



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 23 780/2014-O7

Zde dne: 30.05.2014

Naše zn.: 28 057/14-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek

Telefon: 972 244 572

Mobil: 725 501 661

E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 26.06.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

O7

- zde -

Stavba „Modernizace trati Brno – Přerov“

Vyjádření O14 k studii proveditelnosti

Na základě vašeho dopisu čj. 23 780/2014-O7 zasíláme níže připojené vyjádření k studii proveditelnosti stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“.

Obecné

str. 5, Seznam zkratk – Obecně lze považovat za nevhodné, aby v rámci jednoho textu byla zavedena jedna shodná zkratka pro více významů (i věcně odlišných). Zde zkratka OK znamená „Olomoucký kraj“ i „optický kabel“.

1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

str. 99, Řešení železničních stanic a zastávek, odst. 1 – Uvedená vyhláška č. 369/2000 Sb. je uvedena chybně (nevztahuje se k nástupištím ani přístupu cestujících).

str. 99 až 137, Technické řešení – Pouze poznamenáváme, že v popisu jednotlivých variant řešení se opakují obsáhlé stati shodného textu. Z hlediska přehlednosti částí textů i porovnatelnosti variant řešení, vztahujících se k technologickým profesím, bychom považovali za vhodnější uvést samostatně řešení shodná pro všechny varianty a v dalších částech ke konkrétním variantám uvádět pouze další (odlišné) součásti navrhovaných řešení.

str. 108, 121 a 132, Zabezpečovací zařízení – Ve výčtu dopravních komořů u Vyškova. Pokud by měla uvedená doprava zaniknout (např. z důvodu přeložky), doporučujeme tuto skutečnost do textové části vhodně doplnit. V zásadě předpokládáme výstavbu ETCS L2 i nových SZZ a TZZ 3. kategorie ve všech dopravních a mezistaničních úsecích řešeného úseku.

str. 108, 121 a 132, Zabezpečovací zařízení, odst. 2 – Chybně uvedena již neplatná norma TNŽ 34 2630; opravte na TNŽ 34 2620.

str. 108, 121 a 132, Zabezpečovací zařízení, odst. 3 – V souvislosti s formulací textu odstavce „Vzhledem k navrhované traťové rychlosti budou všechna úrovněová křížení s pozemními komunikacemi zrušena nebo nahrazena mimoúrovňovým křížením.“, upozorňujeme, že rušení existujících přejezdů je velmi problematické, protože běžně se rušení přejezdů nedaří projednat.

Z řešených variant byla varianta O2 (s rychlostí do 160 km/h) v části „7. Závěry a vyhodnocení“ označena za nevyhovující a nesplňující stanovené požadavky. V souvislosti s tím upozorňujeme, že v současné době nejsou známy (technické) podmínky pro výstavbu tratí s rychlostmi nad 160 km/h a pro bližší specifikaci výstavby (technologických zařízení) budou zásadní výstupy souvisejících studií, které mohou ovlivnit vedle technického řešení a výsledné náklady variant i jejich ekonomické hodnocení.

Ve všech variantách je nutno dopracovat zapojení celé trati do systému dálkového řízení z CDP Přerov.

Pro navrhovaný systém ETCS L2 je nutno alespoň rámcově navrhnout počet RBC v závislosti na počtu vlaků dle aktuálního konceptu výhledové dopravy.

17.1/2014
18.1/14/12

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Ing. Dudek, 972 244 485; Ing. Jelínek, 972 244 572)

str. 111, 123, 134, Vnitřní sdělovací zařízení – Formulaci „V nových technologických budovách v jednotlivých železničních stanicích bude instalováno zařízení ASHS (autonomní samočinný hasicí systém) a elektronický zabezpečovací systém (EZS).“ navrhujeme upravit takto „V nových technologických budovách v jednotlivých železničních stanicích je navrhováno instalovat zařízení ASHS (autonomní samočinný hasicí systém) a elektronický zabezpečovací systém (EZS).“. Bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace stanovit na základě požární správy resp. posouzení požárního specialisty nutnost zřízení a rozsah lokálního systému pro eliminaci požárů.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)

Upozorňujeme, že se studie dostatečně nezabývá otázkou trakční soustavy z hlediska jejího vlivu na navazující trati, elektrizované stejnosměrnou trakční soustavou. Studie by měla specifikovat, jak by se mělo v této otázce postupovat.

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky