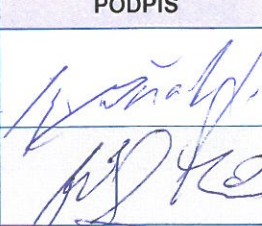
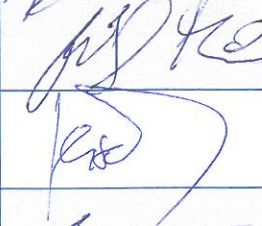
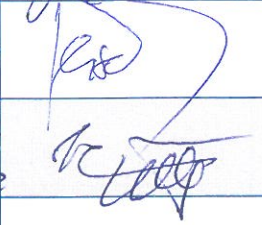
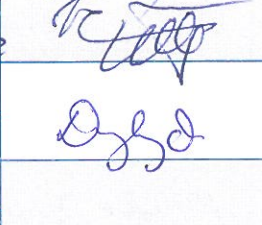
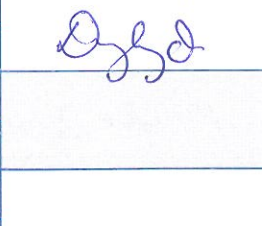
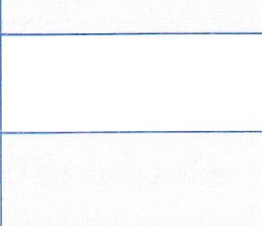
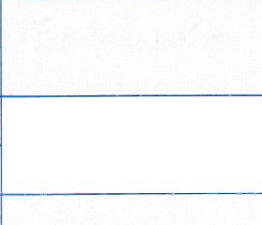
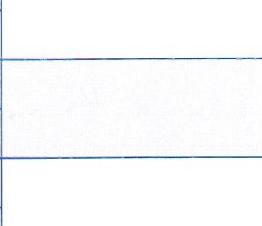
Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 16.9.2016 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasilatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
DATUM	30. srpna 2016
MÍSTO	zasedací místnost SŽDC s.o., SSV – pracoviště Pardubice

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Milan Linhart	ČD a.s. GR 014	724 851 000 Linhart.M@gv.cd.cz	Linhart
MILAN NOVÁK	ČD, a.s. DKV	602 737 130 novak.mil@dkv.cd.cz	Novák
Miloslav Benčí	"	602 457 140 benčov.m@cd.cz	Benčí
Tomáš Konopář	SŽDC GR 026	972 235 693 KONOPAR@SZDC.CZ	Konopář
ZDENĚK NĚMEČEK	SŽDC - SSV	724 244 271 NEMECEK@SZDC.CZ	Němeček
Miroslava Klagová	SŽDC, s.o., SSV	724 932 295 klagova@szdc.cz	Klagová
Richard Kolář	SŽDC, GR 014	724 687 660 kolarr@szdc.cz	Kolář
Jiří ŠPÁLA	SŽDC, GR 014	9722 44448 spala@szdc.cz	Špála
Radovan ONDRUŠKA	GR SŽDC 012	602 435 577 Ondruska@szdc.cz	Ondruška
PAVEL ŘÍHA	SŽDC 012	972/835/863 hr@szdc.cz	Říha
Petr Vrabel	SUDOP PRAHA a.s.	739 329 031 petr.vrabel@Sudop.cz	Vrabel
JAN PANCHARTEN	SŽDC GR 06	724 030 021 pancharten@szdc.cz	Pancharten
DAVID JEDL	SŽDC, o.o.m.	602 724 210 jedl@szdc.cz	Jedl
MICHAL BALSIC	MOTT MAC	605 226 247 michal.balic@mottmac.com	Balsic



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Josef Vasata	SZDC, s.o. SS2TQR HK	603480581 vasata@szdc.cz	   
Tomáš Markold	SZDC GLE 011	9723 25457 markold@szdc.cz	
Radek JASANSKY	SZDC, s.o. OP HKR ÚŘP	725 500 143 jasansky@szdc.cz	
Jaroslav Dytrych	SZDC, s.o. OP HKR ÚŘP	725 741 225 jaroslav@szdc.cz	
JAROSLAV DYTRYCH	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 119 jaroslav.dytrych@sudop.cz	   

NÁZEV AKCE:	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Konzultace ke změně stavebních postupů
DATUM:	7. dubna 2017
MÍSTO:	Pardubice, zasedací místnost Stavební správy východ, Palackého 208, Pardubice
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Jaroslav Dytrych

Na této konzultaci bylo uvedeno a dohodnuto:

- 1) S ohledem na aktuální příznivé výsledky ekonomického hodnocení stavby se připravuje aktualizace projektu – doplnění na tzv. plnou variantu (s výjimkou nástupišť v Bohuslavicích). Současně s tím dojde k posunu termínu zahájení stavby a k související změně stavebních postupů. Předpokládá se úprava stavebních postupů tak, že stavba bude zahájena 1.11.2017. Mezi listopadem 2017 a srpnem 2018 proběhnou přípravné práce a od září 2018 přijdou na řadu zásadní omezení provozu.

Jako první bude stavbou realizován úsek Opočno pod Orlickými horami – Náchod (mimo), jehož nosná část realizace spojená s náhradní autobusovou dopravou by měla proběhnout na podzim roku 2018 (září – listopad), a po zimě bude realizována na jaře roku 2019 (březen – duben) nosná část v úseku Náchod – Hronov.

- 2) V profesi železniční zabezpečovací zařízení bude v úsecích Opočno – Václavice a Náchod (mimo) – Meziměstí zachováno původní řešení projektu.

V případě úseku Václavice – Náchod projekt předpokládal na mezidobí mezi stavebními postupy řešení s definitivním SZZ v ŽST Náchod a v traťovém úseku Václavice – Náchod bylo navrženo provizorně telefonické dorozumívání. Při otočení sledu úseků nelze v ŽST Náchod v roce 2018 v kolejišti aktivovat kompletní definitivní SZZ, protože hronovské zhlaví bude mít ještě stávající konfiguraci, kterou definitivní zařízení nezná. Bude ale nutné uvést do provozu vnitřní část SZZ (řídící počítač pro vzdálenou výstroj) a václavické zhlaví zůstává i po stavbě kolejovně ve stávajícím stavu.

V ŽST Václavice je při realizaci dálkového ovládání úseku Opočno (mimo) - Náchod stav obsazení výpravčím závislý na traťovém zabezpečovacím zařízení v úseku Václavice – Náchod. To nelze zřídit definitivní, pokud nebude v Náchodě aktivováno nové SZZ, protože je předpokládáno použití integrovaného TZZ. Projektant uvedl, že nebude-li v úseku Václavice – Náchod nové TZZ, bude nutné úsek provozovat s telefonickým dorozumíváním. Václavice tak budou muset zůstat obsazeny výpravčím, který bude telefonickým dorozumíváním POUZE potvrzovat konec vlaku při příjezdu z úseku bez kontroly volnosti. Stavění cest bude probíhat ze zadávacího pracoviště v ŽST Náchod.

- 3) Bylo dohodnuto, že na václavické zhlaví a na staniční koleje ŽST Náchod bude na konci výluky úseku Opočno (mimo) – Náchod (mimo) provizorně nasazeno definitivní SZZ. Takové řešení umožní eliminovat rizika spojená s telefonickým dorozumíváním v úseku Václavice – Náchod a současně umožní nasazení definitivního automatického hradla s návěstním bodem, se kterým bude možné tento úsek provozovat se dvěma prostorovými oddíly již od začátku GVD



2018/2019.

- 4) Pro provizorní stav bude nasazen provizorní SW, položena provizorní kabelizace počítačů náprav (pro kontrolu volnosti staničních kolejí) na hronovském zhlaví a zřízena provizorní závislost stávajícího a definitivního SZZ (výluka stavění protisměrných cest, kontrola svícení návěstidel na konci cesty bez přenosu návěstních znaků). Do nové dopravní kanceláře budou provizorně navraceny původní kolejové a indikační desky, ze kterých bude přes zimu provizorně ovládáno stávající SZZ na hronovském zhlaví. Řešení je patrné z přiloženého situačního schématu, závěrových tabulek obou zhlaví a pohledu na monitor JOP.

Bylo dohodnuto, že pro snažší přepojení kolejových a indikačních desek bude namísto spojek zřízena provizorní kabelová skříň.

- 5) V rámci zahájení výluky úseku Náchod – Hronov budou čidla počítačů náprav na hronovském zhlaví posunuta tak, aby nebyla v kolizi se stavebními úpravami hronovského zhlaví. Za čidlem bude pro zajištění výluky protisměrných vlakových cest instalován pražec přes koleje a u čidel budou zřízena provizorní trpasličí návěstidla s návěstí Stůj (zapojena do původního zařízení namísto původních skupinových odjezdových návěstidel.

Na konci výluky bude snesena výhybka 6 a zařízení bude uvedeno do definitivního stavu.

- 6) Bylo dohodnuto, že týdenní výluka v traťovém úseku Teplice nad Metují – Meziměstí bude realizována nezávisle na kolejových výlukách stavby v dubnu 2018.

- 7) Rekapitulace požadavků na výluky pro roční plán výluk:

- 01/18 (3 dny od 9.1.18) – výluka ZZ v ŽST Náchod :: přepojení na provizorní ZZ a DK v provizorních domcích
- 04/18 (7 dní od 11.4.18) – kolejová výluka Teplice nad Metují – Meziměstí :: úprava kontroly volnosti PZS na počítače náprav a vyřezání izolovaných styků
- 09-11/18 – kolejová výluka Opočno (mimo) – Náchod (mimo) :: realizace dolního úseku stavby
- 11/18 (7 dní, první týden) – kolejová výluka václavického zhlaví v ŽST Náchod :: montáž a aktivace definitivního SZZ na václavického zhlaví (kusé koleje od Hronova bez možnosti objíždění)
- 11/18 (7 dní, první týden) – výluka ZZ v ŽST Náchod :: zřízení vazby mezi definitivním a stávajícím SZZ a přepojení ovládání stávajícího SZZ do definitivní dopravní kanceláře
- 03/19 (2 dny, začátek kolejové výluky) – výluka ZZ postupně po dvou kolejích v ŽST Náchod :: zřízení provizorních trpasličích návěstidel a posun snímačů počítačů náprav
- 03-05/19 – kolejová výluka Náchod (hronovské zhlaví) – Hronov (včetně) :: realizace horního úseku stavby; vlečka v ŽST Hronov nepřístupná pouze část výluky
- 05/19 (2 dny, konec kolejové výluky) - výluka ZZ postupně po dvou kolejích v ŽST Náchod :: zrušení provizorních trpasličích návěstidel současně s rozšířením na definitivní SZZ, posun snímačů počítačů náprav do definitivní polohy

Výluky musí být situovány tak, aby končily v pracovní den (dostupnost pracovníků Drážního úřadu).

Zaznamenal(a): Ing. Jaroslav Dytrych



Připomínky k výše uvedenému záznamu byly zasílány zpracovateli v termínu do 24.4.2017 do 9:00 hod. Po lhůtě zaslané připomínky a připomínky jdoucí nad rámec projednaného obsahu budou předmětem dalšího jednání na žádost zasílatele.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov
DATUM	7. dubna 2017
MÍSTO	zasedací místnost SŽDC s.o., SSV – pracoviště Pardubice

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MIROSLAVA KLEGOVÁ	SŽDC, s.o., SSV	724 932 291 klegova@s2dc.cz	Mleg-
Michal BABIC	MOTT	605 226 247 michal.babic@mottmac.com	
MARKETA HAMPLOVÁ	Mott MacDonald	221 423 930 marketa.hamplova@mottmac.com	
Tomáš Podolný	SŽDC, SEE	724 757 680 podolny.t@s2dc.cz	Podol.
Markus / Černý	SŽDC, SEE	702021533 cernyma@s2dc.cz	
DAVID JEŽEK	SŽDC, OZ HKR, ÚRP	602 728 210 jezek.d@s2dc.cz	
Jiří Krtička	SŽDC SEE	602 655 288 krticka@s2dc.cz	
Alenka Gonačuk	SŽDC, PO Trutnov	724 005 765 gonake@s2dc.cz	
Josef Váratek	SŽDC SSZT OZ HKR	602 724 459 vasek.j@s2dc.cz	
Petr VRÁBEL	SUDOP PRAHA a.s.	739 329 031 petr.vrabel@sudop.cz	
Lucie JASALSKÁ	SŽDC, s.o. OZ HKR, ÚRP	725 500 143 jasalska.l@s2dc.cz	
Zdeněk Krtička	SŽDC, s.o. OZ HKR, ÚRP	602 59 3906 krticka.z@s2dc.cz	
Jaroslav Hájek	SŽDC, s.o. OZ HKR, ÚRP	475 461 225 hajek.j@s2dc.cz	
Tomáš SPALA	SŽDC OZ HKR	722 44 448 spala.t@s2dc.cz	



[illegible]