

Záznam z pracovní porady ke zpracovávání dokumentace

„Aktualizace Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

která se uskutečnila dne 6.2.2019, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (MCO),
Legionářská 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: Ing. Zedník (SŽDC O6), Ing. Malina (MCO), Mgr. Sloboda (Geotec GS)

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Úvod:

Poradu zahájil zástupce zpracovatele – Ing. Ondřej Pokorný s představením základních identifikačních údajů díla a kompetentních osob. Předmětem porady bylo seznámení zúčastněných s návrhem koncepce technického řešení jednotlivých subsystémů. Porada byla tedy tematicky dělena dle následující osnovy:

- TV, energetika, silnoproud
- Podklady, průzkumy
- Rozsah dopravy, dopravní technologie
- Graf rychlosti, kolejové řešení, komunikace
- Mosty
- Zabezpečovací a sdělovací zařízení
- Pozemní objekty
- Různé

Záznam:

1. TV, energetika, silnoproud

Ve studii bude navržen systém napájení střídavou proudovou soustavou AC 25kV 50Hz.

Harmonogram přepínání:

Osobní a nákladní dálkové vlaky, které pokračují ve směru na Púchov (či jedou z Púchova), se budou uvažovat již s dvou či vícesystémovými lokomotivami.

Styk soustav:

Styk soustav mezi stejnosměrným systémem a střídavým směrem k žst. Hranice na Moravě bude navržen s ohledem na možnosti napájení a dynamický průběh rychlosti vlaku. Umístění bude také navrženo tak, aby se omezily rušivé účinky střídavého napájení na stávající kabely a další zařízení tak, aby se nemusely zbytečně upravovat či měnit.

Technologie TNS

U distributora elektrické energie budou prověřeny možnosti připojení TNS a potom po konzultaci se SŽDC bude navrženo technologické řešení trakčních napájecích stanic.

Trakční vedení

Sestava trakčního vedení se uvažuje podle vzorové sestavy „S“.

Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

Pro potřeby předtápění osobních vozů bude v žst. Vsetín realizováno nové předtápěcí zařízení EPZ a nový objekt rozvodny EPZ.

Úpravy rozvoden nn (hlavních rozvaděčů nn)

Úpravy a potřeba oddělené evidence spotřeby el. energie pro potřeby elektrického ohřevu výhybek s případným doplněním regulačním a monitorovacím systémem dosahovaného maxima s možností blokování jsou vyvolány uvažovaným zřízením elektrického ohřevu výhybek a výstavbou měřirny. Realizace (rekonstrukce) elektrického ohřevu výhybek, rozvodny pro EPZ a dalších objektů s sebou přináší potřebu výše zmíněných úprav v měření a ovládání a také potřebu úprav, hlavně náhrad stávajících rozvaděčů měření a hlavních (přívodních) rozvaděčů nn v železničních stanicích a položení nových propojovacích kabelů silových i ovládacích (vzájemné propojení mezi rozvaděči měření a hlavními). Náhrady stávajících zařízení jsou většinou nutné z hlediska stavu současných zařízení a také s ohledem na potřeby dálkového řízení, monitoringu a diagnostiky nových i ponechaných elektrických zařízení v jednotlivých stanicích i zastávkách.

Osvětlení železničních stanic a zastávek

S ohledem na popsání stav stávajících osvětlovacích soustav se navrhuje jejich kompletní demontáž (mimo osvětlení ze zpracovávaných projektových dokumentací – v případě, že byly provedeny vlastní stavby). Nové osvětlení stanic bude provedeno umístěním LED svítidel na samostatné stožáry. Kde to nedovolí charakter provedení trakční soustavy, budou osazeny samostatné sklopné stožáry se svítidly ve výšce 12m nebo 5-6m (zastávky), případně osvětlovací věže.

Rekonstruovaná a nová nástupiště v železničních stanicích budou doplněna osvětlením na sklopných stožárcích, což zajistí bezpečnost cestujícím, zvýší cestovní komfort a přinese značné úspory provozních nákladů, kdy není třeba provozovat současně rozsáhlé osvětlení stanic, které je energeticky mnohem náročnější. Zastřešená část nástupiště a případně podchody budou osvětleny LED svítidly umístěnými na konstrukci zastřešení, případně podchodu.

Ovládání osvětlení stanic bude soustředěno do dopravních kanceláří stanic, u zastávek se předpokládá ovládání dálkové rovněž z dopravních kanceláří v železničních stanicích. Navrhované ovládací zařízení pro osvětlení stanic a zastávek bude umožňovat dálkové ovládání z předem dohodnutých pracovišť (regionální nebo centrální dispečerská pracoviště Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, resp. Přerov). Pro potřeby monitorování stavu a spotřeby osvětlovacích

S3/Záznam z porady/Verze A

soustav bude ovládání doplněno o příslušné monitorovací zařízení s přenosem dat optickými kabely sdělovacích rozvodů.

Úpravy rozvodů nn

Nové kabelové rozvody nn, resp. úpravy stávajících rozvodů nn budou v žel. stanicích i zastávkách provedeny uložení nových rozvodů pro napájení a ovládání elektrického ohřevu výhybek, rozvody nn, rozvody pro osvětlení stanic a nástupišť a přívody nn pro zajištění napájení nových a stávajících objektů.

Přípojky nn, které nebudou napojeny na trafo 22/0,4 kV, ale přímo na distribuční soustavu nn budou doplněny oddělovacím transformátorem.

Elektrický ohřev výhybek (EOV)

Zařízení pro elektrický ohřev výhybek (EOV) zajistí elektrický ohřev motoricky ovládaných nejdůležitějších výhybek ve stanicích a výhybnách dle požadavků dopravní technologie.

Systém EOV bude napájen z trafostanic v jednotlivých dopravních. Z nich budou napojeny jednotlivé rozvaděče R-EOV, situované tak, aby kabelové rozvody nn k jednotlivým výhybkám byly co nejkratší.

Systém EOV bude mít samostatné měření spotřeby el. energie pro vyhodnocování jeho skutečné spotřeby. Ovládání EOV bude ovládáno dálkově i místně.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO)

V jednotlivých železničních stanicích budou dálkově a ústředně ovládané pohony úsekových odpojovačů navržené projektantem trakčního vedení. Ovládače DOÚO budou instalovány v dopravních kancelářích výpravních budov příslušných železničních stanic, měníren a spínací stanice. Použité typy ovládačů musí umožňovat připojení na ústřední ovládání DOÚO.

Ke každému úsekovému odpojovači umístěnému na příslušném stožáru trakčního vedení budou od svorkovnicových skříní u dopravních kanceláří vedeny mnohožilové kabely uložené, pokud možno, v souběhu se stávajícími nebo novými silovými kabely rozvodů nn. Obdobným způsobem budou napojeny i odpojovače se zkratovači u měníren a spínací stanice, které budou také propojeny mnohožilovými kabely.

Přípojky vn 22kV

Stávající přípojky vn 22kV budou rekonstruovány nebo vybudovány nově pokud bude požadavek na odběrné místo s velkými příkony (např. výhybna Špičky).

Napájení nově navržených napájecích stanic bude řešeno novými přípojkami 22kV, případně 110kV.

Přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení

Při křížení trati s nadzemním vedením vvn 400 kV a 110kV prochází tato vedení nad tratí v dostatečné výšce, takže by v žádném z případů nemělo dojít k porušení minimální přípustné vzdálenosti dle příslušných ČSN.

Přeložky silnoproudých vedení ve správě ČEZ Distribuce, a.s. a budou v dalších stupních dokumentace vyčleněny do samostatných stavebních objektů, řešících technické zajištění dotčených

vedení vysokého i nízkého napětí ve správě ČEZ. Řešení přeložek těchto vedení bude respektovat požadavky provozovatele příslušné rozvodné soustavy.

Ostatní vedení, křižující trať, jsou buďto samostatná vedení nn jiných správců, VO nebo obecního rozhlasu. Všechna tato vedení, pokud již dnes nejsou při křížení s tratí uložena pod kolejemi, budou přeložena do země tak, že nově zkříží trať kabely uloženými do chrániček pod tratí.

Elektrická zařízení tunelů

V případě varianty D.2 bude nutné zajištění napájení technologie tunelů. Napájení bude řešeno samostatnou přípojkou z distribuční soustavy.

2. Podklady, průzkumy

Projektant již obdržel:

- kompletní podklady objednatelů dopravy pro vytvoření jízdního řádu na trati 280 s vazbou i na přípojně tratě
- většinu podkladů od OŘ týkajících se jednotlivých subsystémů
- podklady od ŘSD ohledně připravovaných staveb s dopadem na řešení některých křížení s žel. tratí.

Aktuálně se zpracovává aktualizace **geologické rešerše** s upřesněním geologie v místech uvažovaných tunelů za Hranicemi na Moravě a s upřesněním identifikace sesuvných lokalit.

Bezprostředně po poradě obdržel projektant následující informace ohledně geologie:

- vycházíme pouze z geologické mapové dokumentace a z první várky archivních zpráv z Geofondu, které jsme obdrželi 4.2.2019.

- v trase přeložky se nebudou nacházet devonské (vápence) ani spodnokarbonské sedimenty, které se nacházejí jihozápadně od trasy směrem k Hranicím a ani ve větších hloubkách v prostoru tunelů nebudou tyto zastiženy. Tím pádem asi odpadá řešení problematiky spojené se krasem a dobývacími prostory pro těžbu vápence.

- v pruhu území o šířce 300 metrů na které se chceme zaměřit a vytvořit účelovou IG mapu je v Geofondu archivováno několik vrtů, které mohou poskytnout pouze orientační údaje ohledně geologie území. Jde vesměs o vrty pocházející z 60. let minulého století, proto popisy jsou různé kvality a věrohodnosti. Podstatná informace je, že k dispozici máme mimo jiné IG průzkum vrcholového zářezu již tehdy (v 60 letech) projektované přeložky trati, s několika vrty o hloubce až 40 metrů, zasahujícími v km 4.2- 4.8 do prostoru nově navrženého tunelu. Z těchto vrtů vyplývá, že delší tunel bude ražen v celém úseku v horninách podslezské jednotky s převahou jílovců nad jílovitými břidlicemi, případně pískovci. Svrchní partie jílovců podslezské jednotky jsou silně zvětralé a rozložené na jílová eluvia. Špatnou zprávou je, že tunel se bude nacházet na okraji nasunutí podslezského příkrovu na podložní miocénní jílovité sedimenty, což se může projevit a ve starších vrtech to tak i bylo, tektonickým porušením, prohnětením, ohlasy a vyvlečením podložních hornin. Samotné jílovce podslezské jednotky jsou z hlediska ražby málo vhodné, očekávat lze kvalitu horninového masívu jako středně špatnou až extrémně špatnou.

- v prostoru kratšího tunelu v km 1.0 nebyly v okolí žádné vrty prováděny, podle geologické mapy by se v místě tunelu měly nacházet sprašové hlíny a pod nimi miocénní vápnité jíly, rovněž pro ražbu tunelu nepříznivé podmínky, vzhledem k možnému bobtnání jílu ještě horší varianta. Vzhledem ke špatným historickým zkušenostem při ražbě tunelů v ČR v miocénních sedimentech bych doporučil zvážit i variantní řešení (hluboký zářez, hloubený tunel s podzemními a pilotovými stěnami), jako tomu bylo např. při přestavbě Třebovického tunelu na I. koridoru.

S3/Záznam z porady/Verze A

- podle archivních podkladů a zkušeností řešitele je trasa v úseku km 2.0 -5.0 vedena v území náchylném ke vzniku sesuvů a svaňových deformací, což se potvrdilo i výpisem z Geofondu, kde je podél trasy v tomto úseku registrováno několik sesuvů. V km cca 5.7 je evidován aktivní sesuv, ale tyto údaje je nutno prověřit přímo v terénu a sesuvy vymapovat, neboť kvalita informací o sesuvech v tomto registru je různá. Zatím jsme z hlediska geologického nezjistili žádné skutečnosti, které by vylučovaly vedení trasy ve variantě D.2.

Současně se aktualizují podklady pro zpracování **dokumentu vlivu stavby na životní prostředí**. Bylo upozorněno na souběh / průchod přes CHKO Beskydy a nově vymapované území biotopu velkých savců (zejména na území CHKO Beskydy a v jeho okolí, v kolizi s tímto územím je i novostavba trati za Hranicemi na Moravě). Z hlediska životního prostředí je nutné dále vyhodnotit zejména:

- ovlivnění zdrojů podzemních vod (tunely) – bude zpracována hydrogeologické rešerše
- orientační hluková zátěž pro určení rozsahu nutných protihlukových opatření
- vliv globálních změn klimatu, jehož součástí je i identifikace záplavových území včetně hladiny Q_{100} s vlivem na technické úpravy drážního tělesa (mosty, koleje).

3. Rozsah dopravy, dopravní technologie

Zpracovatel obdržel podklady od všech objednatelů dopravy. Na základě těchto požadavků představil k odsouhlasení linkové vedení na trati č. 280 a přípojných tratích. Proti původní studii došlo k zásadní změně konceptu provozu regionálních linek vázaných na odbočné tratě (směr Rožnov p. R., Bylnice, Holešov). Současně bylo představeno blokové schéma s potvrzením zrušení obsluhy dopravních bodů Špičky, Brňov a Lidečko. Linková vedení byla následně v představené podobě odsouhlasena.

Linkové vedení během pracovních dní:



Linkové vedení během dní pracovního klidu:



Dále byl představen 4 hod. výřez dopravní špičky z uvažovaného výhledového GVD (pouze vlaky osobní dopravy) – viz příloha, s orientačním zobrazením plánu obsazení stanic jednotlivými vlaky. Základní koncept GVD, jak byl předložen, byl odsouhlasen (bylo avizované možné dílčí upřesnění jízdních dob v jednotlivých úsecích). Ve stanicích Valašské Meziříčí i Vsetín dochází vždy 1x do hodiny ke sjetí a následnému odjezdu vlaků, což zcela vytěžuje uvažované počty nástupních hran. I přes připomínku na nedostatek nástupních hran v případě mimořádnosti není navýšení počtu hran díky uvažovanému konceptu osobní dopravy obhajitelné. Jelikož je v obou stanicích rozmístění hran silně nesymetrické a v jedné kolejové skupině je vždy pouze jedna hrana, vzešel požadavek ze strany řízení provozu alespoň na zlepšení této nesymetrie. V případě žst. Vsetín, který je ve vysokém stádiu přípravy (již běží DSP) je toto nereálné. Přesto byl vznesen požadavek na prověření zřízení protisměrné spojky na odb. Bečva, která by řešila případné mimořádnosti v dopravě, případně na dělení nástupní hrany u koleje č. 1 kolejovou spojkou z koleje č. 1 do koleje č. 3 směr jízdy Hranice na Moravě, včetně doplnění cestových návěstidel. Doplnění obou spojek bude dále posuzováno i v rámci DSP ŽST Vsetín. Dále byl vznesen požadavek na výhledový takt 30 min. směrem Velké Karlovice. Dopravní řešení ŽST Vsetín dle uvažovaného GVD toto zahuštění umožňuje a jelikož je možné pouze po provedení stavebních úprav na trati směr V. Karlovice, nebude ve studii uvažováno (pouze informativně). Požadavek zástupců kraje na paralelní spojkou na odbočce Bečva byl vzhledem na výhledový koncept osobní dopravy (a výhledový GVD) konstatován jako neopodstatněný, i za cenu doplnění provozního taktu vlaků směr velké Karlovice na 30 minut. Konečné rozhodnutí ohledně paralelní spojky na odbočce bečva však bylo ponecháno na profesní poradu DSP ŽST Vsetín (včetně dalších dvou spojek požadovaných řízením provozu pro případné výlukové stavy). V případě žst. Valašské Meziříčí bude možné řešení se změnou konfigurace nástupních hran projektantem prověřeno. S ohledem na dopravní koncept bude upraveno i řešení žst. Horní Lideč, kde proti dřívějšímu není uvažováno s ukončením a obracením vlaků směr Bylnice.

Vzhledem ke konfiguraci kolejíšť stanic a požadavkům na implementaci ETCS lze předpokládat omezení zejména z pohledu užitečných délek kolejí (v rámci porady byla konstatována nutnost do technického řešení jednotlivých dopraven zapracovat zásady stanovené

S3/Záznam z porady/Verze A

dokumentem: "Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven", vydaného 8.3.2018 pod č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6).

Z pohledu nákladní dopravy bude klíčové vytížení žst. Valašské Meziříčí, resp. Lhotka nad Bečvou. Pro ujasnění konceptu nákladní dopravy celého vozebního ramene bude svoláno samostatné jednání za účasti zástupců SŽDC, ČD CARGO a ŽESNAD. I přes značné sklonové poměry nebude dle zástupců SŽDC uvažováno se zřízením státní postrkové služby.

4. Graf rychlosti, kolejové řešení, komunikace

Na poradě bylo konstatováno, že návrh kolejového řešení prošel v rámci aktualizace optimalizací. Drobné změny se týkají trasování, parametrů oblouků, úpravy rychlostních profilů ve vztahu k ETCS a s důrazem na profil V_{150} . Drobné změny nebyly probírány konkrétně, představeny byly jen ty podstatnější.

V obecné rovině byly nejdříve úvodem řečeny některé návrhové parametry: osová vzdálenost 4 m, maximální převýšení $D = 149$ mm, použití mezní až minimální délky vzestupnice (v případě přeložek vždy alespoň mezní) u vyšších rychlostních profilů, uvažování SVÚ u staveb nedávno dokončených v rámci opravných prací (úprava převýšení, úprava směrově do 5 cm), ponechání ocelových mostů bez průběžného kolejového lože a jejich respektování v rychlostních profilech, úprava rozsahu stavby.

Z konkrétních větších úprav trasování byla představena úprava přeložky oblouku za zastávkou Milotice nad Bečvou, sjednocené kompromisní řešení je použito shodně v obou variantách a sleduje dosažení $V_{150} = 160$ km/h, při současném nezasažení do konstrukce nástupišť.

Dále byla představena úprava přeložky nahrazující kaskádové uspořádání trati a bylo řečeno, že v návaznosti bude optimalizováno řešení oblouků u rušené zastávky Brňov.

Dále je nově uvažováno s přeložkou trati před Jablůnkou, přičemž dojde k odstranění propadu rychlosti ve dvou obloucích malého poloměru. Nová trasa umožňuje prodloužit rychlost až 120 km/h z následujícího úseku. Těleso dráhy se přiblíží budoucí přeložce silnice I. třídy (související akce ŘSD). Zastávka Jablůnka bude posunuta do vhodnější polohy a k přístupu na nástupiště bude kromě přejezdu využito i lávky budované v rámci akce ŘSD.

Stručně byla připomenuta i úprava oblouku v zastávce Leskovec a zmírnění propadu rychlosti.

Samostatnou kapitolou bylo představení 2 variant úpravy žst. Valašské Meziříčí. Jedna reagovala na požadavek z minulé porady přidáním nové nástupní hrany v liché skupině a druhá alternativa operovala pouze s přesunem nástupní hrany do liché skupiny, změnou uspořádání, které tak navíc přináší i zvýšení rychlosti do předjízdových kolejí na 60 km/h a eliminaci několika výhybek, včetně jedné křižovatkové. Po debatě byla zvolena tato druhá varianta s projektantem navrhovanou modifikací rozdělením nástupní hrany u V.B., ta bude dopracována spolu drobnou optimalizací.

Dále byl vznesen požadavek na doplnění žst. Vsetín o nástupní hranu nebo alespoň změnu konfigurace spojek v odbočce Bečva. To bude prověřeno v rámci DSP žst. Vsetín.

5. Mosty

Identifikace úprav mostních objektů je zpracována formou tabulky a oproti původní studii se předpokládá minimum úprav. Pro ověření správnosti navrženého řešení bude tabulka zaslána na

Oblastní ředitelství k případné korekci. Na poradě byl vznesen požadavek na důkladné zvážení uvažovaných prací v případě ocelových mostů bez kolej. lože.

6. Zabezpečovací zařízení

Z důvodu konverze trakce bude provedeno posouzení vlivu trakce 25kV/AC na zabezpečovací zařízení návazných úseků tratí, které nebudou řešeny v projektových variantách, případně vlečkách ve smyslu ČSN 34 2040 ed. 2. Jedná se o použití/výměnu kabelů s kovovým pláštěm v délkách nad cca 500m, náhradu KO se signální frekvencí 50 Hz v okruhu 8 km, případně náhradu elektromechanických zabezpečovacích zařízení či přejezdových zabezpečovacích zařízení typu VÚD novými.

Vzhledem k tomu, že železniční trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je zařazena do systému TEN-T (Trans-European Transport Networks), je jedním z implementace ERTMS (European Rail Traffic Management System) – evropský železniční řídicí systém. Pro jednotný systém zabezpečení jízdy vlaků je uvažován systém ETCS (European Train Control System) – evropský vlakový zabezpečovací systém, v našich podmínkách v provedení L2, který umožňuje kontinuální přenos informací mezi vlakem a infrastrukturou a související systém GSM-R (Global system for Mobile communications - Railway) – globální systém pro mobilní komunikaci na železnici a přenos dat mezi železničním vozidlem a radioblokovou centrálou. Realizace systémů na vybrané železniční síti ČR vyplývá z mezinárodních závazků ČR a probíhá dle přijatého národního implementačního plánu (NIP) – výstavba systému GSM-R je podle tohoto dokumentu na předmětné železniční trati plánována a výstavba systému ETCS je uvažována po roce 2020.

Systém ETCS L2 se z hlediska traťové části skládá z balíz, umístěných v kolejišti a radioblokové centrály (RBC – Radio Block Centre), která shromažďuje stavové informace z infrastruktury – SZZ, TZZ, PZZ, je propojena s CDP (předání informací ETCS traťovému dispečerovi), poskytuje diagnostické informace a generuje oprávnění k jízdě mobilním částem (OBU – Onboard Unit), umístěným na drážních vozidlech. Rozmístění a počet RBC a balíz v kolejišti je předmětem realizace systému ETCS, který řeší i problematiku automatického přechodu do ETCS L2 na hranici oblastí (ŽST Hranice na Moravě) a vazbu na železniční síť sousedního státu, v tomto případě ŽSR (ŽST Horní Lideč).

Problematika ERMTS/ETCS zejména ve vazbě na kolejové řešení dopraven bude řešena do doby zpracování studie „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ dle dopisu č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ ze dne 8.3.2018. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi složitou problematiku s vazbou do prakticky všech odborných odvětví, bude technické řešení průběžně aktualizováno dle požadavků O14 a na základě zkušeností se zaváděním systému ETCS do provozu na jiných stavbách.

Základní zásady řešení systému ETCS :

- V řešených variantách bude sledováno zavedení výhradního provozu ETCS v aplikační úrovni L2 ve smyslu NIP
- V mezistaničních úsecích nebudou použita světelná hlavní návěstidla, ale pouze prostorové oddíly v délce 1000m, ohraničené návěstidly s návěstmi „Stop značka ETCS“ nebo „Lokalizační značka ETCS“, které budou umístěny v souladu se stávajícími (tzn. již rekonstruovanými v jiných stavbách) nebo rekonstruovanými (v této stavbě) TZZ s ohledem na požadavky dopravní technologie (tzn. propustnosti tratí)

- V dopravnách s kolejovým rozvětvením pak budou použita návěstidla s návěstmi „Stop značka ETCS“ nebo „Lokalizační značka ETCS“, které mohou být doplněny návěstními svítilnami pro vyjádření potřebných návěstí s ohledem na požadavky dopravní technologie
- Umístění návěstidel bude provedeno dle dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ ze dne 8.3.2018 – při nulové nebo nenulové uvolňovací rychlosti (primárně 20 km/h) aplikací ochranných opatření v rozsahu použití ochranné dráhy v délce 100m, použití vzájemné výluky ohrožující a ohrožené vlakové cesty nebo přímou boční ochranou ohrožené vlakové cesty, „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy)
- Prostředky pro detekci vlaku budou použity dle platné legislativy za předpokladu jednotnosti na celé řešené trati a při podmínce využití prvků vybudovaných v již realizovaných stavbách
- Odbočné tratě budou řešeny automatickým vstupem do oblasti řízené systémem ETCS L2, v dalším zpracování dokumentace bude řešena možnost smíšeného provozu v ŽST Vsetín pro obsluhu železniční trati Velké Karlovice – Vsetín
- Umístění RBC je pracovně uvažováno na CDP v Přerově.

ŽST které jsou součástí zpracováváné aktualizace studie proveditelnosti – Horní Lideč, Valašská Polanka, Vsetín, Jablunka, Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a dopravní Špičky resp. Milotice (případně n.z. Bystřička) budou vybaveny SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo (ES) s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení s TZZ příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve SZZ. Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení bude v konečném stavu směřováno na CDP v Přerově. Pro železniční trať Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě mimo je určen jeden ze sálů CDP. SZZ budou vybavena dálkovou diagnostikou.

V případě ponechání úrovnových křížení silničních komunikací s tělesem železniční trati, budou tato vybavena PZZ schváleného typu (kategorie PZS 3ZBLI) se začleněním do systému dálkového ovládání a diagnostiky ZZ. Přejezdy budou vybaveny s ohledem na navrhovanou traťovou rychlost mechanickou výstrahou – celými případně polovičními závory a pozitivní signalizací s přenosem informace o schopnosti dávat výstrahu strojvedoucímu i dopravnímu zaměstnanci.

Umístění ZZ bude řešeno dle požadavků jednotlivých technologií na prostředí buď v nově vybudovaných nebo ve stavebně upravených stavědlových ústřednách, případně technologických domcích. Stávající prostory, kde je umístěna technologie SZZ, případně TZZ v ŽST Valašská Polanka, Vsetín, Jablunka, Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou je možno po stavební úpravě možno využívat i nadále, bude-li ponecháno n.z. Bystřička, bude nutné potřebné zabezpečovací zařízení umístit do nové technologické budovy, obdobně tomu tak bude i v nové dopravní Špičky resp. Milotice. Úpravy technologických objektů budou řešeny v profesi pozemní stavby.

Propojení jednotlivých technologií ZZ bude provedeno metalickými a optickými kabely, které jsou náplní profese sdělovací zařízení. Výstavbu kabelových tras je nutno koordinovat společně pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, v ŽST vedených s využitím nově budovaných kabelovodů.

Napájení ZZ bude řešeno ve spolupráci se zpracovateli částí silnoproudá technologie a trakční vedení (TV).

7. Sdělovací zařízení

Projektant v obecné rovině informoval o objemu a obsahu části sdělovacího zařízení. Z hlediska velikosti technologických prostor v řešených železničních stanicích jsou všechny stávající objekty vyhovující pro umístění nových technologií. Z hlediska liniových zařízení jsou v rámci studie proveditelnosti navrhovány tyto zařízení a technologie: traťový metalický kabel, dálkový optický kabel, nové přenosové zařízení, digitální radiový systém GSM-R a úprava stávajícího analogového radiového systému TRS a MRTS. Z hlediska zařízení v železničních stanicích a zastávkách jsou v rámci studie proveditelnosti navrhovány tyto zařízení a technologie: místní kabelizace, rozhlas pro cestující, sdělovací zařízení, spojovací telekomunikační zařízení, elektrická požární a elektrická zabezpečovací zařízení (EPS a EZS), informační zařízení a kamerový systém. Dále jsou obecně řešeny přeložky a ochrany drážních i mimodrážních kabelů.

8. Pozemní objekty

Projektant prošel všechny zastávky, dopravní a železniční stanice. Došlo k základnímu posouzení stávajícího stavu budov, zastřešení, přístupů do objektů a WC pro veřejnost. Obecně není většina pozemních objektů v dobrém stavu a to především v případě stanic. Ve výborném či dobrém stavu je několik zastávek, které prošly stavebními úpravami v předcházejících stavebních. Žst. Valašské Meziříčí projde zásadní stavební úpravou v samostatné investiční akci, v rámci aktualizace studie proveditelnosti dojde k převzetí řešení. Do objektů je většinou bariérový přístup, WC a vestibuly neodpovídají normám a platné legislativě. Většina nástupišť není vybavena zastřešením, řada doplňkových objektů je nevyužitých. Proto v návrhu dojde k následujícím zásahům:

- stavební úpravy výpravních budov (stavební ústředny, dopravní kanceláře, sdělovací místnosti, WC, bezbariérový přístup, zateplení, izolace proti zemní vlhkosti)
- demolice či redukce nadbytečných objektů
- zastřešení nástupišť/přístřešky pro cestující
- novostavby technologických objektů (napájecí stanice, releové domky, kabelovody atd.)
- protihluková opatření

Bylo dohodnuto, že projektant osloví příslušné složky resp. odbory objednatele SŽDC, s.o. a to Generální ředitelství a Oblastní ředitelství Olomouc a dojde ke zpřesnění zadání ohledně koncepce úprav/oprav stanic a zastávek podle jejich aktualizované metodiky.

9. Různé

SŽDC OŘ SEE (doplnění po jednání):

- *Při hodnocení stavu infrastruktury je nutné vycházet z aktualizovaných podkladů SEE, které byly odeslány Ing. Šponarovi dne 15.2.2019. SEE provedlo na této trati mnoho opravných prací na částech systému 6kV, vstupních napájecích bodech – trafostanicích 22/0,4, STS 6kV a rozvodnách NN. V podkladech je přehled za cca posledních 10let. Nejproblematictější je stav trakčního vedení na této trati. Zde je nutné co nejdříve řešit modernizaci vč. kolejového řešení ideálně současně. Koordinovat s přípravou akce BC (výše uvedené).*

S3/Záznam z porady/Verze A

- Dle dostupných informací dochází ke kolejovým redukcím, nasazují se úsporné zdroje, na trati pravděpodobně nedojde k razantnímu nárůstu rychlosti. Na úrovni zab. zařízení se řeší náhrada KO. Dle technického odhadu dovozujeme, že stávající systém napájení zabezpečovacího zařízení (kabel 6kV, TTS 6kV, STS 6kV) bude pro tyto účely dostačující. Ve většině stanic je dostupná trafostanice se záložní sítí distributora, připojená na 22kV, tudíž je příkon zajištěn. Pokud by došlo k nárůstu požadavků na rezervovaný příkon EOV, jedná se jen o navýšení transformátoru v dané výkonové řadě. Nepředpokládáme návrh magistrálního rozvodu 22kV podél trati.
- V rámci řešení trakčního napájení je nutné stanovit koncepci. Stávající TES Nedakonice - Říkovice stanovila a doporučila pro realizaci systému napájení technologie, které umožňují provozovat jednotnou fázi, se zamezením přetoků el.energie mezi nadřazenými distribučními soustavami.

Závěr:

Mimo požadavku na nástupní hranu v liché skupině žst. Valašské Meziříčí nebyly vzneseny zásadní připomínky nebo požadavky k zadání a dopadu do původní studie a práce budou tedy probíhat dle zadání.

V Olomouci dne 6.2.2019

Zapsal: Ing. Ondřej Pokorný
tel.: 605 229 118
e-mail: pokorny@moravia.cz

Přílohy:

1. Listina přítomných
2. Prezentovaný GVD


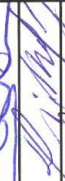














Listina přítomných

Předmět porady: „Aktualizace „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

Datum: 06.02.2019

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Osobní údaje uvedené na této listině budou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. použity pouze za účelem naplnění předmětu veřejné zakázky a po dobu nezbytně nutnou a bude zajištěna jejich řádná ochrana v souladu s vnitřním předpisem společnosti (S4), který bude v případě zájmu předložen k nahlédnutí.

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
1	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	Potorný Ondřej, Ing.	605 229 118	potorny@moravia.cz	
2	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	SUDRICH FAVĚL	737 226 790	SUDRICH@MORAVIA.CZ	
3	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	DITTRICH JAROSLAV	733 016 602	ditttrich@moravia.cz	
4	MO ŽR 0140	Štopáň Jan	225 121 173	jan.stopan@mlcr.cz	
5	SŽDC GR 026	BOŠEK PETR	972 235 595	Bosek@szdc.cz	
6	SŽDC GR 026	KRACÍK PAVEL, Ing.	727 827 272	kracik@pavel.cz	
7	SŽDC GR 026	KLUSÁČEK RADIM	725 359 820	KLUSACEK@SZDC.CZ	
8	SŽDC 026	FUKSA DAVID ING.	725 919 470	fuksa@szdc.cz	
9	SUDOP BRNO	PROHÁDKA JIŘÍ	739 934 404	jprohadska@szdc-brno.cz	
10	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	ZAHRADNÍK KARL	734 391 500	zahradnik@moravia.cz	
11	ECOLOGICAL CONSULTING a.s.	VEJENÁ TEREZA	585 225 100	tereza.vejena@ecology.cz	
12	SŽDC GR 014 Olomouc	Favělek Karel	724 033 992	Komarek@szdc.cz	
13	SŽDC s.c. GR 026	KRIŠ Zdeněk	724 344 938	kris@szdc.cz	
14	SŽDC GR 026	KUBEC Radek	607 058 081	kubec@szdc.cz	
15	SŽDC GR 014 OTRA	MAJDR TOMAŠ	608 600 360	madr@szdc.cz	
16	SŽDC GR 014, 026	ČIPRIŠ ALEŠ	722 429 553	cipris@szdc.cz	

Stránka 1

Listina přítomných

Předmět porady: „Aktualizace „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

Datum: 06.02.2019

17	SŽDC SSV	CHALUPA TOMÁŠ ING.	606 764 777	chalupa@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
18	GR SŽDC DM	Ondruška Radovan, Ing.	602 435 577	Ondruska@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
19	ZLÍNSKÝ KRAJ	KAVAN PAVEL	731 555 227	pavel.kavan@kr-zlinsky.cz	<i>[Signature]</i>
20	SŽDC OŘ OL - ORS	ŠROUR ZAMIL	725 836 980	spenar@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
21	SŽDC OŘ OL SPS	ŠRÁHLAVÝ JITEK	727 970 266	zdrahalova@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
22	SŽDC OŘ OL SST	Basel Stanislav	494 526 104	basel@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
23	SŽDC OŘ OL ST OLMOUC	PLÁTEK MICHAL ING.	602 776 471	PLATEK@SZDC.CZ	<i>[Signature]</i>
24	SŽDC 70 VAL. MGRŽIČI	RAŠKA ZVĚNĚK	602 777 204	raskaz@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
25	ZDČGO R. strava, PP Val. Mezivleč	Kukula Libor	606 749 982	Libor.Kukula@cdargo.cz	<i>[Signature]</i>
26	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	MILUNDIK RICHARD	603 567 224	milundik@moravia.cz	<i>[Signature]</i>
27	OŘ GŽ OL	VADNÝ PAVLA	425 224 943	vadnypavla@gr.ol.cz	<i>[Signature]</i>
28	KIDSOUP.O.	KONEČNÝ MARTIN	602 583 087	konecny@kidsoj.cz	<i>[Signature]</i>
29	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	PAULÍZ Petr	606 747 872	pauliz@moravia.cz	<i>[Signature]</i>
30	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	MARTIN NADĚMČEK	733 622 806	nadencek@moravia.cz	<i>[Signature]</i>
31	SŽDC p.o. OŘ OLMOUC, VŘP	SEDLÁČEK VLADIMÍR	425 889 918	SedlacekV@szdc.cz	<i>[Signature]</i>
32	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	FUKTÍŠKA KOUK'S	476 514 006	koukas@moravia.cz	<i>[Signature]</i>
33					
34					
35					
36					

Stránka 2

S3/Záznam z porady/Verze A

IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357

Bankovní spojení: Komerční banka a.s.; č.ú.: 107-4045530257/0100

Společnost byla zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1217, dne 30.1.1996.

