

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

## **Příloha ZTP č. 4**

### **Upřesnění technických požadavků**

#### **Pro úsek Plzeň - Cheb**

01.03.2018



**Spolufinancováno Evropskou unií**  
Nástroj pro propojení Evropy

## DOTČENÁ TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ

### 1.1. Systém GSM-R

- 1.1.1. Vybavení této trati systémem GSM-R je již realizováno podle požadavků specifikací EIRENE pro datové přenosy ETCS pro rychlost do 220 km/h s výjimkou některých úseků navazujících tratí, u nichž se v rámci stavby upravují nebo doplňují stávající BTS technologií podle přípravné dokumentace. Součástí stavby jsou i veškeré nezbytné úpravy komponent ústředny sítě GSM-R (MSC Praha i MSC Přerov) a připojení jednotlivých RBC prostřednictvím přenosové datové sítě, podle přípravné dokumentace.
- 1.1.2. Součástí stavby ETCS je též měření kvality signálu GSM-R na celé trati, kde probíhá stavba ETCS, včetně navazujících úseků v potřebném rozsahu.

### 1.2. Přenosová technologie

- 1.2.1. Při návrhu požadovaného počtu digitálních toků (rozhraní) E1 se vycházelo ze skutečnosti, že bude zřízena RBC v následujícím rozsahu:
- RBC pro úsek Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), bude umístěna v budově CDP Praha
- RBC pro žst Cheb, bude umístěna zatím v žst Cheb

### 1.3. Síť optických kabelů

- 1.3.1. Předpokládá se využití stávajícího DOK

### 1.4. Systém přenosu bezpečných informací

- 1.4.1. Bezpečný přenos informací mezi elektronickou úrovní staničních zabezpečovacích zařízení a RBC bude součástí této stavby. Pro přenos informací pro traťovou část ETCS se doporučuje použít technologie přenosu informací pro DOZ. Tyto technologie jsou umístěny ve stavědlových ústřednách jednotlivých ŽST. Jejich změna v souladu s přípravnou dokumentací a případné změny navržené zhotovitelem (včetně vyvolaných změn navazujících zařízení SZZ, TZZ, PZZ, DOZ apod.) a doplnění ve stanicích s provizorní úvazkou je součástí stavby. Centrální části systému přenosu bezpečných informací jsou umístěny v budově CDP Praha.

### 1.5. Zajištění informací pro funkci RBC

- 1.5.1. Zajištění informací od indikátoru horkoběžnosti ložisek, indikátoru horkých brzd a obručí, od indikátoru nekorektnosti jízdy (dříve indikátor plochých kol) a od systému pro monitorování sběrače se v této stavbě zatím neuvažuje. Budoucí doplnění musí být umožněno.
- 1.5.2. Zajištění přenosu informací z traťových úseků do stavědlových ústředí, modifikace staničních zabezpečovacích zařízení a speciální interface pro reléové technologie pro předávání informací RBC jsou součástí stavby.

### 1.6. Technologie RBC

- 1.6.1. Technologie RBC bude umístěna v budově CDP Praha [KT4]. MMI RBC pro obsluhu bude součástí JOP v místnosti centrálního dispečerského pracoviště určené pro řízení úseku trati Plzeň (mimo) - Cheb (bude zakomponováno do stávajících pracovišť, nesmí dojít k rozšíření požadavků na počet monitorů a klávesnic a myši). MMI RBC pro údržbu bude umístěno v místnosti dispečera železniční dopravní cesty ve 4. NP. Zde se navrhuje využít volnou pozici v monitorové sestavě. Tato technologie a její montáž je rovněž součástí stavby.
- 1.6.2. Použijí se následující hodnoty:
- NID\_MN = 23098
  - NID\_C = 513
  - NID\_RBC = 65 RBC Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), 66 RBC Cheb
  - NID\_RADIO = 7 900 xxx 99, kde xxx je NID\_RBC.
- Případně bude NID RBC upřesněno v průběhu zpracování dokumentace
- 1.6.3. V případě, když by se vyskytly technické důvody, které by vyžadovaly posun místa vstupní hranice oblasti RBC nebo změnu charakteru vstupu do oblasti (s přepnutím do úrovně 2 na vstupní hranici oblasti ETCS L2

na s přepnutím do úrovně 2 až v oblasti ETCS L2 nebo naopak) vůči přípravné dokumentaci, musí být navržené řešení Zhotovitelem zdůvodněno, posouzeno z hlediska bezpečnosti a neprodleně projednáno se zadavatelem (nejméně SSZ, GŘ O26, GŘ O14, GŘ O18).

- 1.6.4. Součástí stavby bude zřízení obslužného pracoviště pro zaměstnance zadávající pomalé jízdy do systému ETCS (zadávání, rušení a aktivaci pomalých jízd).

Obslužné pracoviště pro zaměstnance zadávající pomalé jízdy musí mít k dispozici elektronické rozhraní. Předpokládá se, že obsluhující zaměstnanec bude moci zobrazit celou oblast ve zjednodušeném zobrazení i s možností zobrazení detailů.

## 1.7. Interlocking – RBC Interface

- 1.7.1. Informace přenesené do centra prostřednictvím technologie pro bezpečný přenos informací mohou být předávány RBC prostřednictvím interface IRI (Interlocking – RBC Interface). Pokud budou interface IRI použita, budou rovněž umístěna v technologických místnostech jednotlivých stanic nebo v budově CDP Praha a jejich dodávka a montáž je součástí stavby.
- 1.7.2. SZDC nemá v současné době nadeřinováno rozhraní (standardizovaný protokol) mezi staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením na jedné straně a RBC na druhé straně. Toto rozhraní není nadeřinováno ani na úrovni evropských specifikací (TSI CCS a navazující subseky).
- 1.7.3. Stávající elektronická a hybridní stavědla mohou po úpravě použít standardizovaný protokol EURORADIO (dle Subsetu 098), nebo SAHARA.
- 1.7.4. Seznam informací, které lze ze SZZ, TZZ a PZS poskytnout bez zásadní modifikace těchto zařízení:

### (i) Informace sloužící k zabezpečení jízdy ve stanicích

Informace	Stav
Kolejový úsek (KU)	KU je volný
	KU je obsazený
Vlaková cesta (VC)	VC je pod závěrem s dovolující návěstí
	VC je pod závěrem s APN
	VC je projížděná
	VC je rušená povelom obsluhy
	VC je ve stavu ERROR
	VC je neaktivní
Vlaková cesta podle rozhledových poměrů (VCRP)	VCRP je pod závěrem s dovolující návěstí
	VCRP je projížděná
	VCRP je rušená povelom obsluhy
	VCRP je ve stavu ERROR
Vlaková cesta s omezením (VCO)	VCO je pod závěrem s dovolující návěstí
	VCO je pod závěrem s APN
	VCO je projížděná
	VCO je rušená povelom obsluhy
	VCO je ve stavu ERROR
	VCO je neaktivní
Ohrožení vozidlem za EOA (VZEOA)	Není ohrožení vozidlem za EOA
	Je ohrožení vozidlem za EOA
Koncová poloha výhybky na staniční koleji (VYHSK)	Výhybka na staniční koleji je zabezpečena v základní poloze
	Výhybka na staniční koleji není zabezpečena v základní poloze
Závěr úseku s přejezdem na dělené staniční koleji (ZKU)	Kolejový úsek s přejezdem na staniční koleji je pod závěrem a není nouzově vybavován
	Kolejový úsek s přejezdem na staniční koleji není pod závěrem nebo je nouzově vybavován
Snížený návěstní znak na hlavním návěstidle (SNZ)	Na hlavním návěstidle nesvítí snížený návěstní znak
	Na hlavním návěstidle svítí snížený návěstní znak
Svícení dovolující jízdní návěsti na hlavním	Na hlavním návěstidle svítí dovolující jízdní návěst (kromě kontroly stavu PN)

Informace	Stav
návěstidlo kromě kontroly stavu PN (DJNnoPN)	Na hlavním návěstidle nesvítí dovolující jízdní návěst (kromě kontroly stavu PN)
Stav návěsti Posun dovozen (PD)	Posun dovozen je návěstěn
	Posun dovozen není návěstěn
Přivolávací návěst (HN3)	Přivolávací návěst je návěstěna
	Přivolávací návěst není návěstěna

**(ii) Informace sloužící k zabezpečení jízdy na trati**

Informace	Stav
Kolejový úsek (KU)	KU je volný
	KU je obsazený
Směr odjezdu ze stanice (SOD)	SOD je aktivní
	SOD není aktivní
Směr vjezdu do stanice (SVJ)	SVJ je aktivní
	SVJ není aktivní
Závěr odjezdové vlakové cesty (OZ)	Odjezdová vlaková cesta není pod závěrem
	Odjezdová vlaková cesta je pod závěrem
Zavedení blokové podmínky obsluhou (ZBP)	Bloková podmínka není zavedena obsluhou
	Bloková podmínka je zavedena obsluhou
PBP oddílu reálného autobloku (PBP)	Bloková podmínka není zavedena vlakem
	Bloková podmínka je zavedena vlakem
Rušení blokové podmínky obsluhou (RBP)	Bloková podmínka je rušena obsluhou
	Bloková podmínka není rušena obsluhou
Svícení dovolující jízdní návěsti na vjezdovém návěstidle (DJN)	Na vjezdovém návěstidle svítí dovolující jízdní návěst
	Na vjezdovém návěstidle nesvítí dovolující jízdní návěst
Volnost traťové koleje (VTK)	Taťová koleje je volná
	Taťová koleje je obsazena
Zavedení výluky autobloku (VAp)	Výluka autobloku je zavedena
	Výluka autobloku není zavedena
Nezavedení výluky autobloku (VAn)	Výluka autobloku není zavedena
	Výluka autobloku je zavedena

**(iii) Další informace odečtené z reálného autobloku**

Informace	Stav
Příznak BP traťového oddílu dle AB R	Taťový oddíl nemá příznak blokové podmínky
	Taťový oddíl má příznak blokové podmínky

**(iv) Informace o stavu hraničního návěstidla pro výstup z oblasti ETCS L2**

Část návěsti	Stav
Horní část návěsti (HN1)	Volno (rychlost neomezena)
	Očekávejte rychlost 120 km/h
	Očekávejte rychlost 100 km/h
	Očekávejte rychlost 80 km/h
	Očekávejte rychlost 60 km/h
	Očekávejte rychlost 40 km/h
	Výstraha
	Stůj
Spodní část návěsti (HN2)	Volno (rychlost neomezena)
	Rychlost 140 km/h
	Rychlost 130 km/h
	Rychlost 120 km/h
	Rychlost 110 km/h

Část návěsti	Stav
	Rychlost 100 km/h
	Rychlost 90 km/h
	Rychlost 80 km/h
	Rychlost 70 km/h
	Rychlost 60 km/h
	Rychlost 50 km/h
	Rychlost 40 km/h
	Rychlost 30 km/h
	Stůj
Přivolávací návěst (HN3)	Přivolávací návěst je návěstěna
	Přivolávací návěst není návěstěna
Nedostatečná zábrzdná vzdálenost (HN4)	Nedostatečná zábrzdná vzdálenost není návěstěna
	Nedostatečná zábrzdná vzdálenost je návěstěna

#### (v) Informace o PZ

Informace	Stav
Pohotovostní stav přejezdu (PPZ)	Pohotovostní stav přejezdu je indikován
	Pohotovostní stav přejezdu není indikován
Bezvýlukový stav přejezdu (BVPZ)	Bezvýlukový stav přejezdu je indikován
	Bezvýlukový stav přejezdu není indikován
Bezanulační stav přejezdu (BAPZ)	Bezanulační stav přejezdu je indikován
	Bezanulační stav přejezdu není indikován

- 1.7.5. Stejný standardizovaný protokol EURORADIO (dle Subsetu 098), nebo SAHARA lze použít pro poskytnutí informací z RBC pro SZZ/DOZ.
- 1.7.6. Ze SZZ typu AŽD71 bude možná třeba přenést i některé další informace (vůči uvedeným v přípravné dokumentaci) pro splnění funkčních požadavků požadovaných po RBC.

### 1.8. Umístění a napájení zařízení realizovaných v souvislosti se systémem ETCS v železničních stanicích

- 1.8.1. Napájení zabezpečovacího zařízení v jednotlivých železničních stanicích je řešeno jako zálohované.

### 1.9. Umístění a napájení centrálních zařízení systému ETCS

- 1.9.1. Centrální část technologie bude umístěna v místnosti pro technologii ETCS v budově CDP Praha a v žst Cheb. Vybrání určených prostor je stanoveno v přípravné dokumentaci. Pokud Zhotovitel bude potřebovat pro dodávanou technologii další prostory, musí možnost jejich využití projednat s objednatelem (nejméně CDP Praha, SSZ, Oblastní ředitelství Praha, správa sdělovací a zabezpečovací techniky, správa budov a bytového hospodářství) při zohlednění využití objektu CDP Praha pro další stavby.
- 1.9.2. Pokud Zhotovitel bude potřebovat pro dodávanou technologii větší příkon, než uvažuje přípravná dokumentace, musí svůj návrh řešení včas projednat s objednatelem (nejméně CDP Praha, SSZ, Oblastní ředitelství Praha, správa elektrotechniky a energetiky, správa sdělovací a zabezpečovací techniky, Správa železniční energetiky Praha) při zohlednění využití objektu CDP Praha pro další stavby. Veškeré náklady na zajištění nových nebo doplňkových napájecích zdrojů jsou součástí stavby.
- 1.9.3. Pokud Zhotovitel dodá technologii s větším ztrátovým teplem, než uvažuje přípravná dokumentace, musí zajistit její odvod. Svůj návrh řešení musí včas projednat s objednatelem (nejméně CDP Praha, SSZ, Oblastní ředitelství Praha, správa elektrotechniky a energetiky, správa budov a bytového hospodářství, správa sdělovací a zabezpečovací techniky) při zohlednění využití objektu CDP Praha pro další stavby. Veškeré náklady na zajištění nových nebo doplňkových zařízení pro odvod ztrátového tepla jsou součástí stavby.
- 1.9.4. Veškeré stavební úpravy a montážní práce související s realizací systému ETCS jsou součástí stavby.

### 1.10. Navázání na sousední RBC

- 1.10.1. V současné době se připravuje následná realizace stavby ETCS Beroun – Plzeň (včetně) s předpokládaným handoverem v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Křimice.
- 1.10.2. Projekční práce stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb je nutno s výše uvedenou stavbou koordinovat.
- 1.10.3. RBC musí být připraveny na doplnění ETCS L2 v navazujících úsecích podle platného Národního implementačního plánu ERTMS. Součástí této stavby je vytvoření podmínek na budoucí handover.

### 1.11. Balízy

- 1.11.1. V souladu s přípravnou dokumentací části D.1, příloha 0001, kap. 4.4 musí dojít k co největšímu využití užitečných délek dopravních kolejí, pokud jsou kratší, než je třeba pro zastavení nákladního vlaku délky 640 m jedoucího pod plným dohledem ETCS koncem za zadním námezníkem (ve směru jízdy). Tedy nikoliv dle normativu délky nákladních vlaků, jak je uvedeno v přípravné dokumentaci).
- 1.11.2. Použijí se následující hodnoty:
- NID\_C = 513
  - NID\_BG v rozsahu, který bude určen na vstupním jednání (nebo bezprostředně po něm) k projektové dokumentaci Zhotovitele na základě počtu balízových skupin, který Zhotovitel předpokládá.
- 1.11.3. Odchylně od přípravné dokumentace mohou být balízové skupiny před vstupem do oblasti ETCS úrovně 2 umístěny ve větší vzdálenosti před vstupem do oblasti úrovně 2, pokud je to účelné pro vyhodnocení, zda vlak, který se blíží ke vstupní hranici, je vlak komunikující s RBC nebo nikoliv. Součástí stavby jsou všechny potřebné balízové skupiny pro registraci do sítě GSM-R SZDC, pro navázání spojení s příslušnou RBC a vydání oprávnění k jízdě do oblasti úrovně 2.
- 1.11.4. Délka nejdelších vlaků:

Trať		Největší povolená délka vlaku	Poznámka
713B	Plzeň hl.n. - Cheb	650 m	*
713C	Cheb - Schirnding	610 m	*
712C	Pňovany - Bezdrůžice	118 m	*
717A	Domažlice – Planá u Mar. Lázní Úsek Tachov – Planá u Mar. Lázní	180 m	*
717B	Svojšín - Bor	199 m	
533-	Kadaň Pruněrov – Cheb Úsek Tršnice - Cheb	636 m	*
536A	Mariánské Lázně – Karlovy Vary dol.n. Úsek Bečov nad Teplou – Mariánské Lázně	300 m	
543A/543B	Cheb – Aš – (Selb Plößberg)/Františkovy Lázně – Voltanov (Bad Brambach Úsek Cheb – Františkovy Lázně	650 m	*

*\*Pozn: V tabulce jsou obsaženy největší povolené délky vlaků (platí pro nákladní vlaky; vlaky osobní dopravy tuto délku přesahovat nebudou). Hodnoty byly spočítány podle dosud uplatňovaných pravidel pro jízdy vlaků nevybavených ETCS. Pro jízdy vlaků jedoucích pod úplným dohledem ETCS je nutno jako součást díla stanovit nové největší délky vlaků. Při projektování je potřebné zohlednit čl. 747 a 3033 předpisu SZDC D1 a výhled z kabiny strojvedoucího podle vyhlášky UIC 651.*

- 1.11.5. Oproti přípravné dokumentaci se nepřipouští uchycení balíz k pražcům upevňovacími páskami a ani principy vyžadujícími vrtání do betonových pražců.

#### **1.12. Zařízení DOZ**

- 1.12.1. Bude řešeno dle přípravné dokumentace.

#### **1.13. Pracoviště pohotovostního výpravčího a pracoviště trvale obsazená**

- 1.13.1. Pracoviště pohotovostního výpravčího, resp. pracoviště trvale obsazená dle platného Pokynu generálního ředitele č. 9/2013. Pracoviště pro dálkové řízení jsou/budou ve stanici Plzeň hl. n. a Cheb.
- 1.13.2. Pracoviště dirigujícího dispečera tratě D3 Pňovany – Bezdrůžice se nachází v žst Pňovany, tratě Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží v žst Bečov nad Teplou. Pracoviště v Pňovanech bude přeneseno do žst Mariánské Lázně.

## **2. DALŠÍ SOUČÁSTI STAVBY**

### **2.1. Zařízení pro přezkoušení a nahrání telegramů balíz**

- 2.1.1. Součástí stavby je též dodávka zařízení pro přezkoušení a nahrání telegramů balíz (1 ks pro každou správu sdělovací a zabezpečovací techniky, do jejichž obvodu stavba zasahuje), včetně potřebného SW a HW a souboru telegramů pro všechny balízy.

### **2.2. Seznam stanic a mezistaničních úseků, kde modernizace infrastruktury dosud neproběhla**

- 2.2.1. V řešeném úseku Plzeň (mimo) – Cheb se nenachází železniční stanice ani mezistaniční úsek, ve kterých nebyla provedena modernizace infrastruktury.
- 2.2.2. Avšak dosud neproběhla modernizace infrastruktury v navazujícím úseku Cheb – Sokolov.

### **2.3. Licenční ujednání**

- 2.3.1. Oproti ustanovení části 5. Technické zprávy přípravné dokumentace nebude uplatněn požadavek na předání zdrojových kódů všech PLC pro možnost rozvoje a úpravy programové části. Je však nutné předat podklady, které správci umožní pravidelnou údržbu zařízení, dle technických podmínek dodávaného zařízení.

## **3. REALIZACE SPECIÁLNÍCH FUNKCÍ**

### **3.1. Jízda vlaku jen do km na širé trati – na zastávku a zpět**

- 3.1.1. Tato funkcionální RBC se v současné době pro řešený úsek stavby vzhledem ke konfiguraci kolejiště a technologii dopravy nepředpokládá.

### **3.2. Jízda vlaku jen do km na širé trati – na nákladiště či vlečku odbočující ze širé trati a zpět**

- 3.2.1. Tato funkcionální RBC se v současné době pro řešený úsek stavby vzhledem ke konfiguraci kolejiště nepředpokládá.

### **3.3. Jízda vlaku na zastávku mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem, případně ve zhlaví**

- 3.3.1. Tato funkcionální RBC se pro řešený úsek stavby nepředpokládá.

### **3.4. Spolupráce se systémy zajišťující bezpečnost v tunelech**

- 3.4.1. Tato funkcionální RBC se pro řešený úsek stavby vzhledem k absenci takových systémů v tunelech v řešeném úseku stavby nepředpokládá.

### **3.5. Oblasti povoleného módu RV**

- 3.5.1. Tuto funkcionální RBC se požaduje použít v oblasti, ve které se nachází tunel. Podrobnosti v určení oblasti budou projednány v rámci projednání projektu.

### **3.6. Dopravní koleje, kde bude pravidelně docházet ke spojování vlaků (joining) a dělení vlaku (splitting)**

- 3.6.1. Tato funkcionální RBC musí být připravena tak, aby byla využitelná pro všechny dopravní koleje zapojené do systému ETCS (i když by SZD pro to neposkytovalo potřebné informace), kromě stanic s provizorním navázáním SZD na systém ETCS.

3.6.2. V následujících stanicích na vyjmenovaných kolejích musí SZZ a RBC umožňovat vjezd vlaků na obsazenou kolej (SZZ musí umožňovat stavění vlakových cest s návěstí pro jízdu podle rozhledových poměrů) [Mak24]:

- Plzeň Křimice: na koleje 1, 2, 3 v obou směrech
- Kozolupy: na koleje 3, 1, 2, 4 v obou směrech
- Pňovany: na koleje 2, 3, 4, 6 v obou směrech; na koleje 4, 6 i od Bezdržic
- Stříbro: koleje 1, 3, 4 v obou směrech
- Svojšín: koleje 1, 3, 5 v obou směrech; na kolej 3, 5 i od Boru
- Planá u M.L.: koleje 1, 2, 3, 3a v obou směrech; na koleje 1, 2, 3a i od Tachova
- Chodová Planá: koleje 1, 2 v obou směrech
- Mariánské Lázně: koleje 1, 2, 2a, 4 v obou směrech; na koleje 2, 4 i od Bečova nad Teplou
- Lázně Kynžvart: koleje 1, 2 v obou směrech
- Dolní Žandov: koleje 1, 3 v obou směrech
- Lipová u Chebu: koleje 1, 2, 3 v obou směrech

3.6.3. Pro zajištění této funkcionality je třeba změnit také SW SZZ. Pro toto změnu je potřebné zajistit změnu závěrových tabulek stávajícího SZZ a zajistit schválení změny závěrových tabulek. Obojí je součástí stavby.

### **3.7. Dopravní koleje, u nichž se přechod z FS do OS provádí na konci kolejového úseku, kterým se zjišťuje volnost části staniční koleje**

3.7.1. Tato funkcionality RBC se v současné době pro řešený úsek stavby vzhledem ke konfiguraci kolejiště nepředpokládá.

### **3.8. Hranice pro vjezd do oblasti L2 s automatickým přepnutím do L2 na hranici oblasti L2**

3.8.1. Bude řešeno podle přípravné dokumentace. Případná změna musí být projednána včas s objednatelem (nejméně GR O12, GR O14, GR O16, GR O26).

### **3.9. Hranice pro vjezd do oblasti L2 z vedlejších tratí, bez automatického přepnutí do L2 na hranici oblasti L2**

3.9.1. Bude řešeno podle přípravné dokumentace (kde je uváděno jako manuální vstup).

3.9.2. Případná změna musí být projednána včas s objednatelem (nejméně GR O12, GR O14, GR O16, GR O26).

### **3.10. Poskytování rychlostního profilu závislého na nápravovém tlaku (Axle load speed profile)**

3.10.1. Tato funkcionality RBC musí být pro řešenou stavbu včas projednána s objednatelem (nejméně GR O13, GR O14, GR O26, oblastní ředitelství – správa tratí).

3.10.2. Omezení rychlosti podle traťové třídy zatížení je uvedeno v tabulkách traťových poměrů v tabulce 12.

3.10.3. V současnosti se u SZDC diskutuje případná úprava zatřídění některých vozidel do traťových tříd zatížení a z toho vyplývajících pravidel pro omezení rychlosti podle traťové třídy zatížení, resp. nápravového tlaku. V té souvislosti se dořeší jak bude postupováno na tratích se systémovou verzí traťové části 1.1 (1.X). Podrobnější informace poskytne objednatel Zhotoviteli v průběhu roku 2019. Pokud nebude rychlostní profil závislý na nápravovém tlaku (traťové třídě zatížení) podle informací objednatele poskytován při předání stavby, musí být RBC pro jeho poskytování připraveno s tím, že bude aplikován při vhodné změně SW RBC z jiných důvodů (např. změně při doplnění handoveru s další RBC nebo při změně kolejiště).

### **3.11. Stanovení oblasti, která se nemá při posunu opustit**

3.11.1. S objednatelem (nejméně O12, O14, O26) musí být včas projednáno, zda není v některém případě požadováno stanovení oblasti, která se nemá při posunu opustit, jinak, než je uvedeno ve Zvláštních technických podmínkách na projekt a realizaci stavby ETCS úrovně 2.

### **3.12. Hlavní návěstidla, před kterými je třeba zajistit přechod z FS (OS) do SH za jízdy**

3.12.1. Přechod z FS (OS) do SH za jízdy je třeba zajistit v následujících stanicích u vyjmenovaných hlavních návěstidel:

- Plzeň Křimice: Lc4, Lc2a, Sc2



- Kozolupy: L4, L2
- Pňovany: L4, L6
- Stříbro: L4
- Svojšín: L2
- Planá u M.L.: Lc2, L1, L3, L5, L7, L9, S5, S7, S9
- Chodová Planá: L3, S3
- Mariánské Lázně: L4, S4
- Lázně Kynžvart: S1, S2, S3, S5
- Dolní Žandov: L2, S2

### **3.13. Dopravní koleje, na kterých je třeba počítat se zahájením mise vlaků s přepravou cestujících**

3.13.1. Se zahájením mise vlaků s přepravou cestujících je třeba počítat v následujících stanicích na vyjmenovaných kolejích:

- Kozolupy: koleje 1, 2, 3, 4
- Pňovany: koleje 2, 3, 4, 6
- Stříbro: koleje 1, 3, 4
- Svojšín: koleje 1, 3, 5
- Planá u M.L.: koleje 1, 2, 3, 3a
- Mariánské Lázně: koleje 1, 2, 2a, 4

**Konec dokumentu**