

Mareš Matěj Ing.

Od: Klusacek@szdc.cz
Odesláno: 16. ledna 2019 14:33
Komu: Mareš Matěj Ing.
Předmět: FW: Připomínky ASP PI- Doma

Příznak pro zpracování: Zpracovat
Stav příznaku: Opatřeno příznakem

Ahoj, přeposílám vyjádření kolegy Konopáče z našeho odboru. Chtěl jsem to s ním nejdřív projednat, ale je dost problém ho dohnat na pracovišti.

Kromě tohoto eviduju zatím ještě stanoviska O14 a POVED, obě bys měl mít k dispozici.

Radim

From: Konopáč Tomáš, Ing.
Sent: Wednesday, January 16, 2019 9:12 AM
To: Klusáček Radim, Ing.
Cc: Fuksa David, Ing.
Subject: Připomínky ASP PI- Doma

Ahoj Radime,

minulý týden jsi mě požádal o vyjádření k ASP Plzeň - Domažlice. Níže uvádím, co mi padlo do oka, případně dovysvětlím, pokud bude potřeba.

Pěkný den,
T.

Připomínky TK:

A.2.3 návrhová část, technické řešení (koncept 12/2018)

str. 13

TZZ

„Traťové úseky mezi Plzní a Stodem budou zabezpečeny novými obousměrnými elektronickými trojznakovými automatickými bloky s kolejovými obvody 75 Hz a s přenosem kódu VZ...”

- Nelze uvažovat o instalaci systému třídy B. S ohledem na dobu realizace lze předpokládat i výhradní provoz pod dohledem ETCS. Platí i pro další výskyt obdobného ustanovení v dokumentaci.

- Nelze uvádět označení TZZ „automatický blok“, neboť nebude přenášen kód VZ a je možné uvažovat o zábrzdě vzdálenosti kratší než 1000 m (s ohledem na rychlost jízdy max. 100 km/h bez VZZ), případně i bez hlavních proměnných návěstidel na trati. Zařízení musí být popsáno obecně, např. TZZ 3. kategorie s permissivním významem návěsti **Stůj**, zábrzdnou vzdáleností 700 m, s detekčními prostředky – počítači náprav.

„Traťové úseky mezi Stodem a Českou Kubicí budou zabezpečeny novými automatickými hradly s počítači náprav...”

- Rovněž nelze uvádět, že budou použita TZZ „automatická hradla“, neboť bude použito ETCS, které umožní použít i více traťových oddílů (dle hranic kolejových úseků daných rozmístěním prostředků pro detekci vlaků), s nimiž bude pracovat RBC. Opět lze formulovat v obecnější rovině popisem principu funkce uvedeného zařízení (viz výše).

SZZ

„V úseku Plzeň – Stod budou na vybraných staničních kolejích zřízeny kolejové obvody s přenosem kódu VZ...”

- Nelze uvažovat o instalaci systému třídy B. S ohledem na dobu realizace lze předpokládat i výhradní provoz pod dohledem ETCS. Platí i pro další výskyt obdobného ustanovení v dokumentaci.

„V ŽST Česká Kubice bude umístěno pracoviště pohotovostního výpravčího pro trať Plzeň – Domažlice – státní hranice.“

- V souladu s Pokynem GŘ 9/2013 je PPV umístěno v ŽST Domažlice. Nutno opravit.

- Dále není uvedeno, zda případné centrální přechody pro cestující budou vybaveny VZPK.

str. 14

Trať Nýřany – Heřmanova Huť

- Běží příprava stavby "Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť", v rámci níž se počítá s vybudováním zabezpečovacího zařízení na trati Nýřany – H. Huť, a to včetně GSM-R a ETCS. Řízení a organizování dopravy bude prováděno dle SŽDC D1. S předmětnou stavbou je třeba ASP koordinovat.

str. 17

„Stávající traťový rádiový systém TRS zůstane zachován a budou provedeny změny, které vyplynou z případného obsazení jednotlivých železničních stanic dopravními zaměstnanci a případnou změnou řízení dopravy v daném úseku trati.“

- Rádiový systém TRS nebude po spuštění GSM-R zachován, nelze proto uvažovat s nákladnějšími úpravami TRS, které by znamenaly zmařenou investici. Není zřejmé, jaké úpravy má zpracovatel na mysli, je nutné doplnit a specifikovat.

„V rámci této části sdělovacího zařízení se navrhuje vybudovat nové místní rádiové síť MRS.“

- Není zřejmý důvod budování MRS, jejich rozsah a umístění. Nelze uvažovat všeobecně s budováním neinteroperabilních rádiových systémů. Je nutné upravit text, v případě, že zpracovatel na síti MRS ve výjimečném případě v některé dopravně trvá, konkrétně uvést, ve které a tento postup pečlivě zdůvodnit.

„V rámci rekonstrukce trati se navrhuje provést rádiové plánování systému GSM-R a následně v rámci stavby provést stavební připravenost pro vybudování jednotlivých BTS systému GSM-R.“

- Není zřejmé, jakým způsobem zpracovatel uvažuje vybudování GSM-R a proč není uvažována výstavba GSM-R již v rámci vlastní modernizace tratě (i třeba dílčí technologickou stavbou).

Uvedené věcné připomínky platí pro všechny případy, kdy se uvedená problematika v dokumentaci zmiňuje.

Pozn. str. 27 – jen se ujišťuji, že není někde chyba – pokud je to dobře, prosím, neuvádět do připomínek

Organizaci údržby a oprav zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Tato činnost je zákonnou povinností. Prováděna je vlastními zaměstnanci nebo dodavatelsky. Externím dodavatelům jsou zadávány obvykle ty činnosti, na které příslušná jednotka SŽDC nemá kapacitu.

Systém organizace údržby a oprav bude přibližně shodný pro variantu s projektem i variantu bez projektu. Výhledový rozsah činností bude záviset na vybrané variantě a rozsahu technického řešení.

Pro údržbu nové trati jsou v jednotlivých variantách navržena nová tzv. střediska údržby. Ve variantách B a C je toto středisko umístěno v lokalitě Zdice s napojením na novou trať i do stávající ŽST Zdice. Ve variantách F1 a F2 je středisko údržby zřízeno v modernizované ŽST Lochovice.

- jedná se skutečně o lokality Zdice a Lochovice?

Ing. Tomáš Konopáč

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství**

odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T 972 235 693
M 727 865 757
E konopac@szdc.cz
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka