



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 4444/2015-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 30.1.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční (O7)

– Z D E –

„Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti 2015, 2. fáze“, vyjádření ke studii

K předložené studii „Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti, 2. fáze“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580)

Kapitola 4.3.5, Spolehlivost vlakové dopravy

V úvodu této kapitoly se uvádí, že jediným místem, kde lze očekávat přenos rušivých vlivů z jiných tratí, jsou úseky Praha-Bubny – Praha Mas. n. a Praha hl. n. – Praha-Smíchov. Ve zbytku této kapitoly je však analyzován pouze úsek Praha-Bubny – Praha Mas. n.. Postrádáme náležitý komentář pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov.

Pokládáme za zavádějící tvrzení, že „významnější rušení ve výše uvedených úsecích nelze věrohodně podložit fakty“. Vedle provedeného rozboru hodnot zpoždění je například možné příslušné úseky podrobit simulaci. Žádáme o úpravu uvedeného vyjádření.

Nemůžeme se ztotožnit se závěrem uvedeným na konci kapitoly, který se týká tratě Praha Mas. n. – Kladno: „Modernizovaná trať vybavená novými technologiemi a dispečerským řízením dává dobrý základ pro to, aby spolehlivost provozu ve výhledovém stavu byla minimálně srovnatelná.“ Po realizaci stavby se naprosto zásadně změní rozsah dopravy, v některých úsecích (zejména ve výše uvedených) dojde k nárůstu využití propustnosti, proto srovnání se současným provozem a jeho kvalitou je dle našeho názoru obtížné. Jinak lze souhlasit, že současná úroveň zpoždění na trati Praha – Kladno je nízká. Předpokládáme, že to je způsobeno jistou mírou izolovanosti provozu na této trati od zbytku sítě; druhým, dle našeho názoru též důležitým faktorem, je vysoká míra pobytů vznikajících při křížování vlaků, které jsou částečně nad rámec nutných technologických dob. Jak vyplývá zejména ze zahraniční literatury, jsou tyto rezervní doby důležitým příspěvkem ke zvýšení kvality provozu. V rámci zavedení dvoukolejného provozu však tyto rezervní časy v grafikonu logicky zpracovány nebudou, což samo o sobě bude mít na kvalitu provozu negativní vliv.

Kvalitu provozu do jisté míry popisují ukazatele propustnosti, ty jsme však v dokumentaci pro návrhový stav nenašli.

Kapitola 4.4.5, Varianta R1MOD

V této variantě se předpokládá ukončování některých vlaků jedoucích od Kladna již ve stanici Praha-Dejvice. Obrat během 7,5 min prováděný posunem přes záhlaví pokládáme při daném rozsahu dopravy za prakticky vyloučený. Pro umožnění obratu těchto vlaků přímo u nástupiště je nutné doplnit aspoň kolejové spojky mezi hlavními kolejemi na veleslavínském zhlaví.

Příloha B.5.003

Ve schématu jsou zakreslena chybně návěstidla Lc1b a Lc2b v ŽST Hostivice (návěstidla jsou zakreslena uprostřed zhlaví).

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu

2. 2. 15
17. 12. 15/07