

Popřípomínkách 08/2016

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



SZDC, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
tel.: +420 222 335 777
e-mail: szdc@szdc.cz

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN RAIBR

Garant profese:

ZDENĚK PACHOLÍK

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MARTIN RAIBR

Vypracoval:

MARTIN KRÁL

Kontroloval:

ING. MARTIN RAIBR

Název akce:

ETCS Praha Uhřetěves - Votice

Číslo smlouvy:

15 398 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

DOKLADY

Datum:

08/2016

Číslo části:

H

Název přílohy:

DOKLADY Z VÝROBNÍCH PORAD

Měřítko:

Počet formátů:

A4

Číslo přílohy:

1

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Praha Uhříněves - Votice Vstupní jednání
DATUM	2. listopadu 2015
MÍSTO	SUDOP Praha a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL	SUDOP Praha a.s.,

Dne 2. listopadu 2015 se na SUDOPu Praha a.s. v Praze uskutečnila vstupní porada na zpracování dokumentace výše uvedené stavby. V souvislosti se zahájením prací na zpracování přípravné dokumentace (PD) výše uvedené stavby, bylo svoláno toto vstupní jednání, jejímž cílem bylo:

1. Informace o organizaci zpracování a schvalování PD;
2. Všeobecná část
3. Předběžný návrh technického řešení

1 Obecné informace

1.1 Harmonogramem zpracování a schvalování PD

Projekční činnost

- **10/2015-01/2016** Místní šetření
- **Cca 30.4. 2016** Odevzdání PD k připomínkám (digitální verze);
- **Cca 31.5. 2016** Odevzdání PD po zpracování připomínek
- **Cca 31.8. 2016** Vydání územního rozhodnutí
- **2017-2018** Realizace stavby

1.2 Koordinace s ostatními stavbami

Vzhledem k tomu, že stavba DOZ navazuje, nebo ji je nutné koordinovat s ostatními stavbami připravovanými SŽDC s.o., bylo na jednání dohodnuto následující.

Stavba bude koordinována se stavbami:

- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař–Praha hl.n.
- DOZ Horní Dvořiště st. hranice - Č. Budějovice - Praha Uhříněves (mimo);
- Dokončení páteřní překryvné přenosové sítě SDH SŽDC
- DOZ Kolín (mimo) - Kralupy nad Vltavou (mimo)
- ETCS Kralupy n. Vlt. - Praha – Kolín
- CDP Praha
- GSM-R uzel Praha
- Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany



Stavba ETCS Praha Uhřetěves - Votice bude vycházet ze skutečnosti, že výše uvedené stavby jsou dokončeny. U stavby ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha - Kolín se předpokládá, bude realizována společně s touto stavbou.

U stavby „Modernizace trati Sudoměřice-Votice“ nelze definovat dobu výstavby, vzhledem k tomu bude tato dokumentace vycházet jak ze stávajícího stavu, tak ze stavu po dokončení stavby „Modernizace trati Sudoměřice-Votice“ a dokumentace bude v tomto místě dočasně variantní.

1.3 Zpracovatelské týmy

Projektant – SUDOP PRAHA a.s.

HIP	Ing. Raibr Martin	SUDOP PRAHA a.s.	martin.raibr@sudop.cz	605 229 036
Garant zabezpečovací technika	Ing. Raibr Martin Král Martin	SUDOP PRAHA a.s.	martin.raibr@sudop.cz martin.kral@sudop.cz	605 229 036 267 094 383
Garant sdělovací technika	Ing. Štrof Martin	SUDOP PRAHA a.s.	martin.strof@sudop.cz	605 229 014
Garant dopravní technologie	Ing. Kafka Tomáš	SUDOP PRAHA a.s.	tomas.kafka@sudop.cz	739 383 254
Garant silnoproudá zařízení	Ing. Košar Karel	SUDOP PRAHA a.s.	karel.kosar@sudop.cz	605 229 028

2 Všeobecná část

Cílem stavby „ETCS Praha Uhřetěves - Votice“ je zajistit na tomto traťovém úseku výstavbu interoperabilního vlakového zabezpečovače třídy A, systému ETCS L2.

V rámci přípravné dokumentace této stavby předpokládáme dokončení všech předchozích staveb podle již zpracované projektové dokumentace.

V rámci stavby je požadavek na snížení rychlostních propadů v úseku Praha Uhřetěves – Benečov u Prahy formou zavedení traťové rychlosti při převýšení $l=150\text{mm}$. Rychlost pro toto převýšení bude stavbou ETCS zavedena pouze v místech, kde bylo uvažováno s tímto převýšením a maximální rychlostí dle projektu stavby/stavebního povolení.

Na jednání bylo dohodnuto, že dojde ke zrušení výhybky č. 7 v ŽST Říčany. V rámci zrušení této výhyby a nahrazení kolejovým polem, dojde k úpravě situačních schémat a závěrových tabulek v ŽST. Předpokládá se v tomto ohledu i těsná koordinace se stavbou DOZ. Zrušení bude provedeno podobně jako provozní soubor zabezpečovacího zařízení.

3 Rekapitulace technického řešení

3.1 Železniční zabezpečovací zařízení

V rámci zabezpečovacího zařízení budou v celém úseku Praha Uhřetěves – Olbramovice obvod Votice doplněny balízkové skupiny zajišťující funkcionality ETCS L2 a ERTMS. Dále bude upraven software DOZ, který bude dodán předchozí stavbou a zároveň zde bude upraven software pro možnost vypuštění výhybky číslo 7 v ŽST Říčany.

Celý úsek od Prahy-Uhřetěvsi do Votic bude soustředěn do jedné RBC, umístěné na CDP Praha ve 2.NP v technologických prostorách společně se systémy DOZ.

Na jednání bylo potvrzeno, že z přípojných a odbočných tratí se nepožadují automatické vstupy a jediné automatické vstupy budou v línii hlavní trati.



Na jednání byla otevřena problematika zavedení ETCS v pražském uzlu a jeho vazba na tuto stavbu. Vzhledem k tomu bylo upozorněno na současně připravované stavby DOZ, které se prolínají a stavbu „ETCS Kralupy n.Vlt.-Praha-Kolín“. Tyto stavby se úzce váží na tuto stavbu a musí být zajištěná jejich vzájemná koordinace jak rozsahem, tak dobou realizace. K této problematice budou projektantem ještě připraveny podklady a na dalším jednání bude tato otázka znovu otevřena.

3.2 Železniční sdělovací zařízení

Dle sdělení Varadinova (SŽDC odbor strategie) se v uvažovaném úseku nepožaduje budovat v odbočných tratích samostatné BTS pro vstup do ETCS. Odbočné tratě jsou v rámci pokrytí hlavní trati pokryty k vjezdovým návěstidlům, víc netřeba. Trať Olbramovice-Sedlčany bude pokryta rádiovým systémem 150MHz.

Uvažovaný úsek bude po dokončení stavby GSM-R Uzel Praha pokryt v kvalitě potřebné pro nasazení ETCS L2. V rámci stavby ETCS je navrženo ověřit kvalitu parametru QoS, která se v rámci staveb GSM-R neprověřuje. V celém úseku je k dispozici DOK 36vl. vč. provaření POK do stavědlových ústředen.

V souvislosti s navázáním stavby na další úsek trati Votice-Č. Budějovice bude prověřen stav výkupů pozemků pro výstavbu nové trati a zároveň v souvislosti s tím i pro výstavbu BTS v tomto úseku. Bude prověřena možnost dokončení výběrů chybějících stanovišť pro výstavbu BTS a dle situace zahájeny práce na dokončení PD druhé části stavby GSM-R Votice-České Budějovice.


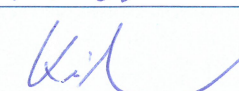
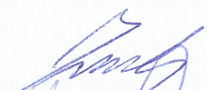
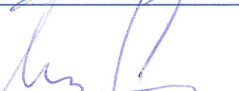
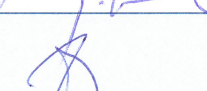
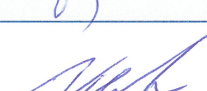
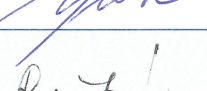
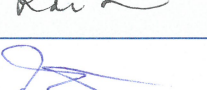



Na poradě bylo dohodnuto o založení samostatného PS „kontrola kvalitativních parametrů pro ETCS“

3.3 Silnoproudé rozvody nn, vn, osvětlení a ohřev výhybek

Ve stavbě není uvažováno s úpravou silnoproudých rozvodů nn, vn, osvětlení nebo EOv



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ETCS Praha Uhřetěves - Votice“ Vstupní porada
DATUM	2. listopadu 2015
MÍSTO	Zasedací místnost č.101a SUDOP PRAHA a.s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Martin Raibr	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 036 martin.raibr@sudop.cz	
Ing. Martin Král	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 383 martin.kral@sudop.cz	
Ing. Zbyněk Zunt	O6		Omluven
Ing. Jan Louženský	O12		Omluven
Ing. Josef Bednář	O13		Omluven
ZEZU A KAPMIL	SZDC - P.O. SZDC PRAHA KR.		
SOUKUP STANISLAV	SZDC, SZCPH	724 275 181 sokup@szdc.cz	
MARTIN JARATH	SUDOP PRAHA	267 094 186 martin.jarath@sudop.cz	
PAVEL VEJDELEK	SZDC SS27-PZ	602 279 363 VEJDELEK@SZDC.CZ	
HANA RAITROVA	SZDC PRAHA	602 375 527 Raitrova@szdc.cz	
Bohuslav VASICEK	SZDC GR 012	602 387 238 VASICEKB@SZDC.CZ	
Vladimír Říha	SZDC - TU DC	602 766 260 vladimir.riha@tude.cz	
Jan Kokos	SZDC SS zařad	9722 44724 kokos@szdc.cz	
Petr David	—	9722 44748 olavio@szdc.cz	



ETCS, Praha Uhřetěves - Vošice
Vstupní porada
2. 11. 2015

[illegible]

Obsah

SŽDC S. O., CDP PRAHA.....	2
SŽDC S. O., ODBOR PŘÍPRAVY STAVEB (O6)	4
SŽDC S. O., ODBOR OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ A VÝLUK (O11)	5
SŽDC S. O., ODBOR ZÁKLADNÍHO ŘÍZENÍ PROVOZU (O12).....	6
SŽDC S. O., ODBOR TRAŤOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ (O13)	7
SŽDC S. O., ODBOR AUTOMATIZACE A ELEKTROTECHNIKY (O14).....	8
SŽDC S. O., ODBOR STRATEGIE (O26)	15
SŽDC S. O., ODBOR BEZPEČNOSTI A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ (O30).....	20
SŽDC S. O., OŘ PRAHA	21
SŽDC S. O., STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD.....	23
SŽDC S. O., SŽG	24
ČD A. S.	25

SŽDC s. o., CDP Praha

(zpracoval: Ing. Tomáš Javůrek, 602 578 460)

Obecné připomínky

- 1) V celé dokumentaci opravit název ŽST Stránčice na ŽST Strančice.

Bylo opraveno

- 2) V celé dokumentaci opravit množství překlepů.

Bylo opraveno

Část B. 2 Provozní a dopravní technologie

- 1) V části „1. 2. 5 Personální obsazení“ opravit umístění dirigujícího dispečera (bude v Olbramovicích, nikoliv v Benešově u Prahy).

Bylo opraveno.

- 2) V části „2. 2. 2 Rozsah dopravy na odbočných tratích“ je v první tabulce chybně uveden součet celkového počtu vlaků.

Bylo opraveno.

Část D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení

- 1) V části „3. 1.11 ŽST Říčany“ je u popisu zabezpečovacího zařízení (ESA 11) rozpor s tabulkou v části 3. 2. 1 (ESA 44).

Opraveno na ESA11

- 2) Část „4.6.1.1 Současný stav dispečerského sálu“ - pracoviště provozního dispečera není na provizorním sále zřízeno (PD je doposud dislokován v kancelářských prostorách, na sál bude přeložen až s přemístěním DOZ do finálního velkého sálu).

Opraveno na dispečerská pracoviště

- 3) V části „4.6.17 Výhledový stav dispečerského sálu“ doplnit, že kromě provozního dispečera a tří pracovišť operátorek bude zřízeno i pracoviště záložního dispečera.

Doplněno

- 4) Část „4.6.1.1 Požadavky na dodávky v rámci stavby ETCS“ - v rámci vypořádání připomínek požadujeme upřesnit, jaké informace by měly být na pracovišti provozního dispečera zobrazovány (poté bude rozhodnuto, zda ETCS zapojit na pracoviště provozního nebo záložního dispečera).

Jedná se o podmínky dle směrnice SŽDC s.o.

- 5) V části „6 Životní prostředí, likvidace odpadů“ a v části 11 opravit čísla zákonů.

Bylo opraveno.

Část D. 2 Železniční sdělovací zařízení

- 1) V části „5. 3 Radiovníky“ opravit název předpisu SŽDC D1 na Dopravní a návěstní předpis a zrušit předpis SŽDC D2.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

Část E. 2 Pozemní objekty budov

- 1) V části „13 Požadavky na BOZ“ opravit předpis SŽDC (ČD) Op 16 na předpis SŽDC Bp 1 a název odboru bezpečnosti SŽDC opravit na odbor bezpečnosti a krizového řízení.

Bylo opraveno.

SŽDC s. o., Odbor přípravy staveb (06)

(zpracoval: Ing. Pavel Konopásek, 602 289 077)

Provozní a dopravní technologie

Bez připomínek

(zpracoval: Ing. Zbyněk Zunt, 727 876 501)

Zabezpečovací zařízení

PS 04-91-191 Praha Uhřetěves - Votice, RBC

Upřesněte detailněji, jaké úpravy budou provedeny v RBC Praha Malešice – Praha Uhřetěves, která bude zřízena stavbou „ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín“.

Bylo doplněno V rámci této stavby je nutné uvažovat s tím, že musí dojít k provázání obou oblastí RBC, aby byl zajištěn bezproblémový přechod vlaků mezi jednotlivými RBC bez zásahů dispečera. V případě, že bude nutné provést úpravu pro tento přechod v RBC dodávaném předchozí stavbou, bude tato úprava součástí tohoto PS a bude provedena dodavatelem této stavby.

V závislosti na těchto úpravách doplňte i popis úprav a rozšíření předmětného RBC po dokončení stavby "Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl. n." s vymezením přesné působnosti RBC v rámci uzlu Praha.

Tato část bude řešena v rámci jiné řízené oblasti a s ohledem na DOZ

V návaznosti na zmiňovanou koordinaci se stavbou „ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín“ je nutno upozornit, že tato stavba je v současnosti již soutěžena v režimu P+R.

Je tak předpokládáno.

SŽDC s. o., Odbor operativního řízení a výluk (011)

(zpracoval: Ing. Richard Těhník, 972 244 641)

Bez připomínek.

SŽDC s. o., Odbor základního řízení provozu (O12)

(zpracoval: Ing. Jan Louženský, 602 435 699)

oddělení technické

B.2. Provozní a dopravní technologie

1.1 Traťový úsek Votice – Benešov u Prahy

Nejedná se o traťový úsek Votice – Benešov u Prahy, ale o traťový úsek ohraničení železničními stanicemi Olbramovice (obvod Votice) a Benešov u Prahy. V rámci stanice Olbramovice - obvod Votice a obvod Olbramovice jsou zřízeny spojovací koleje, nikoliv traťové.

Bylo opraveno.

2.2. Stávající rozsah dopravy

Provozní a dopravní technologie je zpracována k datu 8/2016. Zavádějící je proto první věta kapitoly: „Data byla získána ze současného GVD 2014/2015, 4. změna ...“. Údaje by měly být v celé dokumentaci aktuální.

Bylo opraveno.

4. Navrhované úpravy

V textu je uvedeno (stejně jako v situačním schéma staničního zabezpečovacího zařízení), že v ŽST Říčany bude snesena manipulační kolej č. 6.

Dle ZDD ve stanici Říčany kolej č. 6 není. Správně se jedná o spojovací kolej mezi výhybkami č. 7 a 15N. Postradatelnost této koleje včetně obou výhybek byla projednána („Oznámení o postradatelnosti ...“ č.j. 29763/2015-SŽDC-O12 ze dne 16.7.2015) v souvislosti s rušením vlečky Contera Investment II. s.r.o. Říčany.

Bylo opraveno.

V části **E.1. Stavení část, Inženýrské objekty** je uveden správný popis demontáže postradatelného kolejiště, s jehož rozsahem souhlasíme.

(zpracovatel Bohuslav Vašíček, 972 241 035)

oddělení technologie a provozní kontroly

Bez připomínek.

SŽDC s. o., Odbor traťového hospodářství (013)

(zpracoval: Ing. Tomáš Hartman, 607 007 972)

B.2 Provozní a dopravní technologie

- Formálně upravte záhlaví TZ, obsahuje název jiné stavby.

Bylo opraveno.

E.1 Stavební část, inženýrské objekty

- TZ, Kap. 4: Doplněte navrhovaný typ pražců a jejich rozdělení v místě rušené výhybky č. 7. Pražce a upevnění by mělo být shodné s navazujícími úseky koleje.

Doplněno.

- TZ, Kap. 4: Domníváme se, že není nutné odvážet 80 m³ kolejového lože zřízeného v roce 2007 na skládku, pokud průzkum neprokáže jeho kontaminaci. Kontaminace se obvykle předpokládá v místě výměnové části výhybky. Kolejové lože by mělo být využito do spodních vrstev kolejového lože nebo využito druhotně. Není určeno, do jaké hloubky je uvažováno odtěžení lože. Doporučujeme po vyjmutí výhybky urovnání lože pro pokládku nového roštu do výšky minimálně 50 mm pod ložnou plochu nových pražců, aby odtěžením nedošlo k narušení železničního spodku.

S připomínkou souhlasíme, ale dokumentace bude provedena formou naprojektuj a postav s tím, že projektovou dokumentaci bude realizovat zhotovitel, který by na základě posouzení měl prokázat méněpráce.

Závěr

S dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek.

SŽDC s. o., Odbor automatizace a elektrotechniky (014)

(zpracoval: Ing. Marcel Klega, 725 144 183)

K části A:

- 1) Doba 12 měsíců na realizaci stavby se nám jeví jako příliš krátká. Prakticky může znemožnit podání nabídky uchazečem, který před výběrovým řízením nemá projednané a odsouhlasené funkce traťové části ETCS. Mohlo by to vést k napadnutí soutěže u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Zvýšeno na 2 roky, je ale v rozporu s implementačním plánem.

- 2) Požadujeme promítnout k odpovídajícím textům připomínky k dalším částem PD.

Bylo provedeno

K části B

- 1) Požadujeme promítnout k odpovídajícím textům připomínky k dalším částem PD.

Bylo provedeno

K části D.1, příloha 01 Technická zpráva:

- 1) Obecně: Z vedlejších tratí se na jedné straně uvažuje s manuálním vstupem (jak v textové, tak i ve výkresové části) a na druhé straně se uvádí požadavky na pokrytí signálem GSM-R jako v případě vstupu s automatickým přepnutím na vstupní hranici oblasti ETCS (jak v textové, tak i ve výkresové části). Je třeba to sjednotit. Současně upozorňujeme, že „manuální vstup“ je nesprávný a zavádějící termín, protože podle technických požadavků na implementaci ETCS úrovně 2 má i v takových případech probíhat automatické přepnutí (principem z návratu z výluky ETCS), ale až uvnitř oblasti ETCS. Požadujeme termín „manuální vstup“ nahradit termínem „automatický vstup až uvnitř oblasti“. Současně na vhodné místo uvést, že strojvedoucí může do úrovně 2 přepnout i manuálně.

V textové části D1 se nenachází pojem manuální vstup. Pokrytí signál GSM-R je provedeno s ohledem na stále nejednotná pravidla ETCS. Bylo doplněno k RBC RBC bude umožňovat jak automatické vstupy do řízené oblasti, tak i automatický vstup až uvnitř oblasti v místě přípojných tratí. Pro možnost zavádění nových vlaků v jednotlivých ŽST bude RBC umožňovat i možnost přepnutí do úrovně 2 manuálně (například změna posunujícího dílu na vlak, atd..)

- 2) K 2: Nepovažujeme za správné jako místo stavby uvést úsek Praha Uhřetěves - Olbramovice, když pro vstup do oblasti bude nutno umístit balízkové skupiny poměrně výrazně před vlastní ŽST Olbramovice (včetně obvodu Votice).

Jedná se o hlavní rozsah stavby. Tento rozsah stavby nedefinuje i CDP Praha a uzly pro přenos informací.

- 3) K 2: Mezi podklady, ze kterých projektant vycházel, postrádáme TSI CCS.

Zařazeno

- 4) K 3.1: Postrádáme popis navazujícího mezistaničního úseku Heřmaničky - Olbramovice (TZZ, PZS, PZM). Pro určení výstupní hranice oblasti ETCS úrovně 2 je podstatný druh TZZ a druh PZS a PZM u AH, RPB, D3 na zábrzdnu vzdálenost, u AB s traťovou rychlostí do 120 km/h v délce jednoho prostorového oddílu, s traťovou rychlostí nad 120 km/h v délce dvou prostorových oddílů od výstupní hranice oblasti ETCS úrovně 2.

Doplněno

- 5) K 3.1.1: Na konci 1. odstavce zrušit „SZZ“.

Zrušeno.

- 6) K 3.1.1, 3.1.3, 3.1.5, 3.1.7, 3.1.9, 3.1.11, 3.1.13: Kolejové obvody a úseky počítačů náprav jsou zřízeny pro zjišťování volnosti. Indikace průjezdu vlaku je až druhotná.

Nahrazeno : Pro zjišťování volnosti koleje

- 7) K 3.1.1: V jedné větě se píše, že se ve stanici nenachází žádný přejezd a o dvě věty dále se píše, že se v ní nachází jeden přejezd. Napsat podle skutečnosti. Do tabulky doplnit typ PZS.

Opraveno.

- 8) K 3.1.1: V posledním odstavci Opravit „Štětkovice“ na „Štětkovice a zrušit „-Sedlčany“. Sousední dopravnou jsou Štětkovice, nikoliv Štětkovice-Sedlčany.

Opraveno.

- 9) K 3.1.2: Opravit „Bytřice“ na „Bystřice“.

Opraveno.

- 10) K 3.1.3: Požadujeme doplnit, zda jsou na odbočné trati nějaké přejezdy zabezpečené PZS nebo PZZ. Pro zajištění bezpečnosti systémem ETCS jsou podstatné PZS a PZZ, které se nacházejí na odbočné trati sAH, RPB, D3 v délce zábrzdny vzdálenosti od výstupní hranice oblasti ETCS úrovně 2.

Zařízení na vedlejších tratích jsou ve výstavbě. Budou doplněny v TZ dle aktuálního stavu.

- 11) K 3.1.4: Požadujeme upřesnit, zda je AB elektronický nebo reléový (obdobně jako v 3.1.2).

Opraveno.

- 12) K 3.1.4: Nesprávné označení typu přejezdového zabezpečovacího zařízení AŽD AC. Správně je PZZ-AC.

Opraveno.

- 13) K 3.1.6, 3.1.8, 3.1.9, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.12: Nesprávné označení typu přejezdového zabezpečovacího zařízení AŽD EA. Správně je PZZ-EA.

Opraveno.

- 14) K.3.1.11: Píše se, že ve stanici jsou 3 železniční přejezdy. Ale v tabulce jsou údaje jen o dvou. Opravit dle skutečnosti.

Opraveno na dva, třetí byl na vlečce, která je již zrušena.

15) K 3.2.1: V tabulce jsou 2x uvedeny Říčany. Po každé s jiným typem SZZ.

Opraveno.

16) K4.1: Nepoužívat „povolení k jízdě“, ale „oprávnění k jízdě“.

Opraveno.

17) K 4.2: Uvedený koridor, tedy tratě Praha - České Budějovice - Vídeň jsou nesmyslné. Viz pohled na železniční mapu, z Prahy se do Vídně nejedí přes České Budějovice.

Bylo nahrazeno slovem Rakousko.

18) K4.2: Psát v roce 2016 o dostupnosti produktů po roce 2015 je nelogické. Přeformulovat.

Nahrazeno po roce 2016.

19) K4.2: Doporučujeme problematiků verzí vyřešit tak, že musí být použita verze kompatibilní jak s vozidly podle souboru specifikací 1 (základní specifikace 2), tak podle souboru specifikací 2 (základní specifikace 3, údržbová verze 1). Nebo přímo naformulovat: V rámci této stavby bude implementován systém ETCS úrovně 2 systémové verze 1.1, jak je specifikován v platném znění přílohy A TSI CCS v době podpisu smlouvy na projekt a realizaci stavby, použití vyšší pro mobilní části kompatibilní systémové verze (obecně 1.X, kde $X > 1$) se nevylučuje.

Nahrazeno „Vzhledem k tomu je v této stavbě požadavek na zajištění úrovně 2 systémové verze 1.1, jak je specifikována v platném znění přílohy A TSI CCS v době podpisu smlouvy na projekt a realizaci stavby, použití vyšší pro mobilní části kompatibilní systémové verze (obecně 1.X, kde $X > 1$) se nevylučuje.“

20) K4.3: V druhém odstavci doplnit text tak, aby byly balízy umístěny také v souladu s požadavky provozovatele (viz též TECHNICKÉ POŽADAVKY NA PŘÍPRAVNOU DOKUMENTACI PRO IMPLEMENTACI ETCS L2 NA TRATÍCH SŽDC, kap. 3.17). Obdobný dokument bude součástí zadávací dokumentace pro projekt a realizaci stavby.

Doplněno.

21) Je korektní psát v PD „Vychází se z technického řešení, které je známe z předešlého úseku nebo jeho období.“?

Nevidíme v tom rozpor, jedná se o způsob upevnění.

22) K 4.3: Ochranu před visícími šroubovkami nevidíme jako příliš reálnou a je otázkou, zda je nezbytná vzhledem k rozměrům šroubovek, vypružení vozidel (prázdný/ložený vůz) a požadavkům na umístění balíz pod rovinou temene kolejnic. Požadujeme nejméně ochranu před ledem padajícím z vlaků.

Je požadována.

23) K 4.3.1, všechny tabulky: Doporučujeme tabulky přeuspořádat tak, aby vždy bylo pořadí stanic ze stanice/dopravny, která není na trati v oblasti ETCS, do stanice, která je na trati v oblasti ETCS.

Je dle začátku a konce trati.

24) K 4.3.1 druhý odstavec: Jedna věc je doba na přihlášení vlaku k RBC. Současně je třeba počítat také s dobou na předání hlášení o poloze po minutě balízkové skupiny z mobilní části ETCS na RBC, s dobou na zpracování na RBC a s dobou na vyslání oprávnění k jízdě z RBC a jeho přijetí a zpracování mobilní části ETCS. Proto se nám doba 48 sekund při zohlednění příručky pro přechod z LSTM do L2 jeví jako krátká. Požadujeme prověřit, případně upravit.

Bylo prověřeno a definováno, že celková doba přihlášení bude maximálně 96s se všemi rezervami a dobami na přihlášení.

25) K 4.3.1, druhý odst. na str. 16: Dobu na registraci do sítě GSM-R je třeba uvažovat nejen z vedlejších tratí, ale také pro vjezd od Heřmaniček (v tabulce 4 to uvedeno je, v druhém odstavci na str. 16 se to vztahuje jen k vedlejším tratím).

Bylo provedeno.

26) K 4.3.1, tabulka 2: V posledním řádku jsou stejné km polohy v posledních dvou sloupcích. Nejméně jeden údaj je chybný.

Bylo opraveno.

27) K4.3.1, tabulka 3: Způsoby přihlášení uvedené v tabulce jsou v rozporu s údaji v přehledových schématech. V tabulkách jsou z vedlejších tratí uvedena přepnutí do L2 na hranici oblasti, na přehledových schématech „manuální přepnutí“.

Bylo opraveno.

28) K 4.3.1, tabulka 3: Ve způsobu přihlášení v úseku Praha-Uhřetěves - Říčany nemůže být „přímé navázání na existující RBC“. Jednak zatím existující RBC neexistuje a jednak jde o způsob přihlášení mobilní části ETCS s RBC dodávaným v rámci stavby. Takže žádné přímé navázání nepřichází v úvahu. Je třeba formulovat jinak (vyjádřit, že příkaz k navázání spojení předá sousední RBC). Balízkovými skupinami tento příkaz sice také může být předán, ovšem až od místa hranice mezi oblastmi RBC.

Text opraven v tabulce na: „Příkaz k navázání spojení předá sousední RBC“

29) K 4.3.1, tabulky: Je otázka zda má smysl v tabulkách uvádět údaje pro úsek Praha-Uhřetěves - Říčany, pokud tam bude handover. Význam by to mělo, pokud by PD byla připravována tak, že sousední RBC ještě nebude v provozu (např. realizace stavby se zpozdí a bude nutno zajistit vstup do oblasti ETCS).

Je to tak, předpokladem této stavby je dokončení předešlé stavby v úseku Kolín-Kralupy n.Vlt.. Jednotlivé údaje pro úsek Praha-Uhřetěves – Říčany byly odstraněny.

30) K 4.3.2: U Benešova postrádáme vybavení kolejí 1a, 2a.

Bylo opraveno

31) K 4.3.2: Pokud má být v Čerčanech od Hvězdonic automatické přepnutí na vstupní hranici oblasti, není logické, aby nebyla vybavena kolej 6.

Bylo opraveno

32) K 4.3.2: Postrádáme popis demontáží, popř. přemístění a nahrání jiných telegramů do balíz zřízených ve stavbě sousední RBC (zahrnující Prahu-Uhřetěves).

V úseku Říčany-Praha-Uhřetěves dojde k dosazení nových balíz pro tuto stavbu a zároveň k úpravě balíz, které byly realizovány předešlou stavbou „ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín“.

33) K4.4.1: Ve třetím odstavci na str. 20 (dle číslování zápatí) nahradit slova „železničních přejezdů“ slovy „přejezdových zabezpečovacích zařízení“.

Opraveno.

34) K4.5: Požadujeme nikoliv jen verzi 2.3.Od, ale verzi 3.4.0, případně zhotovitel může dodat i verzi vyšší. Ty totiž umožňují eliminovat některé případy brzdění vlaků při poruchách ve čtení balíz.

Opraveno v celém textu.

35) K4.5: Rychlostní profil pro nedostatek převýšení 150 mm je požadováno vytvořit již v PD (viz Technické požadavky na přípravnou dokumentaci pro implementaci ETCS L2 na tratích SŽDC kap. 3.9, bod 1, písm. c., bod i.), nikoliv až v dalším stupni projektové dokumentace.

Byl doplněn a je uveden v D1, zmíněn i v E1. Bude zakomponován do software bez zřízení rychlostníků v kolejišti.

36) K4.5: Píše se „V rámci jednotlivých PS RBC musí být dodávány RBC, které budou vzájemně kompatibilní a ...“. Přitom na jiném místě se píše, že bude dodána jedna RBC. Doporučujeme přeformulovat, přitom ponechat myšlenku o budoucí provázanosti se sousedními RBC.

Bylo přeformulováno:

V rámci tohoto PS dojde k dodání RBC, které musí být kompatibilní s RBC dodávanými na sousedních úsecích, které na něj navazují a jejich komunikační protokoly musí být otevřené i ostatním dodavatelům zařízení RBC a DOZ pro vzájemnou provázanost.

37) K4.5: Informace o bezporuchovém stavu PZS není pouze o stavu relé KZ. Mnohé podmínky jsou vyjádřeny jinými relé. Je třeba formulaci upravit.

Opraveno.

38) K 4.5.2: Píše se, že hranicí mezi oblastí řízenou RBC dodávanou v rámci stavby a sousední RBC budou předvěsti vjezdových návěstidel do ŽST Praha-Uhřetěves. Nejedná o předvěsti, ale o poslední oddílová návěstidla.

Opraveno.

39) K 4.5.2 poslední odstavec: Doporučujeme zvážit, zda při úpravě SZZ v ŽST Benešov u Prahy (případně i v dalších stanicích) doplnit i funkci vjezdu na obsazenou kolej (VCRP) a podle toho by bylo možno zajistit přechod z módu FS do OS. Oproti řešení s módem SR se tím výrazně zvýší bezpečnost drážní dopravy.

Na základě projednání v rámci dopravní technologie této stavby, nebylo toto požadováno.

40) K 4.6.1.1: Požadujeme doplnit předávání informací z Diagnostiky závad jedoucích vozidel do RBC pro umožnění vyslání alespoň textové zprávy přímo strojvedoucímu cestou ETCS.

Doplněno do odstavce 4.6.2 Pracoviště DŽDC v CDP Praha

41) K 4.6.1.1: Požadujeme doplnit úpravu zařízení tak, aby i z PPV bylo možno zadat alespoň povel pro nouzové zastavení všech vlaků v obvodu příslušné RBC.

Bude zajištěno.

42) K 4.6.3: Nesouhlasíme s tím, aby z pracoviště dispečera ETCS v CDP Praha bylo možno provádět veškeré zásahy do systému ETCS. Tento dispečer bude zaměstnancem odvětví dopravy a tomu nelze dovolit měnit např. národní hodnoty, což nebude umožněno ani DŽDC, ale jen vybraným zaměstnancům TÚDC se zvláštním oprávněním (PIK).

Na tomto pracovišti to musí být, jiné není zřízeno. Dispečer ETCS by neměl být dopravním zaměstnancem. Věta opravena na „V samostatné místnosti CDP Praha bude zřízeno obslužné pracoviště dispečera ETCS (D-ETCS). Z tohoto pracoviště budou umožněny veškeré zásahy do systému ETCS včetně administrátorských, které budou možné pouze zde na základě patřičného oprávnění, které bude zajištěno prostřednictvím PIK karty.“

43) K 4.7.2: Místo dodržení podmínek stanovených v zaváděcím listu, je třeba dodržet podmínky stanovené v technických podmínkách výrobce.

Opraveno.

44) K 5: Nezdá se nám, že by projektantem popsané oprávnění provozovatele rozvíjet a programové části bylo akceptovatelné výrobcí (případně hodnotiteli bezpečnosti), protože tím by mohla být jednak ohrožena bezpečnost drážní dopravy a jednak by mohly vzniknout problémy při odpovědnosti za vadu výrobku vůči třetím osobám při mimořádné události.

Vypuštěno.

45) K9.1: Nelze zajistit, aby vozidlo nebylo vůbec ovlivňováno balíziemi namontovanými v rámci stavby (protože je vždy budě číst), ale lze zajistit, aby jimi nebylo negativně ovlivňováno. V tomto smyslu požadujeme text upravit.

Zpracováno.

46) K 12: Chybí požadavky na výkon a funkci.

Doplněno.

K části D.1, výkresové přílohy:

1) K výkresům obecně: Pro „manuální vstup“ nepoužívat značku s vyplněným trojúhelníkem, protože tato značka je vyhrazena pro „magnety INDUSI“.

Bylo opraveno

2) K příloze 15a, 15b: Požadujeme doplnit název přílohy v rohovém razítku tak, aby bylo zjevné, že se jedná o situační schéma Říčan.

Bylo doplněno

3) K příloze 22: Není zřejmé, zda pokrytí signálem GSM-R v kvalitě potřebné pro ETCS úrovně 2 ve vzdálenosti odpovídající jízdě traťovou rychlostí po dobu 96 sekund je již zajištěno, nebo zda to má zajistit zhotovitel stavby. Požadujeme to vyjádřit.

Bylo upřesněno

(zpracoval: Ing. Arnošt Dudek, 972 244 485)

4) K příloze 23: Ve výkrese nejsou uvedeny navrhované optické kabely pro připojení nových BTS.

Bylo doplněno

(zpracoval: Ing. Marcel Klega, 725 144 183)

K části D.2, technická zpráva:

1) K5.3: Rádiovníky se zřizují pro hlasovou komunikaci všiti GSM-R. Nemají žádnou souvislost s ETCS. Proto jejich polohu není třeba v souvislosti s vlastním systémem ETCS upravovat. Význam by to mělo jen, pokud pro řízení provozu bude vhodné mít jinak definovanou oblast pro komunikaci v systému GSM-R. Toto by měl projektant PD projednat se SŽDC, GŘ, 011 a 012.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

2) K 5.3: Upozorňujeme, že předpisy SŽDC (ČD) D1 a SŽDC (ČD) D2 byly nahrazeny předpisem SŽDC DI, předpis SŽDC (ČD) D3 předpisem SŽDC D3.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

(zpracoval: Ing. Arnošt Dudek, 972 244 485)

3) K 5.1.1: Doporučujeme prověřit stávající stav optické kabelizace mezi Čerčany a Týncem nad Sázavou v souvislosti s již realizovanou stavbou DOZ „Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany" a upravit případně navrhované řešení s využitím stávajícího optického kabelu

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

(zpracoval: Ing. Marcel Klega, 725 144 183)

K části G:

1) Na str. 133 až 135 souboru jsou uvedeny pozemky, které se týkají jiné stavby

Opraveno.

SŽDC s. o., Odbor strategie (026)

(zpracoval: Ing. Tomáš Konopáč, 727 865 757)

Část A Průvodní zpráva

1) s. 6

„Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku...”

- Stavba se nachází rovněž na širé trati – např. umístění balíz v kolejišti.

Bylo zpřesněno.

2) s. 7

- Opravit překlep: Olbramovice – Sedlčany: 50km/h

Opraveno.

3) s. 8

- V úseku Čerčany – Hvězdovice není TZZ typu HPB.

Opraveno na automatické hradlo.

4) s. 9

„V rámci stavby dojde k drobným softwarovým zásahům v sousedních železničních stanicích:“

- Další část textu chybí.

Změněna formulace na: V rámci stavby dojde k drobným hardwarovým, případně softwarovým zásahům v sousedních železničních stanicích.

5) s. 12

„Implementační plán, je zpracován na základě Rozhodnutí EK 2012/88/EU, kde je vydáno TSI subsystému řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (TSI CCS), který uvádí soubor povinných specifikací pro zajištění interoperability systémů třídy A...”

- Formulaci je třeba opravit.

Respektováno

6) s. 13

„Stavba prochází pražskou plošinou, na které se nachází CDP Praha.“

- Není zřejmé, jak souvisí umístění CDP Praha s geologickou, geomorfologickou a hydrogeologickou charakteristikou.

Umísťuje se zde nejzákladnější část zařízení.

7) s. 13

Bod h) Poloha vůči záplavovému území

- Skutečně neprochází žádná část tratě záplavovým územím?

Dle povodňové mapy ne.

8) s. 15

- Platné TSI CCS se vztahují na subsystémy řízení a zabezpečení (traťový a palubní), nikoliv subsystém (platí i pro ostatní části dokumentace).

Opraveno.

9) s. 15

- Traťový úsek Heřmaničky (mimo) – Olbramovice nebude celý zapojen do ETCS, v tomto úseku bude pouze proveden vstup do oblasti ETCS během jízdy k vjezdovému návěstidlu ŽST Olbramovice (obvod Votice).

Je zasažen stavbou. Definuje se úsek, nikoliv km.

- Obdobně platí pro úsek Praha-Uhřetěves (mimo) – Říčany.

Je zasažen stavbou. Definuje se úsek, nikoliv km.

10) s. 16

- „Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Praha Uhřetěves - Votice“
- Úsek je třeba přesně specifikovat, jedná se o Praha-Uhřetěves (mimo) – Votice. Obdobně platí pro ostatní případy, kde se vyskytuje zmínka o vymezení stavby.

Definováno v dalších částech stavby.

11) s. 19

- Ve výčtu je uveden Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace, který však nebyl zatím vydán.

Vyškrtnuto.

12) s. 19

- Názvy dokumentů a předpisů je nutné uvádět ve správném a úplném znění (nikoliv „vyhl. 173/1995“ apod.).

Opraveno na Vyhláška č. 173/1995 Sb., jedná se název dle zákona.

Část B.01 Souhrnná technická zpráva

13) s. 9

- Balíková skupina může obsahovat i více než 2 balíky (až 8 kusů).

Skupina však je definována jak pár, 8kusů pro informaci o poloze je nepřijatelné.

14) s. 9

- Není zřejmý důvod uvedení obrázku balíky doplněné ochranným prvkem. Je-li obrázek uveden záměrně, chybí k němu odpovídající komentář.

Jedná se o ukázkou balíky, kvůli projednání s úřady řešící územní rozhodnutí – souhlas.

15) s. 10

„V rámci tohoto PS dojde k úpravě dispečerského sálu DOZ Praha Uhřetěves - Votice v CDP Praha. Sál bude v rámci stavby DOZ sestaven z jednotlivých typových pracovišť obsahující celý traťový úsek Praha Uhřetěves - Votice. Z dispečerského pracoviště bude zajišťována základní provozní obsluha systému ETCS. Pro tuto obsluhu budou upraveny jednotlivá pracoviště JOP, z kterých bude možná i základní obsluha systému ETCS...“

- Není zřejmé, kdy (ve které stavbě) bude provedena úprava pracovišť pro obsluhu ETCS.

Doplněno v rámci tohoto PS.

16) s. 10

„Pro potřeby pracovišť dispečerů ETCS budou zřízeny příslušné stolové sestavy...“

- Je třeba podrobně vysvětlit, co má zpracovatel na mysli „dispečerem ETCS“. Výše bylo uvedeno, že obsluha ETCS bude prováděna z pracovišť JOP, z nichž se provádí běžná obsluha zabezpečovacího zařízení formou DOZ na předmětné trati. Pokud se uvedený odstavec vztahuje k „servisní a technické obsluze ETCS“ na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty, je třeba toto v textu výslovně a jednoznačně uvést.

Definováno v části D1.

17) s. 11

- „V rámci rádiového plánování na hlavní trati bylo zajištěno požadované pokrytí dle kritérií EIRENE, které ale na odbočných tratích nedosahuje do určených vzdáleností od vjezdových návěstidel pro identifikaci v systému ETCS.“

V rámci výstavby systému GSM-R na hlavní trati bylo v úseku Praha Uhřetěves – Votice zajištěno požadované pokrytí dle kritérií EIRENE v úrovni L2, které na odbočných tratích dosahuje po vjezdových návěstidlech. Rozsáhlejší pokrytí odbočných tratí nebylo v tomto traťovém úseku v rámci výstavby systému GSM-R požadováno, a nebylo tedy řešeno.

- Nejedná se pouze o identifikaci vlaku, ale o provedení vstupu do oblasti ETCS.

Je provedeno dle popisu automatického a manuálního vstupu do oblasti.

Část C Situace stavby – C_2_01_Koor

18) Je třeba výkres aktualizovat, například v ŽST Říčany se již mechanická odjezdová návěstidla nevyskytují.

Bylo opraveno.

Část D – D_1_01_TZ Technická zpráva

19) Na úvodní stránce (razítko) je uveden garant profese pan Zdeněk Pacholík, na str. 5 pak Ing. Martin Raibr.

Opraveno.

20) s. 7

- Názvy dokumentů a předpisů je nutné uvádět ve správném a úplném znění (nikoliv D1, D3 apod.)

Opraveno.

21) s. 13

- V tabulce je uvedena dvakrát ŽST Říčany.

Opraveno.

22) s. 21

- „Následně bude upraven software v ŽST pro novou konfiguraci kolejiště...“
- Není zřejmé, zda je míněna pouze úprava SW pro SZZ a zda je zajištění této úpravy (úprav, pokud by jich bylo více) rovněž předmětem této stavby.

Definováno v textu, že dochází k postradatelnosti zařízení infrastruktury.

23) s. 26

- „V RBC by měla být však zajištěna funkcionality, že v případě vyhlášení nehodové události v tunelu nesmí být povolen vjezd vlaků s ETCS do těchto tunelů z ani jedné strany s definicí místa zastavení vhodného pro výstup cestujících.“

Je s tím uvažováno.

- Je třeba konstatovat, zda tato funkce RBC je povinná nebo nikoliv.

Je požadováno jako podmínka.

24) s. 29

- Z uvedeného textu není zřejmé, zda bude možnost obsluhy ETCS i z PPV (minimálně nouzový stop).

Technické podmínky PPV definuje SŽDC s.o.. V případě výpadku spojení s CDP je však odříznuto RBC od PPV a dochází k nečinnosti ETCS.

Část D – D2_01_02_TZ

25) s. 13

- „Na základě těchto určených poloh pro zajištění pokrytí systémem GSM-R v kvalitě L2 na odbočných tratích bylo v rámci této stavby prověřeno pokrytí hlavní trati v úrovni dle kritérií EIRENE L2...“

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

- Není zřejmé, kterou stavbu má zpracovatel na mysli, zda jde o proces tvorby této přípravné dokumentace nebo jiný projekt.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

Připomínky týkající se celé předložené dokumentace

- 1) Chybí seznam použitých zkratk.

Doplněno do STZ.

- 2) Z některých pasáží dokumentace (zejména technické zprávy v části A a B) není zřejmé, zda ŽST Praha-Uhřetěves patří do předmětné stavby ETCS nebo nikoliv. Je nutné uvést vždy jednoznačně.

Jedná se o úpravy v ŽST.

- 3) V částech A – Průvodní zpráva, B_01 – Souhrnná technická zpráva a D_1_01 – Technická zpráva je třeba provést typografickou a stylistickou korekturu textu.

Opraveno.

- 4) Přípravná dokumentace musí obsahovat vše potřebné pro přenos informací od indikátoru horkoběžnosti ložisek, indikátoru plochých kol, indikátoru horkých brzd a obručí a od systému monitorování pantografu (případně od jejich nadřízeného systému) do RBC pro účely vyslání textové zprávy.

Tyto informace jsou na CDP přenášeny, z CDP bude zajištěno přes RBC přenos těchto informací dotyčnému vlaku za podmínky, že jede pod kontrolou ETCS.

SŽDC s. o., Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

(zpracovala: Bc. Monika Trpišovská, 602 289 039)

- 1) Upozorňujeme, že v části D.1. Technické zprávy, v bodě 7. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci jsou uvedeny odkazy na neplatné právní a normativní předpisy, které jsou zde uvedeny ve formě nedávající smysl. Neexistující normy ČSN 34 32109 a ČSN 34 31 100 pravděpodobně myšleny jako ČSN 343100 a 343109 byly ale také zrušeny 31.12.2005.

Opraveno.

V části D 02_01_02_TZ_ETCS, bod 10 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci upravte:

ČSN 34 2040 na „ČSN 34 2040 ed.2“,

ČSN 33 2000-4-41 na „33 2000-4-41 ed.2“,

ČSN 34 2300 na „ČSN 34 2300 ed.2“

aby bylo zřejmé, jaké platné normativní požadavky byly využity.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

Dále je zde uvedena vyhláška č. 324/1990 Sb., která byla zrušena k 1.1.2007.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

- 2) V části E_2_1_1_01_TZ, v bodě 4. Výchozí podklady a průzkumy upravte ČSN 34 2650 na „ČSN 342650 ed.2“

Bylo opraveno

V bodě 5. Zákony, vyhlášky a směrnice je uvedena vyhláška č. 526/2006, která byla zrušena k 29.3.2013.

Bylo vypuštěno

Uvádění neplatných právních a normativních předpisů v projektové dokumentaci je zavádějící.

Opraveno.

SŽDC s. o., OŘ Praha

(zpracovala: Mgr. Ilona Čermáková, 972 224 840)

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha západ /SSZT PzI obecně sděluje:

- Aktualizovat obsazení dopraven výpravčími podle probíhající stavby DOZ.

Bylo respektováno

- Označení vleček doplnit číslem podle číselníku vleček.

Bylo respektováno

- Kilometrické polohy zastávek upravit dle aktuální SR70.

Bylo opraveno

Zabezpečovací zařízení:

- V případě že bude nutné ve staničním zabezpečovacím zařízení měnit systémový software, požadujeme na jeho přezkoušení na simulátoru dostatečný čas, nejméně jeden měsíc na stanici.

Bude provedeno.

- V blokových schématech je chybně km poloha návěstidla PL v Benešově u Prahy.

Bylo opraveno

- V tabulce návěstidel jsou chyby. Například chybná km poloha vjezdových návěstidel 1L, 2L do Benešova u Prahy, vjezdová návěstidla 1S, 2S do Čerčan tam nejsou vůbec, atd.

Bylo opraveno

Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ OŘ PHA sděluje následující:

Veškerou činnost v blízkosti zařízení SEE je nutno konzultovat se správcem zařízení VM TV- p. Štěpánek - tel.: 972 222 582.

- Upozorňujeme, že se plánovaná stavební činnost nachází v prostoru elektrizované trati se stejnosměrným napětím 3kV, kde je nutno respektovat veškeré platné normy, předpisy a zakázané činnosti v blízkosti TV pod napětím zejména dle ČSN EN 50 110 - 1 ed. 2 a TNŽ 34 3109.

Je bráno v úvahu.

- Realizace stavebních prací musí respektovat "minimální hranici přiblížení stavby" k trakčnímu vedení dle ČSN 34 1530 ed.2. obrázek 1. Vzdušné vzdálenosti mezi živými částmi trakčního vedení a stavbami nebo konstrukcemi spojenými se zemí jsou stanoveny v ČSN EN 50119 ed.2 tabulka 2.

Je respektováno a zhotovitel se musí řídit směrnici a předpisy SŽDC s.o.

- V případě, že stavební činnost bude realizována za hranicí výše uvedeného prostoru, musí být na TV zajištěna napěťová výluka a stávající TV jako celek musí být chráněn před poškozením.

Je respektováno a zhotovitel se musí řídit směrnici a předpisy SŽDC s.o.

- Upozorňujeme, že stavební práce musí být realizovány takovým způsobem, aby eliminovaly mechanické poškození podpěr trakčního vedení včetně jejich základů. Veškeré zemní práce

uskutečňované v blízkosti stávajících trakčních podpěr, nesmí narušit jejich statiku a musí respektovat jejich ochranné pásmo.

Je respektováno a zhotovitel se musí řídit směrnicemi a předpisy SŽDC s.o.

Ostatní správy OŘ PHA souhlasí s předloženou projektovou dokumentací stavby a nemají námitek.

- V místě stavby se mohou nacházet kabely v majetku SŽDC, na kterých provádí servisní činnost společnost ČD - Telematika, a.s. Je nutno zajistit též vyjádření tohoto správce drážních zařízení.

Bude respektováno při projednávání.

SŽDC s. o., Stavební správa západ

(zpracoval: Petr Švejk, 972 244 824)

sdělovací zařízení

Všeobecně

V technické zprávě v čl.1.2. je uvedena neplatná směrnice SŽDC č.50, pro optické kabely a jejich ukončení platí výnos č.j. 22942/2015-SŽDC-O14 „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ ze dne 29.5.2015.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

V technické zprávě v čl. 4.4. opravte názvy návěstí č.1234 a 1235. Správně má být: návěst 1234 - Začátek rádiového systému GSM-R, návěst 1235 - Konec rádiového systému GSM-R.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

PS 04-51-203 Radiovníky

Opravte názvy návěstí č.1234 a 1235, správně má být: návěst 1234 - Začátek rádiového systému GSM-R, návěst 1235 - Konec rádiového systému GSM-R.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

Požadavky na výkon a funkci

U PS 04-51-201 Úprava a doplnění optických kabelů je uvedena neplatný výnos SŽDC, správně má být uveden výnos č.j. 22942/2015-SŽDC-O14 „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ ze dne 29.5.2015.

Bylo opraveno, připomínka je zapracována.

(zpracoval: Ing. Petr Kuník, 972 244 851)

- 1) V přehledových schématech D_1_12a a D_1_12b aktualizovat stav dle dokončované stavby „Revitalizace trati Praha - Vrané nad Vltavou – Čerčany“

Bylo aktualizováno

- 2) V blokovém schématu IV.TŽK (D_1_13) doplnit stavbu Modernizace trati Nemanice I - Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část“, která má schválenou PD.

Bylo doplněno

- 3) Při stanovování počtu a rozmístění balíz je třeba dbát na následné možné využití maximálních užitečných délek kolejí pro vlaky nákladní dopravy a maximálních užitečných délek nástupišť vlaky osobní dopravy a to i za cenu umístění dalších balíz.

Je to požadavek v dokumentaci.

(zpracoval: Ing. Stanislav Soukup, 724 275 181)

- 1) přestože je v části A Průvodní zpráva uvedeno, že PD obsahuje podle členění dokumentace kompletní část I Geodetická dokumentace podle Směrnice SŽDC č.11/2006 a v části B Souhrnná technická zpráva se uvádí, že „pro PD bylo použito geodetické zaměření skutečného provedení koridorových staveb“, tato dokumentace (část I) není v předložené PD uvedena,

Po dohodě se zástupcem investora bude opraveno

- 2) předložená část dokumentace (část I) obsahuje pouze technickou zprávu (zřejmě má být v rozpisce část I.1) s nedostatečnými údaji o vyhotovované geodetické dokumentaci,

Do čistopisu budou potřebné informace doplněny

- 3) k této technické zprávě jsou doloženy údaje ze souboru popisných informací, které mají zřejmě nahradit část I.2, jsou však nedostatečné a obsahují i zavádějící informace (např. z k.ú. Plzeň).

Do čistopisu bude opraveno

Předpokládám tedy, že kompletní část I bude v dohodě s ÚOZI objednatele součástí PD při konečném termínu odevzdání dokumentace v 08/2016.

Ano

(zpracoval: Bc. Pavlína Hrůzová, 724 336 020)

RSM Praha, pověřená správou majetku ČD, a.s., eviduje inženýrské sítě ve své operativní správě a souhlasí s provedením stavby dle projektové dokumentace z 08/2016, stupeň PD Přípravná dokumentace při dodržení podmínek:

- žádáme předložit k odsouhlasení další stupeň projektové dokumentace. Z předložené projektové dokumentace nelze určit přesný rozsah stavby pro následnou kontrolu z hlediska prodejů pozemků a projektu ÚMVŽST;

Bude provedeno.

- v lokalitě se nachází inženýrské sítě ve správě RSM Praha, viz. příloha situace. Nesmí dojít k poškození nebo porušení;

Jsou zaneseny v situacích a žádosti k jejich ověření budou zaslány i v dalším stupni dokumentace.

- v žst. Bystřice, žst. Hvězdovice, žst. Olbramovice a žst. Postupice se nacházejí studny s povolením k odběru podzemních vod. V žst. Strančice, žst. Sedlčany, žst. Trhový Štěpánov se nachází nepoužívané studny. V žádném případě nesmí dojít k porušení ani jedné ze studní, jejich okolí nebo ke kontaminaci podzemních vod;

Bereme na vědomí, stavby je nezasáhne.

- musí být dodržena platná legislativa na ochranu životního prostředí, zejména zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění;

Bude dodrženo.

- činností stavebníka nesmí dojít ke znečištění pozemků ve vl. ČD, a.s.;

Bude dodrženo.

- po ukončení veškerých stavebních prací musí být pozemky ve vl. ČD, a.s. uklizeny.

Bude dodrženo.

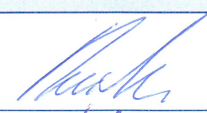


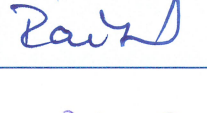
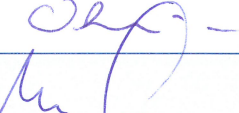
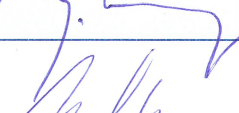
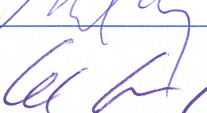
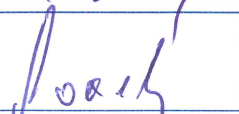
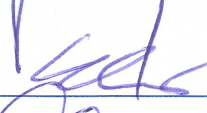
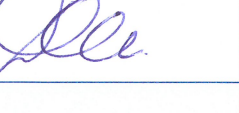
Příloha:

V rámci výstavby systému GSM-R ve stavbách „GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)“ a „GSM-R IV. koridor Benešov – Č. Budějovice, část Benešov – Votice“ bylo zajištěno pokrytí uvedených úseků tratí v požadované kvalitě pro následnou instalaci systému ETCS v úrovni L2. Tato úroveň pokrytí elmag polem se týká pouze hlavní pokrývané trati; u odbočných tratí je tato úroveň zaručena po vjezdová návěstidla uzlových stanic tak, jak to bylo stanoveno zadáním těchto staveb.

V úseku Praha Uhřetěves – Votice je zajištěno požadované pokrytí dle kritérií EIRENE v úrovni L2, které na odbočných tratích Praha-Vrané n.Vl.-Čerčany, Čerčany-Světlá n.S., Benešov u Prahy-Trhový Štěpánov a Olbramovice-Sedlčany dosahuje po vjezdová návěstidla. Rozsáhlejší pokrytí odbočných tratí nebylo v tomto traťovém úseku v rámci výstavby systému GSM-R požadováno, a nebylo tedy řešeno. Na dané trati bylo požadováno pokrytí odbočných tratí pro vstup do oblasti ETCS pouze v žst. Tábor a Veselí nad Lužnicí.

V současné době je tedy hlavní trať Praha-Benešov-České Budějovice v úseku Praha – Votice pokryta rádiovým systémem GSM-R a TRS, v úseku Votice – České Budějovice je pouze rádiový systém TRS (kanálová skupina č.62 a 64). Pokud se jedná o odbočné tratě v tomto uvedeném úseku, pak rádiový systém TRS je vybudován pouze v úseku Praha-Vrané n.Vl.-Čerčany (kanálová skupina č.78), který je v ověřovacím provozu, a v úseku Olbramovice-Sedlčany, kde je rádiové spojení zajištěno v pásmu VHF radiostanicemi 150MHz. V úseku Praha-Vrané n.Vl.-Čerčany je rovněž nově položen i DOK SŽDC 36 vláken, který se v rámci stavby „ETCS Praha Uhřetěves – Votice“ využívá pro připojení nově navržené BTS v Poříčí n.S.

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ETCS Praha Uhřetěves - Votice Konferenční projednání připomínek
DATUM	15. září 2016
MÍSTO	SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, Praha

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Martin Raibr	SUDOP Praha a.s.	267 094 146 / 605 229 036 martin.raibr@sudop.cz	
Martin Král	SUDOP Praha a.s.	267 094 383 martin.kral@sudop.cz	
DELEK HROU	OPHA SSZT Pz	942216522 HROU@SZDC.CZ	
HANA RAITROVÁ	SZDC OPPHA	942211648 Raitrova@szdc.cz	
PETR OKRUHLICA	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 136 PETR.OKRUHLICA@SUDOP.CZ	
STANISLAV SOUKUP	SZDC SZG Praha	724 275 181 Soukup@szdc.cz	
TOMÁŠ KAFKA	SUDOP PRAHA a.s.	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	
Kamil Šibáňa	SZDC H. Kudlove	602 793 256 Sibana@szdc.cz	
TOMÁŠ JANUŠEK	SZDC OPPHA	602 548 460 janusek@szdc.cz	
Jan Kokeš	SZDC SS západ	972244724 kokes@szdc.cz	
Petr DAVID	—	6722 44740 david@szdc.cz	