

Technický průkaz**"Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)"****Seznam porad**

Číslo	Název jednání	Datum jednání
1	Průběžná porada a projednání připomínek	06.11.2019
2	Projednání připomínek - 2. dílčí etapa	

Záznam z průběžné porada a projednání připomínek

v rámci zpracování technického průkazu „Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)“

Jednání se uskutečnilo dne 06.11.2019 v Praze, Novodvorská 1010/14, v zasedací místnosti v 15. patře.

Přítomni: dle prezenční listiny

Obsahem a cílem porady bylo průběžné projednání v rámci zpracování dokumentace a projednání připomínek ke konceptu technického průkazu, který byl odevzdán 08/2019.

Program porady

- Projednání připomínek
- Další řešení v jednotlivých profesích - prokázání technické proveditelnosti zvýšení rychlosti
- Předběžná analýza měření zvýšení aerodynamického odporu vlaku při jízdě tunelem
- Závěrečná diskuse

Projednání připomínek

Byly projednány reakce projektantů na připomínky ke konceptu technického průkazu.

Přehled připomínkovatelů:

- GŘ, Odbor traťového hospodářství, O13
- GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, O14
- GŘ, Odbor provozuschopnosti, O15
- GŘ, Odbor krizového řízení, O30
- GŘ, Odbor přípravy staveb, O6
- OŘ Plzeň
- GŘ, Odbor elektrotechniky a energetiky, O24
- GŘ, Odbor řízení provozu, O11

Přehled připomínkovatelů – bez vyjádření:

- GŘ, Odbor jízdního řádu, O16
- GŘ, Odbor strategie, O26
- TÚDC

Vypořádání jednotlivých připomínek je součástí záznamu – viz přílohy.

Problematika TV

Na jednání byla probrána i problematika TV. Bylo konstatováno, že instalovaná sestava TV v tunelu musela být před uvedením do provozu doplněna o přídatné lana pro splnění potřebných parametrů pro rychlost 160 km/h.

Pro rychlost 200 km/h se navrhuje tyto další tyto úpravy:

- Z důvodu stávající instalace konzol v tunelu ve stále stejném rozpětí (cca 48m), a tedy možnosti vzniku rozkmitání TV, se navrhuje odstranit tuto pravidelnost buď vložením odtahů do cca každého čtvrtého rozpětí, nebo posun (přinstalace) každého 4 závěsu o 5m.

- Přenastavení napínacího zařízení Tenzorex na větší tah cca. 12kN (bude-li to toto zařízení umožňovat).
- Výškové vyladění mechanických dělení pro plynulejší náběh trolejí, a to např. vložením rozpěrných tyčí. Další, ovšem výrazně nákladnější možností, je zvětšit mechanické dělení (výměnné pole) o jedno rozpětí.
- Případné instalace experimentálních zařízení, jako tlumiče kmitů do závěsů TV.

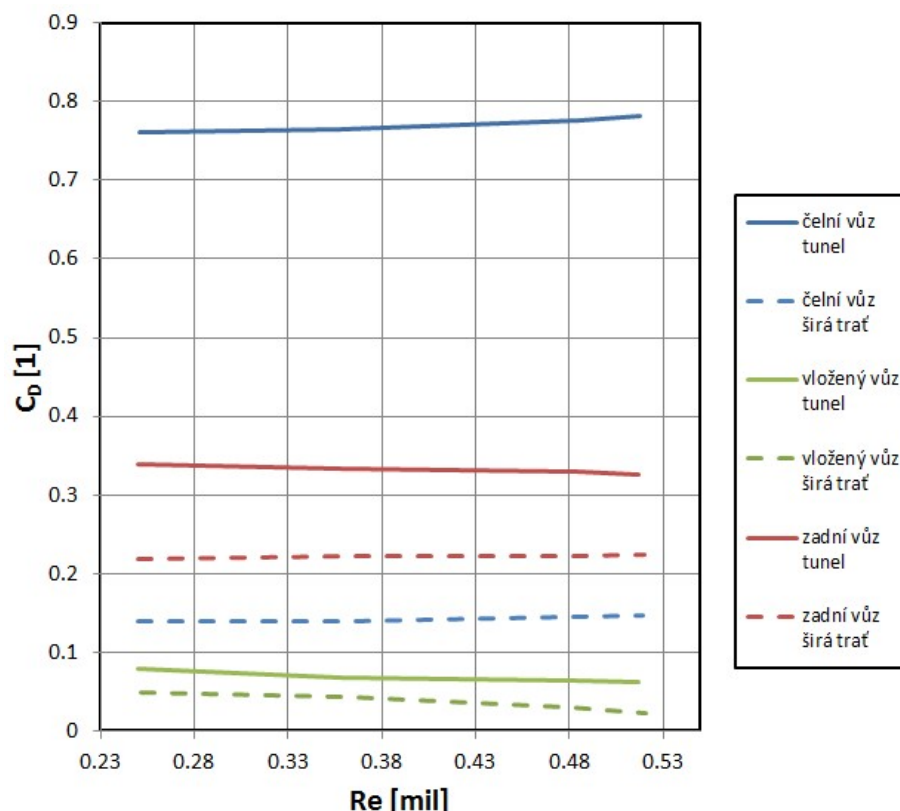
Po instalaci navržených úprav, bude třeba počítat minimálně s dvojitým časově odděleným projetím měřícího vozu, s tím že po prvním projetí by proběhlo odstranění naměřených nedostatků.

Je třeba upozornit, že ve stávající době nemá SŽDC, ani jiné na českém trhu působící firmy, k dispozici měřící vůz TV pro rychlost 200 km/h.

Ing. Jiří Štolba

Předběžná analýza měření zvýšení aerodynamického odporu vlaku při jízdě tunelem

- Použit standardní model vysokorychlostního vlaku ICE3 sestávající z čelního vozu, vloženého vozu a úplavového tělesa, měřítko 1:25
- Model jednokolejného tunelu průřezu odpovídajícího ejpovickému tunelu
- Měřeno typické zvýšení odporu čelního, vloženého a koncového vozu



Odpor skutečné soupravy:

- Přírůstek potřebného výkonu způsobený zvýšeným aerodynamickým odporem

$$\Delta P[kW] = \frac{1}{2} \rho V^3 \left(\Delta C_{Dp} \frac{L_p}{l_p} + n \Delta C_{Dv} \frac{L_v}{l_v} + \Delta C_{Dz} \frac{L_z}{l_z} \right) \frac{A}{1000M}$$

- $M = 25$ měřítko
- $A = 10 \text{ m}^2$ referenční plocha, standardizována podle ČSN EN 14067-6
- $V [\text{ms}^{-1}]$ = rychlost jízdy
- $\rho [\text{kgm}^{-3}]$ = hustota vzduchu, při standardních podmínkách 1,225
- $\Delta CD_p, \Delta CD_v, \Delta CD_z$ = konstanty zvýšení aerodynamického odporu pro přední, vložený a zadní vůz (měřeny ve VZLÚ)
- l_p, l_v, l_z = délky vozů modelů
- L_p, L_v, L_z = skutečné délky vozů
- n = počet vložených vozů

V Praze 25.11.2019 koncept Zapsala: Ing. Markéta Hamplová

Přílohy:

- Prezenční listina
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor traťového hospodářství, O13
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, O14
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor provozuschopnosti, O15
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor krizového řízení, O30
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor přípravy staveb, O6
- Vypořádání připomínek - OŘ Plzeň
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor elektrotechniky a energetiky, O24
- Vypořádání připomínek - GŘ, Odbor řízení provozu, O11

Připomínky ke znění tohoto záznamu mohou účastníci jednání zaslat do 14 dnů od obdržení konceptu záznamu.

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě:

vodakd@szdc.cz; zaruba@szdc.cz; filikarova@szdc.cz; bednar@szdc.cz; trogel@szdc.cz;
 knizek@szdc.cz; liskovec@szdc.cz; silovsky@szdc.cz; schejbal@szdc.cz; zdenek@szdc.cz;
 sekyra@szdc.cz; kalina@szdc.cz;
 Brestovsky@szdc.cz; Kuceram@szdc.cz; HlousekJo@szdc.cz; siklova@szdc.cz; velis@szdc.cz;
 konopasek@szdc.cz; Louma@szdc.cz; PolcarM@szdc.cz plocek@szdc.cz danek@szdc.cz;
 majerm@szdc.cz; bartalos@szdc.cz; Krcma@szdc.cz;
 marketa.hamplova@sagasta.cz; david.kuczik@sagasta.cz; jaroslav.kacovsky@sagasta.cz;
 peter.capek@sagasta.cz; marek.guspan@sagasta.cz; jiri.stolba@stosmol.cz;



PREZENČNÍ LISTINA

Datum jednání	06.11.2019
Místo jednání	Praha, Novodvorská 1010/14
Název projektu	"Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejovice (mimo) - Plzeň (mimo)"
Číslo projektu	119054
Věc	Průběžná porada včetně projednání připomínek

Titul, jméno a příjmení	Organizace (odbor, oddělení)	Telefon (fax)	Podpis
		E-mail	
MARKEŤA HAMPOLOVÁ	SAGASTA	725 439 002 marketa.hamplova@sagasta.cz	
PETER ČAPEK	SAGASTA	725 238 704 peter.capek@sagasta.cz	
DAVID KUCZIK	SAGASTA	720 053 341 DAVID.KUCZIK@SAGASTA.CZ	
MAREK GUSPAN	SAGASTA	720 247 519 MAREK.GUSPAN@SAGASTA.CZ	
JIRÍ ZARUBA	SŽDC, OG	725 501 038 zaruba@szdc.cz	
PETRA FILIKAROVÁ	SŽDC, OG	725 013 744 filikarova@szdc.cz	
KARL KNÍZEK	SŽDC - O30	726 937 668 knizek@szdc.cz	
JOSEF SILCOVSKÝ	SŽDC OŘ PŘ. ŽE	728 084 692 silcovsky@szdc.cz	
JOSEF BEDNARČ	SŽDC C 13	772244564 BEDMARJO@SZDC.CZ	
Jaroslav Kácovský	SAGASTA	702 538 938 jaroslav.kacovsky@sagasta.cz	



PREZENČNÍ LISTINA

Datum jednání	06.11.2019
Místo jednání	Praha, Novodvorská 1010/14
Název projektu	"Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejovice (mimo) - Plzeň (mimo)"
Číslo projektu	119054
Věc	Průběžná porada včetně projednání připomínek

Titul, jméno a příjmení	Organizace (odbor, oddělení)	Telefon (fax)	Podpis
		E-mail	
David Vodařík	SŽDC SSZ	607 057 755 vodaarik@sazdc.cz	
Jan Sebrta	SŽDC, s.p.a. OR Plzeň - ÚRP	724 083 054 sebrta@sazdc.cz	
Jiří Štolba	STOSPOL, s.r.o.	725 881 561 jiri.stolba@stospol.cz	
Jiří Liškovský	SŽDC OR PLZ OPS	606 611 078 lisovsky@sazdc.cz	
PAVEL SEHEJBAL	SŽDC OR PLZ ST PLZ	602 633 251 sehejbalp@sazdc.cz	
Petr Zelený	SŽDC OR PLZ OPS	724 408 583 zelench@sazdc.cz	
Martin TRÖGEL	SŽDC GR 014	9722 44 343 trogel@sazdc.cz	
Liboš KALINA	SŽDC OR PLZ SSZT PLZ	606 716 285 KALINA@sazdc.cz	



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 12. 9. 2019
Naše zn. 60050/2019-SŽDC-GŘ-O13
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Josef Bednář
Telefon +420 972 244 564
Mobil +420 727 827 266
E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 4. října 2019

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ**

Ing. David Vodák
Sokolovská 1955/278
1900 00 Praha 9

Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo), první dílčí plnění

V rámci posouzení dokumentace prvního dílčího plnění prověření zvýšení rychlosti nad 160 km/h v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo), kterou zhotovila firma SAGASTA s.r.o., máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- Je potřeba upřesnit rozsah úseků s možným zvýšením rychlosti ve vztahu ke všem omezujícím podmínkám geometrie koleje dle ČSN 73 6360-1. Jedná se hlavně o zohlednění rozhraní mezi kolejovým ložem a pevnou jízdni dráhou, pro které jsou stanoveny maximální přípustné nedostatky převýšení.
Bylo upřesněno na základě dokumentace skutečného provedení stavby. (Kácovský)
- Dále je potřeba zohlednit realizovanou konstrukci železničního spodku a doložené únosnosti na zemní pláni a na pláni tělesa železničního spodku.
Zohlednění realizované konstrukce železničního spodku bylo provedeno na základě dokumentace skutečného provedení stavby. (Kácovský)

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- Textová část, kap. 4.4.1 – omezujícími parametry rychlosti před a za tunelu jsou také místa přechodů z kolejového lože (KL) na pevnou jízdni dráhu (PJD). V těchto místech je dle ČSN 73 6360-1 omezen nedostatek převýšení na hodnotu 100 mm (čl. 7.1.3.1) pro vozidla bez naklápění a na hodnotu 130 mm (čl. E.3.1) pro vozidla s naklápěním. Z hlediska GPK a rozhraní rychlostí proto doporučujeme:
 - před tunelem – rozhraní rychlostí 160/200 km/h pro RP V/V₁₃₀/V₁₅₀ umístit v obou kolejích shodně do bodu KP v km 95,884 – limitem je nedostatek převýšení v rozhraní KL/PJD. Krátké navýšení rychlosti v úseku mezi rozhraním KL/PJD a bodem KP nemá smysl zavádět. Sjednání rozhraní je z důvodu nevyužitelnosti vyšší rychlosti ve směru z Plzně tj. do stoupání 8 ‰ v tunelu. Rozhraní rychlostí pro V_k by bylo shodně v bodě KP. Limitem rychlosti v kol. č. 1 je rozhraní KL/PJD (170 km/h) a v kol. č. 2 krátká přechodnice oblouku R₂=2300 m l_{p2}=59 m (165 km/h).
 - v úseku za těmito rozhraní bude pro RP V/V₁₃₀/V₁₅₀ rychlost 200 km/h až do bodu ZP oblouku R=1785 m, odkud bude dále 165/180/190 km/h.

3. za tunelem – rozhraní pro všechny RP bude v místě přechodu PJD/KL z rychlosti 165/180/190/200 km/h na 165/165/165/180 km/h.

Rozhraní rychlostí a jejich maxima je potřeba dle výše uvedeného upravit.

Bylo zapracováno. Na konferenčním projednání připomínek bylo potvrzeno, že v přechodových oblastech mezi konstrukcí koleje s pevnou jízdni dráhou a kolejovým ložem v případě, že se vyskytují v oblouku, je max. hodnota nedostatku převýšení pro jednotky s naklápečí skříni $I_k = 130$ mm (hodnota $I_k = 150$ mm uvedená v ČSN 73 6360-1 je špatně). (Kácovský)

- Konec rychlosti nad 160 km/h bude na začátku nástupiště zast. Plzeň-Doubravka. V TZ okomentujte důvody (konstrukce nástupiště, využitelnost rychlosti apod.).

Dle předchozí studie SUDOP PRAHA je v místě zastávky Plzeň-Doubravka úmyslně omezena rychlost na 160 km/h, jak s ohledem na problematiku řešení nástupištních hran, tak s ohledem na hluk vzhledem k okolní zástavbě. Bylo doplněno do zprávy. (Hamplová)

- Doplněte graf rychlosti pro obě koleje se znázorněním dynamických křivek vozidel pro jednotlivé rychlostní profily, ze kterých pak bude zřejmé, kde bude využitelné navrhnout rozhraní rychlostí. V grafu rychlosti je potřeba popsat infrastrukturu – sklonové a směrové poměry, zakreslit rozhraní KL/PJD ve správném staničení.

Bylo opraveno. (Čapek)

- Textová část, kap. 4.6 – doplňte zdůvodnění nezbytnosti doplnění oplocení. Žádná legislativa to nenařizuje.

Požadavek správce trati ST Plzeň na zabezpečení úseku s rychlostí vyšší než 160 km/h ochranným oplocením – viz připomínky OR Plzeň. Bylo doplněno do zprávy. (Hamplová)

Železniční spodek (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

- V úseku před tunelem mimo PJD, kde z hlediska GPK připadá zvýšení rychlosti nad 160 km/h v úvahu a je využitelné, požadujeme prověřit a upřesnit nedostatečné únosnosti na pláni tělesa železničního spodku. Za jakých okolností byly změřeny, jak s těmito zjištěními bylo naloženo apod. V textu není zohledněná skutečná konstrukce pražcového podloží, kde v předportálovém úseku byla použita konstrukce s asfaltovým betonem. Na základě těchto upřesnění lze posoudit možné zvýšení rychlosti před tunelem.

Zohlednění realizované konstrukce železničního spodku bylo provedeno na základě dokumentace skutečného provedení stavby. (Kácovský)

- V úseku za tunelem mimo PJD lze na základě doložených únosností uvažovat se zvýšením rychlosti nad 160 km/h.

Omezujícím faktorem je konstrukce a uspořádání železničního svršku, které umožňuje rychlost maximálně 165 km/h pro rychlostní profily V, V130 a V150, a 180 km/h pro rychlostní profil Vk. (Kácovský)

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Kučera, tel. 972 524 035, Kuceram@szdc.cz)

- Textová část, kap. 4.5.1 prostorové uspořádání
Na objektech je zajištěn VSMP 3,0 dle vyhlášky Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb. Z hlediska prostorového uspořádání požaduje norma ČSN 73 6320 pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h (včetně) VMP 3,5 pro nově budované objekty. Zde se jedná o stávající objekty, pro které není nutno žádat výjimku z této normy. Je však potřeba v rámci zpracovávané dokumentace posoudit komplexně (tj. u všech staveb železničního spodku) a analyzovat bezpečnostní rizika a stanovit odpovídající stavebně-technická řešení a organizační opatření pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

Bylo opraveno. Výjimka není nutná, prostorové požadavky VSMP byly také prověřené v rámci železničního svršku a spodku. (Kuczik)

VSMP byl prověřen v rámci železničního svršku a spodku. Posouzení bezpečnostních rizik je specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)

- Textová část, kap. 4.5.2 Zatížení - Přechodnost
Návrhové zatížení mostních objektů v uvedeném úseku je LM -71 s klasifikačním součinitelem 1,21 a SW/2, tudíž lze předpokládat, že pro požadovanou přechodnost D2/200 vyhoví.
Meze přetvoření:
Statické posouzení a zesílení mostu v km 100,447 (Potoční) nepovažujeme za nutné, protože byly brány v úvahu vypočtené průhyby určené pro výpočet nadvýšení mostu, zohledňují vliv dlouhodobého působení zatížení. Průhyb od LM71 s modulem pružnosti betonu odpovídajícím použitému betonu desky NK pak činí 23,7 mm, nikoliv uvažovaných 43,7 mm. Most potom vyhoví pro rychlost 200 km/h s využitím 88,8 %.
Analýzu provedenou Sudopem Praha přikládáme.
Bylo opraveno, analýza průhybu byla investorem dodána po odevzdání konceptu dokumentace. (Kuczik)

Tunely (zpracoval Ing. Hloušek, tel. 702 009 884, HlousekJo@szdc.cz)

Oba tunelové objekty byly navrženy již pro rychlost 200 km/hod. Vzhledem k tomu se neuvažuje s dalšími dodatečnými úpravami. V Technickém průkazu je potřeba se také vyjádřit k technologickému vybavení tunelu např. vzduchotechnika, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení apod. ve vztahu k navýšení rychlosti.

Není předmětem TP. Bylo specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství

Přílohy:

- Ověření průhybů železničního mostu v ev. km 106,592, SO 32-38-09



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 12. 9. 2019
Naše zn. 61752/2019-SŽDC-GŘ-O14
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Martin Trögel
Telefon +420 972 244 343
Mobil +420 725 793 635
E-mail trogel@szdc.cz

Datum 28. listopadu 2019

pouze elektronicky:
SŽDC, s. o.
Stavební správa západ
Ing. David VODÁK

Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k TP výše uvedené stavby s těmito závěry.

Zabezpečovací zařízení, zpracoval: Ing. Martin Trögel, tel. 972 244 343, e-mail: trogel@szdc.cz

A (textová část)

2.3

1. odstavec – opravte „Mosty u Jablůnkova“ na „Mosty u Jablunkova“.

Bylo opraveno. (Hamplová)

3. odstavec – doplňte vysvětlení zkratky „(ZP)“

Bylo doplněno do legendy použitých zkratek – ZP ... začátek přechodnice. (Hamplová)

4.2.2

3. odstavec – na konec odstavce doplňte větu „Mimořádná jízda vlaku bez mobilní části ETCS je umožněna pouze za splnění specifických administrativních opatření.“ Odůvodnění: mimořádnou jízdu vlaku bez ETCS nelze vyloučit.

Bylo opraveno. (Guspan)

4. odstavec – nahradte „bez proměnných návěstidel“ za „redukovaný počet proměnných návěstidel a jejich návěstí“. Odůvodnění: i ve výhradním provozu předpokládáme použití proměnných návěstidel.

Bylo opraveno. (Guspan)

4.2.3

ETCS a DOZ

2. odstavec – změňte „rádioblokových center“ na „oblastí působnosti rádioblokových centrál“.

Bylo opraveno. (Guspan)

Návěstidla

Text první odrážky změňte na „Všechna oddílová návěstidla v tunelech Ejpovice, oddílová návěstidla 1–1003, 2–1003 a vjezdová návěstidla dopraven Portály tunelů Homolka a Portály tunelů Chlum.“

Bylo opraveno. (Guspan)

Doplňte zesílení konstrukce nebo doložení mechanické odolnosti u návěstidel Se9, Se10 (žst. Ejpovice).

Bylo doplněno. (Guspan)

Poslední odstavec – popište změny na návěstidlech konkrétně (podle jednotlivých návěstidel).

Odstavec byl vynechán, na základě zjištění podle skutečného stavu. (Guspan)

Dle grafikonu jsou na návěstidlech L2, 1S a 2S dva pruhy, přičemž na L2 jsou oba nevyužité, na 1S a 2S je využit vždy jeden zelený pruh.

Podle závěrové tabulky je zelený pruh využíván u všech uvedených návěstidel. (Guspan)

Opravte „vlakových cestách omezených“ na „vlakových cestách omezenou rychlostí“.

Odstavec byl vynechán, na základě zjištění podle skutečného stavu. (Guspan)

Balízy

První větu upřesněte – opravte na „Balízové skupiny pro rekalicraci odometru (zřizované ve stavbě „ETCS Plzeň – Beroun“) budou umístěny v blízkosti míst zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Další balízové skupiny pro rekalicraci odometru budou zřizeny i v dostatečných vzdálenostech před jednotlivými místy snížení traťové rychlosti pro možnost dosažení potřebné dynamiky vlaku a to především při jeho brzdění.“

Bylo opraveno. (Guspan))

Zjišťování volnosti koleje a kódování

Opravte „vybudována“ na „vybudovaná“.

Bylo opraveno. (Guspan)

Doplňte „Bude prověřeno splnění podmínek normy ČSN 34 2614 ed. 3 na minimální délku kolejového obvodu vzhledem k rychlosti.“

Bylo opraveno. (Guspan)

4.2.4

3. odstavec – vzhledem k tomu, že ještě nejsou specifikovány požadavky na funkční chování SZZ ve výhradním provozu ETCS, s uvedenou větou nesouhlasíme (popsaný požadavek nevylučujeme). Proto navrhuje větu přeformulovat na „Umožnění využití rychlosti vyšší než 160 km/h ve smíšeném provozu pomocí výluk (vyloučení jízdy vlaku, který nejede pod dohledem ETCS, do úseku, ve kterém se nachází vlak pod dohledem ETCS využívající traťovou rychlost vyšší než 160 km/h) se neuvažuje.“

Bylo opraveno. (Guspan)

Ve 4. odstavci změňte „rádioblokových center“ na „oblastí působnosti rádioblokových centrál“.

Bylo opraveno. (Guspan)

Posuzovaná dokumentace se nezabývá problematikou sdělovacího zařízení, k této problematice se tedy nevyjadřujeme.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru

zabezpečovací a telekomunikační techniky



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 12.9.2019
Naše zn. 61882/2019-SŽDC-GŘ-O15
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Anna Šiklová
Telefon +420 972 244 252
Mobil +420 702 194 289
E-mail siklova@szdc.cz

Datum 11. října 2019

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ
Ing. David Vodák
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

**Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí
„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)”**

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematika ochrany životního prostředí nebyla v předložené dokumentaci řešena. K předkládané dokumentaci technického průkazu vzhledem k charakteru stavby nemáme žádné připomínky.

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
ředitel odboru provozuschopnosti



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 12. 9 2019
Naše zn. 56227/2019-SŽDC-GŘ-O30
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Karel Knížek
Telefon +420 972 522 142
Mobil +420 724 931 668
E-mail knizek@szdc

Datum 27. září 2019

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
pracoviště Plzeň
Sušická 1105/25
326 00 Plzeň

Vyjádření k dílčímu plnění technického průkazu „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC prošel předloženou dokumentaci s tímto závěrem:

1. Z hlediska požární bezpečnosti staveb infrastruktury není ničím podmíněno případné zvýšení rychlosti ze 160 na 200 km/h v dotčeném úseku včetně Ejpovických tunelů I a II.
2. Dokumentaci pro dodatečnou instalaci doplňkového / přídavného zařízení, které bylo nutné instalovat v souvislosti se zvýšením rychlosti v prostoru tunelů a v prostoru před portály tunelů, požadujeme předložit k novému posouzení.

Bylo specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)

S pozdravem

Ing. Mgr. Vladimír Abraham
ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení



Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 61819/2019-SŽDC-GŘ-O6
Listů/příloh

Vyřizuje Ing. Miroslav Veliš
Telefon 972 235 836
Mobil
E-mail Velis@szdc.cz

Datum 11. října 2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

Věc: Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)

K předloženému technickému průkazu (1. dílčí plnění) máme následující připomínky:

Dopravní technologie (zpracoval Ing. Konopásek, tel. 602 289 077)

- Z jakého důvodu je uvažováno pouze se zvýšením traťové rychlosti v rychlostním profilu V_k?

Rychlostní profil V_k byl uvažován z rychlostních důvodů, kdy vlak jedoucí v rychlostním profilu V_k má větší vstupní rychlost do řešeného úseku než vlak jedoucí v nižších rychlostních profilech. Byly doplněny všechny rychlostní profily. (Čapek)

- V grafu dynamického průběhu rychlosti není zřejmé, v jakém staničení dochází ke změnám rychlosti. Žádáme o doplnění staničení, k takto předloženému grafu rychlosti se nelze adekvátně vyjádřit.

Bylo doplněno. (Čapek)

- Dále není zřejmé, proč je graf průběhu rychlosti zpracován pro výhledový smíšený a výhradní provoz ETCS, jestliže se v textu uvádí, že při smíšeném provozu nelze využít $V > 160$ km/h.

Grafy dynamického průběhu rychlostí byly zpracovány na základě požadavku uvedeného v ZTP. (Čapek)

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš, tel. 724 578 493, Ing. Záruba, tel. 725 501 038, Ing. Louma, tel. 725 919, 484)

- Technická zpráva - Příloha č. 1: v tabulce jsou přepočítány parametry GPK s výsledkem, že je možné i v ostatních rychlostních profilech navýšení traťové rychlosti nad 160 km/h. Není však zřejmé, proč toto není promítnuté do dopravní technologie. *V dopravní technologii bylo aktualizováno. (Hamplová)*
- Technická zpráva - Příloha č. 1: uváděné staničení změn rychlosti neodpovídá příloze C.1 Přehledné schéma řešeného úseku. Žádáme o kontrolu a sjednocení. *Bude zkontrolováno a sjednoceno po projednání připomínek. (Hamplová)*
- Příloha č. 2 - Přehledné situace: doplňte hodnoty a staničení navrhovaných rychlostí. *Bude doplněno po projednání připomínek. (Hamplová)*
- Část 4.4.1 železniční svršek – v závěru je zcela nesrozumitelně popsáno vyhodnocení parametrů GPK. *Text vyhodnocení parametrů GPK byl přepsán. (Kácovský)*
- Část 4.4.2 železniční spodek je dle našeho názoru celkově chybně posouzen, protože se přebírají hodnoty únosností dle Přílohy č. 6 předpisu SŽDC S4 pro novostavby při $V = 160 - 200$ km/h. Dle našeho názoru by se k těmto parametrům mělo přistupovat jako v případě rekonstrukce stávající celostátní trati, tedy parametry spodku by se měly stanovit individuálně, resp. ve spolupráci s O13. *Od SŽDC O13 získány nové hodnoty únosnosti pro rychlost 200 km/h, které platí pro rekonstrukce i novostavby. Železniční spodek byl nově posouzen na tyto získané hodnoty. (Kácovský)*

- K problematice železničního spodku na str. 12 textové části je třeba popsat další postupy, které bude nutné zajistit kvůli nedostatečné únosnosti KPP pro výhledovou rychlost. V této souvislosti zároveň považujeme za zcela nereálné provádět u nedávno zprovozněné trati snesení kolejí a budování nového železničního spodku.
Možný postup pro zlepšení únosnosti KPP byl doplněn. Byl posouzen postup, který nevyžaduje snesení kolejí. (Kácovský)
- Na str. 8 textové části (Zjišťování volnosti koleje a kódování) se uvádí nejednoznačná formulace „bude zachována vybudována traťová část národního vlakového zabezpečovače“. Tvrzení upravte tak, aby bylo jednoznačné.
Bylo opraveno (Guspan)
- Textová část – str. 15, Aerodynamické účinky od průjezdu vlaků: Proč nebude posuzována PHS u Kyšic v km cca 95,0 – 95,3? Ve směru Plzeň – Ejpovice by zde mělo být dle přiloženého dynamického grafu rychlosti dosahováno rychlosti kolem 180 km/h.
Nebylo předmětem TP. PHS bude popsána dle předaných podkladů a bude specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)
- V textové části je opakovaně odkazováno na „DSPS“. V úvodu textu upřesněte, na jakou dokumentaci je odkazováno (DSPS Modernizace trati Rokycany – Plzeň).
Bylo doplněno. (Hamplová)

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Kubec, tel. 607 058 081)

Bez připomínek.

Trakce a energetika (zpracoval Ing. Zedník, tel. 601 102 272)

- V rámci 1. dílího odevzdání není k této profesi nic předloženo. Nutno doplnit.

Mosty a tunely (zpracoval Ing. Bartaloš, tel. 775 958 277)

- K popisu mostů nemáme připomínky.
- V textové části úplně chybí kapitola týkající se tunelu. Nutno doplnit.

Posouzení tunelů nebylo předmětem TP. Do TP doplněna stručná kapitola týkající se tunelu. Bude specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)

Životní prostředí (zpracoval Mgr. Pacner, tel. 720 071 544)

Bez připomínek.

Prosíme o opětovné zaslání technického průkazu po dopracování chybějících pasáží, jejichž doplnění je v textu podmíněno nedodanými výstupy z DSPS stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň.

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru přípravy staveb



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 12.09.2019
Naše zn. 28764/2019-SŽDC-OŘ PLZ-ÚT
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk
Telefon +420 972 524 450
Mobil +420 724 808 583
E-mail Zdenek@szdc.cz

Datum 18. října 2019

Správa železniční dopravní cesty, státní
organizace
Stavební správa západ - oblast Plzeň
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9
Na vědomí: Ing. David Vodák

SAGASTA s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00 Praha 4
Ing. Markéta Hamplová

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k technickému průkazu stavby:
„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedený technický průkaz zpracovaný firmou:

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14 , 142 00 Praha 4 , HIP – Ing. Markéta Hamplová

K předloženému technickému průkazu předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SEE Plzeň

1. Vzhledem k dosavadním problémům k zvyšování rychlosti požadujeme k posouzení projektanta nezbytných úprav TV (výměnná pole, neutrální pole u SpS Dobruška a vzdálenosti konstrukcí kotvení troleje a nosného lana od sběrače). Ověření parametrů TV k určené rychlosti požadujeme prověřit měřícím vozem.

V TP je uveden požadavek na prověření navržených úprav TV pro zvýšení rychlosti měřícím vozem. (Hamplová)

Upozorňujeme na rozpor, který se týká neutrálního pole. Neutrální pole je již provedeno dle platné legislativy. V roce 2010 byla určena pouze poloha neutrálního pole.

Podepsal Eliášová Radka dne 03.10.2019

Připomínky SMT Plzeň

4.5.1 Prostorové uspořádání

2. Na objektech je zajištěn VSMP 3,0 dle vyhlášky Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb. Z hlediska prostorového uspořádání požaduje norma ČSN 73 6320 pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h (včetně) VMP 3,5 pro nově budované objekty. Zde se jedná o stávající objekty, pro které **není nutno žádat výjimku z této normy**. Je však potřeba v rámci zpracovávané dokumentace „V“ posoudit komplexně (tj. u všech staveb železničního spodku) a analyzovat bezpečnostní rizika a stanovit odpovídající stavebně-technická řešení a organizační opatření pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

Bylo opraveno. Výjimka není nutná, prostorové požadavky VSMP byly také prověřené v rámci železničního svršku a spodku. (Kuczik)

4.5.2 Zatížení - Přechodnost

3. Návrhové zatížení mostních objektů v uvedeném úseku je LM -71 s klasifikačním součinitelem 1,21 a SW/2, tudíž lze předpokládat, že pro požadovanou přechodnost D2/200 vyhoví.

Bylo opraveno. Zvýšení rychlosti může mít vliv pouze u objektů v oblouku, kde působí větší odstředivá síla. S ohledem na délky a charakter mostních objektů, zvýšení rychlosti nemůže mít vliv na přechodnost D2/200. (Kuczik)

Meze přetvoření

4. Statické posouzení a zesílení mostu v km 100,447 (Potoční) nepovažujeme za nutné, protože byly brány v úvahu vypočtené průhyby určené pro výpočet nadvýšení mostu, zohledňují vliv dlouhodobého působení zatížení. Průhyb od LM71 s modulem pružnosti betonu odpovídajícím použitému betonu desky NK pak činí 23,7 mm, nikoliv uvažovaných 43,7 mm. Most potom vyhoví pro rychlost 200 km/h s využitím 88,8 %. Analýza provedená firmou Sudop Praha byla zaslána ve vyjádření GR NPS 013 OMT.

Bylo opraveno, analýza průhybu byla investorem dodána po odevzdání konceptu dokumentace. (Kuczik)

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 07.10.2019

Připomínky SSZT Plzeň

Souhlasím

Podepsal Rollinger Aleš, Ing. dne 08.10.2019

Připomínky ST Plzeň

úsek zvýšení rychlosti - mezi km 93,751 - 100,720

5. V rámci úprav zabezpečovacího zařízení dojde ke změně navěštění na vjezdových a odjezdových návěstidlech při omezených vlakových cestách. Zrušením indikátorů dojde ke změně navěštění - bude pouze rychlost 100 km/h. Stávající kolejová spojka výhybek č. 7,8 je konstruována na max. rychlost 80 km/h. Nutno dořešit omezení a způsob navěštění.

Rychlost 100km/h bude navěštěná v přímým směru. Úpravy závěrových tabulek jsou navrženy. (Guspan)

6. V rámci ETCS mají být zřizovány balízy. Upozorňujeme na nutnost prověření atypického umístění balíz (Návrh umístění nutno specifikovat do stavební části dokumentace s ohledem na konstrukci železničního svršku v tunelu, přechodové oblasti a záďlažbě na portálech tunelů).

Bylo doplněno. (Guspan)

kapitola 4.2.3

7. V dotčeném úseku se nenachází žádné železniční přejezdy. V úseku se ale nachází přejezdové konstrukce použité v místě nástupních ploch pro IZS a tyto konstrukce požadujeme posoudit a ověřit shodu pro použití při navrhované rychlosti. Vložené konstrukce jsou upravené pro zajištění sjezdu do tunelu -pro celou konstrukci nutno doložit odpovídajících zkoušky a posouzení pro rychlost nad 160 km/h. - viz kap. 4.4.3

U přejezdových konstrukcí byla uvedena maximální rychlosti deklarovaná jejich výrobcem. Provedení zkoušek přejezdové konstrukce pro rychlost nad 160 km/h může být pouze doporučeno do dalších stupňů dokumentace. Přesný typ přejezdové konstrukce byl zjištěn z dokumentace skutečného provedení stavby. (Kácovský)

kapitola 4.4 svršek, spodek

8. Železniční spodek je nutno prověřit novým geotechnickým průzkumem s průkazem splnění navržených parametrů tratě v celém rozsahu navržené změny rychlosti mezi km 93,751 - 100,720.

Provedení nového geotechnického průzkumu s průkazem splnění navržených parametrů tratě může být pouze doporučeno do dalších stupňů dokumentace. Nutnost provedení nového geotechnického průzkumu byla definována. (Kácovský)

9. V rámci průzkumu nutno zhodnotit úseky se zřízeným ZKPP a vyhodnotit pro předpokládanou změnu rychlosti. Úseky, kde nebude dodržena požadovaná hodnota modulu E_{pl} (viz tabulka kap. 4.4.2) nutno navrhnout do nové stavby, která zabezpečí splnění požadovaných parametrů.

Zohlednění realizované konstrukce železničního spodku bylo provedeno na základě dokumentace skutečného provedení stavby. Možný postup pro zlepšení únosnosti KPP byl doplněn. (Kácovský)

10. Železniční spodek je nutné posoudit komplexně ve vztahu k vybudované infrastruktuře a požadovanému VSMP pro požadovanou rychlost. V doloženém posouzení chybí zmínka popř. vyhodnocení celého železničního spodku ve vztahu k požadavkům legislativy na rychlost vyšší než 160 km/h. (šířky plání, stezky, upořádání příkopů, trakčních stožárů, návěstidel apod.)

Byl doplněn text týkající se šířkového uspořádání železničního spodku. (Kácovský)

11. Z hlediska železničního svršku je nutné ověřit a deklarovat, že vlastní řešení stávajícího kolejového roštu zabezpečeného kolejovými obvody s LIS vyhovuje pro rychlosti nad 160 km/h.

Dle platných předpisů není rychlost v koleji s LIS nijak omezená. Byly navrženy častější kontroly železničního svršku v místech LIS. (Kácovský)

Mosty, propustky a zdi; Přejednost(str.17)

12. Pro změnu rychlosti je nutné s ohledem na zatížitelnost stanovit jednotlivé mezní přidružené rychlosti pro zkoumaný úsek tratě pro rychlost do 160 km/h a pro rychlost 160-200 km/h.

Viz připomínka k bodu č. 4. (Kuczik)

kapitola 4.5.3.

13. Zárubní zdi v úseku tratě jsou realizovány odlišně od původní projektové dokumentace.

V úseku se nachází zeď v km 93,915 - 94,030 vlevo trati.

Zářez mezi km cca 94,430 - 94,940 a úsek v km 95,350 - 95,850, který byl zřízen odchýlně za pomoci pilotových stěn a obkladních materiálů.

Bylo prověřeno dle předané dokumentace DSPS. (Kuczik)

14. Na všech objektech zárubních zdí je nutné provést posouzení na zvýšení rychlosti.

Zárubní zdi jsou navrženy ve vzdálenosti min. 5,0 m od osy kolejí. Zvýšení rychlosti nebude mít žádný vliv na zárubní zdi. (Kuczik)

15. Současně na mostních objektech v km 95,049 a v km 100,447 je nutné provést posouzení realizovaných protihlukových zdí, jejich kotvení a konstrukci s ohledem na předpokládanou rychlost.

Požadavek na nutnost posouzení kotvení PHS na mostním objektu v km 100,447 byl uveden v odevzdané dokumentaci. Dle dostupných podkladů se na propustku v km 95,049 nenachází PHS (není kotvena do konstrukce propustky). (Kuczik)

16. Celý úsek tratě s předpokládanou vyšší rychlostí než 160 km/h. je nutné zabezpečit ochranným oplocením. Oplocení nutno navrhnout s ohledem na zajištění údržby a příjezdu k provozované dopravní cestě.

Bude doplněno na základě předaných podkladů a projednání s OŘ Plzeň. (Hamplová)

Podepsal Schejbal Pavel, Ing. dne 15.10.2019

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

Souhlasím

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 04.10.2019

Připomínky ÚT - PLZ - požární ochrana

Souhlasím

Podepsal Bek Jaromír dne 07.10.2019

Připomínky SPS Plzeň

17. Správa pozemních staveb, OŘ Plzeň požaduje posouzení a garanci funkčnosti technologií v tunelových propojkách ve správě SPS (tlakových protipožárních dveří a vzduchotechniky) při požadovaném zvýšení rychlosti v tunelu Ejpovice.

Posouzení tunelu nebylo předmětem TP. Do TP doplněna stručná kapitola týkající se tunelu. Bylo specifikováno jako úkol pro další stupně projektové přípravy. (Hamplová)

Kontaktní osoba p. Polcar Michal, e-mail: PolcarM@szdc.cz, tel.: +420 972 524 325, +420 602 184 560.

Podepsal Bouček Václav, Ing. dne 18.10.2019

Požadujeme tyto připomínky projednat a zpracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zpracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zpracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zpracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec

ředitel Oblastního ředitelství Plzeň



Váš dopis zn. 15954/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod

Ze dne 12. 9. 2019
Naše zn. 61657/2019-SŽDC-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@szdc.cz

Datum 14. října 2019

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

[v kopii: VodakD@szdc.cz](mailto:VodakD@szdc.cz)

„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslaným zvláštním technickým podmínkám, výše uvedené stavby, zasílá níže uvedené připomínky:

Základní úpravy TV pro splnění rychlosti 160 km/h byly provedeny za spolupráce EŽ Praha a SŽDC O24 s výsledkem kladným. Zvýšení rychlosti na 200 km/h však vyžádá rozsáhlejší úpravy trolejového vedení v tunelu.

V další části plnění bude proto nutno zapracovat úpravy trakčního vedení na základě místních šetření a měření TÚDC a SEE, OTV Koterov v srpnu a září 2019, stejně jako vlastní měření projektanta. Je nutno se zaměřit především na dodržení vzdušných vzdáleností sběrač-kotvení, plynulý průjezd mechanickými děleními a na případný provoz s více sběrači, který bude buď umožněn, nebo vyloučen. Vzhledem k závažnosti a rizikům zvyšování rychlosti požadujeme, aby v části TV projekt připomínkoval (nebo zpracoval) projektant původního řešení – SUDOP Praha. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

4.3. Silnoproudá technologie, DŘT, trakční a energetická zařízení

V souhrnné části A technická zpráva je uvedena citace: " Podklady z DSPS se v termínu 1. dílčího odevzdání nepodařilo získat. Prověření dle ZTP bude provedeno v rámci dalšího dílčího plnění, na základě aktuálních dat z DSPS."

Vzhledem k výše uvedenému se nemůžeme vyjádřit k částem, které jsou v gesci odboru elektrotechniky a energetiky. Proto požadujeme podklady doplnit v dalším dílčím plnění a zaslat k připomínkám na O24 (zpracoval: Ing. Plocek, 972 322 491).

Ing. Jaromír Hrubý

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky



Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 66895/2019-SŽDC-GŘ-O11

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Jaroslav Daněk

Telefon +420 972 524 575

Mobil +420 725 767 812

E-mail danek@szdc.cz

Datum 5. listopadu 2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“, vyjádření k technickému průkazu stavby

K 1. dílčímu plnění technického průkazu (TP) stavby „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“ má odbor řízení provozu následující připomínky:

a) oddělení technologie a kontroly

(zpracovatelé: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575; Ing. M. Bednár, tel. 972 244 561)

Část B.1 Dopravně technologické zhodnocení úseku a navrhovaných úprav

V kapitole 5 je uveden závěr: „Z výsledných GVD je patrné nevyužití plné kapacity tratě i v době odpolední dopravní špičky, jak pro smíšený, tak pro výhradní provoz ETCS.“

Zhodnocení kapacity dráhy pouze na základě vyhodnocení GVD je nedostatečné. Považujeme za potřebné, aby pro vyhodnocení kapacity byly uvedeny ukazatele kapacity traťových kolejí dle směrnice SŽDC SM 124 Zjišťování kapacity dráhy, a to pro oba typy provozů. Dále požadujeme doplnit přehlednou tabulku s vypočítanými hodnotami následných mezidobí dle Směrnice SŽDC č. 104 Provozní intervaly a následná mezidobí, a to pro oba typy provozů /pozn.: metodu výpočtu následných mezidobí u systému ETCS L2 možno konzultovat s O11, oddělením technologie a kontroly/.

Bylo doplněno (Čapek)

Do kapitoly 5 dále požadujeme doplnit, jaká brzdná křivka ETCS byla při konstrukci GVD použita.

Po telefonickém rozhovoru s připomínkovatelem by byla brzdná křivka zapotřebí při výpočtu následného mezidobí, které bylo převzaté z předešlé dokumentace na základě totožných jízdních dob. Do dokumentace není doplněno. (Čapek)

b) oddělení předpisů

(zpracovatel: p. M. Bára, tel. 972 244 450)

Společné připomínky

- 1) V textu se hovoří o vybavení vedoucích drážních vozidel „mobilními částmi ETCS“. Kolik těch mobilních částí na vedoucím drážním vozidle bude? Předpokládám, že vedoucí drážní vozidla budou vybavena „mobilní částí ETCS“.

Bylo opraveno. (Hamplová)

A-TEXT

119054-EjPI-A-TZ-1etapa

- 2) (strana 7) 4.2.2 Hlavní zásady pro realizaci traťových úseků pro rychlost nad 160 km/h
„Pro účely hodnocení projektu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“ výhradním provozem ETCS budeme rozumět provoz pouze vlaků, jejichž vedoucí drážní vozidla jsou vybaveny mobilními částmi ETCS.“

- Text opravte a doplňte takto: „Pro účely hodnocení projektu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“ výhradním provozem ETCS budeme rozumět pouze provoz vlaků, jejichž vedoucí drážní vozidla jsou vybavena mobilní částí ETCS, která je kompatibilní s traťovou částí systému ETCS použitou na dané dráze.“

Bylo opraveno. (Guspan)

3) (strana 8) 4.2.3 Opatření pro navýšení traťové rychlosti z pohledu zabezpečovacího zařízení/Návěstidla

V souvislosti s tunelem Ejpovice nelze hovořit o vjezdových návěstidlech. Hlavní návěstidla umístěná před portály tunelu Ejpovice, jsou hlavními návěstidly dopravní „Portál tunelu“ s absolutním významem návěsti **Stůj**. [viz PPD 03/2018 Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy Provozování dráhy, organizování a řízení drážní dopravy v mezistaničních úsecích s dopravnou Portál tunelu]

Bylo opraveno. (Guspan)

4) Správné označení předpisu S4 je SŽDC S4.

Bylo upraveno. (Hamplová)

B-PDT

119054-EjPI-B_1-PDT

5) (strana 4) 2. Provozní a dopravní technologie v stávajícím stavu

„Organizace železničního provozu se uskutečňuje dle předpisu SŽDC D1.“

- Text opravte takto: „Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.“

6) (strana 5) 3.2 Nákladní doprava

- NEX opravte na Nex.
- PN opravte na Pn.

Bylo opraveno. (Čapek)

C-VYKR

119054-EjPI-C_1-prehledne_schema

7) Umístění návěstidel neodpovídá skutečnosti.

Bylo upraveno dle předaných podkladů. (Hamplová)

Ing. Eduard Tržil, MPA
ředitel odboru řízení provozu

Záznam z projednání připomínek – 2. dílčí etapa

v rámci zpracování technického průkazu „Prověření zvýšení traťové rychlosti v úseku Ejpvovice (mimo) - Plzeň (mimo)“

Projednání připomínek proběhlo elektronickou formou.

Obsahem záznamu je projednání připomínek k dokumentaci technického průkazu, která byla odevzdána 11/2019.

Přehled připomínkovatelů:

- GŘ, Odbor traťového hospodářství, O13
- GŘ, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky, O14
- GŘ, Odbor řízení provozu, O11
- OŘ Plzeň
- GŘ, Odbor elektrotechniky a energetiky, O24

Vypořádání jednotlivých připomínek je součástí záznamu – viz přílohy.

V Praze	30.01.2020	koncept	Zapsala:	Ing. Markéta Hamplová
	13.02.2020	čistopis		

Přílohy:

- GŘ, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky, O14
- GŘ, Odbor traťového hospodářství, O13
- GŘ, Odbor řízení provozu, O11
- OŘ Plzeň
- GŘ, Odbor elektrotechniky a energetiky, O24

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě:
vodakd@szdc.cz; marketa.hamplova@sagasta.cz



Váš dopis zn. 22130/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 9. 12. 2019
Naše zn. 79545/2019-SŽDC-GŘ-O14
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Martin Trögel
Telefon +420 972 244 343
Mobil +420 725 793 635
E-mail trogel@szdc.cz

Datum 19. prosince 2019

pouze elektronicky:
SŽDC, s. o.
Stavební správa západ
Ing. David VODÁK

Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k druhému dílčímu plnění TP výše uvedené stavby s těmito závěry.

Zabezpečovací zařízení, zpracoval: Ing. Martin Trögel, tel. 972 244 343, e-mail: trogel@szdc.cz

A (textová část)

4 (Podklady)

odstavec „Připomínky ke konceptu technického průkazu 08/2019“ – opravte název O14 na „Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky“.

Opraveno. (Hamplová)

5.2.3

ETCS a DOZ

2. odstavec – větu „...rozložení působnosti radioblokových centrál ETCS...“ doplňte na „...rozložení oblastí působnosti radioblokových centrál ETCS...“.

Doplněno. (Hamplová)

Návěstidla

Poslední odstavec – OPAKOVANÁ PŘIPOMÍNKA – Opravte „vlakových cestách omezených“ na „vlakových cestách omezenou rychlostí“.

Odstavec byl vypuštěn. Prověřeno podle skutečného stavu. Návěštění se nezmění. (Guspan)

5.3.1

V poslední větě je nějaký překlep, věta nedává smysl. Opravte.

Opraveno. (Guspan)

Příloha č. 5

1. řádek (Výhradní provoz ETCS) – některá ustanovení ve sloupci „Legislativa“ se týkají vyhlášky 177/1995 Sb. Doplňte.

2. řádek (Výhradní provoz ETCS a koncepce zabezpečovacího zařízení) – do sloupce „Legislativa“ doplňte vyhlášku 177/1995 Sb.

Řádek Zjišťování volnosti koleje a kódování – doplnit nutnost prověření minimální délky kolejového obvodu vzhledem k rychlosti (ČSN 34 2614 ed. 3).

Bylo doplněno. (Löffelmann)

C.6 Schéma zabezpečovacího zařízení

Doplňte seřadovací návěstidla.

V textové části se píše, že na příslušných návěstidlech mají být dva zelené pruhy. Ve schématu je jen jeden zelený pruh. Odstraňte rozpor.

Doplněno, opraveno. (Guspan)

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky



Váš dopis zn. 22130/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 9. 12. 2019
Naše zn. 556/2020-SŽDC-GR-O13
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Josef Bednář
Telefon +420 972 244 564
Mobil +420 727 827 266
E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 3. ledna 2020

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ**

Ing. David Vodák
Sokolovská 1955/278
1900 00 Praha 9

Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo), druhé dílčí plnění

V rámci posouzení dokumentace druhého dílčího plnění prověření zvýšení rychlosti nad 160 km/h v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo), kterou zhotovila firma SAGASTA s.r.o., máme k předložené dokumentaci za SŽDC GR O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- Do dokumentace je potřeba doplnit požadavek na zpracování rizikové analýzy pro posouzení prostorové úpravy a zhodnocení možných bezpečnostních rizik na mostních objektech. V případě potřeby stanovit odpovídající stavebnětechnická řešení a organizační opatření pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, jak je uvedeno ve stanovisku k posuzování možnosti zavádění vyšších rychlostí na mostních objektech a v tunelech č.j. 50721/2019-SZDC-GR -O13 ze dne 5. 9. 2019 (viz příloha vyjádření). Podrobně viz níže.

Požadavek byl doplněn. (Kuczik)

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- Textová část, kap. 5.7.3 – omezení nedostatku převýšení v místě přejezdových konstrukcí před portály tunelu určených k pohybu záchranných vozidel se dle čl. 7.1.3.1 ČSN 73 6360-1 na PJD nesleduje (není zde změna tuhosti). Nicméně je potřeba doložit vyjádření výrobce k možnosti pojždění přejezdové konstrukce rychlostí vyšší než 160 km/h.

Doplněno posouzení přejezdové konstrukce podle připravované novely normy ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování. Dále bylo doplněno vyjádření výrobce přejezdové konstrukce. (Kácovský)

- Textová část, příloha č. 1 – v koleji č. 2 jsou chybně popsány délky prvků, zřejmě dopočteny ze staničení, které je ale v průmětu do koleje č. 1 a neodpovídá skutečné délce prvku v dané koleji.

Bylo opraveno. (Kácovský)

- Textová část, příloha č. 3 – opravte max. rychlost v úseku před tunelem na 165 km/h.

Bylo zpracováno. (Kácovský)

- V situacích rozlište co je stávající stav oplocení a kde navrhuje jeho doplnění. Ve výkresech je chybně popsán začátek a konec PJD, uveďte do souladu s realizovaným stavem.

V situacích doplněn navrhovaný stav oplocení, začátek a konec PJD upraven dle skutečnosti. (Hamplová)

- Graf rychlosti – doplňte zákres a popis rozhraní PJD/KL

Bylo doplněno. (Holstein)

Železniční spodek (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

- Příloha A:
- Kap. 5.6.2 – V celém textu je nutné důsledně rozlišovat, zda se v konstrukci pražcového podloží vyskytují stabilizace nebo zlepšené zeminy. Požadavky na stabilizace jsou vyšší než na zlepšené zeminy. Podle závěrů uvedených v přílohách se nejspíše jedná o zlepšené zeminy.

Údaje pocházejí od zhotovitele dokumentace skutečného provedení stavby. Zhotovitel byl požádán o jejich upřesnění. (Kácovský)

- Kap. 5.6.2 – Upravte text na straně 22 s novými hodnotami únosností (pozor na E_{pl}) s odkazem na novelizovaný předpis SŽDC S4. Doplňte do tohoto textu stanovisko O13: „U nově posuzovaných tratí je nutné splnit požadavek na únosnost na pláni tělesa železničního spodku $E_{pl} = 90$ MPa. Při dosažení této hodnoty lze předpokládat, že je celá konstrukce pražcového podloží schopna přenášet zatížení a být dostatečně odolná na vliv rychlosti nad 160 km/h. Pokud jsou k dispozici i únosnosti na zemní pláni, lze je také porovnat s požadovanou hodnotou $E_0 = 70$ Mpa. Při posouzení hodnot na zemní pláni je však nutné splnit hodnotu požadovanou projektem (tedy pro nižší rychlost).“

Stanovisko O13 bylo doplněno. (Kácovský)

- Kap. 5.6.3 – Posuzujte pouze únosnost na pláni tělesa železničního spodku. Únosnost na zemní pláni jenom okomentujte.

Bylo zapracováno. (Kácovský)

- Kap. 5.6.3 – Není vhodné komentovat výsledky, které jsou uvedeny na konci textu v přílohách. Vložte redukované tabulky přímo do textu (stačí staničení, hodnota únosnosti, a měřený materiál) a proveďte jejich okomentování.

Redukované tabulky byly doplněny. (Kácovský)

- Kap. 5.6.3 – Únosnost na zemní pláni. Proveďte okomentování tabulek pro kolej č.1 a kolej č.2. Pro stávající návrh je požadovaná hodnota splněná. U měření na zlepšených zeminách je velmi důležité, kdy došlo k měření po provedeném zlepšení. Ve většině případů se měření na zlepšených zeminách provádí v krátkém časovém rozpětí, protože zkušený geotechnik ví, že požadované únosnosti je již dosaženo. K nárůstu pevnosti dochází nadále po provedeném měření únosnosti a lze tedy předpokládat, že bylo dosaženo vyšších hodnot, než hodnot naměřených. Únosnosti na pláni tělesa železničního spodku tomu nasvědčují. Pro správné hodnocení únosností zemních plání by bylo ideální zjistit čas promísení zemin a následný čas provedení měření únosností. Poslední věta v odstavci je zbytečná. O13 individuální hodnoty stanovovat nebude.

Zhotovitel stavby byl požádán o poskytnutí dodatečných informací, dle telefonické informace bylo měření provedeno 2-3 dny po zhuštění zlepšené zeminy. (Kácovský)

- Kap. 5.6.3 – Únosnost na pláni tělesa železničního spodku. Opět vložte redukované tabulky z přílohy č. 3 a proveďte jejich komentář. Při posuzování únosností na pláni tělesa železničního spodku nejsou splněny celkem tři hodnoty z čtyřiceti tří hodnot. Při posouzení únosností v koleji č. 2 lze vycházet z TKP Kapitola 6 – Konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku, kdy je v kapitole 6.6.2 - Konstrukční vrstvy pospáno posouzení výsledků statických zatěžovacích zkoušek. Je zde stanoveno, že žádná hodnota jednotlivých modulů deformace nesmí být menší o více než 10 % a v povoleném rozmezí se může nacházet pouze jedna hodnota z měření 5 vedle sebe ležících zkušebních míst. Při požadavku 90 MPa je hodnota 84,9 MPa v toleranci a lze tedy kolej č. 2 považovat za dostatečně únosnou pro rychlost nad 160 km/h.

Bylo zpracováno. (Kácovský)

- Jediné dvě hodnoty, které stojí za detailnější rozbor, jsou v koleji č. 1. Nelze tyto hodnoty komentovat, že byly zjištěny před pokládkou asfaltobetonové vrstvy. Předpokládám, že před pokládkou byly zjištěny všechny hodnoty uvedené v příloze č.2. Je také zajímavé, že v rámci stavby tyto dvě hodnoty nesplňují požadavky na únosnost ani pro rychlost do 160 km/h a nikdo to neřešil. Například nevyhovující únosnost byla v km 94,940 přeměřena s vyhovujícím výsledkem. S ohledem na skutečnost, že je součástí konstrukce pražcového podloží asfaltobetonová vrstva, na rychlost, kterou lze v daném místě dosáhnout – 165 km/h a počet vlaků, které mohou touto rychlostí v daném místě skutečně jet, nepovažujeme tyto dvě hodnoty za překážku v povolení rychlosti více než 160 km/h.

Bylo zpracováno. (Kácovský)

- Je zbytečné doporučení provádět opakované měření pro zjištění únosností. Čtyři odstavce popisující technologii strojů pro práce bez snášení kolejového roštu odstraňte. Pro tento text jsou to zbytečné informace.

Text byl odstraněn. (Kácovský)

- Kap. 5.6.4 – V této kapitole proveďte stručné zhodnocení stavu se závěrem, že lze na předmětném úseku přistoupit k zavedení rychlosti nad 160 km/h.

Zhodnocení bylo doplněno. (Kácovský)

- Příloha č. 3 - Je nutné upravit tabulky v příloze č. 3 ve sloupci měřené místo. U zemní pláň se nejedná o stabilizovanou zemní pláň, pokud je ve vedlejším sloupci napsáno ZZVC – zemina zlepšená vápnem a cementem nebo popis jenom pláň. U plání tělesa železničního spodku zase neznáme termín pláň železničního podkladu, nebo opět jenom popis pláň.

Pojmenování měřených míst pochází z měřících protokolů. (Kácovský)

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Kučera, tel. 972 524 035, Kuceram@szdc.cz)

- Upozorňujeme, že k uvedené problematice zvyšování rychlosti do 200 km/h. bylo vydáno „Stanovisko k posuzování možnosti zavádění vyšších rychlostí na mostních objektech a v tunelech“ č.j. 50721/2019-SZDC-GR –O13.

Stanovisko bylo doplněno do kapitoly 5.8.1, část A. (Kuczik)

- V textové části A, bodu 3.3 doplnit stávající přidruženou rychlost k TTZ.

Bylo doplněno. (Kuczik)

- V části 5.5.3 je citována neplatná norma, která je nahrazena novým zněním ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních

a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky, z února 2019. V části 5.8.3 je to již dobře.

Bylo opraveno. (Kuczik)

- V předposledním odstavci 8.5.2 je překlep v označení normy ČSN 73 6201 (chybí 6)

Bylo doplněno. (Kuczik)

- Zatížitelnost mostních objektů je potřeba doplnit přehledem zatížitelnosti dle MP zatížitelnost 2019. Pro přechodnost je rozhodující dosažení TTZ **D4/120** a současně TTZ **D2/200** dle ČSN EN 15528 (není tedy potřeba prokazovat D4/200)

Byl opraven text v kap. 5.8.4, a do závěrečného hodnocení doplněn požadavek pro další etapu projektu na zpracování tabulky zatížitelnosti. (Kuczik)

Tunely (zpracoval Ing. Hloušek, tel. 702 009 884, HlousekJo@szdc.cz)

- Textová část, odst. 2, ...Náplní technického průkazu je: ...Doplnit horní hranici zvýšení rychlosti.
Ve stejném odstavci, ve třetí odrážce ...uvést prověření aerodynamických účinků ve vztahu ke světlym tunelovým průřezům a evropské legislativě (TSI).

Textová část A ponechána beze změn, uvedený text je součástí zadání technického průkazu - Zvláštních technických podmínek. (Hamplová)

V odst. 5 – doplnit o profesi Tunel a vyjádření především k aerodynamickým účinkům na vlakovou soupravu v posuzovaném tunelu ve vztahu ke světlym tunelovým průřezům a délkám tunelů. Požadavky a zkušební postupy pro aerodynamiku v tunelech jsou stanoveny v ČSN EN 14067-5+A1.

Posouzení tunelů nebylo předmětem zadání, technický průkaz specifikuje úkoly pro další projektovou přípravu. Profese Tunely je uvedena v kapitole 6.

Výstupní zpráva z měření v aerodynamickém tunelu je umístěná v části B. 2, z které byly čerpány hodnoty součinitele aerodynamického odporu pro následné vypočítání hodnoty tlaku v tunelu v závislosti na rychlosti vlaku v daném úseku tunelu – viz část B.1, kapitola 6.

Experiment, který je popsán v části B.2 se nevztahuje konkrétně k žádnému z bodů normy ČSN EN 14067-5, která řeší pouze dynamická měření.

(Hamplová)

- Příloha 119054-B_2 je řešena obecně. Ani v Úvodu, ani v Závěru není zřejmé, že se vztahuje na posuzované tunely.

Bylo doplněno. (Hamplová)

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru traťového hospodářství

Přílohy:

- Stanovisko k posuzování možnosti zavádění vyšších rychlostí na mostních objektech a v tunelech č.j. 50721/2019-SZDC-GR -O13 ze dne 5. 9. 2019



849339

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ	Počet listů 1
Došl dne: 19. 12. 2019	příloh 1
Č. j.:	listů příloh 1

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 78439/2019-SZDC-GŘ-O11
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jaroslav Daněk
Telefon +420 972 524 575
Mobil +420 725 767 812
E-mail danek@szdc.cz

Datum 17. prosince 2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“, vyjádření k 2. dílímu plnění technického průkazu

K 2. dílímu plnění technického průkazu (TP) stavby „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“ má odbor řízení provozu následující připomínky:

a) oddělení technologie a kontroly

(zpracovatelé: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575; Ing. M. Bednár, tel. 972 244 561)

Bez připomínek.

b) oddělení předpisů

(zpracovatel: p. M. Bára, tel. 972 244 450)

C-VYKR

C_1

119054-C_1-prehledne_schema

- 1) Umístění návěstidel a jejich označení neodpovídá skutečnosti.

C_6

119054-EjPI-C_6-schema_zabzar

- 2) Samostatná světelná předvěst PŘSc4b nemá vyznačenu značku NS30 Stanoviště předvěsti vjezdových, cestových a odjezdových návěstidel.
- 3) Na plzeňském záhlaví ŽST Ejpovice nejsou u kolejí č. 2 a č. 1 vyznačeny značky NS201 Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí.
- 4) Oddílová návěstidla automatického bloku 1-964, 2-964, 1-1003, 2-1003, 1-1012, 2-1012 nemají vyznačenu značku NS20 Stanoviště posledního oddílového návěstidla před vjezdovým návěstidlem na trati s trojznakovým autoblokem.
- 5) Při předpokládaném směru jízdy vlaků (a při uděleném traťovém souhlasu v tomto směru) ŽST Ejpovice → ŽST Plzeň hlavní nádraží po 2 TK:
- mají být oddílová návěstidla automatického bloku 2-964, 2-982, 2-1012 zakreslena jako zhaslá,
 - má být na oddílovém návěstidle automatického bloku 2-1003 vyznačena návěst **Výstraha**.
- 6) Při předpokládaném směru jízdy vlaků (a při uděleném traťovém souhlasu v tomto směru) ŽST Plzeň hlavní nádraží → ŽST Ejpovice po 1 TK:
- mají být oddílová návěstidla automatického bloku 1-963, 1-975, 1-985, 1-1003 zakreslena jako zhaslá,
 - má být na oddílových návěstidlech automatického bloku 1-964, 1-1012 vyznačena návěst **Výstraha**.

Opraveno, doplněno. (Guspan)

Ing. Eduard Tržil, MPA
ředitel odboru řízení provozu



Váš dopis zn. 22130/2019-SZDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 09.12.2019
Naše zn. 361/2020-SZDC-OR PLZ-ÚT
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk
Telefon +420 972 524 450
Mobil +420 724 808 583
E-mail Zdenek@szdc.cz

Datum 6. ledna 2020

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ - oblast Plzeň
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9
Na vědomí: Ing. David Vodák

SAGASTA s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00 Praha 4
Ing. Markéta Hamplová

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k technickému průkazu stavby:
„Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejovice (mimo) – Plzeň (mimo)”
2. dílčí plnění**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedený technický průkaz zpracovaný firmou:
SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14 , 142 00 Praha 4 , HIP – Ing. Markéta Hamplová
K předloženému technickému průkazu předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky
jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SEE Plzeň

Úpravy TV pro rychlost 200 km/h

1. Nejdříve bychom chtěli upozornit, že je naplánována jízda měřicího vlaku TÚDC na rychlost 160 km/h, po které bude následovat jízda měřicího vlaku OBB na rychlost 200 km/h. Tyto jízdy se uskuteční na jaře roku 2020. Po vyhodnocení těchto jízd, bychom doporučili zhodnotit a vybrat vhodné řešení úpravy TV.

Informace byla zpracována do textu. (Štolba)

K samotným návrhům:

2. Přenastavení napídacího zařízení Tenzorex na jiný tah není možné. Řešení úpravy rozpětí konzol a výškového vyladění mechanických dělení, bychom hodnotili až po provedení jízdy měřicího vlaku rychlostí 200 km/h.

Bylo zpracováno do textu. (Štolba)

Posouzení TV z hlediska napájení:

5.4.4. Proudové a napěťové poměry

3. Instalaci nového neutrálního úseku a nové SpS u Ejovic nepovažujeme za efektivní řešení vzhledem k délce úseku, na němž bude možný provoz zvýšenou rychlostí. Negativem by bylo větší zatěžování a možné výpadky TT Doudlevce se značným vlivem na dopravu, neboť TT Doudlevce napájí celý železniční uzel Plzeň a dvě další trati. Pro zlepšení napěťových poměrů by mělo postačit příčné sepnutí stop v SpS Doubravka (osvědčuje se v praxi u OR Brno).

Bylo zpracováno. (Štolba)

Podepsal Eliášová Radka dne 20.12.2019

Připomínky SMT Plzeň

4. Z hlediska prostorového uspořádání na mostních objektech je pro splnění požadavků normy ČSN 73 6320 nutno splnit minimálně VMP 3,0 a dále je nutné provést projednání výjimky z normy ČSN 73 6201, která pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h (včetně) požaduje VMP 3,5. Pokud bude výjimka kladně projednána, budou mostní objekty z hlediska prostorových požadavků vyhovovat pro zvýšení rychlosti bez nutnosti provádění stavebních úprav - rozšíření.

O výjimku není nutné žádat, norma ČSN 73 6201 požaduje VMP 3,5 nad 160 km/h pouze pro nově budované/navrhované mosty. V našem případě se nejedná o nové mosty a proto je rozhodujícím požadavek normy ČSN 73 6320. (Kuczik)

5. Pro zjištění přechodnosti pro rychlost nad 160 km/h do 200 km/h je nutné v dalším stupni provést přepočet zatížitelnosti mostních objektů na rychlost 200 km/h.

Do dalšího stupně se požaduje přepočet zatížitelnosti včetně doplnění tabulky zatížitelnosti jednotlivých objektů. Požadavek je uveden na konci 5.8.6 přílohy A. (Kuczik)

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 19.12.2019

Připomínky SSZT Plzeň

6. V rámci tohoto dokumentu by mělo být přesněji posouzeno, zda dotčené technologie budou vyhovovat.

Detailní posouzení není předmětem TP. Samotné posouzení bude předmětem dalšího stupně PD. (Guspan)

Podepsal Rosol Petr, Ing. dne 30.12.2019

Připomínky ST Plzeň

7. Z hlediska úprav zabezpečovacího zařízení upozorňujeme na nutnost dořešit v rámci spuštění systému ETCS dle kap. 5.2.3. (při zrušení proměnných ukazatelů rychlosti) omezení při jízdě kolejovou spojkou výhybek č. 7,8 na max. rychlost 80 Km/hod.

Odstavec byl vypuštěn. Prověřeno podle skutečného stavu. Návěštění se nezmění. (Guspan)

Železniční svršek, spodek

8. V rámci stavby souhlasíme s navrženou úpravou traťových rychlostí. Další stupeň dokumentace musí pouze přesněji stanovit přechod do výhradního systému ETCS ve smyslu zajištění výstroje tratě.

Bylo specifikováno, že v dalším stupni dokumentace je nutné upřesnit přechod do výhradního systému ETCS ve smyslu zajištění výstroje tratě. (Kácovský)

9. Navržený způsob řešení železničního spodku je vyhovující. V dalším stupni přípravy stavby požadujeme na základě skutečného stavu GPK a možného výskytu lokálních poruch stanovit a upřesnit místa doplňkového průzkumu železničního spodku a na základě výsledků měření stanovit další postup ve spolupráci s OTH O13.

Bylo doporučeno realizovat doplňkový průzkum na základě skutečného stavu GPK a možného výskytu lokálních poruch. (Kácovský)

Podepsal Schejbal Pavel, Ing. dne 27.12.2019

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

Souhlasím

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 20.12.2019

Připomínky ÚT PLZ – OPS

10. V rámci této akce je nutné prověřit, zda v současné době použitá technologická zabezpečovací a sdělovací zařízení vyhoví i pro zvýšení rychlosti nad 160 km/h, jak z hlediska konstrukce a uchycení, tak z hlediska jeho umístění a spolehlivé činnosti. Součástí dokumentace by měl být i návrh případných úprav použitých technologií do stavu, který bude vyhovovat navrženému zvýšení rychlosti.

Posouzení není předmětem TP. Samotné posouzení bude předmětem dalšího stupně PD. (Guspan)

Kapitola 5.5.3 Volný schůdný a manipulační prostor

11. Bylo by vhodné do technického průkazu doplnit i komentář k případné připravované legislativě z hlediska odpovídajícího prostorového uspořádání.

Na základě dosavadního jednání se složkami Správy železnic nebylo zjištěno ovlivnění posouzení připravovanou legislativou věnující se prostorovému uspořádání. (Kácovský)

Podepsal Zdeněk Petr, Ing. dne 02.01.2020

Připomínky ÚT - PLZ - požární ochrana

Souhlasím

Podepsal Bek Jaromír dne 16.12.2019

Připomínky SPS Plzeň

Souhlasím

Všechny připomínky Správy pozemních staveb OŘ Plzeň byly zapracovány.

Kontaktní osoba Michal Polcar, e-mail: PolcarM@szdc.cz, tel.: +420 972 524 325, +420 602 184 560.

Podepsal Bouček Václav, Ing. dne 27.12.2019

Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zapracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

—

—



Váš dopis zn. 22130/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2-Vod
Ze dne 9. 12. 2019
Naše zn. 79891/2019-SŽDC-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@szdc.cz

Datum 30. ledna 2020

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

v kopii e-mailem: VodakD@szdc.cz

„TP - Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslanému technickému průkazu výše uvedené stavby
zasílá požadované stanovisko:

Se zapracováním připomínek souhlasíme s následující výhradou:

5.4.4, Proudové a napěťové poměry. Instalaci nového neutrálního úseku a nové SpS u Ejpovic nepovažujeme za efektivní řešení vzhledem k délce úseku, na němž bude možný provoz zvýšenou rychlostí. Negativem by bylo též větší zatěžování a možné výpadky TT Doudlevce se značným vlivem na dopravu, neboť TT Doudlevce napájí celý ŽU Plzeň a dvě další trati. Pro zlepšení napěťových poměrů by mělo postačit příčné sepnutí stop v SpS Doubravka (osvědčuje se v praxi u OŘ Brno). (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

Bylo zapracováno do textu. (Štolba)

Ing. Jaromír Hrubý

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

