



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

±0,000 = xxx,xx m n. m.

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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN ŠTROF

Garant profese:

ING. MARTIN ŠTROF

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MARTIN ŠTROF

Vypracoval:

ING. MARTIN ŠTROF

Kontroloval:

ING. OLDŘICH HORA

Název akce:

ETCS PLZEŇ (MIMO) - CHEB

Číslo smlouvy:

16 310 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

**DOKLADY
ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH PORAD**

Datum:

02/2018

Číslo části:

H.1.1

SEZNAM PŘÍLOH

Poř. č.	Název jednání	Datum konání	Příloha č.
1.	Výrobní porada	16.11.2016	1
2.	Místní šetření SÚ Cheb	20.01.2017	2
3.	Profesní porada - Silnoproud	30.01.2017	3
4.	Profesní porada zab. a sděl. zařízení	07.02.2017	4
5.	Koordinační jednání staveb ETCS	25.04.2017	5
6.	Místní šetření ŽST Cheb – výpravní budova	25.05.2017	6
7.	Výrobní porada zabezpečovacího zařízení	13.06.2017	7
8.	Projednání připomínek	11.10.2017	8

1NÁZEV AKCE:	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní porada
DATUM:	16. listopadu 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Porada byla svolána zhotovitelem projektové dokumentace. Účelem jednání bylo seznámit organizační složky SŽDC s rozsahem stavby.

Předmětem zadání je zpracovat záměr projektu a přípravnou dokumentaci stavby. Stavba bude řešit:

- Vybavení tratě interoperabilním systémem evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2 v úseku Plzeň hl.n. (mimo) – Cheb (včetně) – státní hranice SRN
- Vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v ŽST. Cheb náhradou stávajícího RZZ v obvodu osobního nádraží za SZZ elektronického typu
- Vybudování nového TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně.
- Rekonstrukci sdělovacího zařízení, napájecího systému silnoprůdu a ostatních souvisejících technologií v návaznosti na rekonstrukci SZZ v ŽST. Cheb.
- Stavební úpravy nových prostor pro umístění technologií a pracovišť dopravních a udržujících pracovníků v ŽST Cheb.

Níže je popsán stručný rozsah stavby v jednotlivých profesích. Bližší informace budou projednány na profesních výrobních poradách.

Koordinace se souvisejícími stavbami

Předmětná stavba bude především navazovat na realizované stavby „GSM-R III. koridor, úsek Beroun – Plzeň – Cheb“ a „DOZ Rokycany – Plzeň – Cheb“, které vytvořily, případně vytvoří základní podmínky pro realizaci této stavby ETCS. Dále bude navazovat na stavby:

- Uzel Plzeň, 1. stavba, přestavba pražského zhlaví
- Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati
- DOZ Rokycany – Cheb
- GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb
- Modernizace ŽST Cheb
- Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 2. stavba
- GRM – R Ústí nad Labem – „Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb
- Kontrolně analytické centrum řízení dopravy
- Řídicí systém diagnostiky vozidel
- Diagnostika jedoucích železničních vozidel
- Modernizace ŽST Františkovy Lázně



Vstupy do oblasti ETCS

V rámci této stavby budou prověřeny jednotlivé tratě pro vstup do oblasti ETCS a v případě potřeby budou přijata příslušná opatření pro jejich správnou funkčnost.

Jedná se o tratě:

- Pňovany – Bezručice (trať č. 712C)
- Svojšín – Bor (trať č. 717B)
- Domažlice – Planá u Mariánských Lázní (trať č. 717A)
- Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží (trať č. 536A)
- Kadaň Prunéřov – Cheb (trať č. 533)
- Cheb – Aš st. hr. (trať č. 543A)

Automatické přepnutí pod dohled ETCS bude na vstupní hranici ve směru od Plzně a od Schirndingu. Ostatní bude upřesněno na dalších výrobních poradách.

Zaznamenal: Ing. Štrof

Dopravní technologie

Vstupní hranicí oblasti ETCS je návěstidlo L512 na v ŽST Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí v km 351,374 (ve stavu po realizaci Uzel Plzeň, 3. stavba). Po něm následují návěstidla 2-3525 a 2L do Křimic. První balíková skupina musí být umístěna cca 2 min jízdy před touto hranicí.

2 min jízdy byly prověřeny pro vlaky SC, R i pro vlaky Nex a Pn projíždějící ŽST Plzeň hl.n. Nejrychlejším vlakem je projíždějící vlak Nex Praha – Cheb tažený lokomotivou řady 363. Místo vzdálené 2 min jízdy od návěstidla L512 je vzdálené 431 m před návěstidlem Lc2. Toto platí pouze pro 1. a 2. staniční kolej. Ostatní staniční koleje budou mít dle rychlosti tuto vzdálenost menší.

Obdobný popis z ostatních směrů (např. Schirnding) bude předložen na profesní poradě.

Poznámka SŽDC O14: Odjezdové návěstidlo není vhodným místem pro vstup do oblasti ETCS (problematické řešení jízdy posunových dílů, apod.). Toto bude řešeno na dalších výrobních poradách.

Pořadí staveb by měl určit investor SSZ. V případě realizace stavby Uzel Plzeň, 3. stavba dříve než stavba ETCS, bude zaústění tratí od Domažlic a Chebu jiné. V případě, že stavba Uzel Plzeň, 3. stavba nebude realizována před stavbou ETCS bude se v rámci 3. stavby ETCS opět měnit.

O pořadí staveb musí rozhodnout investor.

Zaznamenal: Ing. Kafka

Zabezpečovací zařízení (část ETCS)

V rámci PS zabezpečovacích zařízení bude v celém řešeném úseku zřízena traťová část vlakového zabezpečovače ETCS – Level 2 a zároveň bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení v ŽST Cheb a v přilehlém mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně.

V budově CDP Praha bude zřízena vnitřní technologie ETCS. Bude se jednat o radioblokové ústředny a potřebnou technologii pro možnost ovládání ETCS. Předpokládá se zřízení dvou radioblokových ústředn a dvou skříní pro ovládací rozhraní a skříně s jistíci prvky.

V řídicím sále pro řízenou oblast Beroun (mimo) – Plzeň – Cheb (mimo) budou zřízena ovládací pracoviště. V případě, že to bude technicky možné, budou pouze upravena stávající dispečerská



pracoviště bez navýšení počtu monitorů. V opačném případě budou pracoviště ETCS umístěna v místnosti ETCS v přízemí budovy CDP Praha. Současně bude o možnost ovládání systému ETCS rozšířeno také stávající pracoviště DŽDC a zřízeno jedno pracoviště pro zadávání pomalých jízd v řízené oblasti.

Napájení pro novou vnitřní výstroj ETCS bude využito stávající.

V celém řešeném úseku Plzeň (mimo) – Cheb (včetně) budou zřízeny balízy ETCS. Balízy ETCS budou umístěny v celém řešeném úseku ve všech mezistaničních úsecích a obvodů ŽST a ve všech odbočných směrech pro umožnění přihlášení do systému pro vlaky vstupující do řízené oblasti.

Před zřízením systému ETCS a umístěním balíz bude třeba provést detailní zaměření z důvodu určení přesných vzdáleností venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a to zejména poloh izolovaných styků. Toto zaměření bude provedeno až v následujícím stupni dokumentace.

Pro potřeby sdělovacího zařízení bude v rámci přípravné dokumentace určena vzdálenost hraničního místa na odbočných tratích, kde bude nutné zajistit signál GSM-R pro možnost přihlašování vlaků do systému ETCS.

Pro přenos informací mezi stavědly (kde jsou soustředěny veškeré informace o SZZ včetně TZZ a PZZ) a RBC bude využit již zřízený přenosový systém, který bude aktivován stavbou DOZ Rokycany – Cheb. Také SW v jednotlivých dopravních bude v rámci uvedené stavby DOZ připraven pro nasazení systému ETCS.

Zaznamenal: Ing. Prokůpek

Zabezpečovací zařízení (vyjma části ETCS)

V této části se jedná o rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Cheb osobní nádraží a návazných traťových zařízení pro jednotlivé zaústěné tratě. Pro samostatné části SZZ v Chebu, týkající se stavědla 1 jih a stavědla 2 sever, se předpokládají jen nejnutnější úpravy související s navrhovaným novým SZZ typu elektronické stavědlo (ES). Zabezpečovací zařízení na stavědle 2 se z důvodu racionalizace obsluhy doplní o ovládací pracoviště JOP, které se umístí k výpravnímu osobního nádraží ve výpravní budově. Stávající obsluhovací pracoviště na stavědle 2 zůstane zachováno. To umožní zrušit nepřetržitý turnus na stavědle 2, které je málo využívané a které bude využíváno jen příležitostně v případě, kdy by bylo nutno v jeho obvodu rozpouštět vozy přes svážný pahrbek.

Předpokládá se, že stavba bude navazovat na v současnosti připravovanou stavbu „Modernizace ŽST Cheb“, která je již ve stadiu „Projekt stavby“. Proto se bude vycházet nejen ze stávajících podkladů správce zařízení, ale i z podkladů od investora, týkající se stavby „Modernizace ŽST Cheb“.

Vzhledem k tomu, že ve stavbě „Modernizace ŽST Cheb“ se provádí především úpravy žel. svršku a spodku a z hlediska zab. zařízení se jedná pouze o dílčí rekonstrukci zařízení dotčených stavebními úpravami, bude se ve stavbě ETCS provádět kompletní rekonstrukce těch částí zařízení, nedotčených předchozí stavbou „Modernizace ŽST Cheb“.

Postup výstavby nového SZZ bude vycházet z toho, že je nutné minimalizovat dopady do provozu železniční dopravy. Předpokládá se tedy využití stávajícího reléového SZZ jako provizorního zabezpečovacího zařízení na dobu výstavby nového SZZ.

V současnosti je hlavní kabelizace provedena pokládkou do průchozího betonového kabelového kolektoru vedoucího pod všemi kolejemi až za kolej č. 6. Tam pokračuje ve směru na plzeňské zhlaví a chomutovské zhlaví průchozím kolektorem podél koleje č. 6. Stavební stav kolektorů je vcelku vyhovující až na nutnost řešení rekonstrukce všech vstupních šachet a na nutnost rekonstrukce držáků uložených kabelů. Vzhledem k zaplněnosti všech kolektorů je nutné v první fázi uvolnit tyto kolektory od pokud



možno všech kabelů (tj. i sdělovacích a silnoproudých) a provést příslušné stavební úpravy tak, aby tam mohla být prováděna pokládka nových kabelových tras. Z hlediska zabezpečovacího zařízení se předpokládá položení provizorních kabelů ve stávajícím nevyužívaném zavazadlovém podchodu. Z něj by se vyšlo za kolejí č. 6 do provizorní povrchové (podpovrchové?) kabelové trasy až k jednotlivým kabelovým objektům na zhlavích. V rámci stavby „Modernizace ŽST Cheb“ bylo dohodnuto prodloužení tohoto podchodu až ke stávajícímu podélnému kolektoru. Vlastní propojení těchto kolektorů bude provedeno až ve stavbě ETCS, po uvolnění stávajícího kolektoru od kabelů.

K budoucímu umístění nového zařízení ES a zázemí údržby proběhlo již v rámci projektu stavby „Modernizace ŽST Cheb“ několik koordinačních jednání, na kterých bylo dohodnuto, že budou využity nevyužívané prostory v přízemí (po Policii ČR, celnících a DB) a další prostory v suterénu budovy. K tomu nově zástupce investora upozorňuje, že bude, na základě žádosti jednotky SŽDC – SON, znovu svoláno jednání k této věci, zajistí investor.

V zadání stavby je požadováno osazení elektronických kolejových obvodů (KO) a jen výjimečně počítače náprav. Požaduje se na projektantovi respektovat vyjádření O 14 (Ing. Mrhálek) č.j. 9688/12-OAE ze dne 15.2.2012, zejména na kolejích, kde je možno předpokládat pravidelné dělení vlaků či posunových dílů. KO budou navrženy pouze v místech, kde je nutno zajistit přenos kódu národního vlakového zabezpečovače. V místech, kde dochází k odstupování a objíždění lokomotiv vlaků osobní dopravy, bude zváženo současné použití KO a PN. K problematice bylo zasláno stanovisko SSZT K. Vary, které bylo konzultováno s O14 SŽDC:

- Z důvodu EZŠ a kvůli častému rozdělování vlaků v Chebu je nutné vybavit některé staniční koleje jak počítači náprav, tak kolejovými obvody. Obvody mimo hlavní koleje v obvodu os. nádraží je možno vybavit pouze počítači náprav. Vybavení kolejí KO s dodatečným kódováním nebo počítači náprav, případně obojím, bude upřesněno na profesních poradách.

Byla diskutována otázka možnosti zvýšení všech vjezdových (a odjezdových) rychlostí na 50km/h při jízdách do odbočky na kláštereckém zhlaví. Ze stavby „Modernizace ŽST Cheb“ vyplynulo, že by byla potřeba dořešit 2 výhybky (č. 57 a 61). Bylo rozhodnuto, že tyto výhybky nejsou součástí stavby. Dojde k doplnění světelných indikátorů na vjezdová návěstidla od Tršnic a Fr. Lázní.

Geodetická dokumentace stavby ETCS bude zpracována v návaznosti na geodetickou dokumentaci stavby „Modernizace ...“ dle požadavků SŽG v potřebném rozsahu tak, aby vyhovovala potřebám stavby.

Návrhovou rychlost v traťovém úseku Fr. Lázně – Cheb upřesní GŘ SŽDC, O26 s ohledem na nutnost úprav PZZ, případně ostatního zařízení infrastruktury.

Zaznamenal: Ing. Vlach

Sdělovací zařízení

Stavba navazuje na stavbu Modernizace ŽST. Cheb, ve které se sdělovací zařízení doplňuje o potřebná zařízení (kamery IZ). Ve stavbě ETCS se bude jednat o přemístění a doplnění zařízení související se zajištěním nových technologických prostor.

Přesouvání technologie

- ovládací část informačního zařízení pro cestující a rozhlasu (DK)
- dohledové pracoviště kamerového systému (DK)
- zapojovače (DK)

Strukturovaná kabeláž v nových prostorech DK a SÚ.



Nové umístění stavědlové ústředny – zajištění systémem EPS/EZS. Ústřednu EZS/EPS je doporučeno umístit u drážních hasičů, kteří sídlí přímo ve stanici, v DK jen informační tablo. Zajištění EPS/EZS se týká nových technologických prostor a nové DK, případně prostor, kde zůstane stávající technologie.

Nová kabelizace:

- na Fr. Lázně není potřeba (stávající kabel 15XN + OK 48 vl.)
- směrem na Tršnice položit 2xHDPE + metalický kabel 15XN do výkopu ke vjezdovým návěstidlům (případně kam až se bude kopat). SŽDC O14 doporučuje prověřit způsob stávajícího připojení TNS Cheb. V případě, že není realizováno po optickém kabelu, požaduje zajištění v rámci této stavby.
- optické a metalické propojení výpravní budovy na St.2
- uvolnění kabelovodu pro provedení stavebních úprav – provizorní kabelizace
- rozsah rekonstrukce místní kabelizace v ŽST. bude projednán na profesní poradě
- příprava kabelizace pro dálkové ovládání osvětlení a EOv – položit datové kabely (OK) k rozvaděčům

Nezbytné úpravy rádiových systémů budou upřesněny na profesní poradě.

Byla diskutována otázka úprav kamerových systémů ze stavby DOZ (Planá u M.L.) – wifi/kabelizace – Úpravy kamerového systému v žst Planá u M.L. a Mariánské Lázně nejsou součástí této stavby.

Na dalších poradách bude upřesněno rozhraní projektových prací na DDTS ŽDC.

Zaznamenal: Ing. Svoboda

Silnoproudé rozvody

E.3.4 Elektrický ohřev výhybek

Dle zadání na zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace je požadavek doplnit technologii EOv do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC). Tento požadavek lze splnit pouze s výměnou stávajících rozvaděčů EOv v kolejišti. Stávající systém EOv jak je uvedeno v zadání je v ŽST. Cheb provozován ručním ovládáním ZAP/VYP bez diagnostiky kontroly funkčnosti tohoto systému. Elektrickým ohřevem je vybaveno celkem 166 výhybek. Napájení systému EOv je zajištěno z troleje. Z hlavní služby se ovládá 9 okruhů s celkovým počtem 113 vyhříváných výhybek. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 1 se ovládají 2 okruhy s 22 vyhřívánými výhybkami. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 2 se ovládají 3 okruhy s 31 vyhřívánými výhybkami.

Stávající systém napájení jednotlivých výhybek je dle vzorových listů ČSD z roku 1983 přes oddělovací transformátory v příslušném množství vždy u každé výhybky. Tyto vzorové listy ČSD jsou dnes již neplatné. Dle předpisu E2 pro obsluhu a údržbu zařízení musí být systém EOv funkční pro tratě s dvoupásovými kolejovými obvody.

V rámci stavby „Modernizace ...“ bude rekonstruováno EOv 29 ks výhybek, které budou připraveny na připojení do sítě DDTS ŽDC.

V rámci této stavby bude rekonstruováno v návaznosti na stavbu „Modernizace ...“ celkem 67 ks výhybek v obvodu stavby (osobní nádraží + průjezdné koleje pro nákladní dopravu), rekonstruované EOv budou připojeny do sítě DDTS ŽDC.

V novém stavu je navržena výměna stávajících rozvaděčů EOv, sestav ohřevů dle platných vzorových listů včetně napájecího kabelového vedení v rozsahu úpravy zabezpečovacího zařízení v kolejišti. Bude dále upřesněno v rámci profesní rady. Počet výhybek vybavených EOv se nesnižuje ani nenavýšuje!



Výměnou stávajících sestav EOv dle vzorových listů ČSD z roku 1983 dojde k navýšení požadovaného příkonu z důvodu osazení sestav EOv dle platných schvalovacích listů včetně ohřevu prostoru závěrů (táhel). Stávající transformační stanice musí být vyměněny za nové s potřebným výkonem. Výměna transformačních stanic EOv dále generuje úpravy trakčního vedení a následné doplnění a úpravy KSU.

Stávající rozvaděč REOV11 bude v rámci stavby „Modernizace ŽST. Cheb“ připojen do kombinovaného ovládacího panelu EOv/VO dodaný taktéž ve stavbě modernizace. Tento rozvaděč EOv/VO bude připraven na připojení ostatních rozvaděčů EOv dodaných v této stavbě.

Ovládání EOv bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOv (EOv/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOv/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOv/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě. V rámci části místní optická kabelizace bude dále řešeno připojení rozvaděčů R-EOv.

E.3.6 Napájení, rozvody VN a NN, osvětlení a DOÚO

Dle zadání na zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace je požadavkem doplnit technologii osvětlení do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC). Dle vysvětlení investora se jedná o osvětlení v obvodu stavby (osobní nádraží + průjezdné koleje pro nákladní dopravu), nikoliv o rekonstrukci osvětlení celého kolejiště v ŽST Cheb.

Tento požadavek lze splnit u osvětlovacích věží v dotčené části kolejiště pouze výměnou stávajících rozvaděčů ROv. Celkový počet bude dále upřesněn na profesní poradě dne 30.1.2017. Stávající systém osvětlení, jak je uvedeno v zadání, je v ŽST. Cheb provozován ručním ovládáním ZAP/VYP bez diagnostiky kontroly funkčnosti tohoto systému.

Stávající rozvaděč RH04 ve výpravní budově bude ve stavbě „Modernizace ŽST. Cheb“ připojen do kombinovaného ovládacího panelu EOv/VO dodaný taktéž ve stavbě modernizace. Z rozvaděče RH04 bude ve stavbě modernizace ovládáno a diagnostikováno osvětlení pro nástupiště a přístřešky. Rozvaděč EOv/VO bude připraven na připojení ostatních rozvaděčů ROv dodaných v této stavbě.

Ovládání osvětlení bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOv (EOv/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOv/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOv/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě.

V rámci rekonstrukce železniční stanice dojde k úpravě a doplnění rozvodu NN pro systémy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních ve spolehlivém provozním stavu.

Ve výpravní budově dojde k rekonstrukci části budovy v rámci úpravy stávající technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Je nutné předložit další rozsah od dílčích zpracovatelů těchto částí.

Napájení technologie zabezpečovacího zařízení v ŽST. Cheb je uvažováno z trakčního vedení, záložní napájení z distribuční soustavy. Stávající nn přípojky budou prověřeny, zda vyhovují. Nové napájení z trakčního vedení bude provedeno z nové transformační stanice, osazené v rámci této stavby v místě, které bude připraveno ve stavbě „Modernizace ...“.

Součástí stavby je úprava kabelového vedení ve stávajícím kabelovodu. Stávající kabelové vedení se prověří z důvodu funkčních kusů a dále se navrhne přeložky do části kabelovodu, který je volný.



Další postup bude řešen na výrobních a profesních poradách, kde dojde k upřesnění rozsahu stavby.

Zaznamenal: Jasoň Svoboda

Geodetické zaměření a geodetická dokumentace

Součástí zpracování přípravné dokumentace je také zpracování části I. Geodetická dokumentace. Zhotovitel na základě rozsahu stavby požádá SŽDC SŽG o poskytnutí dostupných podkladů. Dle sdělení zástupce SŽG jsou k dispozici mapové podklady pro úsek Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) z roku 2010 a pro ŽST Cheb z roku 2016. Na základě rozsahu stavby bude dále diskutováno v spojení SSZ, SŽG a zhotovitel rozsah zpracování geodetické dokumentace.

Změny oproti zadání

1.) Rychlostní profil V150

Na základě zaslaného emailu ze dne 9.11.2016 je odborem SŽDC O13 (Ing. Bednář) požadováno dopočítání rychlostního profilu V150 pro řešený úsek trati. Tento požadavek není součástí zadávací dokumentace stavby. Projektant je připraven tento požadavek splnit, ale žádá odbor SŽDC O13 o poskytnutí podkladů, kterých úseků se tento požadavek bude týkat.

Zároveň ve spolupráci s ORŽ je nutné zmapovat stav kolejí a rychlosti včetně nápravového tlaku a tyto podklady také předat pro další zpracování projektantovi.

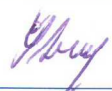

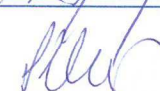
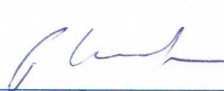


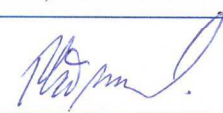



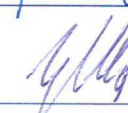
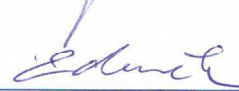


Úkoly

1. Investor SSZ (Ing. Sláma) zajistí stanovisko pro ŽST. Cheb, zda-li budou použity počítače náprav nebo kolejové obvody a rozsah kolejí vybavených traťovou částí národního vlakového zabezpečovače.
2. TÚDC zašle na SŽDC O14 oficiální žádost k problematice připojení kamerového systému pomocí WiFi. Na základě stanoviska SŽDC O14 bude investor dále v této věci postupovat.



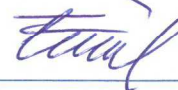








Zaznamenal(a): Dle textu



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
DATUM	16. listopadu 2016
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN ŠTROF	SUDOP PRAHA	267 094 144 MARTIN.STROF@SUDOP.CZ	
TOMÁŠ KAFKA	- II -	737 383 254 TOMAS.KAFKA@SUDOP.CZ	
Antonín KLEMENT	SZDC, OŘ Plzeň	721 847 502 klementA@szdc.cz	
PAVEL PFEIFFER	SZDC, OŘ Plzeň - SZT	972 52 4510 PFEIFFER@SZDC.CZ	
Karel Šiška	SZDC SON Plzeň	606 625 541 cisloka@szdc.cz	
PETR MAZOUK	SZDC 06	725 944 204 mazouk@szdc.cz	
JIRINA TLČIMUKOVÁ	SZDC, OŘ Plzeň	602 633 999 Hcimukova@szdc.cz	
Michal KLEGA	SZDC, GR 014	972 741 240, 725 144 183	
Jan Kokoš	SZDC SS západ	9722 447 24 / kokos@szdc.cz 606 625 602	
Viktor Svoboda	TMS Projekt s.r.o.	378 229 852 svoboda@tmsplzeň.cz	
Frant. VLACH	- II -	602 110 410 vlach@tmsplzeň.cz	
Petr Zdeněk	SZDC OŘ Plzeň	724 808 583 zdenek@szdc.cz	
Jiří LIŠKOVCE	SZDC OŘ Plzeň	606 611 078 lislovec@szdc.cz	
JAROSLAV FLOU	SZDC COP PRAHA	777 735 345 FLOU@SZDC.CZ	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ONDŘEJ KUGLER	SZG Praha	605 521 908 kugler.o@szdc.cz	
FRANŠEK ČAP	SZDC tuďc	728 017 728 frank.k.capa@tude.cz	
TOMÁŠ FENCLE	CD-Telecom	724 373 115 tomas.fencle@cdt.cz	
PAVEL CHUDOBÁ	OR UNL SZET K.VARŠ	602 668 261 chudoba@szdc.cz	
TOHAT TILČEK	OR UNL SZET	444 505 406 tilcek@szdc.cz	
PETE NOZICKA	OR UNL SZET K.VARŠ	724 960 841 nozicka@szdc.cz	
JIRÍ ŠIMÁNEK	SZDC, CR 030	602 686 611 simanek@szdc.cz	
JAROSLAV SLAMA	SZDC, s.o., SZ2	972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ	
ROMAN KESL	SZDC, s.o., SZ2	720 983 233 KESLR@SZDC.CZ	
ALEX DANA	CD Dev KODER	721 184 115 DANA@DEV.CD.CZ	
JASOŇ SVOBODA	SUDOP a.s.	602 902 508 jasov.svoboda@sudop.cz	

Z á z n a m z j e d n á n í

Název stavby: ETCS Plzeň (mimo) – Cheb
Datum konání: 20.01.2017
Místo konání: Cheb

Jednání se zúčastnili zástupci Správy osobních nádraží Ústí nad Labem jako správci výpravní budovy v Chebu, do které má být umístěno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení, dále zástupci Oblastního ředitelství Ústí nad Labem Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Karlovy Vary, která bude správcem vybudované technologie, dále zástupce Oblastního ředitelství Ústí nad Labem, Provozní obvod Karlovy Vary, který bude vybudované zařízení užívat, dále zástupce Společenství „SP+TMS_ETCS Plzeň – Cheb“ projektant f. TMS Projekt s.r.o., která zpracovává technologickou část elektronického staničního zabezpečovacího zařízení a dále zástupce investora Stavební správy západ, která připravuje stavbu ETCS Plzeň (mimo) – Cheb, viz presenční listina. V současnosti bylo zahájeno zpracování přípravné dokumentace stavby. Součástí připravované stavby ETCS je výstavba nového ESZZ v Chebu.

Účelem jednání bylo upřesnit umístění nově budovaných technologií do výpravní budovy v žst Cheb.

Na vstupním jednání projektanta, které se konalo dne 16.11.2016 v Praze, bylo uvažováno s umístěním nového ESZZ v opuštěných prostorách bývalé celnice s přístupem z 1. nástupiště. Vycházelo se z výsledků místního šetření, které se konalo v Chebu dne 21.9.2016 za účasti zástupců SON UNL. Projektant na místním šetření předložil požadavky na umístění technologie včetně potřebného zázemí pro udržující pracovníky. Požaduje se cca 260 m² podlahové plochy, z toho cca 160 m² s únosností podlahy ≥ 500 kg/m². Současně se požaduje zřízení přístupové šachty pro kabely (cca 1 m²) a je nutno zvážit možnosti přesunu dodávaných smontovaných dílů technologie (100 x 100 x 2400 cm³, váha cca 200 - 400 kg) do technologických prostor. Předpokládá se, že stávající technologie, umístěná ve 3. poschodí, bude v průběhu výstavby využita jako provizorní SZZ, které se bude modifikovat podle stavebních postupů stavby ESZZ.

Z pohledu správce budovy není vhodné obsazovat prostory s přístupem z 1. nástupiště technologií, prostory je možno využít komerčně. Proto navrhuje využít pro technologii prostory v úrovni 1. podlaží. V tomto podlaží se nacházejí kanceláře, sociální zařízení, zasedací místnost, prostory bývalé vinárny, které je možno využít pro umístění technologie a doprovodných provozů. Pro budoucího správce technologie i pro investora jsou navrhované prostory vyhovující, je však nutno zajistit jejich včasné uvolnění.

Stavba ETCS je spolufinancovaná z evropského programu CEF, z toho důvodu je nutno ukončit realizaci stavby ESZZ v Chebu k termínu 31.12.2019 a vlastní vlakový zabezpečovač ETCS zprovoznit v průběhu roku 2020, nejpozději 31.12.2020. Prostory pro umístění nových technologií je proto nutné mít k dispozici pro stavbu v druhé polovině roku 2018, termín bude upřesněn v průběhu zpracování PD.

Stávající dopravní kancelář ve 4. podlaží bude zrušena. Novou dopravní kancelář hlavní služby je možno umístit do 3. podlaží pod stávající DK, je však nutno předtím vymístit stojany UNZ ze sousední místnosti a zbourat příčku. Investor nově dává ke zvážení zprovoznit ovládací pracoviště JOP pro nové ESZZ přechodně v jiné vhodné místnosti a po vyklizení stávající technologie ze stávající DK a potřebných drobných stavebních úpravách přemístit ovládací pracoviště JOP včetně ostatních doprovodných ovládacích pracovišť do prostoru stávající dopravní kanceláře. V takovém případě by nebylo nutno přemísťovat nově vybudované pracoviště PPV, vybudované ve stavbě DOZ.

SON UNL zajistí uvolnění požadovaných prostor vlastními silami mimo rámec připravované stavby v dohodnutém termínu tak, aby nebyl ohrožen termín ukončení stavby ETCS a tím i spolufinancování této stavby z prostředků EU.

Projektant navrhl rozmístění technologií a navazujících prostor a toto zakreslil do výkresu půdorysu příslušného podlaží, viz přílohy. Tento výkres bude po vzájemném odsouhlasení jedním ze základních podkladů pro realizaci dohodnutého postupu.

Investor požaduje s ohledem na spolufinancování stavby z prostředků EU uzavřít mezi SSZ a SON UNL vnitropodnikovou dohodu o zajištění dohodnutých opatření.

Příloha: Presenční listina

V Plzni dne 23.1.2017

Zapsal Ing. Jaroslav Sláma





Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA

Presenční listina

Název stavby:

ETCS Plzeň (mimo) - Cheb

Datum konání:

20.01.2017

Místo konání:

Cheb

P.č.	Jméno	Organizace	Číslo telefonu	E-mail	Podpis
1	PAVEL CHUDOBA	OT UNL, 9327 K. VARY	602 668 261	chudoba@szdc.cz	
2	PETR NOŽIČKA	SZDC JO, OT UNL SZDC K. VARY	724 960 841	nozicka@szdc.cz	
3	JANSLAV SLÁMA	SZDC, s.r.o., SZ	972 524 680	SLAMA@SZDC.CZ	
4	MILOSLAV HÁEK	SZDC, s.r.o., SON UNL	725 905 026	HAEK@SZDC.CZ	
5	FRANT. VLACH	TMS Pražská R.O.	602 110 410	vlach@tmspraha.cz	
6	Pavel DVORÁK	SON UNL	602 973 781	dvorakpa@szdc.cz	
7	KONOPKA PAVEL	SON UNL	602 244 960	konopka@szdc.cz	
8	PETR GLJMAN	PO KVR, OT UNL	724 131 126	ALTHAUS@SZDC.CZ	
9					
10					

NÁZEV AKCE:	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Profesní porada
DATUM:	30. ledna 2017
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

E.3.4 Ohřev výhybek:

Technické provedení EOVS:

V rámci profesní porady dne 30.1.2017 byl projektantem předveden navrhovaný technický stav, který vychází z dohody s investorem stavby.

Stávající systém EOVS je v ŽST. Cheb provozován ručním ovládáním ZAP/VYP bez diagnostiky kontroly funkčnosti tohoto systému. Elektrickým ohřevem je vybaveno celkem 166 výhybek. Napájení systému EOVS je zajištěno z troleje. Z hlavní služby se ovládá 9 okruhů s celkovým počtem 113 vyhřívaných výhybek. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 1 se ovládají 2 okruhy s 22 vyhřívanými výhybkami. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 2 se ovládají 3 okruhy s 31 vyhřívanými výhybkami.

Stávající systém napájení jednotlivých výhybek je dle vzorových listů ČSD z roku 1983 přes oddělovací transformátory v příslušném množství vždy u každé výhybky. Tyto vzorové listy ČSD jsou dnes již neplatné. Dle předpisu E2 pro obsluhu a údržbu zařízení musí být systém EOVS funkční pro tratě s dvoupásovými kolejovými obvody.

Projektant upozorňuje, že ovládání níže popsaného zařízení EOVS je prováděno ruční obsluhou stanice a to v oblasti osobní dopravy TS-EOVS2A, TS-EOVS2B, TS-EOVS3A, TS-EOVS3B, TS-EOVS4, TS-EOVS5, TS-EOVS6, TS-EOVS7, TS-EOVS8 výpravní hlavní služby ve 4. patře výpravní budovy, TS-EOVS9, TS-EOVS10 v oblasti nákladní dopravy ruční obsluhou ze stavědla č.1, TS-EOVS12, TS-EOVS13, TS-EOVS14 v oblasti nákladní dopravy ruční obsluhou ze stavědla č.2. Toto zařízení je spínáno bez zpětné diagnostiky funkčnosti stavu.

Úpravy řešené stavbou „Modernizace žst. Cheb“

Výměna sestavy EOVS na výhybce č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 102, 103, 104, 105, 106 dle schválených vzorových listů. (12ks).

Montáž nové transformační stanice TS-EOVS1 25/0,4kV 120kVA. Demontáž stávajícího stožárového transformátoru TS-EOVS1 60kVA.

Rozvaděč R-EOVS1A, REOVS1B dodán včetně místní/dálkové diagnostiky pro připojení systému DDTS pro navazující stavbu ETCS.

Výměna sestavy EOVS na výhybce č. 36, 37, 38, 39, 51, 52, 53, 54, 60 dle schválených vzorových listů. (9ks)



Montáž nové transformační stanice TS-EOV4B 25/0,4kV 160kVA.

Rozvaděč R-EOV4B dodán včetně místní/dálkové diagnostiky pro připojení systému DDTS pro navazující stavbu ETCS.

Stávající rozvaděč REOV11 bude v rámci stavby „Modernizace ŽST. Cheb“ připojen do kombinovaného ovládacího panelu EOVO dodaný taktéž ve stavbě modernizace.

V rámci požadavku stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb bylo dohodnuto s investorem zohlednit (vymežit) prostor pro osazení nové transformační stanice, která bude napájena technologií zabezpečovacího zařízení. Prostor pro osazení transformační stanice 25kV musí být dále respektován ze strany SŽDC. V rámci stavby „Modernizace...“ jsou založeny kabelové chráničky 2x DN160 z tohoto místa do prostoru kabelového kolektoru.

Úpravy řešené stavbou „ETCS Plzeň(mimo) - Cheb“

V novém stavu je navrženo investorem stavby rozdělit dokumentaci na samostatně realizovatelné části. První část bude obsahovat výměnu stávajících rozvaděčů EOVO, sestav ohřevů dle platných vzorových listů včetně napájecího kabelového vedení v oblasti úpravy zabezpečovacího zařízení v kolejišti. Bude dále upřesněno v rámci profesní porady sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Druhá a další část bude řešit zbývající výhybky. Rozsah úprav EOVO v rámci této stavby bude následně upraven dle výsledků EH.

Počet výhybek vybavených EOVO se nesnižuje ani nenavýšuje. Výměnou stávajících sestav EOVO dle vzorových listů ČSD z roku 1983 dojde k navýšení požadovaného příkonu z důvodu osazení sestav EOVO dle platných schvalovacích listů včetně ohřevu prostoru závěrů (táhel). Stávající transformační stanice musí být vyměněny za nové s potřebným výkonem. Výměna transformačních stanic EOVO dále generuje úpravy trakčního vedení a následné doplnění a úpravy KSU. Úpravy trakčního vedení budou dle možností rovněž rozděleny na samostatně realizovatelné části dle dělení EOVO.

Navržená 1. část kolejiště pro osobní dopravu

Stávající TS EOVO2A a TS EOVO2B = nově nahrazen TS EOVO2. Výměna 14 ks sestav EOVO.

Stávající TS EOVO3A a TS EOVO3B = nově nahrazen TS EOVO3. Výměna 17 ks sestav EOVO.

Stávající TS EOVO4 = bez náhrady. Nově napájeny z TS EOVO4B dodaný v rámci Modernizace. Výměna 13 ks sestav EOVO.

Stávající TS EOVO5 = nově nahrazen TS EOVO5. Výměna 9 ks sestav EOVO.

Stávající TS EOVO6 = nově nahrazen TS EOVO6 + rezerva. Výměna 11 ks sestav EOVO. 6ks sestav EOVO napájet nově z rušené TS EOVO7.

Stávající TS EOVO7 = bez náhrady. Výměna 13 ks sestav EOVO. 6ks sestav EOVO napájet přes TS EOVO6. 7ks sestav EOVO napájet přes TS EOVO8.

Stávající TS EOVO8 = nově nahrazen TS EOVO8 + rezerva. Výměna 7 ks sestav EOVO. 7ks sestav EOVO napájet nově z rušené TS EOVO7.

Celkem: 5 ks TS, 84 ks sestav EOVO. 11 rozvaděčů EOVO.

Nové rozvaděče je nutné připojit do sítě LTDS přes optický kabel (6 vláken) v rámci sdělovací části.



Ovládání EOv bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOv (EOv/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOv/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOv/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě. V rámci části místní optická kabelizace bude dále řešeno připojení rozvaděčů R-EOv.

Navržená 2. část kolejiště pro nákladní dopravu v oblasti stavědla č.1

Stávající TS EOv9 = nově nahrazen TS EOv9. Výměna 10 ks sestav EOv.

Stávající TS EOv10 = nově nahrazen TS EOv10. Výměna 11 ks sestav EOv.

Celkem: 2 ks TS, 21 ks sestav EOv. 4 rozvaděče EOv.

Nové rozvaděče je nutné připojit do sítě LTDS přes optický kabel (6 vláken) v rámci sdělovací části.

Ovládání EOv bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOv (EOv/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOv/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOv/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě. V rámci části místní optická kabelizace bude dále řešeno připojení rozvaděčů R-EOv.

Navržená 3. část kolejiště pro nákladní dopravu v oblasti stavědla č.2

Stávající TS EOv12 = nově nahrazen TS EOv12. Výměna 8 ks sestav EOv.

Stávající TS EOv13 = nově nahrazen TS EOv13. Výměna 12 ks sestav EOv.

Stávající TS EOv14 = nově nahrazen TS EOv14. Výměna 10 ks sestav EOv.

Celkem: 3 ks TS, 30 ks sestav EOv. 4 rozvaděče EOv.

Nové rozvaděče je nutné připojit do sítě LTDS přes optický kabel (6 vláken) v rámci sdělovací části.

Ovládání EOv bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOv (EOv/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOv/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOv/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě. V rámci části místní optická kabelizace bude dále řešeno připojení rozvaděčů R-EOv.

Rozsah úprav EOv bude upřesněn podle výsledků EH stavby.

Zaznamenal: Jasoň Svoboda



E.3.6 Napájení, rozvody VN a NN, osvětlení a DOÚO:

SO 30-60 Rozvody vn, nn, osvětlení:

Dle zadání na zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace je požadavkem doplnit technologii osvětlení do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC). Dle vysvětlení investora se jedná o osvětlení v obvodu stavby (osobní nádraží + průjezdné koleje pro nákladní dopravu), nikoliv o rekonstrukci osvětlení celého kolejiště v žst Cheb.

Tento požadavek lze splnit u osvětlovacích věží v dotčené části kolejiště pouze výměnou stávajících rozvaděčů ROV. Stávající systém osvětlení, jak je uvedeno v zadání, je v ŽST. Cheb provozován ručním ovládáním ZAP/VYP bez diagnostiky kontroly funkčnosti tohoto systému.

Ovládání osvětlení bude staženo do PLC automatu ovládání a diagnostiky osvětlení a EOVO (EOVO/VO), který bude umístěn v rozvodně nn (dodávka rozvaděče EOVO/VO stavbou modernizace). Nadřazené PLC ovladače EOVO/VO budou připojeny dle TS2/2008-ZSE. Technická specifikace systémů zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. PLC komunikuje s InK, který předává informace protokolem ČSN EN 60870-5-104 do InS Plzeň a InS Praha rozděleno dle geografické polohy tratě.

V rámci rekonstrukce železniční stanice dojde k úpravě a doplnění rozvodu NN pro systémy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních ve spolehlivém provozním stavu.

Ve výpravní budově dojde k rekonstrukci části budovy v rámci úpravy stávající technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Je nutné předložit další rozsah od dílčích zpracovatelů těchto částí.

Součástí rekonstrukce bude výměna stávajícího pultu DOUO v dopravní kanceláři v 1. Patře. Stávající ovládání je řešeno místně z ovládacího pultu nebo dálkově z dispečerského pracoviště. Napájení stávajícího pultu DOUO je provedeno napájecí sítí 230V 50Hz. Nově bude napájení řešeno z rozvodny NN rozvaděč RZS zajištěná síť, která je dodána stavbou „Modernizace ..“ a bude přivedeno přes napájecí zdroj s HIS umístěný u pultu DOUO. Zařízení systému DOUO bude vybaveno ethernetovým výstupem pro připojení do dálkového řízení DŘT. Ovládací rozvody mezi pultem a přechodovou kabelovou skříní budou vyměněny za nové včetně přechodové kabelové skříně. Kabelové rozvody mezi přechodovou kabelovou skříní a motorovými pohony nejsou součástí stavby a budou ponechány stávající.

Napájení technologie zabezpečovacího zařízení v ŽST. Cheb je uvažováno z trakčního vedení, záložní napájení z distribuční soustavy. Stávající nn přípojky budou prověřeny, zda vyhovují. Nové napájení z trakčního vedení bude provedeno z nové transformační stanice, osazené v rámci této stavby v místě, které je připraveno ve stavbě „Modernizace ...“.

Součástí stavby je úprava kabelového vedení ve stávajícím kabelovodu. Stávající kabelové vedení se prověří z důvodu funkčních kusů a dále se navrhnu přeložky do části volného kabelovodu řešeného v rámci modernizace.

Zaznamenal: Jasoň Svoboda



D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Na úvod jednání bylo řešeno, že v zadání na zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace nebyla řešena technologie Dispečerské řídicí techniky (DŘT). Nad rámec zadání bude technologie DŘT doplněna a řešena v této stavbě .

V rámci této stavby bude stávající technologie DŘT v Žst. Cheb Tecomat třídy TC700 umístěný v nástěnné skříni v místnosti vedle dopravní kanceláře v 1.NP upraven a doplněn. Úpravy a doplnění budou spočívat v novém zapojení pultu DOÚO. Nový pult DOÚO bude vybaven ethernetovým výstupem a připojen do technologie DŘT. Dále bude do technologie DŘT připojen napájecí zdroj ÚNZ pro napájení zab. zař. a nová rozvodna RH řešená ve stavbě „Modernizace ...“.

Dále v rámci technologie DŘT byl vznesen požadavek na vybudování optického propoje mezi výpravní budovou a technologickým objektem MS6kV v Žst. Cheb. V současné době je datový propoj řešen prostřednictvím metalického kabelu a HDSL modemů. Tento požadavek bude předán zpracovateli sděl. zař., který prověří možnost realizace tohoto optického propoje.

Zaznamenal: Tomáš Brada



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb Porada ve věci silnoproudých rozvodů nn, DŘT, dále související technologie trakčního vedení. Součástí porady je projednání rozsahu řešení po vstupní poradě dne 16.11.2016, které řešilo náplň části E.3.4 v rámci rozvaděčů EOv a části E.3.6 v rámci rozvaděčů osvětlení.
DATUM	30. 1. 2017
MÍSTO	V budově Sudop Praha, a.s. v Praze.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JASOŇ SVOBODA	SUDOP PRAHA a.s.	602 702 508 jasov.svoboda.cz	Svoboda
TOMÁŠ BUNTA	— 11 —	267 094 144 TOMAS.BUNTA@szdc.cz	Bunta
ZVUNT	SŽDC 06	972 244 733 ZVUNT@SZDC.CZ	Zvunt
TEMAŠ KANOPAC	SŽDC 06026	972 235 693 KANOPAC@SZDC.CZ	Kanopac
RADIM STRYCHARŠI	SŽDC, SEE ÚSTÍ N.L.	972 442 152 strycharshi@szdc.cz	Strycharši
DAVID MORÁVEK	SŽDC, SEE ÚSTÍ N.L.	972 443 287 MoravekDP@szdc.cz	Moravek
Roman SKALA	SŽDC, S.O. SŽE HK	604 095 461 skalor@szdc.cz	Skala
OTADŘEJ PLOCEK	SŽDC CR 014	972 244 491 PLOCEK@SZDC.CZ	Plocek
JAROSLAV SLAĀMA	SŽDC, S.O. SSZ	972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ	Slama
MARTIN ATROF	SUDOP PRAHA	605 229 014 MARTIN.ATROF@SUDOP.CZ	Atrof
Jaroslav Peroutka	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 385 Jaroslav.peroutka@sudop.cz	Peroutka



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň(mimo) - Cheb Profesní porada zabezpečovacího a sdělovacího zařízení
DATUM	07.02.2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	viz. Text

Na této poradě bylo dohodnuto následovné:

Všeobecně

Z důvodu, že je v plánu tuto stavbu realizovat metodou naprojektuj a postav (P+R), byl ze strany zástupce investora vznesen požadavek na zpracování přípravné dokumentace v detailnějším rozsahu, než je stanoveno směrnicí GR SŽDC č. 11/2006.

Dále bylo požadováno, aby byla posouzena postradatelnost stávajícího rozsahu kolejiště v ŽST Cheb a nové zabezpečovací a sdělovací zařízení bylo navrženo pouze na zredukovanou část kolejiště.

Tyto požadavky nejsou součástí zadávací dokumentace stavby a je tedy nutné mezi objednatelem a zpracovatelem projektové dokumentace uzavřít dodatek smlouvy o dílo, kde budou tyto požadavky zohledněny. Návrh dodatku na vícepráce projektanta, vyplývající z tohoto zápisu, předloží objednateli zhotovitel.

Zabezpečovací zařízení (část ETCS)

Úpravy pro ETCS - CDP Praha

V budově CDP Praha bude zřízena vnitřní technologie ETCS. Bude se jednat o radioblokové centrály (dále jen RBC) a potřebnou technologii pro možnost ovládání ETCS. V rámci této stavby budou zřízeny dvě RBC, jedna skříň DOZ, dvě skříně s ovládacím rozhraním a skříně s jisticími prvky.

Jedna RBC spolu se skříní pro ovládací rozhraní bude zřízena pro úsek Plzeň(mimo) – Cheb(mimo) a bude umístěna do stejné technologické místnosti, kde budou v rámci stavby DOZ Rokycany(včetně) – Cheb(mimo) zřízeny skříně DOZ.

Druhá RBC, skříň DOZ a skříň pro ovládací rozhraní bude zřízena pro ŽST Cheb a přilehlý mezistaniční úsek Cheb – státní hranice. Tato technologie bude zřízena v technologické místnosti, která bude určena pro technologii DOZ a ETCS pro řízenou oblast Most(mimo) – Cheb st. hr.

V řídicím sále pro řízenou oblast Beroun (mimo) – Plzeň – Cheb (mimo) bude ETCS integrováno do stávajícího zařízení JOP bez navýšení jakékoliv techniky. Stávající JOP bude doplněno jen o nejnutnější funkcionality potřebné pro přímé řízení provozu traťovým dispečerem. Ostatní funkcionality budou součástí pracoviště pro zadávání pomalých jízd a dalších potřebných údajů. Současně bude o možnost ovládání systému ETCS rozšířeno také stávající pracoviště DŽDC a zřízeno jedno pracoviště pro zadávání pomalých jízd v řízené oblasti, které bude umístěno v přízemí budovy CDP Praha v prostorách k tomu určených.

Napájení pro novou vnitřní výstroj ETCS bude využito stávající.



Úpravy pro ETCS v úseku Plzeň(mimo) – Cheb(včetně)

V celém řešeném úseku Plzeň (mimo) – Cheb (včetně) budou zřízeny balízy ETCS. Balízy ETCS budou umístěny ve všech mezistaničních úsecích a obvodech dopraven a ve všech odbočných směrech pro umožnění přihlášení do systému pro vlaky vstupující do řízené oblasti.

Uprostřed dopravních kolejí bude počítáno s umístěním až dvoubalízových balízových skupin (mohou být i jednobalízové) z důvodu zmírnění důsledků tolerance nepřesnosti odometru a umožnění dojetí až na konec nástupiště, případně co nejbližší k hlavnímu návěstidlu. Ve stanicích, kde mohou zahajovat jízdu vlaky osobní dopravy (včetně případů po přepřahu vedoucího hnacího vozidla) tam, kde vlak bude zahajovat jízdu ze vzdálenosti větší než cca 200 m od odjezdového (cestového) návěstidla a alespoň jedna vlaková cesta umožňuje rychlost 60 km/h nebo vyšší, bude zřízena dvoubalízová balízová skupina pro potvrzení korektnosti polohy. Tam, kde to bude možné, sloučí se funkce balízových skupin podle tohoto odstavce do jedné dvoubalízové balízové skupiny.

Pro všechny vstupy/výstupy do/z oblasti řízení ETCS bude zpracována analýza rizik (pořízen mj. „Záznam o nebezpečí“ za účelem analýzy, zda má být zřízeno automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS nebo přepnutí do úrovně 2 ETCS až uvnitř oblasti ETCS [manuální i automatické]) v souladu s příslušnými předpisy, zejména Prováděcím nařízením Komise (EU) 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, která bude projednána s příslušnými odbory SŽDC.

Na jednání bylo řešeno předběžné stanovení jednotlivých vstupů do řízené oblasti ETCS:

- **Plzeň → Plzeň Křimice** – Přihlašování vlaků bude probíhat automaticky během jízdy mezistaničním úsekem Plzeň Jižní předměstí – Plzeň Křimice (automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS). Bude prověřena možnost umístění vstupních balíz BG - En u posledních oddílových návěstidel ve směru do ŽST Plzeň Křimice.
- **Trpísty → Pňovany** – v tomto případě nebylo rozhodnuto o způsobu přihlašování. V případě, že nebude nutno dle analýzy rizik budovat automatický vstup do řízené oblasti, zajistí zástupce investora projednání této problematiky s Plzeňským krajem, potažmo se společností POVED na základě stanovení nákladů pro zajištění možnosti automatického přihlašování v úseku mezi dopravními a na základě zpracované analýzy rizik. Podklady pro toto jednání dodá projektant.
- **Bor → Svojsín** – přihlašování vlaků bude probíhat po vjezdu vlaku do oblasti ETCS na staniční koleji v ŽST Svojsín.
- **Tachov → Planá u M.L.** – Přihlašování vlaků bude probíhat automaticky během jízdy v mezistaničním úseku (automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS).
- **Vlkovice → Mariánské Lázně** – Přihlašování vlaků bude probíhat po vjezdu vlaku do oblasti ETCS na staniční koleji v ŽST Mariánské Lázně.
- **Schirnding → st. hranice Cheb** – traťový úsek Cheb – státní hranice bude součástí řízené oblasti ETCS. Přihlašování vlaků bude probíhat automaticky během jízdy v úseku Schirnding – státní hranice. Řešení systému ETCS, GSM-R a vstupu do řízené oblasti bude projednáno s německou stranou.
- **Tršnice → Cheb** – Z tohoto směru je požadováno automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS. Systém GSM-R v tomto úseku však ještě nebyl zřízen a jeho zřízení má být realizováno až v následné připravované stavbě. V rámci profese sdělovacího zařízení bude zjištěna možnost pokrytí mezistaničního úseku pomocí stávajících vysílačů GSM-R



- **Frantiskovy Lázně → Cheb** – Přihlašování vlaků bude probíhat automaticky během jízdy v mezistaničním úseku (automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS).
- **Obvod seřaďovacího nádraží Cheb → Obvod osobního nádraží Cheb.** Hranice obvodů osobního a seřaďovacího nádraží budou v úrovni cestových návěstidel, která budou zřízena na místě stávajících seřaďovacích návěstidel Se105 a Se63. U nových cestových návěstidel budou zřízeny balíkové skupiny pro přepnutí do módu „Plný dohled“ a přihlašování vlaků do systému ETCS bude probíhat na kolejích spádoviště před plánovaným odjezdem vlaku (který bude prováděn v módu na „Odpovědnost strojvedoucího“).

Pro přenos informací mezi stavědly (kde jsou soustředěny veškeré informace o SZZ včetně TZZ a PZS) a RBC bude využit přenosový systém, který bude zřízený a aktivovaný stavbou DOZ Rokycany – Cheb. Také SW v jednotlivých dopravních bude v rámci uvedené stavby DOZ připraven pro nasazení systému ETCS.

Zaznamenal: Ing. Prokůpek

Zabezpečovací zařízení (vyjma části ETCS)

Staniční zabezpečovací zařízení

V této části se jedná o rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Cheb osobní nádraží a návazných traťových zařízení pro jednotlivé zaústěné tratě. Pro samostatné části SZZ v Chebu, týkající se stavědla 1 jih a stavědla 2 sever, se předpokládají jen nejnútnejší úpravy související s navrhovaným novým SZZ typu elektronické stavědlo (ES). Původně navržená racionalizace obsluhy zabezpečovacího zařízení na stavědle 2 se, s ohledem na komplikace financování stavby (předpokládá se z fondů EU), nebude provádět. Dalším důvodem je to, že neproběhlo řízení týkající se postradatelnosti v celém obvodu ŽST Cheb, kde se dá očekávat snížení rozsahu infrastruktury, které by se mohlo týkat i obvodu stavědla 2. Na dnešním jednání bylo dohodnuto rozšířit zpracování dokumentace o část prověření možnosti optimalizace rozsahu infrastruktury.

V návaznosti na potřeby ETCS bylo dohodnuto upravit obvod stavědla 2 doplněním odj. návěstidla S92 na spojovací koleji č.92. Stávající náv. Se 63 bude zrušeno. Odjezdová návěstidla L130 – L154 budou přeznačena na cestová návěstidla a provedena jejich rekonstrukce.

Obdobně jako v obvodu stavědla 2 se upraví obvod stavědla 1 doplněním odj. návěstidla SXY na koleji č.XY. Stávající náv. Se 105 bude zrušeno. Odjezdová návěstidla S130 – S156 budou přeznačena na cestová návěstidla a provedena jejich rekonstrukce.

Předpokládá se, že stavba bude navazovat na v současnosti připravovanou stavbu „Modernizace ŽST Cheb“, která je již ve stadiu „Projekt stavby“. Proto se bude vycházet nejen ze stávajících podkladů správce zařízení, ale i z podkladů od investora, týkající se stavby „Modernizace ŽST Cheb“.

Vzhledem k tomu, že ve stavbě „Modernizace ŽST Cheb“ se provádí především úpravy žel. svršku a spodku a z hlediska zab. zařízení se jedná pouze o dílčí rekonstrukci zařízení dotčených stavebními úpravami, bude se ve stavbě ETCS provádět kompletní rekonstrukce těch částí zařízení, nedotčených předchozí stavbou „Modernizace ŽST Cheb“.

Postup výstavby nového SZZ bude vycházet z toho, že je nutné minimalizovat dopady do provozu železniční dopravy. Předpokládá se tedy využití stávajícího reléového SZZ jako provizorního zabezpečovacího zařízení na dobu výstavby nového SZZ.

V současnosti je hlavní kabelizace provedena pokládkou do průchozího betonového kabelového kolektoru vedoucího pod všemi kolejemi až za kolej č. 6. Tam pokračuje ve směru na plzeňské zhlaví a chomutovské zhlaví průchozím kolektorem podél koleje č. 6. Stavební stav kolektorů je vcelku vyhovující až na nutnost řešení rekonstrukce všech vstupních šachet a na nutnost rekonstrukce držáků uložených kabelů. Vzhledem k zaplněnosti všech kolektorů je nutné v první fázi uvolnit tyto kolektory od pokud možno všech kabelů (tj. i sdělovacích a silnoproudých) a provést příslušné stavební úpravy tak, aby tam mohla být prováděna pokládka nových kabelových tras. Z hlediska zabezpečovacího zařízení se



předpokládá položení provizorních kabelů ve stávajícím nevyužívaném zavazadlovém podchodu. Z něj by se vyšlo za kolejí č. 6 do provizorní povrchové (podpovrchové?) kabelové trasy až k jednotlivým kabelovým objektům na zhlavích. V rámci stavby „Modernizace ŽST Cheb“ bylo dohodnuto prodloužení tohoto podchodu až ke stávajícímu podélnému kolektoru. Vlastní propojení těchto kolektorů bude provedeno až ve stavbě ETCS, po uvolnění stávajícího kolektoru od kabelů.

K budoucímu umístění nového zařízení ES a zázemí údržby proběhlo nové jednání dne 20.1.2017. Zde bylo dosaženo shody se zástupci SŽDC SON UNL. Technologická část zařízení, včetně zázemí údržby, bude umístěna v 1. patře výpravní budovy (stávající zasedací místnost, bývalá kavárna a přilehlé kanceláře) V tomto patře je prostor na umístění i dalších technologických zařízení pro zajištění provozu např. EOY, TV apod.). V podzemním patře se předpokládá umístění kabelových závěrů. Z hlediska umístění budoucí nové dopravní kanceláře (a případných dalších např. pro DOZ Plzeň – Cheb, pro DOZ Františkovy Lázně – Aš, nebo úseku směr Sokolov) platí návrhy dle zápisu z jednání ze dne 20.1.2017. K definitivnímu rozhodnutí zda budou DK umístěny ve 3. nebo 4. patře nedošlo a bude řešeno následně.

V zadání stavby je požadováno osazení elektronických kolejových obvodů (KO) a jen výjimečně počítače náprav. Požaduje se na projektantovi respektovat vyjádření O 14 (Ing. Mrhálek) č.j. 9688/12-OAE ze dne 15.2.2012, zejména na kolejích, kde je možno předpokládat pravidelné dělení vlaků či posunových dílů. Na poradě bylo dohodnuto ponechání KO s dodatečným kódováním pro koleje 6-11. Přítomný zástupce SŽDC GR O26 důrazně upozornil v této souvislosti na požadavek formulovaný dopisem prvního náměstka ministra dopravy č.j. 157/2016-910-IZD/1. Na kolejích 8 – 20 budou osazeny počítače náprav. Počítači náprav budou doplněny i KO na kusých staničních kolejích a dále těch, které budou určeny dopravním technologem jako koleje, na nichž dochází k dělení vlaků či posunových dílů.

Projektant prověří, v závislosti na výsledcích prověření postradatelnosti, otázku nutnosti ponechání PSt1 a PSt2 (výh. č. 301 – 309).

Traťové zabezpečovací zařízení

V rámci stavby bude řešeno nové TZZ směr Františkovy Lázně. Podle výstupů ze zpracované dopravní technologie bude posouzen potřebný počet traťových oddílů a rozhodnuto o výstavbě AB nebo AH. Při návrhu umístění koncové části tohoto zařízení v ŽST Františkovy Lázně bude projektant koordinovat s případnými zpracovávanými podmínkami pro připravovanou stavbu v této stanici.

Návrhovou rychlost v traťovém úseku Fr. Lázně – Cheb upřesní GR SŽDC, O 26 s ohledem na nutnost úprav PZZ, případně ostatního zařízení infrastruktury.

Ve směru na Tršnice bude ponecháno stávající TZZ, pouze budou staženy do ŽST Cheb potřebné informace od určených KO a PZS pro potřeby ETCS. Pokud nebude dostatek volných žil pro přenos těchto informací, bude využito přenosového zařízení a to s ohledem na to, aby nemuselo být prováděna nová kabelizace.

Ve směru na Plzeň bude ponecháno stávající TZZ, pouze bude nově zpracováno do ESZZ.

Ve směru na Schirnding bude vybudováno TZZ 3. kategorie v návaznosti na stavbu elektronického stavědla DB v ŽST Schirnding. Tuto variantu je zapotřebí projednat s DB Netz. V případě, že v den aktivace ESZZ v ŽST Cheb nebude aktivováno ESZZ v ŽST Schirnding musí zůstat stávající způsob zabezpečení. Vzhledem k návaznosti na investice mimo Českou republiku, bude dokumentace včetně rozpočtu řešena pro obě varianty TZZ do Schirndingu.

Přejezdové zabezpečovací zařízení

V rámci stavby budou upraveny vazby přejezdového zabezpečovacího zařízení P309 (přechod pro chodce na trati směr Plzeň) vzhledem k jeho blízkosti stanice Cheb.

Provizorní zabezpečovací zařízení

Jako provizorní zabezpečovací zařízení po dobu výstavby nového elektronického SZZ se předpokládá využití stávajícího SZZ. Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení bude pokládka provizorních kabelů, nutných pro uvolnění stávajících kabelových kolektorů.

Zaznamenal: Ing. Vlach



Sdělovací zařízení

Rádiový systém GSM-R

V rámci této stavby budou prověřeny jednotlivé tratě pro vstup do oblasti ETCS a v případě potřeby budou přijata příslušná opatření pro jejich správnou funkčnost. Jedná se o tratě:

- Pňovany – Bezručice (trať č. 712C)
- Svojšín – Bor (trať č. 717B)
- Domažlice – Planá u Mariánských Lázní (trať č. 717A)
- Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží (trať č. 536A)
- Kadaň Prunéřov – Cheb (trať č. 533)
- Cheb – Aš st. hr. (trať č. 543A)
- Cheb – Schirnding (713C)

Na jednání byly dohodnuty tratě s manuálním a automatickým vstupem do oblasti ETCS. Automatický vstup do oblasti ETCS bude realizován z tratí:

Na jednání bylo diskutováno, jak bude z kterých navazujících úseků provedeno přepnutí do úrovně 2 ETCS. Automatické přepnutí do úrovně 2 ETCS na vstupní hranici oblasti ETCS bude realizováno z úseků/tratí:

- Plzeň hl. n. – Plzeň Křimice
- Pňovany – Bezručice (trať č. 712C)
- Domažlice – Planá u Mariánských Lázní (trať č. 717A)
- Kadaň Prunéřov – Cheb (trať č. 533)
- Cheb – Aš st. hr. (trať č. 543A)
- Cheb – Schirnding (713C)

Pro pokrytí rádiovým signálem GSM-R tratě Pňovany – Bezručice (712C) bude nutné provést výstavbu nové BTS GSM-R. Pro realizaci tohoto záměru bude nutné položit optickou kabelizaci ze ŽST Pňovany až do místa předpokládaného situování BTS GSM-R. V místě BTS bude nutné zajistit silové NN napájení.

U tratí Kadaň Prunéřov – Cheb (533) projektant prověří možnosti pokrytí rádiovým signálem GSM-R ze stávajících BTS Františkovy Lázně a BTS Cheb. V případě nevyhovující úrovně rádiového signálu bude nutné realizovat výstavbu nové BTS GSM-R v oblasti ŽST Tršnice (bude upřesněno dle rádiového plánování) tak, aby poloha této BTS byla v souladu s připravovanou stavbou GSM-R Cheb - Ústí n. L.

Ostatní tratě tj. 717A, 543A a 713C budou pokryty ze stávajících BTS GSM-R.

Na základě hodnocení rizik bude rozhodnuto o způsobu přepnutí na ostatních tratích:

- Svojšín – Bor (trať č. 717B)
- Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží (trať č. 536A)

Zaznamenal: Ing. Štrof



Místní kabelizace

- metalické připojení vnějších prvků (VTO) v koordinaci a podle požadavků zab. zař. – využití společných kab. tras
- případné optické a metalické propojení výpravní budovy a stavědel bude provedeno v závislosti na požadavcích zabezpečovacího zařízení
- ve společných výkopech bude směrem na Tršnice přiložen metalický kabel 15XN a 2xHDPE
- pro zapojení rozvaděčů el. ohřevu výměn a osvětlení do systému DDTS budou v rámci místní kabelizace propojeny tyto rozvaděče optickým kabelem 6-vl. SM.
- V části silnoproudých rozvodů budou rozvaděče rozděleny do dvou skupin – na ty, které musí být připojeny do systému dálkové diagnostiky a ostatní u kterých je toto připojení jen jako možné. V koordinaci s projektantem silnoproudých rozvodů bude takto rozděleno i datové připojení těchto rozvaděčů.
- pro provedení stavebních úprav kabelového kolektoru bude nutné provést provizorní místní kabelizaci včetně provizorních přeložek DK a OK vedoucích kolektorem, aby bylo možné kolektor vyprázdnit. Kromě sdělovacích kabelů je třeba koordinovat uvolnění kolektoru s ostatními profesemi (zab. zař., napájení) jejichž kabely jsou v kolektoru rovněž uloženy. V rozpočtech je třeba zohlednit položky pro činnost správce sítí v souvislosti s vytríděním kabelů v kabelovém kolektoru. Část kabelizace možno vést „zavazadlovým“ tunelem upraveným v rámci „Modernizace žst Cheb“

Úprava stávající požární signalizace:

Stávající pož. ústředna MHU109 je nevyhovující. Bude nahrazena novějším typem pož. ústředny, která bude umístěna v novém prostoru pracoviště dispečerů. Opakovací tablo bude umístěno na stanovišti drážních hasičů Cheb. Stávající vnitřní kabelové rozvody budou využity. Ve spolupráci se správcem stávajícího zařízení budou vytipovány hlásiče, které bude potřeba vyměnit za nové (vč. patic). Zabezpečeny budou stávající a nové technologické prostory a prostory určené na základě požárně bezpečnostního řešení, které bude zpracováno v rámci stavebních úprav budovy. Bude provedena náhrada stávajících propojovacích venkovních kabelů požární signalizace mezi VB a ostatními objekty.

EZS

Stávající el. zabezpečovací signalizace je prakticky nefunkční. Nová ústředna EZS bude umístěna do prostor nového pracoviště dispečerů. Nově budou zabezpečeny stávající a nové technologické prostory. Instalovaná ústředna musí mít rezervu pro připojení zabezpečení dalších prostor podle specifikace správce objektu.

Dálková diagnostika

Pro zapojení stávajících a nových zařízení do systému DDTS ŽDC bude v rámci stavby v žst Cheb instalován integrační koncentrátor a budou provedeny úpravy SW na integračním serveru InS Ústí nad Labem, případně na CDP Praha, kam budou informace přenášeny. Zobrazení dat na pracovišti Hlavní služba Cheb bude řešeno jak na klientské stanici, tak na pracovišti výpravního/dispečera pomocí dopravního klienta na telefonním zapojovači (terminál s dotykovou obrazovkou).

Úprava rádiových systémů

Stávající rádiová zařízení jsou umístěna ve VB Cheb v posledním patře, kde nedojde k žádným změnám. Úprava bude spočívat v přenesení ovládacích prvků v souvislosti s přesunem pracoviště Hlavní služby do nových prostor. Jedná se zejména o prvky zařízení TRS a MRS, pokud v době realizace budou dosud funkční (V závislosti na uvádění do provozu zař. GSM-R).

Úprava sdělovacích zařízení

Jedná se o přesun a přepojení stávajících zařízení v souvislosti s přemístěním pracoviště Hlavní služby do nových prostor (zařízení zapojovače, záložní pracoviště inf. systému, dohledové pracoviště kamerového systému) a dále malé sdělovací místnosti ze 4.p. do nových technologických prostor (kamerový server, hlavní hodinový rozvod, rozhlasové ústředny).










Kromě rozhlasu pro cestující (který je rekonstruován v rámci Modernizace žst Cheb), jsou ve sdělovací místnosti umístěny další dva systémy technologického rozhlasu („myčka“ a „dlouhé koleje“), které v současnosti nejsou využívány v souvislosti s rozšířením radiových sítí. Vnější prvky (rozhlasové sloupky v kolejišti) těchto zařízení budou ve stavbě demontovány, pouze pokud budou vadit realizaci stavby (umístění nových zařízení, kabelových tras popř. příjezdu techniky na staveniště).

Úpravy kamerového systému v žst Planá u M.L. a M. Lázně (náhrada wifi připojení kamer) nebude součástí stavby ETCS, ale bude řešena v rámci stavby DOZ.





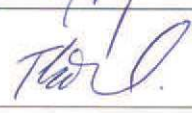
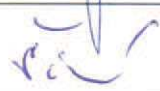
Zaznamenal: Ing. Svoboda



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň(mimo) - Cheb
DATUM	7. února 2017
MÍSTO	SUDOP Praha a.s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Vojtěch Jelínek	SZDC, 014	972 244 572 jelinek@szdc.cz	
TEMAŠ KANOPAC	SZDC 026	972 235 695 KANOPAC@SZDC.CZ	
Marek KLEGA	SZDC, 014	972 741 240, 725 144 183 klegam@szdc.cz	
Jan Kokoš	SZDC, SS2	9722 44724 / 606625600 kokojs@szdc.cz	
Jaroslav SLAMA	SZDC, SS2	972 524 650 SLAMA@SZDC.CZ	
ROMAN KESL	SZDC, SS2	972 524 153 KESL@SZDC.CZ	
JAROSLAV FROEL	SZDC CDP PRAHA	777 735 345 FROEL@SZDC.CZ	
Bohuslav VASICEK	SZDC, CR 012	602 387 238 VASICEKB@SZDC.CZ	
PETER NOZICKA	SZDC s.o. OEVU SZET KVAPEY	724 960 841 nozicka@szdc.cz	
PAVEL CHUDOBA	—/—	602 668 261 chudoba@szdc.cz	
PAVEL JANCA	—/—	725 001 514 jancap@szdc.cz	
Roman SKALA	SZDC, s.o. SZEB HK	607 093 461 skalor@szdc.cz	
MAŘEŠ	SZDC, s.o. SZET	mareso@szdc.cz 425 582 091	
ZDENĚK FLAJŠMAN	SZDC, s.o. OEV PLZ	Flajsmam@szdc.cz 972 511 565	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ZUNT	SZDC 06	972 244 733 ZUNT@SZDC.CZ	
MATOUŠ PETER	- 11 -	725 944 204 matous@szdc.cz	
Petr Zdeněk	SZDC OR Plzeň	724 808 583 zdenek@szdc.cz	
FRANTIŠEK ČAP	SZDC TULC	728 017 728 frantisek.cap@tulc.cz	
MARTIN VITROF	SUDOP PRAHA	605 229 014 MARTIN.VITROF@SUDOP.CZ	
VITKOV JUDBOHA	TMS Projekt s.r.o.	371 229 152 svoboda@tmsplzeň.cz	
Frant. VLACH	TMS Projekt s.r.o.	602 110 410 vlach@tmsplzeň.cz	
TOMÁŠ KAFKA	SUDOP PRAHA a.s.	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	
JIRINA TLOMUKOVÁ	SZDC OR Plzeň	602 633 999 Tlomukova@szdc.cz	
Jan Sejkra	SZDC s.r.o. OR Plzeň	724 083 054 sejkra@szdc.cz	
Jiří ŠIMÁNEK	SZDC BE 030	602 626 611 simanek@szdc.cz	

NÁZEV AKCE:	ETCS Plzeň (mimo) – Cheb
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Koordinační jednání staveb ETCS Plzeň (mimo) – Cheb (mimo a Modernizace ŽST. Cheb)
DATUM:	25. dubna 2017
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Štrof

Jednání bylo svoláno zhotovitelem přípravné dokumentace ve spolupráci s investorem SŽDC, SSZ za účelem projednání rozsahu přípravné dokumentace stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb a řešení koncepce samostatné ŽST Cheb. Toto jednání bylo vyvoláno požadavky organizačních složek SŽDC v průběhu zpracování přípravné dokumentace. Jednání navazuje na společné jednání ze dne 19.4.2017 konané na SSZ v Praze. Z obou jednání je vyhotoven společný záznamem.

Na jednání bylo dohodnuto následující:

1) Koncepce ŽST Cheb

- Na základě požadavku investora SSZ a vzhledem k velkému množství staveb v obvodu ŽST Cheb, které v současné době probíhají, a v budoucnu se plánuje, že probíhat budou a také z důvodu zachování jednotnosti a návaznosti následujících staveb se navrhuje zpracovat pro ŽST Cheb přehled staveb a jejich hrubou náplň, který by byl podkladem pro navazující stavby, ale i pro stavbu ETCS Plzeň (mimo) – Cheb. Tento přehled bude rozdělen do několika etap výstavby v letech a bude koncipován tak, aby každá z těchto etap (staveb) byla samostatně realizovatelná a zároveň navazující na ostatní etapy (stavby). Navržená koncepce (technické řešení) bude předložena a odsouhlasena i organizační složkou CDP Praha. Předpokládá se zpracování v pouze nezbytně nutném rozsahu této části dokumentace.
- V konečném stavu bude ŽST Cheb ovládána z CDP Praha. Předpokládá se, že ovládání ŽST Cheb bude řešeno až s připojováním železničního ramene Cheb – Chomutov – Ústí n. Labem. Předpokládá se umístění RBC v objektu CDP Praha.
- ŽST Františkovy Lázně nebudou ovládány z CDP Praha, ale pouze z RDP Cheb.
- Ve stavbě nebudou řešeny úpravy železničního spodku a svršku.

2) Stavba ETCS Plzeň (mimo) – Cheb

- Ve stavbě ETCS budou zapojeny všechny tranzitní koleje (1.etapa).
- Stavba nebude v ŽST Cheb zasahovat do stávajících staveb St.1 a St.2.
- Pro osobní nádraží v Chebu bude provedena rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v rozsahu kolejí č. 1 až 24, kolejí číslo 303 až 317 a kolejí č. 801 až 809. Stejně tak bude přistoupeno i k realizaci EOv. Nebude se realizovat rekonstrukce EOv mimo oblast rekonstrukce zabezpečovacího zařízení (toto bude předmětem navazujících investičních akcí). V této stavbě se pouze vytvoří podmínky pro další modernizaci EOv v ŽST Cheb (pokládka trubek pro zafouknutí MOK do kabelových tras).
- Stavbou ETCS Plzeň (mimo) – Cheb nebude řešeno zaokružování zabezpečovacího zařízení geograficky oddělenou cestou.
- V rámci zpracování koncepce je nutné upřesnit rozsah manipulačních kolejí pro stavbu ETCS Plzeň (mimo) – Cheb. Je požadováno zabezpečení kolejí 300 a vyšší, vyřeší objednané zpracování postradatelnosti u SŽDC O12.



- V rámci připravované stavby „Modernizace ŽST Cheb“ se doporučuje náhradu DKS za počítače náprav, tak aby nedošlo ke zmaření investice v rámci stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb.
- Předpokládá se v rámci stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb navrhnout PPV a RDP Cheb dispozičně pro celkem 5 pracovišť ve společném prostoru.
 - PPV Plzeň – Cheb
 - Cheb – místní práce
 - Záložní pracoviště
 - PPV Cheb (včetně) – Karlovy Vary
 - RDP pro DOZ Františkovy Lázně – Aš

V rámci stavby „Modernizace ŽST Františkovy Lázně“ bude navrženo nové SZZ ŽST Františkovy Lázně včetně přesunutí DOZ Františkovy Lázně – Aš na RDP Cheb. Současně bude navrženo takové řešení ETCS, které zajistí v mezistaničním úseku Cheb - Františkovy Lázně jízdu pod dohledem systému ETCS.

Investor SSZ bude urgovat u O12 vydání rozhodnutí o postradatelnosti v ŽST Cheb, o které požádal projektant dne 9.2.2017 a které bude řešit nutný rozsah zabezpečení jednotlivých skupin kolejí v rámci připravované stavby a nutný rozsah rekonstrukcí navazujících technologií.

3) Vstupy do oblasti ETCS

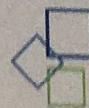
- Na základě tohoto jednání bude prověřen rádiový signál pro vstup do oblasti ETCS ze směru Tršnice. V případě nedostatečného pokrytí bude tento směr řešen manuálním vstupem do oblasti ETCS.

4) Ostatní

Vzhledem k tomu, že některé části nejsou součástí zadávací dokumentace stavby, dohodl se objednatel SŽDC SSZ a zhotovitel na uzavření dodatku ke smlouvě o dílo, kde budou tyto požadavky zohledněny.



NÁZEV AKCE,	ETCS PLZEŇ(MIMO) - CHEB
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	UPŘESNĚNÍ ROZSAHU STAVBY
DATUM	25.4.2017
MÍSTO	ŘUDOP PRAHA, OLŠANSKÁ 1a, PRAHA

[illegible]

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
DATUM	25. května 2017
MÍSTO	ŽST Cheb – výpravní budova
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Ing. Jana Ptáčková

Úvodem ing. Ptáčková informovala přítomné o předpokládaném průběhu řešení stavební části dokumentace akce. Tj. po upřesnění a definitivním umístění technologie budou v rámci PD navrženy nezbytné stavební úpravy. V současné době se předpokládá, že technologie zabezpečovacího zařízení bude umístěna do prostor 1P27, 1P28 a přilehlého sociálního zařízení a kuchyně tj. 1P29-1P35. Sociální zařízení a kuchyně budou zrušeny bez náhrady. Veškerá vodovodní vedení v těchto prostorech budou demontována a zaslepena. Kanalizační vedení – přípojná potrubí budou demontována a hlavní svodná budou ponechána a pokud nebudou vedena ve stávajícím zdivu budou oddělena od prostor SDK konstrukcí s revizními dvířky. Technologie sdělovacího zařízení bude umístěna do prostor 1P15 a 1P16.

Pro potřeby dílen a kanceláří zab. zař. a sděl. zař. budou sloužit stávající kanceláře 1P23-1P26. Předpokládaný počet trvalých pracovních míst je zde vyšší než 5. Projektant upozornil přítomné, na zajištění sociálního zázemí pro pracovníky – WC, šatna. Nová sociální zařízení nebudou zřizována. Pro potřeby pracovníků budou provozním řádem určena konkrétní stávající sociální zařízení v budově.

Projektant dále upozornil všechny přítomné, že stávající světlá výška v prostoru 1P27 je max. cca 3,1 m. Ze strany správců i projektantů technologie bylo konstatováno, že tato výška je dostačující.

Na základě nejnovějších informací dodavatele možného zařízení je potřeba uvažovat s hmotností pro skříně s bateriemi: Hmotnost dohromady cca 2x150kg dvouskříň s policemi + baterie 2x32x34 kg (sada)= cca 2400kg/600x2000mm. Tomu odpovídá nosnost 2000kg/m². Pro snížení je nutné rozložení do min. 4 skříní. Po rozložení je potřebná nosnost 1000 kg/m².

Pro skříně napájecí části (mimo bateriových) je zapotřebí, v případě například zdroje UNZ-1.58D bez skříní baterií (sestava skříní C, E1, R1 T75, T275 a L2) uvažovat s hmotností 1790 kg/600x4000mm. Tomu odpovídá nosnost 745 (800) kg/m². Zástupce SON předá projektantovi stávající příčný řez stropní konstrukcí a projektant zajistí výpočet únosnosti stropní konstrukce dle tohoto řezu. Při návrhu umístění jednotlivých technologických zařízení budou baterie umísťovány ke stávajícím nosným stěnám, tak aby bylo možné požadovanou únosnost stropní konstrukce zajistit případně nosným rámem kotveným do obvodové zdi.

Projektant dále upozornil přítomné, že návrh stavebních úprav je nutné předběžně projednat s památkovou péčí a její vyjádření bude nutné respektovat. Na základě svých zkušeností projektant vidí jako problematické umístění klimatizačních jednotek v dostupných vzdálenostech tj. buď na stěnu nebo střešku objektu. Pokud nebude umístění na střešku nebo na stěnu možné, budou muset být umístěny do jiných vhodných prostor v budově.

Trasy kabelových vedení – Nová kabelová sdělovací vedení budou vedena do stávající kabelové komory s výstupem do stávající kabelové šachty vedoucí ve věžové části objektu. Pro zabezpečovací kabely bude nově zřízena místnost s kabelovými závěry v místnostech 1S28 případně 1S30, případně 1S31(1S32). Konkrétní určení bude vycházet po zpracování stavebního řešení možností vytipovaných prostor a možností průchodu kabelů do prostor stavebního ústředny.

Dále je třeba upozornit na to, že se ve sklepních prostorech bude řešit i umístění některé části silnoproudých zařízení – rozvaděče, případně trafostanice.

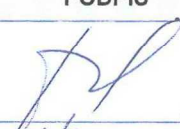

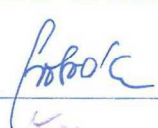

Úpravu střešního pláště nad řešenými prostory zajistí SON a není součástí této akce.

Nové dispečerské pracoviště bude umístěno v patře se stávající DK ŽST Cheb (4. patro).



V rámci projektu bude provedena úprava a rekonstrukce stávajícího sociálního zařízení, úprava dispozice. Pro nové dispečerské pracoviště se předpokládá provedení dvojité systémové podlahy např. MERO, pro vedení kabelizace. Dispečerské pracoviště bude navrženo v rozsahu 5+1. Zda budou pracoviště umístěna v rámci jedné místnosti nebo rozdělena do dvou bude upřesněno na další poradě za účasti zástupců CDP Praha. V celém 4. patře budou vyměněna veškerá okna.

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS CHER
DATUM	25. 4. 2017
MÍSTO	CHER - VÝPRAVNÍ BUDOVA

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JANA PTAČKOVÁ	SUDOP EU a.s.	444 177 999 jana.ptachova@sudop.cz	
Frant. VLACH	TMS Projekt s.n.o.	602 110 710 vlach@tmsplzen.cz	
PETR NOŽIČKA	SŽDC s.o.; OŘ UNL, SSZTKU + v sádku 014-SŽDC	724 960 841 nozicka@sazka.cz	
Zdeněk FRIEŠ	TMS Projekt s.r.o.	602 131 513 friesl@tmsplzen.cz	
Klitor Svoboda	— k —	378 229 852 svoboda@tmsplzen.cz	
MARTIN ŠTROF	SUDOP PRAHA	605 229 014 MARTIN.STROF@SUDOP.CZ	
TOHÁŠ TLAČIL	SŽDC s.o. OŘ UNL - SŽE	724 960 841 444 505 406 TLACIL@SŽDC.CZ	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Jaroslav SLÁMA	SZDC, s.o., SSZ	972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ	
Karel Benes	SZDC, O 28	724 285 767 beneska@szdc.cz	
MIROSLAV HAAK	SZDC SON UNL	725 405 025 HAAK@SZDC.CZ	
DAGMAR KRYŠTOUOVÁ	SZDC SON UNL	KRYSTOUOVA@SZDC.CZ	

1NÁZEV AKCE:	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Výrobní porada – zabezpečovací zařízení a pozemní stavby
DATUM:	13. června 2017
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Dle textu

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Cheb

Na jednání byl předložen návrh situačního schematického plánu ŽST Cheb (viz příloha).

- K tomu projektant informoval o provedené kontrole potřebnosti stávajícího rozsahu návěstidel Se. Stávající rozsah je odpovídající potřebám provozu. Na poradě byla diskutována otázka počtu pomocných staveb Pst.1 a Pst.2 (kolejiště myčky) a nutnosti vybavení výhybek č. 302 – 309 elmot. přestavníky. Bylo dohodnuto, že projektant prověří možnosti se správcem zařízení a hlavním uživatelem (ČD).
- Nově navržena návěstidla Se ve funkci označníků ve směru na Schirnding a Fr. Lázně.
- Na základě výstupů z přechozích porad byl upraven rozsah vybavení dopravní koleje obvodu s dodatečným kódováním. Tyto budou v celé délce 1. a 2. koleje. Předjízdové koleje 3 a 6 budou vybaveny KO s dodatečným kódováním jen na staniční koleji. V ostatních částech se použijí počítače náprav.
- Stavba ETCS, bude navazovat na stavbu Modernizace ŽST Cheb, proto se počítá jen s obnovou těch světelných návěstidel, která nejsou obnovována v rámci stavby Modernizace...
- Pro výjezdy z obvodu nákladového nádraží (a vjezdy do řízené oblasti ETCS) navržena návěstidla S91 a S92. U návěstidla S91 bude muset být, v rámci budoucího elektronického stavědla (ES), zřízen tzv. fiktivní úsek.
- Pro bezproblémový vstup do řízené oblasti ETCS z manipulačních 128 – 156 je požadována možnost zásobníku čísel vlaků v budoucím ES.
- V obvodu St.1 a St.2 na kolejích 130 – 156 budou stávající odjezdová návěstidla nahrazena trpasličími návěstidly Se. Ostatní části zab. zař. těchto dvou staveb se nemění. Kolejové desky obou staveb budou upraveny.
- Deska nouzových obsluh bude uvažována, nutno definovat rozsah potřebných nouzových obsluh a indikací.
- Vzhledem k přechodu na jiné kilometrování, bylo upřesněno použití tzv. nového velenického kilometrování v rozsahu krajních výhybek všech ostatních tratí. V tabulce návěstidel a výhybek bude ponecháno i stávající kilometrování.
- Vzhledem k navrhovanému použití stávajícího reléového SZZ jako provizorního po dobu výstavby, je nutné řešit otázku provozu tohoto zařízení v době úpravy kabelových tras. Především se jedná o to, že všechny současné kabely (zabezpečovací, sdělovací, nn, vn?) v kabelovém kanálu příčném, vedoucím z výpravní budovy až za kolej č.6 a v podélných kabelovodech, vedoucích podél k.č.6 na obě zhlaví, musí být z kabelovodů přeloženy. Přednostním řešením bude vždy především vyloučení části kolejiště. Pokud toto nebude možné, tak v případě např. vypnutí části přestavníků na zhlaví bude uvažováno s osazením zámků. V případě vypnutí části



kolejových obvodů bude nutné zajistit volnost příslušných úseků dopravním zaměstnancem. Vzhledem k tomu, že se bude přepínat cca jeden kabel denně, bude nutné počítat v plánu POV s velkým časovým obdobím na provedení těchto prací.

- Bylo upozorněno na otázku rychlostí přes výhybky. V rámci stavby Modernizace ŽST Cheb byla řešena jen část výhybek, proto je nutné prověřit otázku rychlostí u výhybek v celém obvodu stavby. Zajistí zpracovatel dopravní části projektu na základě podkladů od projektanta zab. zař. V závislosti na výsledcích bude případně navrženo osazení indikátorových plechových tabulek pro rychlost 50 km/h na vj. návěstidla od Lipové a od Schirndingu.
- Na vjezdových návěstidlech od Tršnic a Fr. Lázní se doplňují světelné indikátory pro rychlost 50 km/h.návěstidlech
- Problematika funkčnosti VNPN – vzhledem k různým názorům na tuto problematiku **požaduje se stanovisko O14 k této problematice.**
- Zástupce OŘ UNL PO K. Vary upozornil na problematiku délky staničních kolejí. Pro výhledové vlaky (Nex DB) je uvažováno s délkou vlaku 740m. **Stanovisko k této problematice se požaduje od GŘ SŽDC.** Současně projektant prověří možnosti jiného rozmístění snímačů poč. náprav na kolejích 8,10 tak, aby bylo možno využít maximální možnou délku koleje.
- Na poradě předložil zástupce investora pracovní návrh postradatelných zařízení (v příloze). Z tohoto pracovního návrhu bude prozatím akceptováno do návrhu zab. zař. pouze zrušení výh. č. 801. Vzhledem k tomu, že součástí technologické stavby ETCS nejsou stavební úpravy, bude výhybka upravena jen pro jízdu jedním směrem (upínač jazyka a vyjmutí odlehlého jazyka).
- Součástí stavby ETCS bude rušení izolovaných styků.

Přílohy:

1. Situační schéma - pracovní návrh
2. Postradatelná zařízení – pracovní návrh

Zaznamenal: Ing. Vlach

Pozemní objekty

SO 02-51-01 ŽST Cheb, stavební úpravy ve VB

V rámci objektu jsou řešeny stavební úpravy pro umístění nové stavědlové ústředny, místnosti pro sdělovací zařízení včetně zajištění prostor pro jejich obsluhu a nového uspořádání dispečerských pracovišť. Stavební úpravy se dotknou části prostor v 2.NP v současnosti nevyužívaných prostor bývalé vinárny a části kanceláří na tomto patře. Konkrétně:

- 1P15, 1P16 – sdělovací zařízení
- 1P22-1P26 – kanceláře pro obsluhu technologií
- 1P27-1P39 – prostory pro stavědlovou ústřednu
- 1P 41, 1P18-1P21 – chodba a soc. zařízení

Dispečerská pracoviště budou umístěna ve 5.NP objektu výpravní budovy Cheb. Stavební úpravy budou provedeny v celém 5. NP.

Potřeba umístění pracovišť:

- 5 x pracovník řízení provozu



Ve směně 5 pracovníků x směnnost 5,5 tj. šatny budou vybaveny šatními skříňkami v počtu 28 KS

- Pro pracovníky bude zajištěna denní místnost

V celém 5. NP budou provedena nová dřevěná okna v souladu s požadavky památkové péče. Patro bude klimatizováno, nové rozvody NN a osvětlení. Úprava stávajícího sociálního zařízení.

Drobné úpravy spojené s prostupy kabelizace se dotknou i dalších částí budovy, vždy se jedná pouze o lokální průchod kabelizace – nedochází ke změně využití stávajících prostor.

SO 02-51-02 ŽST Cheb, úprava kabelovodu

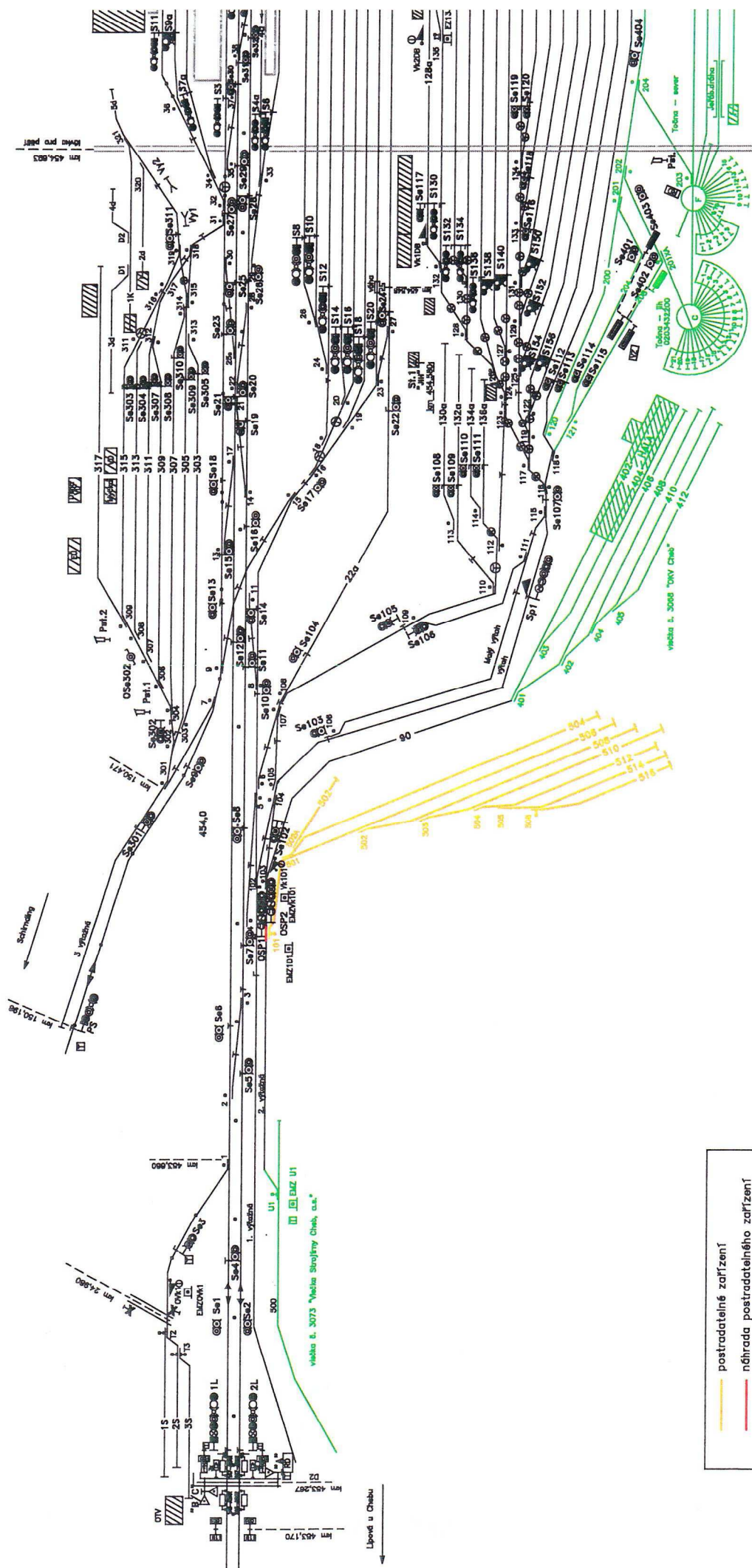
V rámci objektu bude vyčištěn (vymístěny kabely) ze stávající zaplněné využívané a volně přístupné 2/3 stávajícího kabelovodu vedeného kolmo na kolejiště. Druhá část (cca 1/3) dnes nevyužívaná budou v ní provizorně vedeny kabely při stavbě Modernizace ŽST Cheb. Po odstranění kstarých kabelových vedení z první části bude celý tubus vyčištěn, nově vymalován a v souladu s potřebami nových rozvodů osazovaných v rámci ETCS Cheb umístěny nové konzoly pro kabely. Nově bude pro kabelovod použit původní zavazadlový tunel. Tunel je v rámci stavby Modernizace ŽST Cheb prodloužen až pod 6. kolej, kde navazuje na stávající trasu kabelovodu vedeného podél 6. koleje. V rámci stavby ETCS bude stávající zavazadlový tunel nově vybaveno nosnými konzolami pro kabelová vedení a dojde k průrazům (vyvrtání) otvorů do dělicí stěny (odstranění celé stěny) mezi prodloužením a stávající podélnou částí kabelovodu.

Stávající podélná část kabelovodu bude vyčištěna, začištěny stávající betony podlah a stěn a provedeny úpravy na vstupních otvorech do kabelovodu. Opět budou provedeny konzoly pro umístění kabelových vedení.

Zaznamenal: Ing. Ptáčková

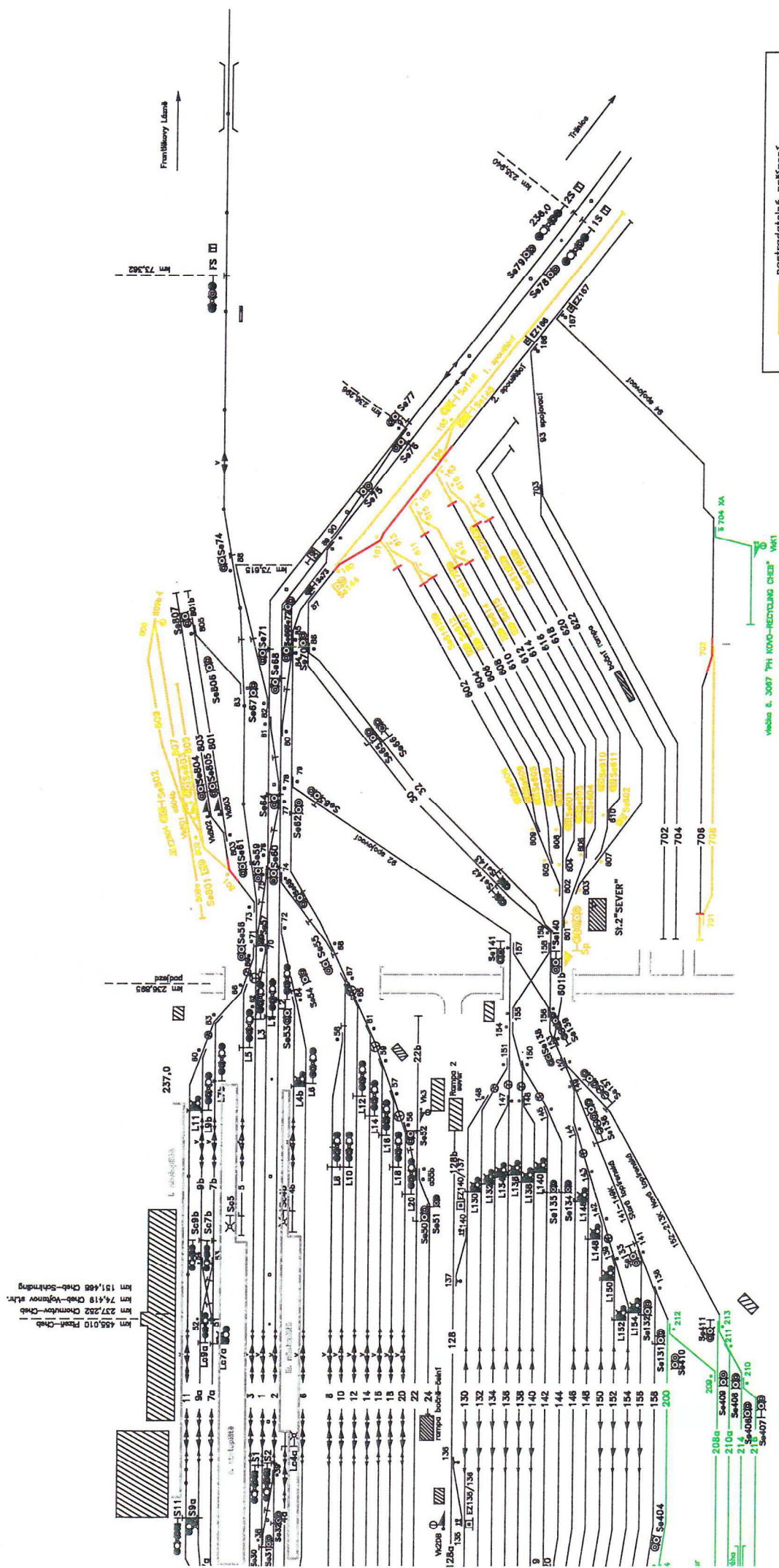


ŽST Cheb – schéma část 1


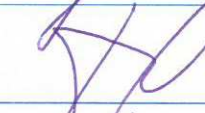
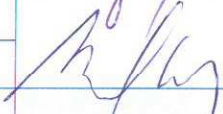

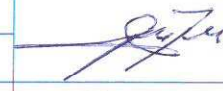

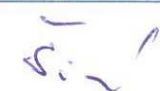
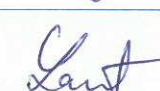




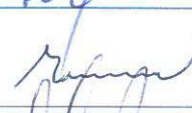




Veškerá č. 3292 "OKY Praha, P. Cheb"

ŽST Cheb – schéma část 2



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb Výrobní porada – zabezpečovací zařízení, pozemní objekty a řízení dopravy ŽST Cheb
DATUM	13.červen 2017
MÍSTO	SUDOP Praha

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN ŠTEPÁNEK	SUDOP PRAHA	605 229 014 MARTIN.STEPA@SUDOP.CZ	
JANA PÁČKOVÁ	SUDOP ED	444 177 999 JANA.PACKOVA@SUDOP.CZ	
TOMÁŠ KAFKA	SUDOP PRAHA	230 383 254 TOMAS.KAFKA@SUDOP.CZ	
MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
Jaroslav ŠPÁLA	SŽDC 014	9722 444 444 spala@szdc.cz	
Karel Benes	SŽDC 028	726 285 764 beneska@szdc.cz	
Jiří ŠIMÁNEK	SŽDC 030	602 686 611 simanek@szdc.cz	
Paul LÁBEK	SŽDC 012	602 655 532 Labelek@szdc.cz	
František VLACH	TMS Projekt s.r.o.	602 110 410 vlach@tmsplzen.cz	
PAVEL CHUDOBÁ	SŽDC s.o. OŘ UNL SŽET KL.	602 668 261 chudoba@szdc.cz	
PETR ALTMAN	SŽDC, OŘ UNL TO K. Vrchy	724 131 126 ALTMAN@SZDC.CZ	
MIROSLAV HAAK	SŽDC, SON ÚAL	725 405 026 HAAK@SZDC.CZ	
PETR MAROUD	SŽDC GŘ 06	725 944 204 maroud@szdc.cz	
Petr PLACHÝ	SŽDC, CDP Praha	725 562 560 plachy@szdc.cz	
Jaroslav SLAMA	SŽDC, SSZ	972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ	

NÁZEV AKCE: ETCS Plzeň (mimo) - Cheb

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Projednání připomínek

DATUM: 11. října 2017

MÍSTO: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha

ÚČASTNÍCI: Dle prezenční listiny

ZAZNAMENAL(A): Zpracovatelé PS a SO

Jednání bylo svoláno zhotovitelem přípravné dokumentace ve spolupráci s investorem stavby, Stavební správou západ. Cílem jednání bylo projednat jednotlivé připomínky organizačních složek SŽDC s.o. a ostatních organizací k projektové dokumentaci stavby. Záznam z připomínkového jednání je proveden formou reakcí (odpovědí) k jednotlivým připomínkám a jejich zapracování je uvedeno v příloze tohoto záznamu.

Na závěr projednání bylo konstatováno, že projektová dokumentace stavby „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ se považuje za projednanou a schválenou.



Obsah

SŽDC s. o., CDP Praha	3
SŽDC s. o., Správa železniční geodézie Praha	5
SŽDC s. o., Odbor přípravy staveb (O6)	6
SŽDC s. o., Odbor operativního řízení a výluk (O11)	8
SŽDC s. o., Odbor základního řízení provozu (O12)	9
SŽDC s. o., Odbor traťového hospodářství (O13)	10
SŽDC s. o., Odbor elektrotechniky a automatizace (O14)	11
SŽDC s. o., Odbor provozuschopnosti (O15)	21
SŽDC s. o., Odbor strategie (O26)	22
SŽDC s. o., Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)	25
SŽDC s. o., Oblastní ředitelství Plzeň	26
SŽDC s. o., OŘ Ústí n. Labem, Úsek náměstka pro řízení provozu	31
SŽDC s. o., OŘ Ústí n. Labem, SSZT Karlovy Vary	37
SŽDC s. o., Správa osobních nádraží Ústí nad Labem	39
SŽDC s. o., SŽE Hradec Králové	40
SŽDC s. o., Stavební správa západ	41
ČD, a.s., RSM Hradec Králové	43



SŽDC s. o., CDP Praha

Zpracoval: Ing. Javůrek; 972 228 903; JavurekT@szdc.cz

Obecné připomínky:

Vzhledem k chybějící vnitropodnikové legislativě a s tím souvisejícím nízkým povědomím CDP Praha o skutečných funkcionalitách a požadavcích ETCS ve vztahu k obsluhujícím zaměstnancům řízení provozu, není možné se v této fázi definitivně vyjádřit k vybavení jednotlivých dispečerských pracovišť. Obecně platí, že dispečerské pracoviště pro zadávání provozních dat bude umístěno v 1. NP (mimo dispečerské sály) a na pracovištích traťových dispečerů budou integrovány pouze nejnutnější funkcionality (např. zastavení vlaku, okamžitá rychlost apod.). O vybavení pracoviště provozního dispečera systémem ETCS lze rozhodnout až na základě podrobnější znalosti.

Bereme na vědomí.

Část D.1: Železniční zabezpečovací zařízení:

Část 4.2 Požadavky na systém ETCS L2 – V první větě je popisován koridor Praha – České Budějovice – Rakousko. Tento úsek nesouvisí s předmětnou stavbou.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

Část 4.7.1 Dispečerské pracoviště na CDP Praha – v souvislosti s pojmenováním dispečerských pracovišť upozorňuji, že u stávajících řízených oblastí, na základě požadavku GŘ, došlo ke zrušení pojmu řídicí a úsekový dispečer a ke zrušení rozdělení dopraven mezi ně (hlavní a předjízdny koleje vs. místní práce a odbočné tratě). Nově je každému dispečerovi přidělen určitý počet dopraven s tím, že je ovládá celé (mimo velkých uzlů).

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

Část 4.7.1 Dispečerské pracoviště na CDP Praha – u popisu pracovišť PPV doplnit úsek PPV Plzeň na Beroun (mimo) – Plzeň).

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

Část 4.7.1.2 Požadavky na dodávky v rámci stavby ETCS – techniku (PC) požadujeme umístit v místnosti za VEZO, příp. v technologickém podlaží (mimo dispečerské sály).

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

Část D.2: Železniční sdělovací zařízení:

Část 3.3.5 Napájení systému – prověřit dostatečnost jističe 6A.

Jistič 6A je dostačující. (Ing. Friesl)



Část 3.7 ŽST Planá u Mariánských Lázní, doplnění – ve druhém odstavci opravit pravopisnou chybu ve slově **Františkovy** Lázně.

Bylo opraveno.

Část 3.9.1 Technická specifikace – v prvním odstavci opravit název předpisu SŽDC D1 na „Dopravní a návěstní předpis“.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)



SŽDC s. o., Správa železniční geodézie Praha

Zpracoval: Ing. Kugler; 972 522 104; KuglerO@szdc.cz

Odevzdaná geodetická část dokumentace je jakousi pracovní verzí – **většina částí chybí** - v TZ se např. píše:

Výkresy budou vykresleny v rozsahu žst. Cheb a v místech případných záborů v době, kdy budou vyprojektovány PS a SO, kdy bude uzavřena koordináční situace stavby po připomínkách a upřesněn obvod stavby.

V části I.3 jsou pouze technické zprávy, výkresy jsou pouze v PDF, ...

V této chvíli se nelze ke geodetické části vyjadřovat – počkáme na finální technické řešení a kompletní geodetickou dokumentaci.

Bylo opraveno a doplněno.



SŽDC s. o., Odbor přípravy staveb (O6)

Zpracoval: Ing. Zunt; 972 244 733; Zunt@szdc.cz

Zabezpečovací zařízení:

(zpracoval Ing. Zbyněk Zunt, tel: 727 876 501)

PS 01-21-05 Úpravy TZZ Cheb-st.hranice SRN (Schirnding)

Z popisu úprav TZZ není zřejmé, že takto navržené řešení bude umožňovat správnou funkci ETCS.

ETCS v tomto úseku bude až po výstavbě nového staničního zařízení na straně DB. (Ing. Vlach)

Doplňte situační schéma předmětného traťového úseku.

Doplněno. (Ing. Vlach)

PS 01-21-06 TZZ Františkovy Lázně - Cheb

Dle ZTP mělo být v mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně navrženo nové TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s vazbou na stávající PZS. Případný návrh automatického hradla s hradlem na trati měl být doložen zpracovanou dopravní technologií.

Dle sdělení dopravního technologa hradlo na trati není potřeba. (Ing. Vlach)

PS 99-21-02 Úpravy TZZ Tršnice – Cheb

Doplňte, jaké konkrétní informace bude nutné přenášet pro účely ETCS. Při využití stávající kabelizace je nutno prostřednictvím TÚDC oficiálně požádat o potvrzení technických parametrů kabelizace včetně rezervace určených žil.

Pro účely ETCS jsou dostačující stávající informace, které jsou zpracovány do RZZ. Budou využity i pro nové SZZ a pro ETCS. (Ing. Vlach)

Doplňte situační schéma předmětného traťového úseku.

Doplněno. (Ing. Vlach)

PS 99-21-01 Úpravy v CDP Praha

Doplňte výkres dispozice dispečerů železniční dopravní cesty včetně nově navrhované matice monitorů.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

Doplňte výkres dispozice dvou obslužných pracovišť dispečera ETCS (D-ETCS).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)



Elektrická trakce:

(zpracoval Ing. Milan Zedník, tel: 601 102 272)

Souhrnné části

Bez připomínek

Technické řešení (technologická část)

V části E.3.1. žádáme o doplnění dokumentace dle standardů pro PD.

Bylo doplněno. (p. Svoboda)



SŽDC s. o., Odbor operativního řízení a výluk (O11)

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

Připomínky:

Dokumentace žádným konkrétním způsobem neřeší problematiku dočasného omezení provozování dráhy a drážní dopravy, vyjma konstatování, že je problematiku nutné dořešit.

V této souvislosti vznášíme požadavek, aby předpokládaný rozsah výluk jednotlivých prvků infrastruktury vzniklý v souvislosti s prováděním předmětné stavby byl řešen v této dokumentaci, a to včetně vlivu těchto výluk na provoz.

Bylo doplněno.



SŽDC s. o., Odbor základního řízení provozu (O12)

Zpracoval: Ing. Daněk; 972 524 575; danek@szdc.cz

K předložené přípravné dokumentaci (PD) stavby „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

a) oddělení technické

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

1) Formální připomínka:

V částech A., kapitola A.1.1 a v B.1, kapitola a.) Identifikace stavby je uvedena „žst. Salajna“ – nutno opravit, na „zast“ Salajna.

Bylo opraveno (Ing. Štrof)

2) Navržený rozsah postradatelných zařízení v ŽST Cheb

Z aktuálně ukončeného projednání postradatelnosti zařízení vyplývá, že na rozdíl od původního návrhu postradatelnosti **je nutné zachovat kusou kolej č. 805 a výhybku č. 801** (a postradatelnost výhybky č. 802 bude podmíněna její náhradou kolejovým polem). Dokumentaci proto nutno upravit.

Opraveno. Postradatelnosti výhybek budou, dle dohody ze závěrečné porady, řešeny úsporným způsobem. (Ing. Vlach)

Nad rámec projednávané postradatelnosti je v předložené PD navržena jako postradatelná kolejová spojka výhybek č. 83/805, výhybka č. 108, část koleje č. 32 – zrušení těchto zařízení **proto požadujeme nejdříve řádně projednat**.

Dále je nad rámec projednávané postradatelnosti v dokumentaci navrženo zrušení výhybek č. 108 a části koleje č. 22a. V části B.2, kapitola 4.4 je bez dalšího upřesnění uvedeno, že zrušení těchto zařízení bylo projednáno. Do dokumentace proto nutno uvést, s kým konkrétně bylo v této věci jednáno (např.: dotčené odbory GR SŽDC, dotčené odbory OŘ Ústí nad Labem, ČD Cargo, a.s. apod.), případně možno uvést odkaz na dokladovou část (např. na záznam z některé z výrobních porad, kde bylo zrušení těchto zařízení odsouhlaseno).

Byl ponechán původní rozsah postradatelnosti, případné rozšíření bude předmětem dalšího stupně dokumentace. (Ing. Kafka)

3) Část D. Situační schéma nový stav, příloha 0202

V části B.2 je uvedeno, že je navrženo uzamčení výhybek č. 160, 161, 163, 164 od výhybky č. 85 (n.č.) na kolej č. 2. spouštěcí, koleje č. 602, 604, 606, 608, 610, 612, 614, 616, 618 budou ukončeny terčem s návěstí „Stůj“. Situační schéma tyto úpravy neobsahuje – nutno dát do souladu.

Úpravy se týkají obvodů St.1 a St.2 do kterých se má zasahovat jen v nejnútnejším rozsahu, vyvolaném změnami v řešené SZZ osobního nádraží. Z tohoto důvodu to není v části D řešeno. (Ing. Vlach)

b) oddělení technologie a provozní kontroly

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

Bez připomínek.



SŽDC s. o., Odbor traťového hospodářství (O13)

Zpracoval: Ing. Bednář; 972 244 564; BednarJo@szdc.cz

V rámci posouzení předložené **přípravné dokumentace** máme za SŽDC GŘ O13 následující požadavky:

V dokumentaci nebyl doložen požadovaný rychlostní profil V_{150} celého ramene. Požadujeme ho předložit na O13 k odsouhlasení.

Vzhledem k tomu, že požadovaný profil V_{150} nebyl součástí zadání stavby a nepodařilo se s investorem zahrnout požadavek do PD, není profil V_{150} součástí PD a je nutné jej nárokovat v dalších stupních projektové dokumentace.

V rámci žst. Cheb a přilehlých traťových úsecích se navrhuje pokládka nových kabelových tras. Požadujeme doložit řezy v charakteristických místech s navrženou kabelovou trasou dle zásad popsaných v předpise SŽDC S4.

Bude doloženo v dalším stupni PD.



SŽDC s. o., Odbor elektrotechniky a automatizace (O14)

Zpracoval: Ing. Jelínek; 972 244 572; jelinek@szdc.cz

Na základě vašeho dopisu čj. 19670/2017-SŽDC-SSZ-UT2/Sla zasíláme níže připojené vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb“ (2/2018):

D.1. Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

Technická zpráva - obecně

– Formálně upozorňujeme, že dokumentace určuje balízy navrhované k použití obecně, stanovuje zásady umísťování, ale nestanoví jejich počty či přesné umístění. S ohledem na stupeň přípravy by tento přístup mohl být dostatečný, z hlediska neznalosti konkrétního použitého systému (který bude vybrán veřejnou zakázkou) přesný návrh ani prezentovat nelze, ale existuje zde proto nejistota správného finančního ohodnocení. Obdobně uvedené platí pro nepřenosná neproměnná návěstidla ETCS.

– I z výše uvedených důvodů (specifičnost předmětu PD) nejsou doloženy výkresy dopraven pro stávající i nový stav (rozmístění balíz), jak požaduje Směrnice č. 11.

str. 6 - Opravte název TNŽ 34 2620 (nesprávně označena ON 34 2620).

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

str. 23, 4.3

– V rámci projednání připomínek požadujeme upřesnit, jak má být realizován uvedený záměr „Umístění balíz bude však také v souladu s požadavky na umístění provozovatele dráhy, který konečnou polohu odsouhlasí ...“ v praxi realizován (časově i kompetenčně).

Bylo vysvětleno na jednání. (Ing. Prokůpek)

– Odstavec „Stacionární část musí umožňovat předepsanou komunikaci v systému ETCS L2 od různých dodavatelů. Pokud pro zhotovitele bude potřebné zajistit určení přesné polohy, zajistí ji zhotovitel svými prostředky a promítne je do ceny balíz, jedná se zejména o polohy návěstidel, výhybek, nástupišť atd.“ rozdělte a první větu precizujte (ve smyslu, že se jedná o komunikaci RBC s mobilními částmi systému ERTMS/ETCS na drážních vozidlech). K druhému odstavci doporučujeme, aby bylo ze strany investora zváženo, jestli by v rámci PD nemělo být doměřování kilometrických poloh v dopravních uvažováno vždy.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

str. 28, 4.5.1 – Uvedené úpravy skříní DOZ a upgrade HW je definován stručně – bez technických podrobností.

Bylo doplněno ve smyslu požadavků na funkci a kompatibilitu. (Ing. Prokůpek)

str. 42, 4.9.1 – Umístění návěstidel musí respektovat mimo uvedené TNŽ 34 2620 i vyhl. 173/1995 Sb., dopravní řád drah.

Bylo doplněno. (Ing. Vlach)

str. 47, 4.13 PS 01-21-05 Úpravy TZZ Cheb – st. hranice SRN (Schirding) – S ohledem na uvedené skutečnosti navrhujeme prověřit možnost, aby v rámci PD se tento PS neomezoval pouze na úpravy (včetně úpravy názvu) a byl – s ohledem na stávající opsané nejistoty na straně provozovatele dráhy



cizího státu - rozšířen na možnou náhradu stávajícího zařízení novým TZZ. Z hlediska PD by se tedy mělo jednat o rozsah ÚR a souvisejících nákladů (prozatím bez upřesnění technického řešení s tím, že zařízení bude muset být 3. kategorie). Případná redukce/specifikace rozsahu PS v rámci PSŘ by neměla přinést komplikace jako absence této možnosti v PD.

Nové TZZ se bude realizovat až se stavbou DB, kde se bude upravovat i ETCS. (Ing. Vlach)

Obecně:

(zpracoval: Ing. Klega, 972 741 240)

Mezi podklady chybí zápis z výrobní porady zabezpečovacího zařízení dne 13. 6. 2017 uvedený v seznamu příloh části H. Tento zápis nebyl zaslán ani na telefonickou výzvu! Proto je třeba přistupovat ke všem připomínkám tak, že nemohou tento zápis zohlednit.

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

Dokumentace vůbec nezohledňuje již probíhající přípravu stavby, jejíž náplní je GSM-R v úseku Ústí nad Labem – Cheb, a to ani jakoukoliv zmínkou o potřebě koordinace, byť alespoň v rámci projektu stavby.

Koordinace je popsána v části A. a B.1.

Doporučujeme vyprojektovat i od Tršnice „automatický vstup“. V současné době se již zpracovává přípravná dokumentace na stavbu, jejíž náplní je GSM R v úseku Ústí nad Labem – Cheb. Lze předpokládat, že stavby mohou být realizovány současně, případně v blízkém sledu tak, že automatický vstup bude možno realizovat. V případě, že by stavba GSM R byla ukončena později, bylo možno po určitou dobu využít funkci „výluky ETCS“ pro úsek Cheb – Tršnice. Během výluky by se pak vlaky přepínaly pod dohled ETCS stejným způsobem jako při manuálním vstupu. Důvodem takové přípravy a realizace stavby ETCS je snaha vyhnout se nutnosti úprav ETCS po realizaci stavby GSM R.

SW RBC bude připravený na automatický vstup – bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

Bude li realizace stavby formou „Vyprojektuj a postav“ musí projektant stavby zajistit koordinaci se stavbou DB Netz, jejíž náplní je stavba TZZ a/nebo ETCS.

Nebyl uzavřen dodatek o širší zpracování PD. (Ing. Vlach)

Nenalezli jsme žádný popis, zda je přenos informací ze SZZ, TZZ, PZS do RBC zálohovaný a jakou cestou.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

A. Průvodní zpráva

A.1.1 – Nechybí mezi železničními stanicemi Františkovy Lázně?

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

A.2 a) – Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně – Úsek není dvoukolejný.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.2 a) – Navazující železniční tratě. – Je popsán úplně jiný úsek železniční sítě.



Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.2 b) – Nechybí Františkovy Lázně?

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

A.3 d) – Opravdu jsou podmínkou stavby Plzně, když rozsah stavby ETCS se týká úseku Plzeň (mimo) – Cheb?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.3 e) – Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně – Úsek není dvoukolejný.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.3 e) – Navazující železniční tratě. – Je popsán úplně jiný úsek železniční sítě.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.3 f) – Na základě posledních zkoušek ETCS máme pochybnost o tvrzení uvedeném v prvním odstavci v případech souvisejících s vjezdem vlaků na kolej přibližně stejné délky a jejich předjíždění nebo křižování.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.3 f) – Z čeho se vzala délka 30 km? Úsek Cheb – Františkovy Lázně má 7 km. Kde se vzalo zbývajících 23 km?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

A.7 – Nechybí stavba GSM-R v úseku Cheb – Ústí nad Labem?

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

A.7. poslední odstavec – Píše o stavebních objektech SO 20-10 a SO 10-40 (že byly prohlášeny kulturní památkou). V A.8 b) však tyto SO uvedeny nejsou.

Objekty jsou součástí stavby Modernizace ŽST. Cheb nikoliv stavby ETCS... (Ing. Štrof)

B. Souhrnná část:

B.1 a) – Nechybí mezi železničními stanicemi Františkovy Lázně?

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

B.1.1 d) PS 02-21-03 – Mezi vjezdovými návěstidly a cestovými návěstidly Lc91, resp. Sc92 je navržena zábrzdna vzdálenost, přitom návěstidla jsou umístěna pouze na vzdálenost 172 m, resp. 186 m a od hrotu rozhodující výhybky, kde teprve strojvedoucí může identifikovat, zda jede ke zmíněným cestovým návěstidlům nebo na některou z dopravních kolejí 8 až 22, které mají hlavní návěstidla výrazně dále. V tom vidíme jednak výrazné bezpečnostní riziko pro vlaky, které nejedou pod plným dohledem ETCS (vlaky nevybavené mobilní částí ETCS a vlaky jedoucí např. v módu Staff Responsible [Na odpovědnost strojvedoucího]), a jednak to může výrazně omezit vjezdovou rychlost vlaků a prodloužit tak jízdní doby, případně dobu obsazení zhlaví. Je pravda, že k návěstidlu Lc91a na krátkou kolej 4a jsou vjezdové vlakové cesty od Lipové u Chebu a od Schirndingu s omezením rychlosti na 40 km/h, která je jinak jen při některých variantních cestách (na 1. kolej přes 35/37, na 2. kolej při 38/39). Na druhém zhlaví je situace horší v tom, že na kolej 92 a na krátké koleje 5 a 4b je stejné omezení rychlosti jako na většinu



dopravních kolejí. Proto doporučujeme zvážit, zda vzhledem k četnosti jízd vlaků, které budou jako posun pokračovat na některou z kolejí 134 až 158, popř. 200 by nebylo vhodnější umístit vjezdová návěstidla tak, aby k cestovým návěstidlům Lc91 a Sc92 (případně i k návěstidlům Lc4a, Sc5, Sc4b) nebyla zábrzdna vzdálenost, i když TNŽ 34 2620 čl. 4.5.2 c) v takových případech nedoporučuje zábrzdnou vzdálenost navrhovat. Aby při vjezdových vlakových cestách na koleje 91, a 92, případně i 4a, 4b a 5 (kdy návěst dovolující jízdu s návěstí Rychlost 40 km/h a opakování návěstí Výstraha na vjezdovém návěstidle je předvěstěna návěstí Výstraha na posledním oddílovém návěstidle, příp. na samostatné předvěsti, tj. stejně jako návěst Stůj) byly vlaky co nejméně zpomalovány, doporučujeme v případě návěstění nedostatečné zábrzdné vzdálenosti na vjezdových návěstidlech tato umístit tak, aby jejich viditelnost byla co největší nebo před vjezdovými návěstidly navrhnout tzv. návěstní napodobovače. Případný přesun vjezdových návěstidel by se možná projevil i v rozsahu jiných PS (např. pokud by přejezd P309 zůstal ve stanici).

Dle výstupu ze závěrečné porady bylo řešení této problematiky projednáno s gestorkou předpisu D1 a zapracováno do dokumentace. (Ing. Vlach)

B.1.1 d) PS 02-21-05 – Nepůjde jen o TZZ, ale i o německý národní vlakový zabezpečovač, který se musí navázat do nového SZZ.

Do nového elektronického stavědla budou zapracovány všechny stávající informace z tohoto přeshraničního úseku. (Ing. Vlach)

B.2, 3.3 – Požadujeme, aby projektant posoudil nejen současný počet přihlášených vlaků v obvodu RBC (což učinil), ale také počet současně přihlášených vlaků do systému GSM-R v obvodu a okolí vlastní ŽST Cheb a porovnal to s kapacitou BTS (počtem možných současných spojení) a případně podle toho posílil kapacitu BTS v Chebu.

Bylo posouzeno a doplněno. (Štrof)

D.1. Zabezpečovací zařízení

TZ, 1.1 – Nechybí mezi železničními stanicemi Františkovy Lázně?

ŽST Františkovy lázně jsou popsány v rámci ŽST Cheb. (Ing. Prokůpek)

TZ, 4.2 – V textu je chyba, Baseline 2 je verze 2.3.0d, nikoliv 3.4.0

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

TZ, 4.2 – Doporučujeme traťovou část realizovat ve verzi 3.6.0 (Baseline 3, R2), systémová verze 1.1.). Ta není ani popsána.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

TZ, 4.3 – Při rozmisťování balíz je třeba respektovat i požadavky zadavatele (nejen koncepci zhotovitele).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

TZ, 4.3 – Plnohodnotné využití dopravních kolejí nelze zajistit pouhým umístěním dalších balízových skupin na dopravních kolejích, ale musí se na něm podílet i další funkce RBC, popř. i uspořádání a funkce SZZ.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)



D.1, TZ, 4.3 – Programátor balíz musí být dodán nikoliv 1 na RBC, ale jeden pro každou SSZT, která má balízy dodávané ve stavbě ve své správě. Na kusy to vyjde stejně, ale jde o to, že v programátorech (s programátory) musí být dodány telegramy pro všechny balízy v obvodu příslušné SSZT. A to je třeba doplnit, aby zhotovitel nedodal jen programátory bez telegramů.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.3.1 – V druhém odstavci se píše o sloupci 40s v tabulce 1. V Tabulce 1 je však sloupec 30s. Je třeba uvést do vzájemného souladu.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.3.2 – Ve Svojšíně je třeba doplnit kolej 1a, v Pavlovicích jsou 4 dopravní koleje, nikoliv 2.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.3.2 – V úseku Lipová u Chebu – Cheb v km 450, nemůže být hranice soustředění RBC, ale hranice mezi obvody RBC. Nicméně doporučujeme, aby pro příslušný směr jízdy byla hranice u oddílového návěstidla platného pro příslušný směr jízdy (takže hranice by byly dvě, jedna pro lichý a jedna pro sudý směr jízdy). Dtto změnit ve 4.6.2.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.3.2 – Vstupní hranice do oblasti ETCS až u vjezdového návěstidla Chebu znamená, že úsek státní hranice – Cheb vůbec nebude pod ETCS. Není to v rozporu se zadáním stavby a se závazky ČR? Je potřeba navrhnout řešení jednak pro stav, kdy DB Netz ještě nebude mít zřízen systém ETCS, a pro stav, kdy již DB Netz bude mít zřízen systém ETCS. Zde přicházejí v úvahu 2 varianty s handoverem v úrovni 2 nebo s přechodem přes ETCS úrovně 1. Návrh by měl počítat se všemi třemi variantami a připravit pro ně podmínky. Doporučujeme zvážit, zda by podle variant mohly být zřízeny tři různé provozní soubory a podle informací v době zadání stavby ETCS, nebo v rámci zpracování projektu, by se pro realizaci vybral vhodný z nich. Pokud tato forma není možná, doporučujeme, aby PD uvažovala s nejnáročnější (cenově nejdražší) variantou.

Je připravováno jednání s německou stranou. Případná změna řešení vstupu do oblasti řízení ETCS v předmětném úseku bude zapracována pro uskutečnění jednání. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.5 – Doplnit požadavek na řešení, které umožní dojetí pod dohledem ETCS co nejbliže k návěstidlu s návěstí Stůj. Brzdné křivky systému ETCS vynucují zastavení vlaků ve velké vzdálenosti před návěstidly s návěstí Stůj (zejména u nákladních vlaků). Pouhé doplnění dalších balízových skupin na dopravních kolejích to nezajistí.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.5.1 – Doplnit požadavek o doplnění možnosti zadávat z PPV a z jednotlivých stanic povel Nouzový stop pro vlaky, jejichž poslední vztažná balízová skupina (LRBG) je ve stanici předané na PPV, resp. na místní obsluhu a v přilehlých mezistaničních úsecích, případně také tak, že se uplatní pro všechny vlaky v obvodu RBC. (Účelem je minimalizovat rizika identifikovaná zhotovitelem stavby ETCS v úseku Kolín – Břeclav v Záznamu o nebezpečí podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013.) Na vhodné místo to popsat i pro ŽST Cheb.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6 – Změnit verzi 3.4.0 na 3.6.0.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)



D.1, TZ, 4.6 – Změna posunového dílu ve vlak není manuální změna úrovně. Pokud má dojít ke změně posunového dílu ve vlak za jízdy (např. v úrovni návěstidla S91 nebo L92), lze to řešit jako přechod z módu Na odpovědnost strojvedoucího na mód Plný dohled, což ovšem musí probíhat ve stejné úrovni, v tomto případě v úrovni 2. Strojvedoucí musí nejprve ukončit mód Posun (pokud v něm byl), zadat vlaková data a zahájit jízdu v módu na Odpovědnost strojvedoucího. Vysoce doporučujeme, aby u návěstidel S91 a L92 proběhlo přepnutí do módu Plný dohled automaticky (procedurou, která se v příručkách označuje jako ATAF = Automatický TAF = Automatické potvrzení volnosti před vlakem). Tato funkce musí být implementována do traťové části ETCS (RBC a podle toho musí být umístěny balízy).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6.2 – Doplnit podrobněji v jakém rozsahu má být možno jet v módu Reversing (konkrétní oblasti, vzdálenosti pro couvání a vliv na TZZ).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6.3 – Hraniční BG u předvěsti?

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6.2 a 4.6.3 – Vyjmenovat hlavní návěstidla, před kterými musí být možný přechod z módu Plný dohled (podle rozhledu) do módu Posun za jízdy. Minimálně musí jít o návěstidla Lc91 a Sc92.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6.3 – Jestliže se správně uvažuje s vjezdem na obsazenou kolej (v módu Podle rozhledu), pak je třeba uvažovat se spojováním vlaků.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.6.2 a 4.6.3 – Podrobněji popsat přenášení informací z indikátorů závad jedoucích vozidel do RBC (o jaké informace půjde).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.7 - Upřesnit, že funkcionality ETCS STOP bude realizována tak, že Nouzový stop musí být na pracovišti PPV možno zadat tak, aby se uplatnil pouze pro vlaky, jejichž poslední vztažná balízová skupina (LRBG) je pouze ve stanici vybrané výpravčím na PPV a v přilehlých mezistaničních úsecích, a tak, aby se uplatnil v obvodu celé RBC. (Účelem požadavku na uplatnění jen pro vybranou stanici a přilehlé mezistaniční úseky je minimalizovat rizika identifikovaná zhotovitelem stavby ETCS v úseku Kolín – Břeclav v Záznamu o nebezpečí podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013.)

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.7.1.1 a 4.7.1.2.1 – Odstranit rozpor textů týkajících se ASVC. V 4.7.1.1 se píše, že systém ASVC bude aktivován až v rámci stavby ETCS. V 4.7.1.2.1 je text, který není jednoznačný (píše se o zřízení funkcionality ASVC a že musí být možné její rozšíření). K D.1, TZ, 4.9 – Co má znamenat zkratka „ES“? (Běžně se používá pro Evropské společenství.) Doporučuje ji nahradit textem, který zkracuje.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1, TZ, 4.9, 4.9.1, 4.12 a 4.15 – K přemístění vjezdových návěstidel na zábrzdnu vzdálenost platí připomínka k B.1.1 d) PS 02-21-03. V té souvislosti nemusí dojít k zahrnutí přejezdu P309 so obvodu stanice a „k integraci PZS přejezdu P309 do SZZ“.



Dle výstupu ze závěrečné porady bylo řešení této problematiky projednáno s gestorkou předpisu D1 a zapracováno do dokumentace. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.9 – Upozorňujeme, že je naprosto nereálné, aby na kolej dlouhou 750 m, resp. 749 m vjel pod dohledem ETCS vlak dlouhý 740 m bez uplatnění nenulové uvolňovací rychlosti. Pro uplatnění nenulové uvolňovací rychlosti však musí být splněny takové podmínky, které zajistí, že nebude ohrožena jízda vlaku ani dalších drážních vozidel, pokud by vlak projel za Konec oprávnění k jízdě. Dále pak v případě délky koleje 749 m a délky vlaku 740 m nebudou dodrženy požadavky na viditelnost návěstidla na konci vjezdové vlakové cesty z interoperabilních lokomotiv. Stejná situace se může týkat i jiných kolejí (vzhledem k délkám vlaků, které na ně mají vjet, a délkám těchto kolejí, případně délkám nástupišť u osobních vlaků).

Upraven text TZ se zapracováním požadavku nenulové uvolňovací rychlosti. Jiné řešení bez zásahů do kolejové části není možné.. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.9 – Co se týká KO a počítačů náprav, nestačí dodržet jen podmínky TSI, ale i technických norem ČSN EN 50238 2, ČSN EN 50238 3 a ČSN 34 2613 ed. 3, protože kolejové obvody jsou otevřeným bodem a je třeba dodržet i požadavky národních předpisů.

Doplněno do TZ. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.9 – Je správné, aby rozsah potřebných nouzových obsluh byl stanoven až v dalším stupni projektové dokumentace, pokud tato bude zadávána formou „Vyprojektuj a postav“? Rozsah potřebných nouzových obsluh může ovlivnit cenu stavby a může být zdrojem sporů ohledně víceprací a méně prací. Doporučujeme její rozsah stanovit již v PD.

Doplněno do TZ. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.9 – U rušených výhybek doporučujeme jejich náhradu kolejovým polem nebo alespoň náhradu jejich výměnové části standardními pražci a kolejnicemi (místo použití upínače hákových závěrů a vyjmutí jazyka). Demontáž části kolejové větve doporučujeme provést vždy.

Dle rozhodnutí HIP a investora zůstává navržené řešení. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.9 a 4.11 – Nenalezli jsme žádné podrobnosti, jak budou řešeny jízdy do/z obvodu St. 1 a St. 2. Zda pro to budou řízeny nějaké souhlasy pro jízdy na spojovací koleje 91 a 92 nebo bude použit princip „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ nebo bude použit nějaký jiný způsob. K vybranému řešení by si měl projektant vyžádat stanovisko úseku řízení provozu GŘ SŽDC, CDP Praha a úseku náměstka pro řízení provozu OŘ.

Doplněno v TZ. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.13 – Nepůjde jen o TZZ, ale i o německý národní vlakový zabezpečovač, který se musí navázat do nového SZZ.

Do nového elektronického stavědla budou zapracovány všechny stávající informace z tohoto přeshraničního úseku. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 4.14 – Přenos informací o PZS do Chebu je nezbytný nejen pro ETCS, ale také nejméně pro souhrnnou hlásku ve stanici přilehlé k TZZ 3. kategorie.

Opravena TZ. (Ing. Vlach)

D.1, TZ, 5 – Požadujeme odstranit kapitolu 5 Licenční ujednání. Uvedený text je obvykle aplikován pro systémy DDTS a DŘT. Pro oblast zabezpečovací techniky jsou licenční ujednání předmětem technických



podmínek konkrétních výrobků. Případně lze stávající text nahradit takto: „Předmětem předání díla budou také veškeré licence pro použití dodaného softwarové vybavení, a to včetně softwaru třetí stran.“

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1. TZ – Kde je popsáno, jak budou umístěna neproměnná návěstidla ETCS? Jedná se zejména o Lokalizační značky ETCS.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

D.1. situačnímu schéma ŽST Cheb:

Izolované styky a kolové detektory (snímače) počítačů náprav jsou často zakresleny tak, že by mezi nimi vznikl nekontrolovaný úsek – např. mezi výhybkami 13 a 17, 29 a 33, 35 a 37, u náv. Lc91, S3, S6, Se103, L3 a možná u L6. Podobně je to u dvou jednostranně využitých snímačů počítačů náprav u náv. PS.

Sit. schéma opraveno. (Ing. Vlach)

Mezi výhybkami 6 a 107 je zakreslen snímač počítače náprav využitý jen pro KÚ zprava a IS využitý pro KO zleva, přitom na obě strany se nacházejí KÚ počítačů náprav.

Sit. schéma opraveno. (Ing. Vlach)

Skupinové Se302 – lze na něm rozsvítit návěst Posun dovolen jen z PSt? Upozorňujeme, že není přijatelné, aby bylo možno ústředně stavět posunové cesty od skupinového seřaďovacího návěstidla, před kterým je více než jedna ústředně stavěná výhybka. (Před skupinovým seřaďovacím návěstidlem může být jen jedna ústředně stavěná výhybka, a to pouze za podmínky, že na skupinovém seřaďovacím návěstidle je indikátor, který šipkami vyjádří, z které koleje je posunová cesta postavena.)

Se 302 lze rozsvítit návěst Posun dovolen pouze z PSt. Doplněno do TZ. (Ing. Vlach)

Není uvedeno, které výhybky lze ovládat z jednotlivých PSt a které jsou při předaném PSt drženy v nějaké poloze. Absence této informace by mohla být zdrojem dotazů ve výběrovém řízení na zhotovitele a důvodem pro oddalování termínu podání nabídek. Doporučujeme rovněž podobným způsobem uvést, které výhybky budou ovládány jen ze St. 1 a ze St. 2.

Doplněno ovládání (a držení) výhybek z jednotlivých PSt do sit. schématu. Do tabulky výhybek doplněno které výhybky jsou ovládány ze St.1 a ze St. 2. (Ing. Vlach)

Opakovací spádovištní návěstidla jsou nesprávně označena – místo OSP má být OSp.

Opraveno. (Ing. Vlach)

K čemu slouží snímač počítače náprav přibližně v km 453,871 před OSp1? Chybí k němu „protikus“.

Opraveno. (Ing. Vlach)

Na koleji 4a je špatně zakreslen dopravní program (vlakové cesty jsou ze strany od zarážedla / k zarážedlu).

Opraveno. (Ing. Vlach)

Chybí dopravní program na kolejích 91 a 92, čísla kolejí nejsou v ose kolejí.

Opraveno. (Ing. Vlach)



Tučnou čarou jsou znázorněny dopravní koleje 3, 1, 6 a nikoliv třeba kolej 2. Má to znamenat, že na koleji 2 není navržen přenos kódu národního vlakového zabezpečovače? To by byl rozpor s B.1.1 d) PS 02-21-03 a s TZ.

Koleje 3, 1, 2, 6 kresleny stejnou čarou. Nedokonalost převodu do PDF. (Ing. Vlach)

EMZ101, EMZVk101 nemají zakresleno, že je v nich uzamčen klíč.

Opraveno. (Ing. Vlach)

Proč je použito nestejného označení elektromagnetických zámků? EMZ101, EMZVk101, ale EZ135/136, EZ166 a EZ167?

Opraveno. (Ing. Vlach)

Chybí návěsti pro ETCS.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek, Ing. Vlach)

Proč je zřízeno zařízení GPE v km 149,169. Požadujeme zdůvodnit. Pokud bude zachováno, je třeba použít i související značky pro ovládací prvek (např. kolový detektor vyhodnocující směr jízdy do Chebu) a jejich vzájemné propojení.

Chybné podklady, opraveno. (Ing. Vlach)

Nemá být snímač počítače náprav mezistaničního úseku ve směru Schirnding (resp. prvního kolejového úseku trati) až u návěstidla ve funkci označníku?

Opraveno dle požadavku, snímač přemístěn k označníku. (Ing. Vlach)

D.2. Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Klega, 972 741 240)

D.2, 3.7.1 – Vůbec není řešen vstup od Schirndingu. Zde musí být pokrytí signálem GSM R v celé délce po státní hranici (což snad dle informací od TÚDC je), ale i v dostatečné délce před ní pro řešení s handoverem ETCS L2 v místě, které to bude vyžadovat. Místo handoveru (nemusí být stejné pro oba směry jízdy) musí být koordinováno s DB Netz.

Reakce.

D.2. Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Dudek, 972 244 485)

Kap. 3.4.2

S umístěním poplachového informačního tabla v dopravní kanceláři (pracovišti dispečerů) nesouhlasíme. Ústředna EZS musí být připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) a všechny informace musejí být přenášeny do integračních serverů na CDP Praha a ÚS Ústí nad Labem sever a do klientského pracoviště u dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC) na CDP Praha. Z tohoto pracoviště musí být rovněž možné provádět dálkovou změnu parametrů ústředny EZS (parametrizace). Pro případné místní ovládání a parametrizaci smí být použit výhradně klient systému DDTS ŽDC, jehož umístění navrhujeme na vybraném pracovišti OŘ Ústí nad Labem SSZT Karlovy Vary



Opraveno. Klient PPV bude dodán v rámci stavby DOZ, v rámci stavby ETCS Plzeň (mimo)-Cheb budou tyto informace začleněny do tohoto klienta. (Ing. Friesl)

Kap. 3.8.2.4

Data z InK v žst. Cheb musejí být přenášena jak na InS na CDP Praha, tak na InS v Ústí nad Labem sever, nikoliv tedy pouze případně, jak je uvedeno v textu. Požadujeme opravit.

Opraveno. (Ing. Friesl)

Kap. 3.8.2.15

Pokud nová rozhlasová ústředna umožňuje komunikaci protokolem SNMP, požadujeme přenášet signalizace provozu a poruchy rozhlasové ústředny tímto protokolem v souladu s platným Gestorským výkladem k Technickým specifikacím SŽDC 2/2008 – ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ ze dne 8. 2. 2016 (č. j. 5641/2016-SŽDC-O14 – dále jen „gestorský výklad“) a připravovaným třetím vydáním těchto specifikací (t.č. v připomínkovém řízení). InK v žst. Cheb tedy musí podporovat konverzi protokolu SNMP na protokol podle ČSN EN 60870-5-104 ve smyslu uvedeného gestorského výkladu. Požadujeme v tomto smyslu upravit text.

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Kap. 3.8.2.17

Uvedený rozsah informací pro ZPDP a ASHS neodpovídá rozsahu uvedenému v gestorském výkladu (viz připomínka ke kap. 3.8.2.15). Požadujeme doplnit odkaz na gestorský výklad do textu a zahrnout požadavky gestorského výkladu do stavby včetně požadované parametrizace.

U systému ASHS požadujeme doplnit informaci z ústředny ASHS „Přepnutí do manuálního režimu“.

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Kap. 3.8.2.18

Požadujeme doplnit pro informační systém obdobně podle připomínky ke kap. 3.8.2.15.

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Kap. 3.8.2.21

Požadujeme doplnit připojení řídicích jednotek výtahů do systému DDTS ŽDC s přenášenými informacemi v rozsahu uvedeném v předpise SŽDC S10.

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

3. Elektrotechnika a energetika

(zpracoval: Ing. Plocek, 972 244 491)

Doporučujeme uvádět, že napájení zabezpečovacího zařízení bude primárně uvažováno z distribuční soustavy. Jako záložní napájení bude použito trakčního vedení.

Napájení dle zvyklostí primárně z TV, ale je možné i prohození. Text TZ upraven. (Ing. Vlach)



SŽDC s. o., Odbor provozuschopnosti (O15)

Zpracoval: Ing. Šimánková; 972 244 561; simankova@szdc.cz

Bez připomínek.



SŽDC s. o., Odbor strategie (026)

Zpracoval: Ing. Konopáč; 972 235 693; konopac@szdc.cz

Odbor strategie GR k předložené dokumentaci uplatňuje následující připomínky:

Část A.

str. 14, druhý odst.

- Je třeba uvést konkrétní identifikační údaje dokumentů, z nichž se vychází.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Část B.1 - STZ

str. 7, PS 01-21-02

- Není zřejmé, co znamená „HW upgrade TPC“ SZZ ESA 11, zda se jedná o kompletní výměnu TPC.

Bylo upřesněno. (Ing. Prokůpek)

Část B.2

str. 47, odst. 4.1

- Je uvedeno, že vstup do oblasti ETCS v ŽST Cheb ze směru Kadaň-Prunéřov bude „manuální“, tj. přepnutí do ETCS L2 po zastavení vlaku v ŽST Cheb. Z dokumentace není zřejmý důvod tohoto postupu v této situaci, je třeba zde uvést.

Vstup do oblasti bude připraven jako automatický, jeho spuštění je podmíněno související stavbou GSM-R Ústí nad Labem Cheb. (Ing. Prokůpek)

str. 47, odst. 4.2.

- Není uvedeno, kdy budou doplněny informace o úsecích s rychlostním profilem V150.

Rychlostní profil V150 bude doplněn v dalším stupni dokumentace (Ing. Raibr)

V části B.2 „Provozní a dopravní technologie“ požadujeme uvést, jestli (a jak) je nově projektované SZZ v Chebu optimalizováno podle vlastností systému ETCS, který se v době předpokládané životnosti instalovaného zařízení stane výhradním vlakovým zabezpečovacím zařízením a předpokládá se provoz všech vlaků v oblasti pod dohledem ETCS (přestože přesný termín nebyl ještě MD pro III. TŽK stanoven). Je nutno při projektování vzít v úvahu charakteristické vlastnosti a specifika ETCS (např. dohled jízdy vlaku k EOA podle brzděné křivky u hlavních návěstidel a nástupišť, délky oddílů apod.).

Bylo doplněno. (Ing. Kafka)

Část D.1.0.01 – Technická zpráva



str. 23, odst. 4.2

„Cílem této stavby je vybavit českou část koridoru traťovou částí ETCS L2 tak, aby celý koridor, tedy trať Praha – České Budějovice - Rakousko byl v konečném stavu vybaven jednotným evropským systémem vlakového zabezpečovače ETCS.“

- Není zřejmá souvislost ŽST Cheb s IV. TŽK.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

„Pro systém ETCS je aktuální verzi povinných požadavků základní specifikace 2 (Baseline 2) verze 3.4.0...“

- Základní specifikace 2 systému neobsahuje verzi 3.4.0. Problematiku verzí a specifikací v tomto odstavci je třeba upravit, neboť neobsahuje potřebné informace o dalších možných kombinacích, které v prostředí SŽDC nastanou – např. vozidla s OBU dle Baseline 2 na trati vybavené traťovou částí dle Baseline 3 (MR1 nebo R2) a uvést, jakou variantu zpracovatel doporučuje použít.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

str. 29

„Z důvodu výměny SW bude nutné také provést upgrade HW technologických počítačů“

- Je třeba upřesnit rozsah změny HW, jestli půjde o úpravu, nebo o jejich výměnu, což se může významně promítnout do ceny.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

str. 30

- RBC Cheb musí být připraveno na budoucí handover RBC ze/ve směru Schirnding (SRN).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

str. 34

RBC Cheb nebude obsahovat mezistaniční úsek Cheb – Schirnding, resp. půjde jen o jeho část na území ČR. „PD“ musí stanovit základní podmínky pro navázání ETCS z německé strany (realizace HOV, což se promítne např. i do počtu a umístění BG pro odhad nacenění stavby).

Celková připomínka – je třeba již v „PD“ popsat možné scénáře navázání ETCS SŽDC a DB, přičemž s vysokou pravděpodobností se dle dosavadních vyjádření německé strany počítá s ETCS L2 i na straně DB (včetně předpokládané rekonstrukce SZZ Schirnding), a stanovit podmínky pro jejich realizaci (v rozsahu „PD“).

Bylo doplněno a bude dopracováno po projednání s DB. (Ing. Prokůpek)

str. 36

„Systém ASVC – Není součástí stavby DOZ. Tento systém bude aktivován až v rámci stavby ETCS.“

- Není zřejmé, jestli to znamená, že systém ASVC bude dodán a implementován v rámci stavby ETCS (tzn. musí být také naceněn v rámci stavby ETCS), nebo bude pouze spuštěn do provozu. Bylo to požadováno zadáním stavby?

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

str. 37



„Na pracovišti dispečera DŽDC dojde k provázání části systému dispečera DŽDC s RBC. Do systému RBC budou přenášeny informace z Diagnostiky závad jedoucích vozidel pro umožnění vyslání alespoň textové zprávy přímo strojvedoucím cestou ETCS o závadě na jeho vlaku.“

- Vzhledem k tomu, že nejsou dány specifikace, jakým způsobem bude tato funkce zajištěna, jaké prvky budou potřebné apod., není zřejmé, jakým způsobem bude tento požadavek naceněn. Požadujeme uvést základní informace, jaké závady na vozidlech budou takto sledovány (a jaká sdělení v textových zprávách zpracovatel navrhuje využít).

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

str. 44, odst. 4.9.3

„Pouze v rozsahu kolejí 1, 2, 3 a 6 budou dodatečně kódované kolejové obvody z důvodu zajištění spolupráce se stávajícím vlakovým zabezpečovacím zařízením, s ohledem na jeho vybavení v traťových kolejích 1 a 2 směr Lipová u Chebu a směr Tršnice.“

- V dokumentaci musí být uvedeno, v jakém rozsahu byl v dané lokalitě systém třídy B typu LS provozován před zahájením investiční akce a zda se v rámci investiční akce jedná o obnovu systému LS nejvýše do rozsahu, ve kterém zde byl před zahájením investiční akce provozován (požadavek Národního implementačního plánu ERTMS).

Doplněna TZ. (Ing. Vlach)



SŽDC s. o., Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

Zpracoval: Ing. Šuta; 972 765 005; suta@szdc.cz

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má níže uvedené připomínky k předložené přípravné dokumentaci stavby:

Část E.3.7 Trakční a energetická zařízení - Ukoleinění kovových konstrukcí TZ

V kapitole 5. Požární ochrana je uveden chybný odkaz na zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb. Správně patří odkaz „Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“

Požadujeme odkaz na zákon o požární ochraně uvést správně.

Bylo zapracováno (Ing. Zrůst)



SŽDC s. o., Oblastní ředitelství Plzeň

Zpracoval: Bc. Lískovec; 972 524 083; liskovec@szdc.cz

K předložené přípravné dokumentaci předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů:

SEE Plzeň

Souhlasné stanovisko

SSZT Plzeň

Požadujeme, aby připevnění balíz ETCS v kolejišti k pražcům bylo v bezúdržbovém provedení.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

ST Plzeň

Osazení balíz ETCS požadujeme s ohledem na předpis SŽDC S3, díl XIII. Upevnění by mělo být bezúdržbové a snadno rozebíratelné z důvodu prací strojních mechanismů pro údržbu a opravy tratí.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

Zařízení nesmí zasahovat do průjezdného průřezu a musí být ochráněno proti poškození vlivem visících šroubovek. V případě nutnosti použití kabelů požadujeme zakreslit jejich polohu do výkresové části dokumentace (včetně řezů) za dodržení předpisu SŽDC S4.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

ÚŘP – odbor technologie

D. Technologická část; D.1 Železniční zabezpečovací zařízení; D 1 0 01 TZ; 3. Stávající stav; 3.2 Plzeň hl.n. – Plzeň Křimice

Opravte druhou větu ve třetím odstavci na text: „V mezistaničním úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Křimice se nachází zastávky Plzeň Jižní předměstí (obvod Jižní předměstí) a Plzeň Zadní Skvrňany“.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.6 Kozolupy – Pňovany

Ve třetím odstavci v první větě opravte slovo „osum“ na „osm“! Zastávka Pňovany neexistuje, správný název zastávky je „Pňovany zastávka“.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.7 ŽST Pňovany

V tabulce přejezdu opravte kilometrickou polohu přejezdu na 0,513.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.21 ŽST Brod nad Tichou

ŽST Brod nad Tichou není rozdělena na dvě části cestovými návěstidly.



Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.26 Chodová Planá – Mariánské Lázně

Mezistaniční úsek je rozdělen v obou směrech na 4 mezistaniční oddíly.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.33 ŽST Dolní Žandov

Dle platné ZDD je zaústěna jen jedna vlečka.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.34 Dolní Žandov – Lipová u Chebu

Mezistaniční úsek je rozdělen na 4 prostorové oddíly.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

3.36 Lipová u Chebu – Cheb

Správný název zastávky je „Cheb-Všeboř“

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

4. Navrhovaný stav; 4.2 Požadavky na systém ETCS L2

Text prvního odstavce nesouvisí s tratí Plzeň – Cheb, mylně popisuje úsek Praha – České Budějovice – Rakousko.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

4.3 Balízy ETCS; 4.3.2 Rozsah PS 01-21-01 Plzeň(mimo) - Cheb(mimo), balízy ETCS

U ŽST Svojšín doplňte kolej 1a.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

U ŽST Pavlovice vybavte balízami všechny koleje, tj. čtyři dopravní koleje č. 1, 1a, 3 a 3a.

Bylo doplněno. (Ing. Prokůpek)

4.6 Radiobloková centrála (RBC)

V sedmém odstavci upravte stávající uvedený text „Vzhledem k tomu, že ve stávajícím stavu žádná stanice neumožňuje vjezdy na obsazenou kolej, tak se nepředpokládá nikde zřízení přechodu z modu FS do modu OS. Vzhledem k předpisům SŽDC s.o. však nelze opomenout, že v ŽST může dojít u hlavních návěstidel ke změně vlaku na posunující díl bez jejich zastavení v místě hlavního návěstidla a RBC musí toto umožňovat“ tak, aby přechod z modu FS do OS byl také možný, protože v případě mimořádností na obsazenou kolej jezdit lze ve všech ŽST na PN (nebo i jiným způsobem dle předpisu D1).

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

D_1_0_13 Přehled BTS

V úseku Dolní Žandov – Lipová u Chebu jsou v obou směrech 4 prostorové oddíly, opravte schéma.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

V úseku Lipová u Chebu – Cheb je v obou směrech 6 prostorových oddílů, opravte schéma.



Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

D 1 0 14 Přehled OK

V úseku Dolní Žandov – Lipová u Chebu jsou v obou směrech 4 prostorové oddíly, opravte schéma.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

V úseku Lipová u Chebu – Cheb je v obou směrech 6 prostorových oddílů, opravte schéma.

Bylo opraveno. (Ing. Prokůpek)

PO Plzeň

Souhlasné stanovisko

TÚDC Praha

Vyjádření ČD-Telematika a.s., odbor Výstavba skupina Plzeň:

Předložená přípravná dokumentace ETCS Plzeň (mimo) – Cheb řeší z pohledu sděl. zař. primárně žst. Cheb, na trati Plzeň – Cheb pouze doplnění GSM-R v žst. Planá u M.L.

Dotazem na projektanta bylo zjištěno, že v této stavbě nebude řešena problematika převedení provozu kamer v žst. Planá u M. L. a žst. M. Lázně z Wifi na MOK, jak bylo na úvodních jednáních ze strany ČD-T, TÚDC a O14 požadováno !?

Zůstává řešení navržené v rámci stavby DOZ Rokycany (mimo) - Cheb.

V rámci SO 02-51-02 je v žst. Cheb řešena úprava kolektoru kabelovodu ve stavbě ETCS, v rámci PS 02-22-01 ŽST Cheb, Místní kabelizace zohledněna pokládka MK a 2x HDPE+OK 72 vláken mezi výpravní budovou a ATÚ Wolkerova ul. (realizováno ve stavbě „Modernizace žst. Cheb“), dle předchozích požadavků – bez připomínek. S ohledem na překládky kabelů upozorňujeme na včasné zajištění výluk provozovaných okruhů.

Informace doplněna do TZ. (Ing. Friesl)

Instalovaná zařízení (přenosové, datové a optické převodníky) v rámci úprav a doplnění DŘT musí splňovat podmínku dálkové správy a dohledu. To platí obecně k nasazené přenosové technologii ve správě TÚDC Praha jejíž dohled ČD-Telematika a.s. zajišťuje.

Informace doplněna do TZ. (Ing. Friesl)

D.2 Železniční sdělovací zařízení; D_2_01 technicka_zprava

Čl. 2.2.

Nahradiť 44764/09-OAE bylo nahrazeno : Č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“.

Bylo opraveno. (Ing. Friesl)

Čl. 3.1.2

Budou se nově zřizovat VTO? Viz. připomínka níže „Schéma MK“

Ano. VTO se budou zřizovat. (Ing. Friesl)



Pokud se připojené objekty nachází v obvodu staveniště, požadujeme výměnu až do objektu (nikoliv spojování na starý kabel před objektem)

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Čl. 3.1.5

Veškerá nefunkční kabeláž v kabelovodu bude zdemontována.

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Spojování Viz. připomínka „Schema_obsazeni_kabelovod“

Popsáno do TZ. (Ing. Friesl)

Čl.3.1.6

Doplnit měření :

- Měření MK(TK) – doplnit izolační rezistence pancíře
- Měření OK na třech vlnových délkách – doplnit 1625nm

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Opravit výnos č.j. 22942/2015-SŽDC-O14, byl nahrazen Č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 viz připomínka TZ. Použité optické kabely musí splňovat parametry dle zmíněného výnosu

Opraveno. (Ing. Friesl)

D_2_03_3_PS022201_Schema_MK_stavajici

Doplnit tabulku s typy kabelů k jednotlivým číslům

Doplněno. (Ing. Friesl)

D_2_03_4_PS022201_Schéma_MK

Budou součástí stavby skutečně MK k „vjezdům“?

Ano viz níže. (Ing. Friesl)

Dle návrhu předpisu SŽDC T1 čl.56 je:

Na traťových úsecích, kde je provoz na trati řízen dálkově z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) nebo dálkově z jiné stanice a trať je vybavena systémem GSM-R se přivolávací okruhy nezřizují a stávající přivolávací okruhy se zruší včetně telefonů u návěstidel.

Předpis ještě není oficiálně schválen. Jakmile k tomu dojde, bude platit výše uvedené.

D_2_03_5_PS022201_Schema_obsazeni_kabelovod

U navrhovaného spojkoviště u vstupu do podélného kabelovodu pro převedení do provizorních tras na povrchu se jedná pouze o „Provizorium“. V definitivním stavu nebudou na optických kabelech nové spojky oproti stávajícímu stavu výměna OK mezi nejbližšími spojkami (ODF). Nové spojky budou pouze na HDPE.

Popsáno do TZ. (Ing. Friesl)

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

K této části bude zasláno vyjádření přímo projekci.



Připomínky byly telefonicky ověřeny Ing. Klegou přímo na jednání.



SŽDC s. o., OŘ Ústí n. Labem, Úsek náměstka pro řízení provozu

Zpracoval: p. Altman; 972 442 431; altmanp@szdc.cz

Za úsek náměstka pro řízení provozu OŘ Ústí nad Labem máme k předložené PD následující připomínky:

Průvodní zpráva:

Str. 3 – není uveden úplný výčet zastávek na trati, chybí např. Cheb-Všeboř, Stebnice.

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

Str. 5 – trať Cheb – Aš je správně Cheb – Aš st. hr., trať je jednokolejná a trakční vedení je jen do ŽST F. Lázně (elektrifikace v dalším úseku končí na trati směr Hazlov, směr Vojtanov je elektrifikace v celé délce). Nepřesný popis je i dále v dokumentu.

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 23 – uvažované převedení dirigování úseku trati M. Lázně – Bečov n.T. není dořešeno. Všechny kontroly uvedeného úseku trati jsou umístěny v ŽST Bečov nad Teplou (Remote), včetně sdělovacího zařízení (sít' SRV pro komunikaci dirigujícího dispečera s vlaky a PMD na trati). K převedení dirigování do ŽST M. Lázně je tedy nutné tuto projektovou dokumentaci doplnit i o část dovybavení trati. Podle našich informací se v roce 2018 bude v úseku M. Lázně – Bečov nad Teplou zřizovat nové vedení z prostředků OŘ a předchozí námitka, že není možné zřídit souhlas k odjezdu na trať D3 v ŽST Bečov nad Teplou, bude řešena pokládkou nového kabelu (je nutné prověřit).

Popsané technické řešení vychází ze schválené PD stavby DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo). (Ing. Prokůpek)

B.1 Souhrnná technická zpráva

PS 02-22-06 ŽST Cheb, Úprava rádiového systému (TRS, MRS) – doplnit poznámku, že v případě aktivace GSM-R nebude řešeno přenesení TRS (bude zrušeno po aktivaci GSM-R).

Doplněno do TZ. (Ing. Friesl)

Str. 9: D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R) - dále se v článku hovoří pouze o GSM-R, SOE již neexistuje.

Jedná se o kapitolu ze směrnice SŽDC. Nelze měnit. (Ing. Štrof)

Dle znění novelizovaného předpisu SŽDC D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy (Výnos č.4, k předpisům SŽDC D1 a D3, č.j.: 19899/11-OŘ ze dne 27.4.2011)- oprava názvu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. - opravit na D1 - Dopravní a návěstní předpis. V předpise jsou uvedeny návěsti pro rádiový provoz a tabulka umístění. Další v článku citované informace v tomto předpisu uvedeny nejsou.

Bylo opraveno (Ing. Štrof)

Str. 10:..... třetí odstavec.....dochází k výstavbě návěstidel v dotčeném traťovém úseku tak, že se v poloze určené komisí pro staničení návěstidel umístí v daných polohách (viz Tabulka příloha č. 1) neproměnná návěstidla,... Tabulka v příloze 1 není uvedena. V projektu je řešeno umístění návěstí pro GSM-R, ale není podrobně uvedeno umístění návěstí vztahujících se k ETCS (dle předpisu SŽDC D1).



Bylo doplněno (Ing. Prokůpek).

Str. 1, 1PS 99-22-01 Systém DDTS – doplnění - v řešeném úseku stavby žst. Cheb není systém dálkové diagnostiky TS ŽDC vybudován. Provozovaná sdělovací a informační zařízení v žst a na trati jsou nebo budou v době realizace této stavby upravena (v rámci stavby GSM-R) tak, aby vyhověla současným požadavkům pro dálkové ovládání. Nově budované technologické systémy v obvodu žst. Cheb budou po diagnostické stránce staženy donového InK umístěného ve sdělovací místnosti – požadujeme prověřit, zda v rámci stavby GSM-R Plzeň - Cheb budou provozovaná sdělovací a informační zařízení v ŽST upravena - stavba není ukončena – zařízení není uvedeno do rutinního provozu.

Zřízení systému DDTS je součástí této dokumentace. (Ing. Friesl)

SO 02-51-01 ŽST Cheb, stavební úpravy ve VB

Navrhované personální obsazení ŽST Cheb „místním výpravčím“ (1x) nebylo na předchozích jednáních uzavřeno. Z našeho pohledu, pokud nebude ŽST Cheb trvale dálkově řízena z CDP, včetně PPS, je navržené personální obsazení nedostatečné. V předložené dokumentaci je ve většině dokumentů uvedeno „Cheb mimo“. V B_2_ETCS 4.4.8 je navíc uvedeno, že převedení na CDP bude řešeno jiným projektem (předpokládáme, že stavby nebudou dokončeny současně).

Nutno dořešit a uzavřít v rámci projednání připomínek. (Ing. Ptáček)

SO 02-66-04 ŽST Cheb, úprava DOÚO

Ovládání DOÚO musí být umístěno buď v DK v přízemí (1NP) nebo ve 4. patře (5NP).

Uvedená připomínka se shoduje s navrženým technickým stavem. V technické zprávě k připomínkám uveden text: Součástí rekonstrukce bude výměna stávajícího pultu DOÚO v dopravní kanceláři v 1. patře. (p. Svoboda)

B.2 Provozní a dopravní technologie**4 Navrhované úpravy - 4.1 Systém ETCS 2**

Z našeho pohledu nedokážeme úplně posoudit správnost navrženého manuálního přihlášení při jízdě Tršnice – Cheb.

Vstup do oblasti bude připraven jako automatický, jeho spuštění je podmíněno související stavbou GSM-R Ústí nad Labem Cheb. (Ing. Prokůpek)

4.3 Traťové zabezpečovací zařízení

Žádáme posoudit, zda v úseku Cheb – F. Lázně není vhodné AH s návěsním bodem na trati. Úsek trati je sice relativně krátký, ale v případě přestupních vazeb v ŽST Cheb by bylo vhodné umožnit jízdu následných vlaků v traťových oddílech (pokud nepojedou v režimu ETCS).

Dle sdělení dopravního technologa hradlo na trati není potřeba. (Ing. Vlach)



4.4 Popis navržených úprav ŽST Cheb

Postradatelnost v ŽST Cheb – Do PD ETCS zasahuje i „Stavba lávky“ v ŽST Cheb, kde je další požadavek na zrušení koleje v obvodu seřaďovacího nádraží (ze strany ŘP odmítnuto, ale probíhají další jednání mezi SS a Městem Cheb).

Snesení koleje 140 nebo 142 - V příloze této dokumentace D_1_0202_ŽST_Cheb_SZZ_sit_schema_nový tento navržený stav není.

PD řeší pouze nejnutnější zásahy do obvodu St.1 a St.2 vyvolané novým SZZ v obvodu osobního nádraží. (Ing. Vlach); V části B.2 bylo opraveno. (Ing. Kafka)

Uzamčení výhybek č. 160, 161, 163, 164 od výhybky č. 85 (n.č.) na kolej č. 2. spouštěcí – nutné prověřit s projektantem SZZ, částečně je uzamčení zřejmě nutné z důvodu stavění zabezpečených posunových cest za Se155 (n.č.), částečně se jeví jako zbytečné. V úpravách SZZ se s touto variantou zatím nepočítalo. V příloze této dokumentace D_1_0202_ŽST_Cheb_SZZ_sit_schema_nový tento navržený stav není.

PD řeší pouze nejnutnější zásahy do obvodu St.1 a St.2 vyvolané novým SZZ v obvodu osobního nádraží. Tyto úpravy jsou nad rámec stavby. (Ing. Vlach); V části B.2 bylo opraveno. (Ing. Kafka)

Koleje č. 602, 604, 606, 608, 610, 612, 614, 616, 618 budou ukončeny terčem s návěstí „Stůj“ – u SZZ 3. kategorie neobvyklé řešení, zřejmě by nešly stavět posunové cesty ani na jednu kolej (přesné vazby mezi Sp nám nejsou známy). V příloze této dokumentace D_1_0202_ŽST_Cheb_SZZ_sit_schema_nový tento navržený stav není.

PD řeší pouze nejnutnější zásahy do obvodu St.1 a St.2 vyvolané novým SZZ v obvodu osobního nádraží. Tyto úpravy jsou nad rámec stavby. (Ing. Vlach); V části B.2 bylo opraveno. (Ing. Kafka)

D 1 0201

U rychlostníku v km 234,736 na tršnickém zhlaví není dodržena chronologie u km polohy vzhledem k umístění sousedních prvků.

Opraveno. (Ing. Vlach)

Mezi návěstidlem Se3 a výkolejkou OVk1 je výhybka, která nemá označení, navrhuje označení T1.

Výhybku T1 rušilo OŘ UNL, není dokumentačně dokončeno. Výkres upraven. (Ing. Vlach)

D 1 0202

Návěstidlo Se7 (plnicí funkci označníku) v navrhovaném stavu je umístěno vlevo od koleje.

Opraveno. (Ing. Vlach)

Je nutné nově doplnit návěstidlo PS o indikátor "5"... o pár metrů dále následuje rychlostník 60 km/h.

Indikátor je doplněn, nutno projednat na poradě. (Ing. Vlach)

U rychlostníku v km 234,736 na tršnickém zhlaví není dodržena chronologie u km polohy vzhledem k umístění sousedních prvků.

Opraveno. (Ing. Vlach)



U výhybky č. 51 je tyrkysově označený elektromotorický přestavník s kontrolou jazyků přeškrtnut černou čarou - význam tohoto označení?

Opraveno. (Ing. Vlach)

Proč je rychlostník v km 453,338 takto umístěn?...platí pro manipulační kolej?

Opraveno. (Ing. Vlach)

Mezi návěstidlem Se3 a výkolejkou OVk1 je výhybka, která nemá označení, navrhneme označení T1.

Výhybku T1 rušilo OŘ UNL, není dokumentačně dokončeno. Výkres upraven. (Ing. Vlach)

D 1 0202 a tabulka výhybek

Jsou špatně vyjmenované výhybky 1D je správně D1, 2D je D2, 2T je T2, 3T je T3 a 704X je 704XA.

Opraveno. (Ing. Vlach)

Jsou zde uvedeny výhybky, které neexistují..., 1T, 55, 401, 804, 901, 902 a 903.

Opraveno; u výhybky 55 je označení středu křížovatkové výhybky, výhybky označené 901, 902 a 903 jsou středy dvojitých kolejových spojek, převzato dle podkladů ST. (Ing. Vlach)

Chybí zde vyjmenované výhybky 55a, 55b, 110, 111, 159, 160, 209, 210, 211, 612, 613, 804a, 804b a U1.

Opraveno. (Ing. Vlach)

D 1 0202 b tabulka návěstidel

- Návěstidla 1L a 2L opravit stávající km polohu.... 453,230 (špatně)...453,330 (správně).
- U návěstidla S9a chybí stávající poloha...km 454,803.
- U návěstidla S11 chybí stávající poloha...km 454,803.
- U návěstidla Lc4a chybí stávající poloha...km 454,873.
- U návěstidla Lc9a opravit stávající km polohu.... 454,998 (špatně)...454,996 (správně).
- U návěstidla Lc91 neuvádět stávající km polohu (v současném stavu neexistuje) a nová km poloha by asi měla souhlasit se stávající polohou návěstidla Se106...tj. km 454,204 a ne chybně km 454,238.
- U návěstidla Se311 opravit stávající km polohu.... 454,589 (špatně)...454,652 (správně).
- U návěstidla Se312 neuvádět stávající km polohu (v současném stavu neexistuje) a v novém situačním schématu také není.
- U návěstidla Se301 opravit stávající km polohu.... 453,986 (špatně)...453,968 (správně).
- Pro přehlednost přesunout návěstidla Se301 a Se302 v tabulce k návěstidlům Se3xx.
- U návěstidla Se102 opravit stávající km polohu.... 454,026 (špatně)...454,024 (správně).
- U návěstidla Se104 opravit stávající km polohu.... 454,329 (špatně)...454,144 (správně).
- U návěstidla Se105 opravit stávající km polohu.... 454,344 (špatně)...454,204 (správně).
- U návěstidla Se106 opravit stávající km polohu.... 454,344 (špatně)...454,204 (správně).
- U návěstidla Se107 opravit stávající km polohu.... 454,364 (špatně)...454,334 (správně).
- U návěstidla Se108 opravit stávající km polohu.... 454,364 (špatně)...454,344 (správně).
- U návěstidla Se109 opravit stávající km polohu.... 454,452 (špatně)...454,344 (správně).
- U návěstidla Se110 opravit stávající km polohu.... 454,454 (špatně)...454,364 (správně).
- U návěstidla Se111 opravit stávající km polohu.... 454,464 (špatně)...454,364 (správně).
- U návěstidla Se112 opravit stávající km polohu.... 454,464 (špatně)...454,452 (správně).
- U návěstidla Se113 opravit stávající km polohu.... 454,471 (špatně)...454,454 (správně).



- U návěstidla Se114 opravit stávající km polohu.... 454,474 (špatně)...454,464 (správně).
- U návěstidla Se115 opravit stávající km polohu.... 454,526 (špatně)...454,464 (správně).
- U návěstidla Se116 opravit stávající km polohu.... 454,554 (špatně)...454,606 (správně).
- U návěstidla Se118 opravit stávající km polohu.... 454,557 (špatně)...454,668 (správně).
- U návěstidla Se119 opravit stávající km polohu.... 454,570 (špatně)...454,728 (správně).
- U návěstidla Se120 opravit stávající km polohu.... 454,588 (špatně)...454,728 (správně).
- U návěstidla Se121, Se122, Se123, Se124, Se125, Se126 a Se127 neuvádět stávající km polohu (v současném stavu neexistuje).
- U návěstidla Se7 opravit stávající km polohu.... 150,250 (špatně)...453,897 (správně).
- U návěstidla Se8 opravit stávající km polohu.... 453,897 (špatně)...453,988 (správně).
- U návěstidla Se9 opravit stávající km polohu.... 453,897 (špatně)...454,054 (správně).
- U návěstidla Se10 opravit stávající km polohu.... 454,054 (špatně)...454,136 (správně).
- U návěstidla Se11 opravit stávající km polohu.... 454,136 (špatně)...454,160 (správně).
- U návěstidla Se12 opravit stávající km polohu.... 454,160 (špatně)...454,184 (správně).
- U návěstidla Se13 opravit stávající km polohu.... 454,184 (špatně)...454,224 (správně).
- U návěstidla Se14 opravit stávající km polohu.... 454,224 (špatně)...454,220 (správně).
- U návěstidla Se15 opravit stávající km polohu.... 454,220 (špatně)...454,275 (správně).
- U návěstidla Se16 opravit stávající km polohu.... 454,275 (špatně)...454,331 (správně).
- U návěstidla Se17 opravit stávající km polohu.... 454,331 (špatně)...454,352 (správně).
- U návěstidla Se19 opravit stávající km polohu.... 454,350 (špatně)...454,408 (správně).
- U návěstidla Se20 opravit stávající km polohu.... 454,408 (špatně)...454,431 (správně).
- U návěstidla Se21 opravit stávající km polohu.... 454,431 (špatně)...454,436 (správně).
- U návěstidla Se22 opravit stávající km polohu.... 454,436 (špatně)...454,419 (správně).
- U návěstidla Se23 opravit stávající km polohu.... 454,419 (špatně)...454,499 (správně).
- U návěstidla Se24 opravit stávající km polohu.... 454,499 (špatně)...454,517 (správně).
- U návěstidla Se25 opravit stávající km polohu.... 454,517 (špatně)...454,548 (správně).
- U návěstidla Se26 opravit stávající km polohu.... 454,548 (špatně)...454,559 (správně).
- U návěstidla Se27 opravit stávající km polohu.... 454,559 (špatně)...454,614 (správně).
- U návěstidla Se28 opravit stávající km polohu.... 454,614 (špatně)...454,638 (správně).
- U návěstidla Se29 opravit stávající km polohu.... 454,638 (špatně)...454,687 (správně).
- U návěstidla Se30 opravit stávající km polohu.... 454,687 (špatně)...454,743 (správně).
- U návěstidla Se31 opravit stávající km polohu.... 454,743 (špatně)...454,780 (správně).
- U návěstidla Se32 opravit stávající km polohu.... 454,780 (špatně)...454,798 (správně).
- U návěstidla Se33 neuvádět stávající km polohu (v současném stavu neexistuje)

Nejedná se o stávající polohu, ale o stávající platnou kilometráž trati (staničení). Nebude opravováno. (Ing. Vlach)

- Chybí zde uvedené návěstidlo Sp1, které je km 454,235.

Opraveno. (Ing. Vlach)

D 1 0202 c tabulka návěstidel

- Nad střední tabulkou jsou umístěny km polohy bez dalšího popisu.

Opraveno. (Ing. Vlach)

- U návěstidel 1S, 2S, FS, PřFS předpokládáme, že stávající kilometrická poloha je nová a tudíž stávající kilometrická poloha je špatně, právně 1S 235,940, 2S 235,940, FS 73,362 a PřFS je v km 72,617.
- U návěstidla L3 opravit stávající km polohu.... 237,008 (špatně)...237,006 (správně).
- U návěstidla L9b chybí stávající kilometrická poloha, která je 237,032.
- U návěstidla L11 chybí stávající kilometrická poloha, která je 237,032.



- Chybí uvést návěstidla L130, L132, L134, L136, L138, L140, L146, L148, L150, L152 a L154.
- Návěstidla Sc92 a L92 nemají stávající kilometrickou polohu, v stávajícím stavu v těchto kilometrech jsou seřadovací návěstidla.
- U návěstidla Se132 opravit stávající km polohu.... 237,244 (špatně)...237,240 (správně).
- U návěstidla Se133 opravit stávající km polohu.... 237,240 (špatně)...237,174 (správně).
- U návěstidla Se134 opravit stávající km polohu.... 237,239 (špatně)...237,115 (správně).
- U návěstidla Se135 opravit stávající km polohu.... 237,205 (špatně)...237,115 (správně).
- U návěstidla Se136 opravit stávající km polohu.... 237,174 (špatně)...237,062 (správně).
- U návěstidla Se137 opravit stávající km polohu.... 237,162 (špatně)...237,024 (správně).
- U návěstidla Se138 opravit stávající km polohu.... 237,125 (špatně)...237,972 (správně).
- U návěstidla Se139 opravit stávající km polohu.... 237,115 (špatně)...237,976 (správně).
- U návěstidla Se140 opravit stávající km polohu.... 237,115 (špatně)...237,870 (správně).
- U návěstidla Se141 opravit stávající km polohu.... 237,114 (špatně)...237,860 (správně).
- U návěstidla Se142 opravit stávající km polohu.... 237,106 (špatně)...237,794 (správně).
- U návěstidla Se143 opravit stávající km polohu.... 237,105 (špatně)...237,785 (správně).
- U návěstidla Se144 opravit stávající km polohu.... 237,100 (špatně)...237,483 (správně).
- U návěstidla Se145 opravit stávající km polohu.... 237,097 (špatně)...237,252 (správně).
- U návěstidla Se146 opravit stávající km polohu.... 237,096 (špatně)...237,252 (správně).
- Návěstidla Se147 až Se157 ve stávajícím stavu neexistují.
- Návěstidlo Se152 je přeskočeno a pořadově chybí mezi návěstidly.
- U návěstidla Se410 opravit stávající km polohu.... 237,024 (špatně)...237,295 (správně).
- U návěstidla Se801 opravit stávající km polohu.... 236,694 (špatně)...237,750 (správně).
- U návěstidla Se802 opravit stávající km polohu.... 236,695 (špatně)...237,711 (správně).
- Chybí návěstidla Se803 v km 236,693, Se804 v km 236,694, Se805 v km 236,695, Se806 v km 236,583 a Se807 v km 236,535.
- U návěstidla Se50 opravit stávající km polohu.... 237,190 (špatně)...237,133 (správně).
- U návěstidla Se51 opravit stávající km polohu.... 237,147 (špatně)...237,132 (správně).
- U návěstidla Se52 opravit stávající km polohu.... 237,058 (špatně)...237,063 (správně).
- U návěstidla Se59 opravit stávající km polohu.... 236,788 (špatně)...236,785 (správně).
- U návěstidla Se60 opravit stávající km polohu.... 236,785 (špatně)...236,788 (správně).
- U návěstidla Se63 opravit stávající km polohu.... 236,706(špatně)...236,733 (správně).
- U návěstidla Se64 opravit stávající km polohu.... 236,654(špatně)...236,706 (správně).
- U návěstidla Se65 opravit stávající km polohu.... 236,608 (špatně)...236,654 (správně).
- U návěstidla Se66 opravit stávající km polohu.... 236,593 (špatně)...236,655 (správně).
- U návěstidla Se67 opravit stávající km polohu.... 236,563 (špatně)...236,608 (správně).
- U návěstidla Se68 opravit stávající km polohu.... 236,563 (špatně)...236,593 (správně).
- U návěstidla Se69 opravit stávající km polohu.... 236,566 (špatně)...236,563 (správně).
- U návěstidla Se70 opravit stávající km polohu.... 236,519 (špatně)...236,563 (správně).
- U návěstidla Se71 opravit stávající km polohu.... 236,485 (špatně)...236,566 (správně).
- U návěstidla Se72 opravit stávající km polohu.... 73,649 (špatně)...236,519 (správně) chybí uvedení nové km polohy.
- U návěstidla Se73 opravit stávající km polohu.... 236,380 (špatně)...236,485 (správně).
- U návěstidla Se74 opravit stávající km polohu.... 236,314 (špatně)...73,649 (správně).
- U návěstidla Se75 opravit stávající km polohu.... 236,296 (špatně)...236,360 (správně).
- U návěstidla Se76 opravit stávající km polohu.... 73,412 (špatně)...236,314 (správně).
- U návěstidla Se77 opravit stávající km polohu.... 235,990 (špatně)...236,296 (správně).

***Nejedná se o stávající polohu, ale o stávající platnou kilometráž trati (staničení) Nebude opravováno.
(Ing. Vlach)***



SŽDC s. o., OŘ Ústí n. Labem, SSZT Karlovy Vary

Zpracoval: p. Nožička; 972 443 525; nozicka@szdc.cz

Obecné připomínky:

Z předložené dokumentace není zcela patrné, které zařízení bude v definitivním stavu sneseno jako postradatelné. V souhrnné části provozní a dopravní technologie je navržen cílový stav, ten však nesouhlasí se stavem, který je ve výkresu 0202 (ŽST Cheb, situační schéma nový stav). V situačním schématu 0202 (nový stav) by měl být zakreslen výhradně nový stav.

Doplněna vysvětlivka na v.č. 0202. (Ing. Vlach)

Je zcela nevhodné v této stavbě nechávat výhybky osazené upínači přilehlého jazyka včetně demontáže odlehlého. Tento stav je provizorní nikoliv však konečný, jak plyne z dokumentace. Navrhujeme, aby výhybky, které jsou určeny k osazení upínači byly nahrazeny kolejovým polem.

Dle rozhodnutí investora zůstává dle navrženého řešení v PD. (Ing. Vlach)

Výhybky, které mají být osazeny EOY, žádáme osadit v rozsahu 1. a 2. závěr + opornice.

Dokumentace je zpracována v rozsahu zavedeného systému EOY, který má schváleny technické podmínky pro použití v síti SŽDC v souladu se směrnicí č. 34 a předpisem E2. Osazení jednotlivých výhybek topnými tyčemi bylo provedeno v souladu s technickými podmínkami, které obsahují vzorové listy s rozmístěním topných tyčí na jednotlivých výhybkách. (p. Svoboda)

V dokumentaci se hovoří o kabelech nových a původních, které zůstanou zachovány. Požadujeme, aby kabely, které nebudou vyhovovat po přeměření byly nahrazeny.

Doplněno do TZ. (Ing. Vlach)

Část D: Technologická část:

Technická zpráva, str. 20, čí. 3.37.: – Měniče pro kolejové obvody jsou umístěny ve 4.np.

Opraveno. (Ing. Vlach)

PS 02-22-05 Cheb - rozhlasové zařízení:

Ruší se pouze venkovní prvky dotčené stavbou (3.5.2.). Požadujeme zdemontovat veškeré venkovní prvky na „myčce a dlouhých kolejích“.

Rozsah rušených prvků zůstává tak, jak je popsáno v TZ (požadavek investora). (Ing. Friesl)

Zřídit diagnostické pracoviště pro rozhlas a napojení na rozhlasové ústředny Skalka a Pomezí.

Diagnostické pracoviště bude v rámci stavby zřízeno, napojení RÚ Skalka a Pomezí je otázkou SW konfigurace. (Ing. Friesl)

Z předložené dokumentace není zcela patrné, zda bude nová sdělovací kabelizace instalována do kabelové místnosti staré zkušebny na nákladním nádraží, která je ve správě TUDC, kterou je potřeba požádat o vyjádření.



Do budovy staré zkušebny (Hasiči) vedou MOK. O vyjádření požádáno. (Ing. Friesl)

Část B.2: Provozní a dopravní technologie:

1.2 Traťový úsek Cheb - Františkovy Lázně - tento úsek je jednokolejný.

Bylo opraveno. (Ing. Kafka)



SŽDC s. o., Správa osobních nádraží Ústí nad Labem

Zpracoval: p. Haak; 972 442 574; haak@szdc.cz

Bez připomínek.



SŽDC s. o., SŽE Hradec Hrálové

Zpracoval: Ing. Schneider; 972 524 129; Schneider@szdc.cz

SŽZE Hradec Králové Územní správa Plzeň nemá připomínky k předložené přípravné dokumentaci ETCS Plzeň(mimo)-Cheb.

SŽDC s. o., Stavební správa západ

Zpracoval: Ing. Sláma; 972 524 680; slama@szdc.cz

Posílám několik drobných poznámek investora k PD, která byla předložena k připomínkám:

Část A – Průvodní zpráva

Str. 6 a str.14 – jak souvisí trať Rokycany – Nezvěstice se stavbou ?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 11 – RSM Ústí nad Labem a RSM Plzeň již neexistují (dnes RSM Praha)

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 14 a str. 18 – nové optické vedení Rokycany – Plzeň je nutné pouze pro připojení uzlu Plzeň ? Proč se o něm tedy zmiňujeme ?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 14 – na straně se opakují informace ze str. 6

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 15 – opakují se informace ze str. 15

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 21 – jak stavba navazuje na stavbu Uzel Plzeň – 4. stavba a 5. stavba ?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Str. 31 – proč stavba vyžaduje zkoušky únosnosti pláně ?

Bylo opraveno. (Ing. Štrof)

Část B.1 – Souhrnná technická zpráva

Str. 10 – PS 99-22-02 – úprava neproměnných návěstidel se týká pouze žst Planá u M.L. (nová BTS) ?

Úprava se týká celého úseku viz. TZ. (Ing. Štrof)

Str. 12 – pracoviště „dispečer Plzeň – Cheb“ má být PPV ? Co to je pracoviště DOZ ? Záložní pracoviště (co bude zálohovat ?) bude ve směně také obsazeno ? Kde budou pracoviště výpravčích hlavní služby ? Nutno srozumitelně upravit.

Bylo opraveno. (Ing. Ptáčková)

Str. 14 – rozsah úprav EOv v žst Cheb neodpovídá zápisu z koordinační porady ze dne 19.4. a 25.4. 2017, rozsah nutno zredukovat včetně dopadů do ostatních částí dokumentace

Dle dohody s investorem bylo opraveno. (p. Svoboda)

SO 02-51-01 – žst. Cheb, stavební úpravy ve VB. Technická zpráva



Část 3.1 a část 3.2 – nové dispečerské pracoviště bude v 5. NP ? A okna budeme vyměňovat ve 4. NP ?

V technické zprávě bude opraveno na 5.NP (páté nadzemní podlaží). (Ing. Ptáčková)

Výkresová část – údaj „5. NP“ je nutno opravit i ve výkresové části

Ve výkresech respektováno značení místností 4Px (označuje 5.NP – přízemí je bráno jako 0P). (Ing. Ptáčková)

Část G – Náklady

– část je neobsazena (a tedy nikdy obsazena nebude) nebo bude následně doplněna (použit nesprávný výraz) ?

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)

Část H – Doklady

– chybí doklady z projednání s DOSS

Bylo doplněno. (Ing. Štrof)



ČD, a.s., RSM Hradec Králové

Zpracoval: Iveta Tichá, DiS; 972 224 645; tichai@rsm.cd.cz







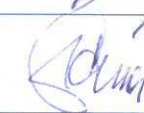
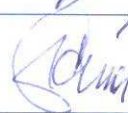



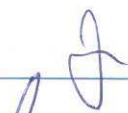
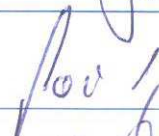
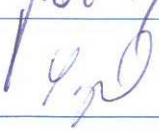
K této stavbě jsem z GŘ Českých drah obdržela projektovou dokumentaci k vyjádření a po jejím prostudování postrádám záborové elaboráty v plném rozsahu. V dostupných záborových elaborátech jsou uvedeny pouze čísla všech dotčených parcel, bez uvedení vlastníka a druhu záboru.

Žádám tedy o zaslání nových, úplných záborových elaborátů, tzn. seznam dotčených parcel v majetku ČD, a.s., s popisem záboru (dočasný, trvalý) dále pak vyznačení do výkresu, včetně zákresu UMVŽST (úplné majetkové vyrovnání žst.). Bez těchto podkladů není možné se k této stavbě vyjádřit.

Bylo doplněno.



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
DATUM	11. října 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN ŠTROP	SUDOP PRAHA	605 229 014 MARTIN.STROP@SUDOP.CZ	
JIRÍ PROKUPČEK	SUDOP PRAHA	264 094 150 jiri.prokupcek@sudop.cz	
FRANT. VLAČEK	TMS Projekt	602 110 410 vlacek@tmsplzen.cz	
RODEK FRIEGL	TMS Projekt	602 131 513 friegl@tmsplzen.cz	
Jan Sekyra	SŽDC, s.o. OR Plzeň úsek řízení provozu	724 083 054 sekyra@szdc.cz	
ZUNT	SŽDC 06	972 244 733 ZUNT@SZDC.CZ	
Petr VELÍK	SŽDC OR SŽST Pz	602 668 242 velik@szdc.cz	
Jaroslav SLAMA	SŽDC, SS2	972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ	
Jan KOLKES	SŽDC, SS2	972 244 724 kolkes@szdc.cz	
PETR NOŽIČKA	SŽDC s.o. OŘ UNLJ SŽST K.VARY	724 960 841 nozicka@szdc.cz	
Marcel KLEGA	SŽDC, GR 014	972 741 240, 725 144 183 klp@szdc.cz	
Vojtěch JELÍNEK	SŽDC 014	972 244 572 jelinek@szdc.cz	
TOMÁŠ JAVŘEK	SŽDC CDP PRA	972 228 903 javrek@szdc.cz	
PAVLA ŠTYCHOVÁ	ČD, a.s. RSM PRAHA	725 756 052 stychova@rsm.cd.cz	



[illegible]