

Záznam z jednání o studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice - Plzeň“

konaného dne 6. ledna 2015 v sídle SZDC, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, v zasedací místnosti č. 444 ve 4. patře.

Přítomni

za SZDC, s.o., – Ing. Jiří Kaláč, Ing. Vojtěch Jelínek, Ing. Petr Varadinov, Ing. Jan Křemen, Ing. Radim Brejcha,
Ph. D., Ing. Zbyněk Zunt, Ing. Pavel Paidar, Ing. Jiří Jerhot, Ing. Alena Kašparová
za SUDOP PRAHA, a.s. – Ing. Andrea Plišková, Ing. Matěj Mareš, Ing. Martin Raibr

Cílem bylo zjištění stanoviska k nasazení národního vlakového zabezpečovače LS (dále jen „NVZ“) po dobu výstavby MT České Budějovice – Plzeň, tato otázka vyplynula z dříve zaslaných vyjádření k záznamu z projednání 1. dílčího odevzdání studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice - Plzeň“.

Ing. Kaláč (O14)

- z pohledu zabezpečení jízdy vlaků při použití ETCS není nutno při rychlosti do 120 km/h použít kolejové obvody. Současně je však nutno aplikovat jiný systém kontroly celistvosti kolejnic. Problematiku použití jiného systému kontroly kolejnic je nutno podchytit ve studii a projednat s O13

Ing. Brejcha (O26)

- vzhledem k délce výstavby (8 let) je vhodné aplikovat NVZ v prvních etapách stavby, nakonec nasadit ETCS
- jaký bude mít toto řešení dopad do ekonomického hodnocení?

Ing. Plišková (SUDOP)

- vzhledem k tomu, že benefity jsou započítávány až po zprovoznění celé tratě (podle národní metodiky), NVZ pouze ekonomiku projektu zatíží, ale přínosy z něj nebudou

Ing. Kaláč (O14)

- upozornil, že nasazení KO vyžaduje vyšší náklady a to jak investiční tak i na pozdější údržbu a provoz. Dále bude nutná aplikace funkcionality EZŠ nebo duplicitní použití počítačů náprav jako systému pro detekci vlaků. Pro kolejové obvody je nutno taktéž zajistit požadované parametry železničního svršku (a to i na kolejišti, které nepatří SZDC), a to po celou dobu jejich používání.

Ing. Varadinov (O26)

- během cca 3 až 4 let je očekávána novela TSI, která uzavře otevřený bod týkající se kolejových obvodů. Zde budou definovány parametry, které budou z hlediska interoperability závazné pro nové typy KO určených pro cílový stav železničního systému. Ni Navrhují tedy pečlivě zvážit, zda je přechodné nasazení NVZ v této stavbě nezbytné, aby zbytečně nedocházelo k rozšiřování stávajících typů KO a NVZ
- v následujícím období budou mít dopravci možnost využít podporu při zavádění ETCS na hnací vozidla

- je nutné upozornit dopravce alespoň 5 let před stanovením požadavku povinného vybavení vozidel palubní částí ETCS pro přístup na danou trať

Ing. Raibr (SUDOP)

- upozornil, že trať je ve střídavé trakci a bude problém s ukolejněním a místem neomezeného připojení. Tato problematika značně navyšuje investiční náklady a má výrazný vliv na údržbu.
- trať bude řízena z CDP Praha, které v té době bude již funkční. Vzhledem k tomu nebudou zřizovány dopravní kanceláře s pracovišti JOP a jednotlivé stanice budou od počátku řízeny z CDP Praha
- O26 má požadavek na zřízení kolejových obvodů v celé linii trati
- kvůli požadavku na nasazení NVZ bude nutné zřídit kolejové obvody, rozizolování výhybek a úpravu kolejí i mimo rozsah stavby. Vzhledem k úpravám napájecích a spínacích stanic, které budou prováděny, pravděpodobně i mimo hranic jednotlivých staveb, bude nutné provádět provizorní úpravy na stávajících úsecích trati, které následně budou modernizovány.

Ing. Brejcha (O26)

- nemůžeme nutit dopravce, aby hned od uvedení do provozu první etapy měli vozidla vybavená ETCS, pokud by chtěli využívat nejvyšší povolenou rychlost nad 100 km/h
- O26 požaduje zřízení NVZ jak v době výstavby, tak i ve finálním stavu jako součást definitivního řešení i když se předpokládá aktivace systému ETCS-L2 v rámci této stavby (GSM-R bude spuštěno do roku 2017)

Ing. Zunt (O6)

- v současnosti nelze garantovat časovou souslednost jednotlivých dílčích staveb na celé trati – bude záviset na projednání a získání územního rozhodnutí a stavebního povolení
- v současné době jsou na předmětné trati již žst., které jsou vybaveny funkčním přenosem kódu na HV (České Budějovice, Nemanice, Hluboká nad Vltavou a Ražice). Další žst. se v této koncepci rovněž realizují a připravují (Strakonice, Horažďovice předměstí, Plzeň hl.n.)
- do zpracovávané SP lze zahrnout jednotlivá SSZ a TZZ s kolejovými obvody (včetně možnosti kódování pro národní VZ), navrženými s ohledem na současný stupeň poznání. Vzhledem k tomu, že se jedná o finančně náročnější řešení oproti realizaci s počítači náprav (odhad navýšení CIN cca o 100 mil Kč) bude SP navrženo na maximální variantu. Konkrétní technické řešení bude předmětem zadání a zpracování dalších stupňů dokumentací, které ale již nepříznivě neovlivní ekonomiku celé stavby. Takto uvedený návrh zab. zař. je v souladu s platnou Směrnicí SŽDC 16/2005
- při instalaci ETCS přímo v jednotlivých dílčích stavbách hrozí problémy s umístěním a SW RBC. Tento SW se bude muset při dalším rozšíření upgradovat, což vyvolá vícenáklady v dalších stavbách, navíc s problematickými důsledky v dalších soutěžích – může nastat situace, kdy se v několika stavbách na jedné trati přihlásí několik různých výrobců ETCS, což obtížně zajistí vzájemnou kompatibilitu a funkčnost celého systému. Do všech jednotlivých dílčích staveb bude muset být s ohledem na nejisté pořadí staveb rozpočtováno RBC s úpravou SW všech ostatních návazných celků
- lze očekávat, že do starších řad hnacích vozidel již nebude ekonomické instalovat mobilní část ETCS (cca 10mil Kč/ 1 mobilní část). Tyto vozidla, která budou v době (minimálně cca 8 let) výstavby traťového úseku zajišťovat provoz a nebudou moci bez traťové části národního VZ dosáhnout vyšší rychlosti než 100 km/h

Ing. Varadinov (O26)

- dle článku 4 rozhodnutí Komise 2012/88/EU, s ohledem na to, že modernizovaná trať je napojena na uzly Plzeň a České Budějovice, které v době modernizace již budou vybaveny ETCS, nelze vyjednat výjimku na odklad instalace ETCS nejvýše na 5 let po dokončení projektu modernizace, ale ETCS musí být součástí projektu modernizace. Zprovozňovat ETCS po úsecích, které jsou výrazně kratší, než cca 50 km není efektivní z hlediska investičního ani provozního

Ing. Raibr (SUDOP)

- efektivní se jeví zapínat ETCS po částech, např. České Budějovice – Strakonice, Horažďovice – Plzeň, Strakonice – Horažďovice s výstavbou 3RBC centrály
- upozornil O26 na nevhodnost tohoto NVZ jak kvůli investičním, tak i provozním nákladům, tak i z důvodu zastaralosti této koncepce v roce 2026, kdy se předpokládá dokončení stavby. Projektant upozornil jak na technické komplikace (ukolejnění x kolejové obvody), tak i legislativní ustanovení. I přes tato upozornění trvá požadavek O26 na zřízení kolejových obvodů s NVZ

Ing. Paidar (SSZ)

- nutné nezdržovat SP a následně stavbu, aby se dalo vyčerpat co nejvíce prostředků z OPD 2

Ing. Raibr (SUDOP)

- v době stavby již bude funkční GSM-R, takže po částech bude zprovozněno ETCS + DOZ; na celý úsek ČB – Plzeň budou cca 3 RBC centrály

Závěr

Projektant zpracuje do SP „Modernizace trati České Budějovice - Plzeň“ národní vlakový zabezpečovač (vybudování KO s možností kódování VZ) v celé délce tratě na základě požadavku O26 a výše uvedených důvodů.

Zapsala Alena Kašparová, 09. 01. 2015

Požadavek Ing. Jerhota, SSZ do zápisu po skončení jednání:

- *doplnit do připravované studie proveditelnosti (pokud v ní už není zpracována) výstavbu DOK včetně trubek HDPE, event. položení trubek HDPE v celém úseku trati. V současné době se sice připravuje smlouva o koupi stávajícího 13 let starého 36 vl. DOK od ČD-T, ale v předpokládané době realizace stavby "České Budějovice-Plzeň - kolejové obvody, ETCS" r. 2019-2026 bude nezbytná náhrada tohoto odkupovaného kabelu nutností*