

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 1077/2017-SZDC-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 9.1.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

„Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), Technická studie přeložky II/115“, souhrnné vyjádření k dokumentaci

K předložené dokumentaci „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), Technická studie přeložky II/115“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

(zpracovatel Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575; p. B. Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

Z hlediska projektanta – akceptováno.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel: Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

A.6 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Z popisu není zřejmá míra koordinace s vyjmenovanými stavbami. Dále není zřejmé, co se z pohledu stavebních postupů za koordinaci považuje. Požadujeme doplnit a definovat zejména s odkazem na stavební postupy (část F dokumentace).

Z hlediska projektanta:

V TZ části F je uvedeno, že koordinace se souvisejícími stavbami nebyla požadována. V tomto stupni dokumentace, bez zadavatelem sděleným termínem zahájení stavby je koordinace bezpředmětná.

A.7 Plán organizace výstavby

Určení počtu provizorních odboček považujeme za stěžejní vstup pro část F. O11 GŘ SZDC nesouhlasí s úpravou počtu odboček po odsouhlasení tohoto stupně dokumentace.

Požadujeme doplnění dopravní technologie pro zamýšlené umístění dočasných odboček a vyhodnocení potřebného počtu.

Požadujeme definovat technologii provozování zařízení, které je uvažováno jako dočasné, po ukončení stavby (dokumentace počítá s provozem dočasného zařízení i po ukončení stavby).

Uvedené připomínky platí úměrně i pro část F.

Z hlediska projektanta:

Projektant v rámci kapitoly Obecné zásady návrhu popisuje předpokládaný výchozí stav úseku Černošice a Beroun a z hlediska zajištění zvýšení výlukové propustnosti trati navrhuje dvě provizorní odbočky Kazín a Kosoř. Toto „maximalistické řešení“ minimalizuje dopad na drážní provoz omezením délky jednokolejného úseku (4,3km oproti cca 9,2km). Doplnění dopravní technologie a z toho vyplývající návrh počtu odboček přesahuje rozsah zadání zadané investorem. Cílem dokumentace je prokázat realizovatelnost stavby ve stísněných podmínkách stavby, tento úkol dokumentace dle projektanta splňuje.

F.5 Stavební postupy

Obecně chybí četnost požadovaných výluk. Požadujeme doplnit.

Není zřejmé, co je myšleno pojmem „montáž provizorního přejezdu“ v místě přejezdu stávajícího.

Nesouhlasíme se zastavením provozu v délce 6 hodin. Požadujeme prověřit přípustnou technologii za účelem zkrácení této doby.

U vymezení výluk požadujeme doplnit, ve kterých případech se jedná o výluky TK v celém úseku a ve kterých případech se jedná o výluky mezi dočasně zřízenými odbočkami.

Z hlediska projektanta:

V intencích technické studie je omezení drážní dopravy a tedy i množství předpokládaných výluk a jejich délky dostačující. Není možné tyto údaje dále zpřesnit v době, kdy projektant nemá k dispozici podrobnější údaje jednotlivých SO a PS, které se v rámci tohoto stupně dokumentace ani nedají očekávat. Požadované podrobnosti budou věcí dalšího stupně dokumentace.

Montáž provizorního přejezdu se týká přejezdu v ulici Radotínská/Vrážská (II/115). Kdy z hlediska etapizace stavebních postupů bude potřeba zachovat provoz po této silnici do doby dokončení přeložky silnice II/115. Zrušení přejezdu na navrženo na konci stavby ve SP č.4.

6h je standardní doba pro montáž TV, bylo upraveno na max. 6h a bude upřesněno v dalším stupni.

V TZ je popsáno, kdy se výluka týká obou TK a kdy ne. Rozsah výluk je dále patrný ze schémat SP. Požadované podrobnosti budou věcí dalšího stupně dokumentace.

Ing. Josef Hendrych
*náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu*