

Váš dopis zn.: 49237/2018-SZDC-GR-O26

Ze dne: 1. 10. 2018

Naše zn.: 54382/2018-SZDC-GR-O14

Vyřizuje: Ing. Aleš Cipris

Telefon: 972 741 041

Mobil: 722 821 553

E-mail: Cipris@szdc.cz

Datum: 5. 11. 2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor strategie
- zde

Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice“, 2. dílčí plnění

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k **aktualizaci studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice“, 2. dílčí plnění**, s níže uvedenými závěry.

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 971 741 041, e-mail: Cipris@szdc.cz)

A Textová část

A. 1 Souhrnná a technická zpráva

A. 1.4 Technické řešení

Kap. 4.4.6 Zabezpečovací zařízení

Upřesněte text ve čtvrtém odstavci. Samotný systém ETCS je přece vlakový zabezpečovač třídy A podle TSI CCS. Trať tedy bude vybavena traťovou částí vlakového zabezpečovače.

Satoria: bude upřesněno

V pátém odstavci je uvedeno, že v celém úseku tratě bude zřízeno TZZ 3. kategorie typu elektronický autoblok (ABE). V případě předpokladu ihned po dokončení staveb zahájit výhradní provoz jen vozidel vybavených ETCS doporučujeme tento záměr (výstavbu ABE) ještě posoudit, neboť pro potřeby ETCS by postačovalo pouze TZZ zajišťující výluky protisměrných vlakových cest do mezistaničního úseku (včetně obsluhy vleček a nákladíšť zaústěných do širé trati) a dále informace o volnosti jednotlivých oddílů, podmínky pro povolení jízdy jednotlivých vlaků pod dohledem ETCS si potom dopočítá RBC. Doporučujeme, aby pro mimořádné jízdy vlaků nevybavených mobilní částí ETCS a pro případ poruch traťové části ETCS nebo mobilní části ETCS toto TZZ a navazující SZZ umožňovalo rozsvítit návěst dovolující jízdu vlaku v mezistaničním oddílu při volném celém mezistaničním úseku.

Satoria: účelem studie v profesi zab. zař. je především stanovení nákladů. Tyto byly naceněny dle položek sborníku „MOPIN“ a to položkami „TZZ-jednokolejná trať“ a „TZZ-dvoukolejná trať“. V textu může být navržený typ TZZ změněn.

Postrádáme informaci o umístění a případném počtu uvažovaných radioblokových centrál. Přitom počet radioblokových centrál by měl být určen na základě uvažovaného množství vlaků, které se budou v jeden okamžik nacházet v oblasti dohledu RBC. V návaznosti na uvažované množství vlaků jedoucích pod

dohledem systému ETCS musí být také odpovídajícím způsobem dimenzován systém GSM-R (musí být zajištěno odpovídající množství kanálů/přenosová kapacita), a to jak pro data ETCS, tak i pro zajištění hlasových služeb.

Ing. Šembera: počet RBC bude upřesněn v rámci návazných dokumentací, matematickým model případně i měřením dostupnosti signálu. Na úrovni SP jsou náklady na zbudování GSM-R počítány dle platné metodiky pro oceňování studií proveditelnosti, tj. na km trati.

B Výkresová část

B. 2 Situace v ZM 10

Jaký důvod vedl projektanta k popisu na výkrese „vzhůru nohama“? Raději než vysvětlení otočte text, tak aby byl čitelný.

Ing. Šembera: uvedené jsme nedohledali. Zřejmě nějaká chyba na výkrese?

B. 4 Situace dopraven

Ve výkresech části B. 4 Situace dopraven, nejsou zakreslena nová hlavní návěstidla, doporučujeme je doplnit na všech výkresech.

Ing. Šembera: navrhujeme řešit v dalších stupních. Hlavní návěstidla včetně km polohy jsou uvedena ve schématech – viz také níže.

B. 8 Přehledné schéma celé trasy

Vzhledem k tomu, že u návěstidel na trati jsou uvedeny km polohy, je možné uvést konkrétní označení těchto návěstidel.

Ing. Kouřil: Polohy návěstidel nezohledňují další záležitosti jako trakční dělení, rozhledové poměry atd. Toto bude obsahem dalšího stupně, kde bude km poloha návěstidel upřesňována, z čehož může vyplývat i změna konkrétního označení návěstidel.

Telekomunikační zařízení (zpracoval Ing. Tomáš Mádr, tel. 972 741 187, Madr@szdc.cz)

Kapitola 4 – Technické řešení

4.4.7 – Sdělovací zařízení

Informační zařízení pro cestující nenavrhovat pouze v žst. Prostějov, Vrbátky a Bedihošť, ale ve všech žst. a zastávkách. Stejným způsobem je již navrhován rozhlas pro cestující, takže prostory pro zařízení, napájení a přenosový systém budou budovány ve všech lokalitách.

Ing. Šembera: bude textově upřesněno, nemá nicméně vliv na cenu, která je stanovena v souladu se sborníkem pro naceňování SP – viz níže.

Kamerový systém – navrhovat stejně jako informační systém ve všech žst. a zastávkách, a dále počítat minimálně s přípravou (prostorová rezerva pro umístění zařízení, napájení, připojení na DOK, ...) pro budoucí umístění kamerových systémů i na přejezdech.

Ing. Šembera: bude doplněno na úrovni obecného popisu. Nemá finanční dopad - MOPIN neuvádí samostatné položky pro kamerové systémy – ale za dodání komplet sdělovacího zařízení v jednotkách kus – tj. komplet na zastávku (0,5mil Kč) nebo stanici (5,0 mil Kč).

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

- Ing. Jiří Michalica, michalica@szdc.cz
- Ing. David Fuksa, Fuksa@szdc.cz