

Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 3.4.2023
Naše zn. 24340/2023-SŽ-GR-O14
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Bc. Jan Bednář
Telefon +420 972 244 491
Mobil +420 601 123 167
E-mail bednarja@spravazeleznic.cz

Datum 11. dubna 2023

Správa železnic, státní organizace
SS západ

Prostřednictvím systému C.E.Sta

Výstavba nových fotovoltaických zdrojů v lokalitě Beroun, výpravní budova

Ing. Vladimír Tauer (Tel. 972 244 522, e-mail TauerV@spravazeleznic.cz)

Dle dokumentace EPS, MaR není v dokumentaci řešen. Chybí také napojení FVE do dohledového systému DDTS. Pokud by v budoucnu tyto věci byly řešeny, je nutné, aby splňovaly parametry definované v TS 2/2008. Připojení do DDTS v tomto případě navrhuji realizovat prostřednictvím InK se kterým by bude FVE komunikovat schváleným protokolem definovaným v TS 2/2008.

Ing. Tomáš Mádr (Tel. 608 600 360, email: madr@spravazeleznic.cz)

Projekt je spíše jako projekt na FVE na rodinném domku, nikoliv na nádraží, kde je elektrická trakce (viz. úvodní fotka). Naprosto není řešeno, že tam je trakční vedení, a že i uzemnění/ukolejnění je něco trošku jiného než v rodinném domku.

Je uvedeno, že to bude připojeno na ČEZ Distribuci – je to skutečně tak? Nebude to připojeno do rozvodny SŽ?

Je uvedeno, že jde o stavbu dočasnou na 25 let. Proč stavba dočasná? Co s tím budeme dělat po 25 letech? Nejde o životnost technologie, ale o stavební předpisy jako takové.

Grafy výkonu z FVE v závislosti na ročním období jsou velmi optimistické – moje zkušenost z několika FVE v ČR je taková, že během 4 zimních měsíců je problém se dostat na 10% výkonu dodávaného v maximu. Návratnost potom bude o kus horší.

Není zde ani zmínka o ostatních zařízeních, které v železniční stanici jsou – sdělovací nebo zabezpečovací. Jednak nesmí dojít k ovlivnění jejich funkce – zde je třeba upozornit zvláště na uzemnění a pospojování, které je díky elektrické trakci a zabezpečovacímu zařízení nutné navrhnout správně. Dále pak zvláště měniče nesmí rušit sdělovací zařízení, ať už jsou to telefony, rozhlas, nebo rádiové sítě, které jsou pro provoz železnice využívány.

Chybí popis stávajícího stavu, který by odpovídal stavbě na dráze a shrnoval stávající stav železničních technologií, které se v lokalitě nachází.

Výkon FVE – proč je navrhována FVE o výkonu necelých 50kW? SŽ je již dnes distributorem elektrické energie s rozsáhlou vlastní distribuční sítí, a předpokládáme, že FVE budeme mít ve více lokalitách. Neměl by tedy být problém, aby FVE byla s maximálním výkonem, který v lokalitě půjde nainstalovat. Toto je potřeba

v dokumentaci popsat a zdůvodnit. V rámci instalace FVE je velká část fixních nákladů, které nejsou téměř závislé na výkonu, a při zvýšení výkonu FVE klesá cena za instalovaný kW.

Ing. Martin Krupička
*ředitel odboru zabezpečovací
a telekomunikační techniky*

(podepsáno elektronicky)