

## Zápis

ze vstupní profesní porady akce

### Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

#### D – Technologická část

konaného dne 18. 9. 2017 v Metroprojektu Praha, a.s.

Přítomni: viz příložená prezenční listina

---

Obecně:

Stručná rekapitulace proběhlých profesních porad s ohledem na změny oproti PD:

- posun ostrovního nástupiště v žst. Pačejov o cca 15 m směrem k Nepomuku **z důvodu budoucí stavby ETCS a dosažení potřebné vzdálenosti mezi koncem nástupiště a hlavním návěstidlem**; nutná částečná úprava přístupu do/z podchodu; délka **nástupiště** zůstává dle PD 120 m.
- změna technického řešení u dvou mostů (neovlivní část D)

#### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Změny oproti PD:

- kolejové obvody byly nahrazeny počítači náprav, **v rámci stavby nebude zřízen národní vlakový zabezpečovač**
- označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní požadavek SŽDC GŘ O12 na doplnění čtyřech návěstidel (2x bílomodrá na obě strany). Důvodem je dálkové ovládání z žst. Horažďovice předměstí.

##### PS 05-01-01 Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení

- předvěsti budou situovány na minimální vzdálenost 700 m (vlaky vybavené ETCS budou moci jezdit **v cílovém stavu rychlostí nad 100 km/h**, vlaky bez ETCS budou jezdit maximální rychlostí 100 km/h, **čemuž odpovídá zábrzdná vzdálenost 700 m**). Maximální traťová rychlost v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí – Pačejov – Nepomuk bude **v řešeném úseku ve všech řešených profesích navržena v souladu se schválenou studií proveditelnosti**. Pokud pojedí vlak vybavený mobilní částí ETCS rychlostí nad 100 km/h, musí být na nejvyšší rychlost např. vypočteny a nastaveny PZS (Ing. Jelínek, GŘ SŽDC O14)
- bude zřízeno fiktivní pomocné stavědlo pro manipulaci na vlečky v žst. Pačejov. Na výhybce č. 7 bude klíč s EZ v kolejišti, dál není věcí SŽDC
- lávka pro návěstidla L1, L3 bude umístěna tak, aby nepřekážela viditelnosti žádného světelného návěstidla (např. L2). Definitivní umístění návěstidel bude odsouhlaseno po komisionálním situování. Definitivní komisionální situování nepřenositelných návěstidel může být provedeno až po realizaci konečného kolejového řešení v žst. (připomínka OŘ Plzeň – SSZT Plzeň, Petr Velík).
- projektant zab. zař. žádá zástupce investora, aby rozhodl, zda se má zavést funkce VCO (aby se kvůli VC nad 120 km/h, která bude omezeně využitelná, neomezoval běžný provoz. Vlk vychází 145 km/h, všechny ostatní **rychlostní** profily vychází do 120 km/h. Z hlediska DT případné omezení traťové rychlosti na 120 km/h nebude mít negativní dopad v GVD ani v propustnosti)

- funkce VNPN bude s vazbou do radiového systému (vybavení počítačů náprav vjezdových a odjezdových návěstidel). Ve stavbě GSM-R není s VNPN počítáno, pokud nebude tuto funkci umět ani v budoucnu, bude výstup do JOP.
- bude prověřeno umístění základu návěštního krakorce na nepomuckém zhlaví (stávající návrh mezi 1. a 2. kolejí není vhodný)
- umístění balíz ETCS – konzultováno na Sudopu a VÚŽ – doporučeno posunout nástupiště od odjezdového návěstidla do vzdálenosti 30 m.

*PS 05-01-01 Žst. Nepomuk, úprava staničního zabezpečovacího zařízení*

- v rámci nového PS bude řešena úprava stávajícího SZZ
- v žst. Nepomuk bude do pačejovského zhlaví 2. koleje doplněno z důvodů úvazky na nové banalizované TZZ hlavní návěstidlo S2P pro odjezd na 2. TK do Pačejova (viz PD), oproti původnímu návrhu bude toto návěstidlo posunuto blíže k výměně; stávající skupinové návěstidlo S3-5 zůstane z důvodů minimalizace zásahů do SZZ zachováno

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

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

- TZZ v obou traťových úsecích bude navrženo jako banalizované typu AH s návěštními body na trati, pro TZZ bude v obou traťových úsecích využita stávající kabelizace (z důvodu rizika jejího poškození při následné rekonstrukci traťových úseků nebude budována nová)
- jednotlivá hradla budou označena dle geografického umístění (např. Jetenovice, Nekvasovy)
- oddílová návěstidla – bylo navrženo doporučení, aby byly umístěny vstřícně (návrh návěstidel vycházel ze schválené PD) - závisí na dopravní technologii a viditelnostech (Ing. Jelínek, GŘ SŽDC O14)

- hradlo Jetenovice – dopravní technolog v souladu s požadavky O12 prověří posunutí hradla směrem ke středu mezistaničního úseku tak, aby jeho vybudování splnilo svůj účel (doplnění Ing. Daněk – GŘ SŽDC O12). Podle dosavadního návrhu rozdělují oddílová návěstidla tohoto hradla traťový úsek Horažďovice předměstí – Pačejov značně nerovnoměrně.

Projektant zab. zař. doporučuje zanechat hradlo na navrhovaném místě z důvodu snadnějšího přístupu údržby a jednoduššímu napojení elektrické přípojky)

OŘ Plzeň – SSZT Plzeň (Petr Velík) jako budoucí správce ZZ souhlasí s projektantem zab.

zařízení, tzn. zanechat hradlo na navrhovaném místě (důvody uvedeny). V opačném případě,

pokud se hradlo umístí jinde a jeho umístění zasáhne do ovládacích obvodů stávajícího PZS

Velký Bor v km 293,204, vznikne navýšení potřebných úprav stávajícího ZZ (vzájemné vazby PZS vers. AHr). S tím souvisí i odstavec D.1.3, zda PZS v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí

- Pačejov zůstane ve stávajícím stavu. A samozřejmě se bude řešit zajištění nového napájení AHr v místě, kde v současnosti není žádná stávající el. přípojka.

- v rámci všech výkopů budou přiloženy kabely 15XN0,8 a 2xHDPE trubky (v rámci PS 05-02-07)
- posunout SP2 blíže k výměně
- důsledně všechno vybavit přepětovými ochranami

*Ostatní*

- před odevzdáním projektu bude svolána další profesní porada
- bude doplněn dopravní program (např. v Nepomuku)
- byl prověřen počet návěstidel na cestovém návěstidle Sc3 – počet zůstává dle schválené PD

### D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

- projektant žádá o vyjádření investora, zda přejezdové zabezpečovací zařízení v mezistaničním úseku Horažďovice předměstí - Pačejov - Nepomuk zůstane ve stávajícím stavu (přibližovací úseky situovány na maximální traťovou rychlost 100 km/h, přejezdy v km 304,090; 304,770 a 306,247 zabezpečeny typem PZS 3SBI), popřípadě změnit typ zabezpečení na PZS 3ZBI a zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost na přejezdech - **PZS musí být projektováno na nejvyšší traťovou rychlost (Ing. Jelínek, GŘ SŽDC O14)**

GŘ SŽDC O26 (ing. Křemen) považuje za vhodné sledovat v úseku, který bude v rámci stavby řešen kompletně (tj. včetně kolejí a nové kabelizace), rovněž definitivní umístění ovládacích prvků přejezdů (bude se týkat patrně pouze přibližovacího úseku k uvedeným přejezdům ve směru od Pačejova), tak abychom v maximální míře eliminovali případné zásahy do již hotového úseku v rámci rekonstrukce traťových úseků. Úpravu PZZ mimo ve stavbě řešený úsek nepovažuje v tuto chvíli za nutnou, protože samotnému zvýšení rychlosti bude stejně předcházet rekonstrukce obou traťových úseků, včetně definitivní kabelizace a osazení definitivních ovládacích prvků k PZZ.

### D.2 Železniční sdělovací zařízení

*PS 05-02-01 Žst. Pačejov, místní kabelizace*

- v rámci projektu stavby budou zřízeny venkovní telefonní objekty (VTO) u vjezdových návěstidel

*PS 05-02-02 Žst. Pačejov, přenosové systémy*

- v projektu stavby uvést, že všechna dodávaná zařízení musí být kompatibilní se stávajícími zařízeními

*PS 05-02-03 Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení*

- v projektu stavby je nutné dopracovat datové rozvody v nově zřizovaných nebo rekonstruovaných prostorách (DK, sdělovací místnost...)
- v projektu stavby je nutné dopracovat v nově zřizovaných nebo rekonstruovaných prostorách (DK, sdělovací místnost...) hodinový rozvod
- u IP zapojovače v žst. Pačejov nutnost registrace a licence
- nutná vazba rádií na Redat z důvodu nahrávání, dále vazba VNPN

*PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlasové zařízení*

- v Horažďovicích před. je nutná dokonfigurace rozhlasového zařízení
- rozhlasové zařízení v ŽST. Pačejov musí být konfigurováno tak, aby umožňovalo místní ovládání

*PS 05-02-05 Žst. Pačejov, informační zařízení*

*PS 05-02-06 Žst. Pačejov, kamerový systém*

- v rámci projektu stavby budou doplněny kamery i na zhlaví, bude zvoleno jejich vhodné umístění

*PS 05-02-07 Kabelizace žst. Horažďovice předměstí (mimo) – Pačejov – Nepomuk*

- vzhledem k minimalizaci rozsahu pokládky nové kabelizace v traťových úsecích (riziko následného poškození kabelizace při rekonstrukci traťových úseků) budou v tomto PS uvedeny pouze pokládané části TK 15XN a 2x HDPE, které se budou ukládat v místech, kde budou probíhat výkopové práce pro zab. zař. **V traťových úsecích tak bude v maximální míře využita stávající kabelizace.**

*PS 05-02-08 Sdělovací zařízení zastávka Kovčín*

- požadavek na samostatně stojící kabinet: přirozeně větraná temperovaná skříň
- technologie bude napojena na nově zřízeny výpich z DOK 36 vl. (OS S9)
- na zast. Kovčín bude zřízeno pouze rozhlasové zařízení v konfiguraci dvou reproduktorů na každém nástupišti (ostatní zařízení jako KS, IS nebude zřizováno)

U všech stávajících sdělovacích zařízení platí, že musí zůstat funkční do přepojení na nové systémy.

Zapsal: Milan Janko

### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

Na jednání byla přednesena koncepce projektového řešení části D.3 (DŘT a DDTS ŽDC), která je v souladu s přípravnou dokumentací. Náplň jednotlivých částí je následující:

#### **D.3.1.1 – 3 DŘT**

Žst. Pačejov leží v km 301,353 traťového úseku Horažďovice předměstí – Nepomuk, na celostátní trati elektrizované trakční soustavou 25kV, 50Hz.

V současné době je na elektrodispečinku SŽDC ED Plzeň v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Železniční stanice Pačejov patří do působnosti OŘ Plzeň a z pohledu ASDŘ (ústředního ovládání) spadá pod elektrodispečera ED Plzeň.

*PS 05-06-01 Žst. Pačejov, zařízení DŘT:*

- v nové technologické budově Pačejov bude pro ústřední ovládání rozvodny TS22/0.4kV provedeno osazení nové telemechanické jednotky PLC typu SAIA nebo zařízení s ním 100% kompatibilní (požadavek OŘ SEE) včetně UPS a dotykového panelu. Objekt bude zapojen do sítě VLAN elektrodispečinku Plzeň pomocí komunikačního rozhraní Ethernet (IEC 60870-5-104). Ústředně ovládaná technologie tak budou TS22/0.4kV, Rnn, dveřní kontakt, apod.
- součástí realizace je montáž a oživení PLC, připojení vstupů a výstupů silové technologie k PLC, naplnění datových struktur modelu technologie, místní verifikace signálů a povelů včetně závěrečné zkoušky systému.

*PS 05-06-02 Žst. Pačejov, SpS – doplnění DŘT a MŘS:*

- Ve výpravní budově bude demontována stávající telemechanika SAIA, která zabezpečovala ústřední ovládání úsekových odpojovačů. Nově bude DOÚO ústředně ovládáno ze SpS. Propojení nového pultu ovládání úsekových odpojovačů a DŘT bude realizováno přes stávající datový přepínač v DT01 a novými optickými patch kabely.
- Na základě úprav technologie SpS (prováděné v rámci PS 05-03-02: nové ochrany pro vypínače N1 a N2, výměna 4ks vypínačů) budou ve stávající systému DŘT a MŘS SpS provedeny nezbytné úpravy: připojení rozšířené silové technologie na vstupy/výstupy PLC, místní verifikace signálů a povelů, naplnění datových struktur modelu technologie a jeho parametrizace, oživení a odzkoušení provozu telemechanického zařízení a MŘS, závěrečné zkoušky systému.

*PS 05-06-03 ED Plzeň, doplnění DŘT a řídicího systému:*

- Do systému dispečerského řízení na ED Plzeň bude provedena integrace ústředního dálkového řízení PETZ v žst. Pačejov - nové TS22/0.4kV a doplněné SpS včetně DOÚO. Integrace spočívá v

naplnění telemetrických dat a modelu technologie, v úpravě, rozšíření a parametrizaci aplikačního programového vybavení a databáze globální vizualizace, zprovoznění doplněného řídicího systému včetně závěrečné zkoušky.

- Na ED Plzeň bude nově instalována dohledová stanice nad telemetrickými přenosy (1U rack server).

#### **D.3.1.4 - 5 DDTS ŽDC**

V dotčeném traťovém úseku stavby není v současné době dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) řešena. Ta bude projektována v rámci této části dokumentace pro technologické systémy (TLS) realizované v rámci stavby. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE, druhé vydání a „Gestorského výkladu“ k této směrnici. Projednaná náplň jednotlivých PS je následující:

##### *PS 05-06-04 Žst. Pačejov DDTS ŽDC*

- V žst. Pačejov bude realizován integrační koncentrátor (InK), přes který budou do technologické datové sítě (TDS) připojeny technologické systémy realizované s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet (EOV, OSV, EZS, ZPDP, ISC, ROZ). Instalace InK je ze strany OŘ Plzeň SSZT požadováno do 19" racku sděl. zař. ve výpravní budově. InK bude zpřístupňovat data integračním serverům (InS) instalovaných na centrálním stavědle v „trianglu“ žst. Plzeň. Komunikace mezi InK a InS bude protokolem ČSN EN 60870-5-104 a musí být vzájemně plně kompatibilní (dle TS 2/2008 - ZSE, druhé vydání).
- Pro připojení ostatních systémů v žst. Pačejov (měření spotřeb elektrické energie podružnými elektroměry, ovládání a monitoring lokální distribuční sítě – prvků které nejsou zahrnuty v DŘT) bude realizován rozvaděč dálkové diagnostiky RDD s PLC, přes který budou připojeny do lokální technologické datové sítě (LTDS). Umístění RDD se předpokládá v nové technologické budově v místnosti Rnn.
- Monitoring napájení PZS a TZZ (NZZ) ve smyslu předpisu SŽDC E8 nebude realizováno systémem DDTS ŽDC ale v rámci systému DŘT.

##### *PS 05-06-05 ED Plzeň, doplnění InS a K systému DDTS ŽDC*

- Na pracoviště traťové údržby v žst. Horažďovice předměstí bude dodáno mobilní klientské pracoviště DDTS ŽDC.
- InS na centrálním stavědle v „trianglu“ žst. Plzeň budou SW doplněny o data z TLS připojených k nově realizovanému InK.
- TeS realizovaný v rámci stavby "Rekonstrukce Žst. Horažďovice předměstí" bude SW doplněn o data z EOv a OSV připojených k nově realizovanému InK.
- Dotčená klientská pracoviště systému DDTS ŽDC (dispečerská, dopravní a energetická) budou SW doplněna (musí být zajištěna plná kompatibilita se stávajícím systémem a v souladu s Gestorským výkladem k TS 2/2008 - ZSE, druhé vydání).
- Požadavek (OŘ Plzeň SEE) z přípravné dokumentace na zpřístupnění dat z technologie EOv a OSV na stávající server umístěný na ED Plzeň prostřednictvím mezi-serverové komunikace mezi InS DDTS ŽDC (na centrálním stavědle v „trianglu“ žst. Plzeň) a serverem na ED Plzeň (ul. Sušická) protokolem ČSN EN 60870-5-104 byl na tomto jednání zástupci OŘ Plzeň SEE zrušen.

Zapsal: Radek Zezula

### D.3.4 – 8 – Silnoprůdná technologie

Jedná o čtyři PS:

- nová trafostanice napájená z veřejné sítě, která má sloužit jako hlavní technologický napájecí uzel. Z této TS bude napájena i VB.
- trafostanice 25 kV s trojvlnovým transformátorem pro napájení zab. zař. a EOv
- úpravy ve VB, kde se má upravit stávající hlavní rozvaděč tak, aby odpovídal novým požadavkům (nové pole s elektroměry na další napájené technologické místnosti). Součástí je i rozvaděč pro sděl. zař. ve sdělovací místnosti ve VB
- úpravy ve spínací stanici (náhrada vypínačů a související úpravy).

Veškeré výše uvedené body korespondují s řešením z PD.

Dle zápisu ze vstupního v.v. projektant konzultoval se starostou Pačejova připravovanou akci "Vlídne nádraží". Jedná se o záliv před VB pro zastavení tří autobusů na pozemcích ČD, chodník a cyklostezku. Pro umožnění budoucí realizace této studie je nezbytné posunout a nově rozmístit veškerá plánovaná technologická zařízení blíže ke kolejím. Toto řešení je možné, ale je třeba stanovit, co se kdy bude demontovat a montovat. Projektant požádán o zaslání schématu zálivu investorovi. Preference při umístění vstupních dveří u trafostanic ve směru ke kolejím.

Vpravo u VB je umístěn stožár GSM-R, který je v kolizi s plánovanou akcí "Vlídne nádraží". Akce GSM-R Plzeň - Č. Budějovice se soutěží projekt s realizací. Koordinace obou projektů (posun stožáru GSM-R) je na SŽDC.

Veškeré zařízení zab. zař. nebo telematiky ve VB bude napájeno z rozvodny a měřeno v rozvodně. Zab. zař., telematika i byty budou měřeny zvlášť. Hlavní rozvaděč VB bude zachován.

### E.3.1. Trakční vedení a

### E.3.7. Ukojení kovových konstrukcí

Schéma napájení a dělení zůstává dle PD (kromě řešení neutrálního pole, viz dále), rovněž rozsah kolejových úprav a případné vazby na trakci. Z trakce bude napájeno EOv a zab. zař., obcházecí vedení ze spínací stanice bude navrženo vzduchem. V místě silničního nadjezdu bude navrženo kabelové vedení (2x).

Neutrální pole bylo vybráno v PD z důvodu velkých oboustranných sklonů trati. V PD bylo navrženo jako dvě elektrická dělení za sebou. V projektu bude třeba respektovat nový metodický pokyn SŽDC GR O14. Proto bude neutrální pole posunuto směrem k nástupišti mimo oblouk a zkráceno na max. délku 8 m. Neutrální pole bude tvořeno dvěma děliči, viz schéma napájení a dělení, které je přílohou zápisu.

Byl diskutován požadavek SŽDC na posouzení jízdy **sníženou rychlostí přes neutrální pole (rozjezdy od nástupišť, vjezdových návěstidel, pomalé jízdy, jízdy přes úseky bez napětí TV při výlukách atd. - ze strany O26 uplatňováno již v rámci připomínek k PD**. Pro toto posouzení zástupce SŽDC SEE a zpracovatel DT dodá varianty, na které toto posouzení požaduje.

Ze žst. Pačejov není možné kvůli pozemkům navrhnout svahované drážní těleso, z tohoto důvodu je navržena opěrná zeď SO 05-23-01 délky cca 180 m, trakční stožáry budou v tomto úseku uchyceny přímo na ní.

V místě skalního podloží preferuje SŽDC její odstřel a vytvoření klasického žb. základu.

Dotaz na způsob řešení nadjezdů – projektant sdělil, že předmětem této akce je pouze výměna ochranných sítí proti dotyku. Předpokládaná výška trolejového drátu pod nadjezdy je min. 5,5 m. Odrážné tyče nejsou navrženy, jejich použití bude zpracovatelem TV prověřeno. Zástupce SŽDC



požaduje vzdálenost trakce od NK mostu alespoň 35 cm i za cenu sníženého TV (minimální trvalá vzdálenost trakce od NK mostu je 27 cm, dynamická 15 cm).

Poloha stožárů TV zůstává dle PD, v případě změny polohy návěstidel bude koordinována s jejich zpracovatelem, aby byla zajištěna požadovaná viditelnost.

Detaily výstroje a výzbroje nebudou detailně představeny, budou zaslány ke schválení emailem.

Zpracovatel TV zašle zpracovateli železničního svršku polohu a typ trakčních proudových kolejových propojek, který je dá do svého projektu.

Díky novému požadavku na umístění počítačů náprav, se zjednoduší připojení EOv a spínací stanice do kolejiště tzn. bude navrženo přímé ukolejnění.

#### **E.3.4. – EOv (elektrický ohřev výměn)**

V PD je uvažováno, že se v rámci silnoproudé technologie osadí kiosková trafostanice napájená z TV. Dělicí místo mezi silnoproudou technologií a EOv bude rozvaděč RH-EOv, kde se osadí hlavní měření. V rámci EOv se budou v rozvaděči osazovat jednotlivé vývody pro výhybky, opornice a táhla a PLC pro dálkovou diagnostiku. Trafostanice a rozvaděč včetně hlavního měření bude součástí PD silnoproudé technologie.

V PD bylo uvažováno s jedním napájecím a ovládacím rozvaděčem pro ohřev 11 výhybek, z čehož vycházel příkon cca 96 kW. Rozvaděč bude umístěn uprostřed stanice, možná varianta se dvěma rozvaděči umístěnými u zhlaví nebude sledována.

#### **E.3.6.1. – Úprava venkovního osvětlení - žst. Pačejov**

V rámci PD byly po připomínkách navrženy pro osvětlení nástupiště sklopné stožáry délky 6 m, pro osvětlení kolejiště stožáry JŽ délky 12 m s výbojkami. Vzhledem k relativně dlouhému osvětlovanému úseku bylo dohodnuto osvětlit pouze na zhlaví pracovní prostor výhybek (všechny výhybky), zbytek nebude osvětlen.

Příslušný správce rozhodne o případném použití sklopných stožárů délky 12 m s LED.

V rámci osvětlení se budou spínat zvlášť jednotlivá nástupiště a každé zhlaví samostatně.

Připojení skladu civilní obrany bude provedeno naspojkováním na stávající kabel v místě poblíž nynější stávající přípojkové skříně, aby řešení nebylo v rozporu s vydaným ÚR. Nově bude tato přípojka zatažena do TS a samostatně měřena.

#### **E.3.6.3. DOÚO**

V PD bylo dle schématu trakce ovládáno 25 odpojovačů. Co motorový pohon to byl navržen samostatný kabel CYKY-O 7x4. Ovládací panel bude přes přechodové svorkovnice, v souladu s PD, umístěn ve spínací stanici. Po schválení schéma trakce bude řešení upraveno (předpokládá se nově 27 odpojovačů). Místo jednoho panelu budou navrženy dva panely pro 2x 16 odpojovačů, plně vybaveny kartami, včetně oddělovacího trafo a HIS. Napájení bude z UPS ze spínací stanice z nově rekonstruovaného bezvýpadkového napájení.

Přechodové skříně budou umístěny na fasádě, aby bylo možno kabely odpojit mimo budovu. Zapojení pohonu bude provedeno 5-ti vodičově.

#### **E.3.6.4. Přípojka 22 kV**

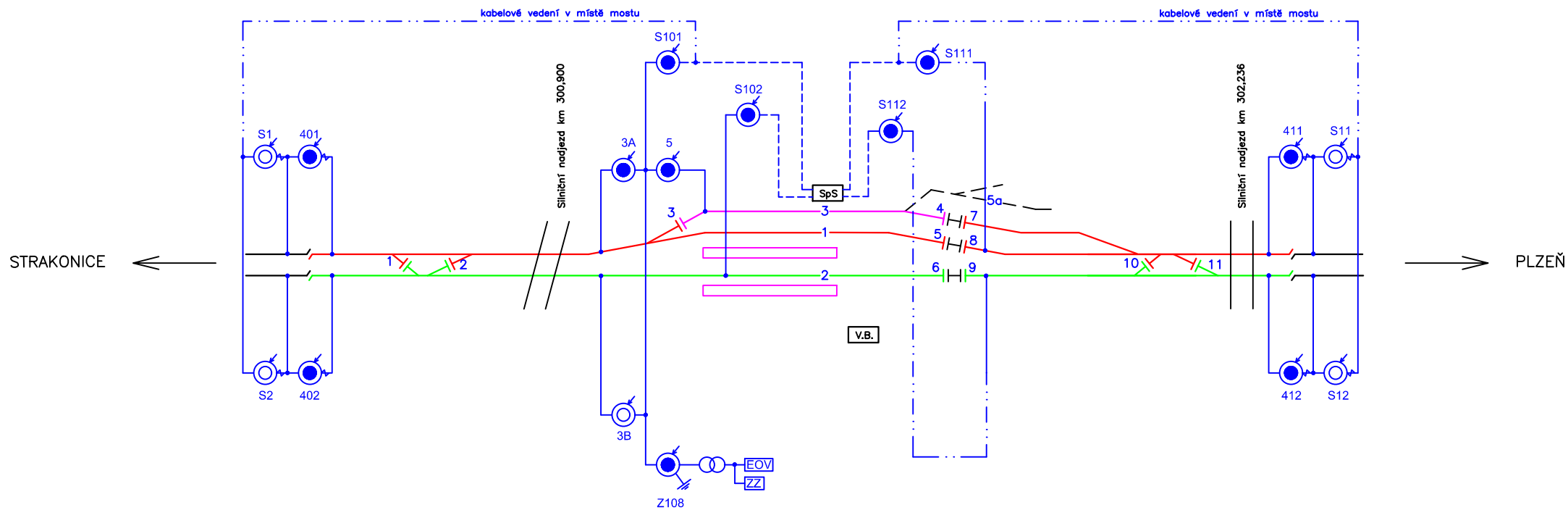
Dělicí místo budou odchozí svorky odpojovače, na odpojovači bude osazena přepětová ochrana (bleskojistky), která bude zároveň osazena i na přívodu do TS. Trasa zůstává dle PD.

#### **E.3.6.5. Úprava osvětlení - zastávka Kovčín**

Stanice má přípojku ze sloupu bývalého VO z obce. Pro DDTS ŽDC bude počítáno s prostorovou rezervou v rozvaděči. Na ovládání budou celkem 4 větve (každé nástupiště zvlášť a 2x orientační světlo).



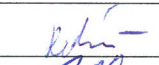


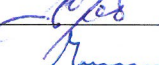

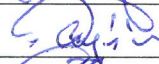



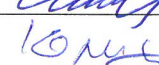
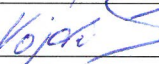
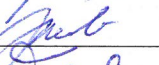



# ŽST. PAČEJOV



## PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

**KONANÉHO DNE:** 18. 9. 2017 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009 - technologie

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
JAN BEDNÁŘ	SŽDC - O14	601 923 767	BEONARJA@SZDC.CZ	
Karel Jílek	SŽDC s.o. OŘ Plzeň	602 185 652	J.Jilek@szdc.cz	
Josef ŠICOVSKÝ	SŽDC OŘ PCZ	428 089 692	slivsky@szdc.cz	
Zdeněk ŠPETA	SŽDC OŘ K2005	424 845 850	speta@szdc.cz	
PETR MAZOUR	SŽDC O6	725 944 204	mazour@szdc.cz	
FRANTIŠEK HLAVÁČ	SŽDC s.o. SSZ	942 522 619	hlavace@szdc.cz	
ZDENĚK FLAJŠMAN	SŽDC s.o. OŘ PLZ	942 542 565	flajcman@szdc.cz	
Petr VELÍK	SŽDC s.o. OŘ-SSTB	602 668 242	velik@szdc.cz	
Petr Zdeněk	SŽDC OŘ PIZ	724 808 583	zdenek@szdc.cz	
Radek Zezula	ASYC	730 616 046	rzezula@asye.cz	
Tomáš FENCL	CD-Telematika	724 373 115	tomas.fencL@cdh.cz	
STANISLAV KOPETERT	SŽDC OŘ OŘST POKR	606 499 607	KOPETERT@SZDC.CZ	
PAUL VOJÁČEK	SŽDC s.o. SSZ	427 846 481	vojacek@szdc.cz	
Milan Janko	THS Projekt	737 009 960	janko@thspjzen.cz	
Radek FRIEŠ	THS Projekt	602 131 513	friesl@thspjzen.cz	

**METROPROJEKT Praha a.s.**

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

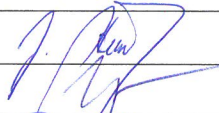
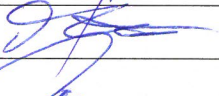
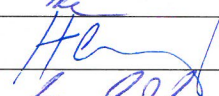
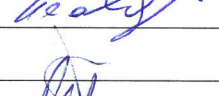
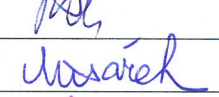
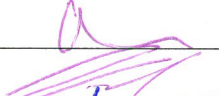
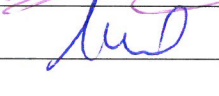
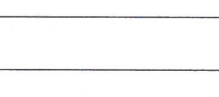
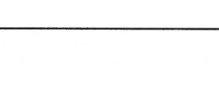


Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

## PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

**KONANÉHO DNE:** 18. 9. 2017 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009 - technologie

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
JAN KŘEMEN	SŽDC, GR 026	602 162 740	kremen@szdc.cz	
TOMÁŠ KROMA	SŽDC GR 014	602 472 131	kroma@szdc.cz	
Bokoslav VASÍČEK	SŽDC GR 012	602 387 238	VASICER3@SZDC.CZ	
Bokoslav JAVČEK	SŽDC 012	972 64 575	javc@szdc.cz	
JLONA HANÁKOVÁ	VŽE 029	443 480 593	HANAKOVA1@VZE.CZ	
JIRÍ PODHRADSKÝ	SUDOP BRNO	730 334 101	jpodhradsky@sudop-brno.cz	
Vojtěch Jelinek	SŽDC 014	972 24 572	Jelinek@szdc.cz	
David Poštl	METROPROJEKT	739 387 098	Postl@metroprojekt.cz	
Václav MISÁREK	METROPROJEKT	296 154 300	misarek@metroprojekt.cz	
JAN KALVÍDA	METROPROJEKT	604 805 855	kalvda@metroprojekt.cz	
Petr Vnuk	Metroprojekt	433 165 064	vnuk@metroprojekt.cz	
Václav Kriváňel	Metroprojekt	603 198 804	krivanel@metroprojekt.cz	

**METROPROJEKT Praha a.s.**

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz