

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:	SŽDC, 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:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ZDENĚK PACHOLÍK

Název akce:	Číslo smlouvy:
	14 371 208
ETCS KRALUPY N. VLT. - PRAHA - KOLÍN	Projektový stupeň:
	PD
Část:	Datum:
	02/2015
DOKLADY Z VÝROBNÍCH PORAD	Číslo části:
	H.1

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ETCS – I.koridor úsek státní hranice Německo – Dolní Žleb - Praha Libeň – Kolín pro úsek Kolín Kralupy nad Vltavou“ Výrobní porada
DATUM	18. února 2015
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

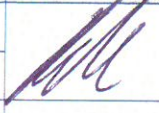


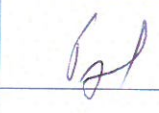
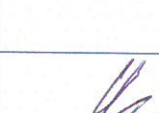
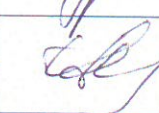
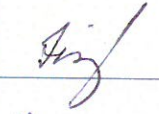
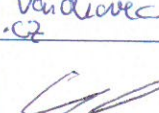
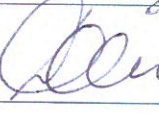
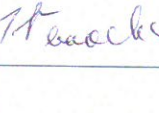



Dne 18.2.2015 byla uskutečněna porada s následujícími závěry.

- Před touto stavbou se předpokládá dokončení stavby CDP Praha a jednotlivých staveb:
„CDP Praha“
„ETCS - I.koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“
„Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST. Český Brod“
„Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly“
„Optimalizace tratě Praha Holešovice - Praha Bubeneč“
„Prodloužení nástupiště u 4. koleje ŽST. Velim“
"Úprava zab. zař. pro ETCS v úseku Praha - Kolín"
„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“
„TV Běchovice, etapa 0010 PID" - (Žel. zastávka Praha Běchovice – střed)
„GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)“
„DOZ Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)“
„Modernizace spádoviště Praha Libeň včetně PHS“
"Rekonstrukce Negrelliho viaduktu"
„Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Poříčany“
- Bylo definováno, že v rámci stavby dojde ke zřízení tří RBC, které budou rozčleněny do úseků Kolín (mimo) – Praha Libeň (mimo), Praha Libeň (včetně) – Praha Mas. n. (včetně)– Kralupy n.Vlt. (mimo) a Praha Libeň (mimo)/Praha Běchovice (mimo) – Praha Uhřetěves (včetně).
- ŽST Praha Bubny bude do ETCS navázána pouze provizorním způsobem do doby její přestavby v rámci stavby "Modernizace ŽST Praha Bubny".
- V rámci stavby dojde k umístění zařízení do CDP Praha a ovládání ETCS bude integrováno do jednotlivých dispečerských pracovišť na CDP Praha.
- V rámci stavby „ETCS – I.koridor úsek státní hranice Německo – Dolní Žleb - Praha Libeň – Kolín pro úsek Kolín Kralupy nad Vltavou“ dojde k úpravě RBC a balíz, které byly zřízeny v rámci pilotního projektu ETCS. Rozsah úprav bude definován zhotovitelem.
- Bylo rozhodnuto, že ŽST Praha hl.n. nebude v této stavbě zahrnuto: Jeho zapojení do ETCS bude provedeno až po rekonstrukci ŽST Praha Vršovice. V rámci této stavby bude v této oblasti řešena především osa nákladní dopravy do terminálu Praha Uhřetěves.



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ETCS – I.koridor úsek státní hranice Německo – Dolní Žleb - Praha Libeň – Kolín pro úsek Kolín Kralupy nad Vltavou“ Multiprofesní porada
DATUM	18. února 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	
EXOST DAVID	SUDOP PRAHA	267 094 216 DAVID.EXOST@sudop.cz	
Milan Vacek	CD - Telegrafika	724 062 783 milan.vacek@cdh.cz	
Miroslav Kvob	OEÚL SŽD	724 208 996 kvob@s2dc.cz	
Martin TRÖGEL	SŽDC - TÚDE DLZT	725 793 635 martin.troegel@tudc.cz	
Petr Kubeček	SŽDC SŽE	602 28 28 01 kubecck@s2dc.cz	
Milan Hyka	SŽDC SŽE	602 519 674 hyka@s2dc.cz	
MARTIN SUPEJ	SŽDC OTO	602 289 057 supj@s2dc.cz	
PAULINA HRUZOVA	CD, a.s. - GRČD	724 776 020 hruzova@gr.cd.cz	
Michal Vandrovec	013112 GRČDC, a.s.	727 930 052 Michal.Vandrovec@edcargo.cz	
Jan Kokoš	SŽDC SS západ	9722 44 724 kokoos@s2dc.cz	
Pek DAVID	—	9722 44 748 olavica@s2dc.cz	
Petr Vavackuv	SŽDC 026	572 771 232 vavackuv@s2dc.cz	



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ETCS Kralupy n/Vlt. - Praha - Kolín“ Vypořádání připomínek k přípravné dokumentaci
DATUM	24. března 2015
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

V rámci projednání přípravné dokumentace byly vzneseny připomínky od níže uvedených organizací. Tyto připomínky byly vypořádány jednotlivými zpracovateli na jednání uskutečněném dne 24.03.2015, případně dalšími samostatnými jednáními s výsledkem dle tohoto dokumentu.

Obsah

OŘ Praha	2
CDP Praha	4
O11, SŽDC s.o.	4
O12, SŽDC s.o.	5
O13, SŽDC s.o.	6
O14, SŽDC s.o.	6
O26, SŽDC s.o.	17
O30, SŽDC s.o.	20
TÚDC	22



OŘ Praha

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) Oblastní ředitelství Praha (dále jen OŘ PHA) posoudila přípravnou dokumentaci stavby „ETCS Kralupy n/Vlt. - Praha - Kolín" a má následující připomínky a požadavky týkající se výše uvedené stavby:

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky /SSZT/ Praha východ OŘ PHA požaduje v případě terénních a zemních prací zažádat tuto Správu o přesné vytyčení inž. sítí na místě. Vytyčení je nutné objednat se 14ti denním předstihem na tel. č. 724 053 527 nebo 972 246 414 p. Jiří Kolář.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky /SSZT/ Praha západ OŘ PHA má následující připomínky:

Zabezpečovací zařízení:

V oddíle "Stávající stav zabezpečovacího zařízení" - v dokumentaci uvedeno v několika zprávách- je chybně uvedeno:

Praha Malešice - Praha Vršovice seř.n. - má být reléový automatický blok AB3-82 (chybně uveden AB3-88A)

žst Říčany - v tabulce přejezdů u PZS v žkm 165,551 má být uveden typ PZS 3ZBI (chybně uveden 3ZNI)

odbočka Záběhllice: V rámci stavby "Optimalizace trati Praha Hostivař - Praha hl.n." bude v letošním roce provedeno vybaveno novým zabezpečovacím zařízením.

Opraveno

Část D:

výkres 0202 - odpovídá stavu po dokončení stavby "Optimalizace trati Praha Hostivař - Praha hl.n."

0221 tabulka návěstidel - Praha Hostivař - kilometrické polohy návěstidel jsou podle projektu, v průběhu realizace může dojít na základě situování návěstidel ke změně kilometrické polohy.

výkres 0501 - ve stavědlové ústředně v žst Praha Uhřetěves je již v naznačeném místě skříň DOZ umístěna a je využívána pro úsekové ovládání Strančice - Praha Uhřetěves. Nutno prověřit, zda je v ní dostatek místa pro nově instalované zařízení.

Vyhovuje.

Kontakt: Pavel Vejdělek, tel. 9722 26523, mob. 602 279 363

Kabely:

Při umísťování nepřenosných návěstí nebo provádění jiných zemních prací a též při zřizování zařízení staveníšť je nutné u nás zjistit aktuální stav polohy kabelů (V úseku Praha Hostivař- Praha Vršovice jsou pokládány v rámci Optimalizace trati kabely nové) V případě možnosti střetu je potom nutné u nás objednat vytyčení kabelů na místě.

Kontakt- Zdeněk Pacholík, Hana Strejcova, tel. č. 9722 26528, mob. 724 835 436

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky /SSZT/ Nymburk OŘ PHA má následující připomínky a požadavky:

Dle TZ o umístění a typu balízových skupin rozhodne až zhotovitel. Požadujeme, aby umístění a typy balízových skupin byly zakresleny v situačních schématech jednotlivých stanic a tratí.

Bude provedeno při zpracování PSŘ.

TZ uvádí, že ve všech odbočných tratích budou umístěny balízy „pro výzvu k navázání spojení s RBC". Znamená to, že se u všech odbočných tratí počítá se samočinným přepnutím mobilní části ETCS na L2 a návěstmi 1204 a 1205 dle SŽDC D1?

Nestačilo by na trati Plaňany - Pecky jen ruční přepnutí mobilní části ETCS podle návěsti 1206 SŽDC D1? Většina vlaků od Plaňan v Peckách končí a dál (v oblasti ETCS) nepokračuje.

Domníváme se, že by v TZ mělo být jasně napsáno, na kterých odbočných tratích bude



realizováno samočinné přepnutí mobilní části ETCS na úroveň L2 a na kterých ne.

- SSZT Nymburk dostane (snad) jeden programátor pro programování balíz v rámci stavby ETCS Kolín - Břeclav. Tento programátor je finančně hodně nákladný. Proto SSZT Nymburk navrhuje, aby byly dodávány pouze balízy, které jsou kompatibilní s tímto programátorem (bližší informace o typu programátoru dodá AŽD MZ Kolín). Bylo by nešťastné, kdybychom museli mít mnoho drahých programátorů. Je lepší mít jeden programátor, který umí naprogramovat všechny použité typy balíz. Požadujeme použití jednotného typu balíz pro celý úsek ETCS - čili výměnu balíz pilotního projektu.

Programátor bude dodán dle nabídky zhotovitele. V této oblasti nelze zhotovitele předjímat.

Kontakt: Ing Milan Čemotík zástupce přednosty SSZT, tel. č. 606 952 406, cernotik@szdc.cz,

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

SO 01-51-401 Přípojky pro RBC trati Kolín - Kralupy n.Vlt.

projektová dokumentace tohoto objektu nebyla předložena, a proto **se nelze vyjádřit**. V dalším stupni PD očekáváme SO 01-51-401 k předložení,

PS 01-91-195 Napájení RBC trati Kolín - Kralupy n.Vlt.

v rámci tohoto provozního souboru požadujeme koordinaci s již schválenou projektovou dokumentací stavby „CDP Praha“, která je ve stavební realizaci (konkrétně s PS 311 Transformovna 22/0,4kV, technologie, PS 312 Provozní rozvod silnoprůdu, PS 313 Náhradní zdroj elektrické energie, PS 314 Centrální UPS) , aby Vámi požadovaný příkon 90kVA pro napájení uvažovaných pracovišť RBC včetně klimatizačních jednotek, byl dostatečně energeticky pokryt s navrhovaných silnoprůdých zdrojů výše uvedených. Kontakt: SEE - Mgr., Be, DiS Fiala, tel č. 9722 45402

Bude nyní řešeno při stavbách DOZ

Ostatní Správy OŘ PHA souhlasí s předloženou přípravnou PD a nemají námitek

Se stavbou souhlasíme za předpokladu dodržení veškerých souvisejících státních a resortních norem a drážních předpisů.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění - odkaz na internetové stránky:.

Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách SŽDC-TÚDC: www.tudc.cz -> *Dokumenty pro zhotovitele*.

Požadujeme připomínky a požadavky uvedené ve vyjádření Správ OŘ PHA zapracovat do dalšího stupně PD, kterou požadujeme předložit k vyjádření.

Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za OŘ Praha. Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SŽDC) si musíte taktéž zajistit.

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



CDP Praha

Na základě Vašeho požadavku predkládám připomínky CDP Praha k přípravné dokumentaci stavby „ETCS Kralupy nad Vltavou - Praha - Kolín“:

1) PS 01-91-194 Dispečerský sál trati Kolín - Kralupy nad Vltavou

Požadujeme podrobněji vysvětlit náplň dispečera ETCS a uvést jeho dislokaci v rámci budovy CDP. Z pohledu pracovních náplní trváme na tom, že traťový dispečer DOZ nebude standardně do systému ETCS zadávat (viz připomínky CDP ke stavbám DOZ).

2) B.1 Souhrnná technická zpráva - PS 01-21-201 (str. 12)

Ve čtvrtém odstavci opravit text „pilotního projektu“ na text „pilotního projektu“

3) B.1 Souhrnná technická zpráva - Údaje o souvisejících stavbách (str. 21)

V poslední větě předposledního odstavce upravit text „ze čtyř a více jednotek VEZO“ na text „pět a více jednotek VEZO“ (se čtyřmi jednotkami není u CDP Praha uvažováno).

4) B.2 Dopravní technologie - Rozhodná stoupání, spády, třída sklonu (str. 11)

V tabulce opravit traťový úsek Rudná u Prahy - Praha-Hostivař (tento traťový úsek neexistuje).

5) B.2 Dopravní technologie - Popis ŽST (str. 11, str. 15)

U ŽST Pecky a Úvaly doplnit, že se jedná o stanice s poloperonizací.

6) D Technická zpráva - Popis ŽST (str. 8, str. 10)

U ŽST Pecky a Úvaly doplnit, že se jedná o stanice s poloperonizací.

7) D Technická zpráva - Staniční zabezpečovací zařízení (str. 25)

V prvním řádku upravit text „seku“ na text „úseku“

8) D Technická zpráva - na str. 29 a 39 nejsou funkční odkazy.

Bylo opraveno.

O11, SŽDC s.o.**1. Odbor operativního řízení a výluk (O11)**

(zpracovatel Ing. Richard Těhník, tel. 972 244 641)

B.2

Není zřejmá spojitost dokumentace s řešeným problémem. Dokumentace obsahuje zejména statistické údaje z platného JŘ a řešerši platných staničních řádů, příp. TPP. Takto zpracovaná dokumentace nemá z hlediska další práce pro O11 žádný přínos.

Dokumentace je zpracována v rozsahu pro potřeby systému ETCS v tomto stupni.

V dokumentaci není vyjádřeno, z čeho vychází celá kapitola „Výhledový rozsah dopravy“ ani jakým způsobem může být tento výhledový rozsah dopravy ovlivněn předmětnou stavbou.

Bylo doplněno odkud byl čerpán výhledový rozsah dopravy, druhá část věty již vyžaduje kompletní dopravní technologii.

V dokumentaci není jakkoliv zpracována problematika dopravní technologie z hlediska provozních intervalů po realizaci stavby.

Bylo doplněno odkazem na studii.

Dále do dokumentace požadujeme uvést předpokládaný rozsah omezení KDC při výlukách.

Bude řešeno v dalším stupni.

B.12

Předpis Op 16 nahradíte předpisem Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci účinný od 1. října 2013.

B.12.4 Obecné podmínky a zásady organizace výstavby

Výpadky ovládání dotčených ŽST nejsou akceptovatelné. Tyto práce je nutné zahrnout do výluk. Z popisu není zřejmé, zda-li tyto výluky jsou zahrnuty v tab. na str. 8. Tuto informaci požadujeme doplnit.

V kapitole je zmínka o možnosti instalace balízové skupiny mimo výluky. Do konečné verze dokumentace požadujeme uvést pouze jednu ze sledovaných variant včetně konkrétních podmínek realizace.

Podmínky konání výluky pro výluky staničních kolejí v délce trvání 4 hodiny požadujeme uvést. Konstatování, že je nutná precizní příprava, považujeme za nedostatečné.

Tabulku na str. 8 požadujeme vyprecizovat tak, aby bylo zřejmé, co je součástí uvažované výluky.

Bude definováno v dalším stupni dokumentace.

O12, SŽDC s.o.

K přípravné dokumentaci stavby „ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

2. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580, Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542, Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

V kapitole 4.4 je popisováno předpokládané umístění balíz. Zvláště se uvádí ŽST Praha Masarykovo nádraží a Praha-Libeň, což není dostačující. Požadujeme v textu uvést, že budou doplněny další balízy v následujících případech:

- u dopravních kolejí s užitečnou délkou blízkou normativu délky nákladních vlaků
- u dopravních kolejí s nástupištěm umístěným tak, že jeho konec je v těsné blízkosti odjezdového (cestového) návěstidla

V kapitole 4.4.2 je uvedeno přímo pro jednotlivé stanice vybavení dopravních kolejí balízami. Stanice Velim a Pečky jsou chybně uváděné koleje č. 0. Naopak není zřejmé, proč ve stanici Praha-Libeň není uvedena kolej č. 114 a ve stanici Praha-Malešice kolej č. 8. Text je nutné dát do souladu s příloženým Přehledovým schématem, resp. skutečností.

Bylo doplněno.

Nedostatečně je zpracována část **B.2 Provozní a dopravní technologie**. Text představuje jen základní popis stávajícího stavu a uvedení stávajícího a výhledového rozsahu dopravy. Chybí zde kapitola návrh řešení, nebo alespoň jen návrh vybavení kolejí balízami v jednotlivých dopravních. Realizací stavby dojde také ke změnám provozních intervalů, což tato část dokumentace zcela ignoruje.

Doplněny odkazy

Dále jsou obecně v dokumentaci nesprávně a zejména nejednotně uváděny názvy železničních stanic, příp. zastávek. Použité názvy musí v celé dokumentaci odpovídat „Číselníku železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ (SR 70). Správné názvy jsou např. ŽST Praha-Libeň a nikoliv Praha Libeň apod.

Bylo opraveno.

V dokumentaci je nutné zaktualizovat citované názvy a označení předpisů provozovatele dráhy. Například Souhrnná technická zpráva, B.1.1 uvádí neplatný předpis „ČD D1“, stejná závada je i v Průvodní zprávě. Část Organizace výstavby, B.12.3 se pak odvolává na neplatný předpis „ČD OP 16“ apod.

V celé předložené dokumentaci požadujeme používat termíny a definice ČSN 73 4959 – „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ tak, aby byla předložená dokumentace chápána všemi profesemi jednotně. Například v části B.2 Provozní a dopravní technologie požadujeme v kap. 1.1 či 1.2 popis upřesnit dle skutečnosti a



v případě připravovaných staveb pak přesně popsat stavy budoucí. Z hlediska organizování drážní dopravy na dráhách je podstatné – jedná-li se například o „nástupiště vnější“.

Bylo opraveno.

U investora stavby žádáme ověřit, zda v Souhrnné technické zprávě, B.1.1.6 jsou uvedeny všechny související stavby. Postrádáme zde zmínku o stavbách AVV, tyto připravované/realizované stavby nejsou zmíněny ani v Průvodní zprávě.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)
Bez připomínek.

O13, SŽDC s.o.

Byla předložena kompletní dokumentace ve stupni přípravná dokumentace a záměr projektu k 02/2015. Stavba řeší výstavbu zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín. Stavbou jsou řešeny pouze technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

K předložené dokumentaci nejsou ze strany SŽDC O13 připomínky.

Při předpokládané pokládce kabelů nesmí být narušena stabilita drážního tělesa a narušen systém odvodnění. Kabely musí být ukládány v souladu s přepisem SŽDC S4. Zařízení zabezpečovacího zařízení musí být montováno na součásti železničního svršku způsobem schváleným SŽDC O13.

Upozorňujeme na nesrovnalost s částí B.1; v kapitole B.1.b.3 specifikace druhů odpadů je uvedeno jako odpad 38 ks betonových pražců, 10 ks dřevěných pražců, 3 ks výhybek a 126 t kontaminovaného kolejového lože. Jejich vyjmutí nebo náhrada, ale není uvedena v žádném PS ani SO.

Bylo opraveno, jednalo se o chybu

O14, SŽDC s.o.

Zasíláme Vám připomínky O14 k výše uvedené přípravné dokumentaci.

Vzhledem ke krátkosti termínu, jsou následující připomínky uspořádány dle zpracovatelů a různou formou odkazů.

Inq. Marcel Klega (tel. 972 741 240. 725 144 183. e-mail klega@szdc.cz):

Obecně (platí pro všechny části dokumentace)

1. Není používán jednotný název této stavby. Někde je uvedeno ETCS Kolín - Kralupy" jinde ETCS Kralupy - Kolín". V seznamu staveb Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), je uvedeno „ETCS Kralupy n. Vlt. - Praha - Kolín". Uvést do souladu s názvem stavby, který stanovil investor.

Bylo opraveno.

2. Nepoužívat pojem „pevné balízy" nebo „pasivní balízy, ale „neproměnné balízy".

Bylo opraveno.

3. Postrádáme informace o případném rychlostním profilu pro nedostatek převýšení 150 mm pro odstranění rychlostních propadů v obloucích. Tento statický rychlostní profil nebude návěstěn rychlostníky, nýbrž přenášen jen v rámci oprávnění k jízdě vlakům, které tento nedostatek převýšení mohou použít.

Bylo doplněno k RBC.



4. Dokumentace je neúplná. Z toho důvodu nelze považovat tyto připomínky 014 za všechny připomínky 014 ke všem částem dokumentace a vypořádání těchto připomínek nelze považovat za vypořádání připomínek 014.

K Souhrnné technické zprávě:

1. B2 Jsou uvedeny neaktuální informace o rádiových spojeních v úsecích Praha-Libeň - Praha hl. n. požadujeme nahradit aktuálními.
Bylo opraveno.
2. B2 Je aktuální informace o délce nástupiště v Českém Brode u koleje č. 1? V roce 2014 byla provedena rekonstrukce.
Bylo doplněno.
3. B2, či. 3.1 a 3.2 Postrádáme informaci, kolik vlaků a dalších vozidel připojených k RBC se může v budoucnu vyskytovat současně v obvodu jednotlivých RBC. Je to nezbytné pro jejich dimenzování. Počet vlaků za 24 hodin nelze jako výchozí údaj pro dimenzování RBC použít.
Bylo doplněno.
4. B2 či. 3.2 Postrádáme informaci, kolik vlaků je třeba předpokládat v úseku Praha Masarykovo nádraží obvod Bubny - Dejvice.
Bude řešeno samostatným RBC v rámci samostatné stavby.
5. Platí veškeré připomínky k odpovídajícím textům části D.

K části zabezpečovací zařízení:

1. D.1, soupis prací - Zásadně nesouhlasíme s uváděním počtů balízových skupin v jednotlivých mezistaničních úsecích a v jednotlivých stanicích, protože tento počet bude mj. odvislý od technického řešení zhotovitele. Navíc ze zkušeností z komerčního projektu a ze zahraničí vyplývá, že je nezbytné umisťovat balízové skupiny i v určité vzdálenosti před odjezdovými a cestovými návěstidly, protože by jinak docházelo k zastavování vlaků daleko před nimi.

Bylo opraveno.

2. D.1 1 Rozsah RBC - Nejsou zakresleny všechny zastávky.

Bylo opraveno.

3. D.1. v. č. 201 – V jaké stavbě bude vybudované RBC obsahující Sadskou a RBC obsahující Plaňany když se v této stavbě přímo navazuje na stávající RBC?

Bude se jednat o budoucí stavbu.

4. Rokytka - Balabenka - kolej 502 je součástí Balabenky - Jak se tam má zrealizovat vstup, když z Balabenky nebudou snímány žádné informace?

V rámci stavby dojde k doplnění přenosu informací z Prahy hl.n.

5. D.1 příloha 0221 - K čemu je tato tabulka dobrá, když neodpovídá schémátům a neobsahuje oddílová návěstidla automatického bloku? Navíc nadpisy na jednotlivých stránkách jsou nelogické.

Zhotovitel si může udělat představu o počtu zábrzdých a nezabrzdných vzdáleností a délkách kolejí atd.. Polohy AB jsou definované ve schématech.

6. D, Technická zpráva - nejsou popsány všechny zastávky.
7. D, Technická zpráva - popis některých stávajících zařízení je neaktuální - dnes je již funkční zařízení, které je popsáno, že bude (např. Holešovice), někde se naopak stávající zařízení vůbec nepopisuje a uvedeno je jen to, co bude vybudováno v roce 2016. Některé úseky jsou popsány dvakrát, po každé jinak.

Doplněn popis ŽST Praha Hostivaře

8. D, Technická zpráva - jak je možné napsat, že SZZ je kompatibilní s DOZ, když není znám zhotovitel a může být dodáno DOZ, které není se stávajícím typem SZZ dosud kompatibilní.

Již znám, AŽD s.r.o.

9. D, Technická zpráva, či. 3.5 - Některé uvedené stavby nemají vliv na stavbu, např. Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou - Děčín - st.hr.SRN", „Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl.n.", Rekonstrukce nelahozevských tunelů".



Jedná se o stavby s možnou vazbou na stavbu ETCS.

10. D, Technická zpráva, č. 3.6 - V prvním odstavci je uvedena naprosto nesouvisející stanice.

Opraveno

11. D, Technická zpráva - Jsou použity názvy nijak neschválených zařízení. (ESA 33, ESA 44).

Změněno na ESA11

12. D, Technická zpráva, č. 3.6.1 - U stanice Libčice nad Vltavou je uvedeno zařízení, které v ní není vybudováno. Nové zařízení bude vybudováno na základě teprve zadaného výběrového řízení. Není znám zhotovitel, čili nemůže být známo ani dodané zařízení.

Zhotovitel a zařízení známo.

13. D, Technická zpráva, č. 3.6.1 - Pravděpodobně bude třeba přebírat i informace ze SZZ Praha hl. n. obvod Balabenka (viz níže).

14. D, Technická zpráva, č. 4.1 - Nesmyslně vysvětlené zkratky ERTMS a ETCS.

Opraveno.

15. D, Technická zpráva, č. 4.1 - ETCS L2 nemůže mít zodpovědnost za celistvost vlaku.

Je napsáno, že zůstává na SÚ

16. D, Technická zpráva, č. 4.2 - Doporučujeme projednat nebo nechat až na technickou část zadávací dokumentace stavby, zda požadovat verzi 2.3.0d nebo 3.4 ETCS.

Bylo opraveno, že bude požadována minimálně verze 2.3.0d.

17. D, Technická zpráva, č. 4.2 - Jsou uvedena již neaktuální rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady.

Opraveno.

18. D, Technická zpráva, č. 4.2 - Doplnit i promítnutí zkušeností z přípravy a realizace stavby „ETCS -1. Koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“.

Doplněno.

19. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Neměly by se PS jmenovat „PS 01-51-191 Velim - Praha Běchovice, RBC“, „Praha Malešice - Praha Uhřetěves, RBC“ a „Praha Libeň - Libčice n.Vlt., RBC“, když stanice Kolín a Kralupy nad Vltavou budou mimo oblast RBC dodávaných v rámci stavby?

Dle zvyklostí

20. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Stačí vzdálenost mezi RBC a ovládacím terminálem 60 m? Bude to stačit i pro největší vzdálenost mezi RBC a obslužným pracovištěm (včetně obslužného pracoviště dispečera železniční dopravní cesty?

Opraveno

21. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Opravdu jde nové klimatizační jednotky napojit na stávající klimatizaci RBC?

Bylo lépe nastaveno.

22. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Píše se o vyčleněném páru optických vláken. Je třeba jej popsat pro jednotlivé úseky a zajistit jeho vyhrazení pro účely ETCS, aby nemohl být vyhrazen pro jiné účely. Je to napsáno proto, že projektant zamýšlí nepoužít společný přenos informací pro DOZ a pro ETCS?

Opraveno

23. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Vysvětlit, co se myslí zkratkou „DOU“. (Nebojí opravit).

Opraveno

24. D, Technická zpráva, č. 4.3 - Nelze požadovat, aby komunikační protokoly RBC byly otevřené i pro ostatní zařízení. To může platit jen pro vazbu na přenosová zařízení DOZ, apod. Ovšem pro spojení se sousedními RBC musí být použity standardy dle TSI CCS (uvést do souladu s ostatním použitím v dokumentaci).

Doplněno, že pro RBC a DOZ

25. D, Technická zpráva, č. 4.3.1, Ad 3) - Proč se řeší úsek Kralupy nad Vltavou - Ústí nad Labem, když je mimo oblast stavby?

OK



26. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.1 - Vzhledem k případné jízdě vozidla sjednou funkční rdst. datového rádia doporučujeme zvážit, zda nepřesunout hranici mezi RBC Kolín a RBC Kolín (mimo) - Praha-Běchovice někde doprostřed mezistaničního úseku, nejlépe ke vstřicným oddílovým návěstidlům. Stejně bude docházet ke změně sousedního RBC.

Bude provedeno

27. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.1 - Název stavby, ve které se dodává sousední RBC pro ŽST Kolín je nesprávný.

Přepsáno na stavbu

28. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.1 - Umístění hranice mezi RBC Kolín (mimo) - Praha-Běchovice a RBC Praha-Libeň - Kralupy nad Vltavou (mimo), Resp. Praha Malešice - Praha-Uhřetěves u vjezdových návěstidel ŽST Praha-Běchovice vzhledem k principu předávání vlaků mezi sousedními RBC nepovažujeme za vhodné místo. Doporučujeme přesunout někde doprostřed mezistaničního úseku, nejlépe ke vstřicným oddílovým návěstidlům. Podle toho opravit i č. 4.3.2.2 a 4.3.2.3.

Bude provedeno

29. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.2 - Číslo provozního souboru je v rozporu s číslem uvedeným ve 4.3.

Opraveno

30. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.2 - V seznamu úseků, které toto RBC bude řídit, nejsou úseky mezi Praha-Masarykovo n. - Praha Holešovice obvod Stromovka. Přitom z výkresů plyne, že tyto úseky by také měly být vybaveny (viz však výše).

Opraveno

31. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.3 - Číslo provozního souboru je v rozporu s číslem uvedeným ve 4.3.

Opraveno

32. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.3 - Není popsáno, kde má být vstupní/výstupní hranice oblasti, ze směru od Říčan.

Doplněno

33. D, Technická zpráva, č. 4.3.2.3, 4.3.2.2 - Umístění vstupní/výstupní hranice RBC Praha-Libeň - Kralupy nad Vltavou (mimo), resp. Praha Malešice - Praha-Uhřetěves doporučujeme situovat buď u prvních/posledních oddílových návěstidel přilehlých k ŽST Libčice nad Vltavou, resp. Praha-Uhřetěves s tím, že se při vyhodování sousedního RBC přesune někde doprostřed mezistaničního úseku, nejlépe ke vstřicným oddílovým návěstidlům.

Bude provedeno

34. D, Technická zpráva, č. 4.3- Není popsáno řešení vstupu z jednotlivých navazujících tratí.

Doplněno 4.4.1

35. D, Technická zpráva, č. 4.4 - Poslední odstavec by se neměl týkat jen nástupištních hran, ale také kolejí jako takových, aby se na ně vešly vlaky, které na nich mají být předjížděny nebo křížovány.

Bylo doplněno dle podmínek O12

36. D, Technická zpráva, č. 4.4.1 - Nijak není řešena potřebná registrace vlaků do GSM-R SŽDC, pokud by vlak mohl přijet ke vstupní hranici, aniž by jeho datové rádio již bylo registrováno do sítě GSM-R. Na to je třeba určitě také nějaký čas.

V části D.2

37. D, Technická zpráva, č. 4.4.1 - Kde je popsáno, zda je na navazujících tratích dostatečné pokrytí signálem GSM-R pro navázání spojení a pro registraci do sítě GSM-R SŽDC?

V části D.2

38. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.1 - Doplnit i přemístění stávajících balíz v úseku Kolín - Český Brod, protože pro využití v rámci stavby může být potřeba je umístit jinde.

Opraveno.

39. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.1 - Kde je ve Velimi kolej 0? Na výkresech není.

Opraveno.



40. D, Technická zpráva, č. 4 4.2.1 - Kde je v Peckách kolej 0? Na výkresech není.

Opraveno.

41. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.1 - Umístění balíz na trati od Sadské na vzdálenost podle Tabulky 2 nestačí, protože není k dispozici doba na registraci do sítě GSM-R SŽDC. Je třeba doplnit na dostatečnou vzdálenost další balízy pro registraci do sítě GSM-R SŽDC.

Opraveno

42. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.1 - Úvaly - Absence hlavních návěstidel kryjících výhybky uprostřed dopravních kolejí bude přinášet nemalé provozní komplikace při jízdě výchozích vlaků. Z toho důvodu je třeba požadovat umístění balíz tak, aby i v tomto případě byly tyto komplikace eliminovány a vlak přešel, co nejdříve pod plný dohled ETCS a umožnilo se tak využít rychlost, kterou umožňují štíhlé výhybky ve zhlaví.

Doplněno do kapitoly 4.4

43. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.1 - Proč se píše v Úvalech o vybavení koleji 1b, Ob, 2b, když u nich nejsou žádná hlavní návěstidla. Jedná se o bezvýhybkové úseky. Pokud by se přijala v TZ filosofie psaní u takových kolejí, chyběly by v Úvalech také koleje 1c a Oc.

Opraveno.

44. D, Technická zpráva, č. 4.4 2.1 - Hranice se sousední RBC není vhodné umisťovat u vjezdových návěstidel (viz výše).

Opraveno

45. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2-V ŽST Praha-Libeň chybí vybavení koleje 5a.

Opraveno.

46. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Proč v ŽST Praha-Libeň chybí vybavení koleje 114? Má přibližně stejnou délku a určení jako vybavená kolej 116.

Opraveno.

47. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 -V ŽST Praha-Libeň pro koleje 103a, 102a, 103b, 101 a, 100a, 102b, 108a, 110a platí tatáž připomínka jako v Úvalech pro kolej 1b, Ob, 2b.

Opraveno.

48. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - K textu ŽST Praha-Libeň.^ Koleje 601, 602 a 201, 202 nejsou dopravní koleje obvodu Sluncová (který není ani obvodem ŽST Praha- Libeň; koleje 601 a 602 do něj vůbec nevedou), ale traťové koleje směr Praha hl. n. a směr Praha Masarykovo n.

Opraveno.

49. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Umístění balíz na trati od Prahy-Vysočan a od Prahy hl. n. na vzdálenost podle Tabulky 2 nestačí, protože není k dispozici doba na registraci do sítě GSM-R SŽDC. Je třeba doplnit na dostatečnou vzdálenost další balízy pro registraci do sítě GSM-R SŽDC.

Opraveno

50. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Vzhledem k připravované rekonstrukci ŽST Praha-Masarykovo n. doporučujeme ještě zvážit, zda vybavení této stanice systémem ETCS z této stavby ještě nevypustit. Pokud by stanice měla být vybavena, Umístění balíz na trati od Prahy-Buben na vzdálenost podle Tabulky 2 nestačí, protože pro vlaky přijíždějící od Prahy-Dejvic není k dispozici doba na registraci do sítě GSM-R SŽDC. Je třeba doplnit na dostatečnou vzdálenost (třeba jen na trať od Dejvic) další balízy pro registraci do sítě GSM-R SŽDC (vlaky mohou přijet do Prahy Dejvic přes Kladno z Německa a mohou mít datové rádio registrované v GSM-R DB).

*ŽST Praha Masarykovo n. bude ponecháno ve stavbě. Dojde však k oddělení od základního PS a vše co se týká tohoto PS bude přesunuto do PS *.1*

51. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Úsek Praha-Holešovice - (Praha hl. n.) - Praha Masarykovo n. - Upozorňujeme, že úsek mezi návěstidly 401 ML, 402ML a 501 S, 502S bude součástí jiného DOZ (viz č. 4.3.1), takže vzhledem k zásadě uvedené na obr. 2 v č. 4.3.1 by měl být součástí jiného RBC. Proto požadujeme v dokumentaci podrobněji popsat, kde budou při jízdě po těchto kolejích jaké hranice na oblasti ETCS, jak budou rozmístěny balízy.

Vysvětleno



52. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - ŽST Praha-Holešovice - Samotné umístění balíz od ŽST Praha hl. n. na vzdálenost podle Tabulky 2 nestačí, protože pro vlaky přijíždějící od Prahy hl. n. není k dispozici doba na registraci do sítě GSM-R SŽDC (vlaky mohou přijet do Prahy hl. n. přes Plzeň z Německa a mohou mít datové rádio registrované v GSM-R DB). Dále není řešeno, že od Prahy hl. n. se mohou blížit vlaky, které nebudou pokračovat ve směru do ŽST Praha-Holešovice. Pro jejich bezpečné řízení z RBC potřebuje RBC další informace. Není popsáno, jak budou získány.

Vysvětleno

53. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - ŽST Praha-Holešovice - Vzdálenost podle tabulky 2 zasahuje před vjezdová návěstidla od Prahy-Buben až na dopravní koleje ŽST Praha-Bubny. Není řešeno, na které kolej se balízy mají umístit, případně, jak se budou řešit vlaky odbočující na Prahu-Dejvice.
54. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Roztoky u Prahy, Libčice nad Vltavou - Absence hlavních návěstidel kryjících výhybky uprostřed dopravních kolejí bude přinášet nemalé provozní komplikace při jízdě výchozích vlaků. Z toho důvodu je třeba požadovat umístění balíz tak, aby i v tomto případě byly tyto komplikace eliminovány a vlak přešel, co nejdříve pod plný dohled ETCS.

Doplněno do kapitoly 4.4

55. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Libčice nad Vltavou - Kralupy nad Vltavou - Na jedné straně se píše „Předpokládá se definitivní vybavení celého TZZ.“, na druhé stranu se píše „Ve směru od ŽST Kralupy n. Vlt. bude před vjezdové návěstidlo na vzdálenost uvedenou v tabulce výše (Tabulka 2) umístěna balíza pro výzvu k navázání spojení s RBC.“ To je protimluv. Nicméně doporučujeme tento vstup přemístit již ke vhodným (nejlépe vstřicným) oddílovým návěstidlům, kde v budoucnu bude hranice mezi sousedními RBC (nejlépe někde uprostřed mezistaničního úseku).

Oparveno

56. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.2 - Libčice nad Vltavou - Kralupy nad Vltavou - Samotné umístění balíz od ŽST Kralupy nad Vltavou na vzdálenost podle Tabulky 2 nestačí, protože pro vlaky přijíždějící od Kralup nad Vltavou není k dispozici doba na registraci do sítě GSM-R SŽDC (vlaky mohou přijet do Kralup nad Vltavou z Německa a mohou mít datové rádio registrované v GSM-R DB). Balízy pro registraci do sítě GSM-R SŽDC mohou být umístěny ještě před ŽST Kralupy nad Vltavou (na všech navazujících tratích).

Opraveno

57. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.3 - Praha-Malešice - Jestliže nebudou vybaveny všechny dopravní koleje, je třeba v dokumentaci popsat, jak budou vjíždět vlaky na koleje nevybavené ETCS a jak z nich budou odjíždět. Proč není vybavena kolej 8, když je SŽDC?

Kolej 8. doplněna.

58. D, Technická zpráva, č. 4.4.2.3 - Praha-Uhřetěves - Proč nejsou vybaveny koleje 1a a 2a, když vstup do oblasti je již u vjezdových návěstidel? Nicméně doporučujeme tento vstup přemístit již ke vhodným (nejlépe vstřicným) oddílovým návěstidlům, kde v budoucnu bude hranice mezi sousedními RBC (nejlépe někde uprostřed mezistaničního úseku).

Opraveno

59. D, Technická zpráva, č. 4.5.1.3 - Jinde se použito i označení ESA 44. Co pro tato zařízení platí?

Přeznačeno na ESA11

60. D, Technická zpráva, č. 4.5.2 - Použití informací pouze o volnosti KÚ znamená, že přímo řízené bude vznikat nesoulad mezi návěstí předaným oprávněním k jízdě. Doporučujeme doplnit, že z TZZ mohou být načítány informace o návěstí Stůj na oddílových návěstidlech, aby bylo možno strojvedoucího informovat, o poruše návěstidla v případě nesouladu mezi návěstí Stůj na oddílovém návěstidle a vydaným oprávněním k jízdě.

Doplněno

61. D, Technická zpráva, č. 4.5.2 - Upozorňujeme, že pro výstup z oblasti ETCS L2, je třeba, aby RBC měla kompletní informace o návěstech návěstidla na výstupní hranici.

Opraveno

62. D, Technická zpráva, č. 4.5.3 - Proč není v ŽST Praha-Malešice vybavena kolej 8, když je



SŽDC?

Kolej 8. doplněna.

63. D, Technická zpráva, č. 4.5.3 - Upozorňujeme, že pro výstup z oblasti ETCS L2, je třeba, aby RBC měla kompletní informace o návěstech návěstidla na výstupní hranici. Proto při přemístění hranice mezi sousedními RBC bude pravděpodobně třeba z RD Jahodnice přenést informace o těchto návěstidlech.

V rámci stavby doplňována kabelizace.

64. D, Technická zpráva, č. 4.5.3.1 - Opravdu jsou již nyní ve všech jmenovaných stanicích skříně DOZ?

Ano, v rámci DOZ v realizaci.

65. D, Technická zpráva, č. 4.6.1.1 -Vzhledem k omezeným prostorům, hygienickým požadavkům na obslužné pracoviště a pro zjednodušení obsluhy doporučujeme, aby obsluha RBC byla integrována do JOP DOZ a nebylo pro ni zřizováno samostatné pracoviště Požadujeme, aby to projektant projednal s CDP Praha

Provedeno

66. D, Technická zpráva, č. 4.6.1.1.1 - Požadujeme, aby servisní pracoviště bylo zřízeno na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty.

Provedeno

67. V kapitole 9 postrádáme text o zajištění neovlivnění vozidel s palubní částí ETCS v době, kdy sice již budou namontovány balízy, ale ještě nebude funkční RBC, případně RBC bude ještě zkoušeno. Vzhledem k vybavení dalších tratí systémem ETCS, nelze požadovat jízdu vozidel v módu Izolace.

Provedeno

68. D.1, v. č. 0211 - ŽST Velim - kolej 4a není popsána (v TZ se o ní hovoří).

69. D.1, v. č. 0211 - ŽST Pečky - kolej 4a není popsána (v TZ se o ní hovoří).

70. D.1, v. č. 0212 -ŽST Praha-Libeň - kolej 5a není popsána (v TZ chybí).

Obecně (platí pro všechny části dokumentace)

1. Několik částí dokumentace, případně příloh nebylo k připomínkám předloženo

K Souhrnné technické zprávě

1. B1.1 d) Předpis ČD D1 již neexistuje

Opraveno

2. B.1.1 d) Používán nesprávný čas „ ... poznatky budou uplatněny ...“. Takže v dokumentaci poznatky z PP ETCS nejsou uplatněny?

Opraveno

3. B.1.1 d) Balízy ETCS - Zásada popsána v posledním odstavci na str. 8 není dostatečná. Před vstupní hranicí a na ní je třeba balízy rozmístit jinak.

Opraveno

4. B.1.1 d) - Název normy EN 50517 je chybný. Nicméně je třeba dodržet další dokumenty. A ty zde nejsou vyjmenovány.

Opraveno

5. B.1.1 d) PS 01-51-104 - Popsána je úprava jen SZZ ESA 11. Dle části D se ve stanicích vyskytují i jiné typy SZZ. Ty zde nejsou vůbec popsány.

Opraveno

6. 6 B.1.1 d) PS 01-51-194 - Vzhledem k omezeným prostorům, hygienickým požadavkům na obslužné pracoviště a pro zjednodušení obsluhy doporučujeme, aby obsluha RBC byla integrována do JOP DOZ a nebylo pro ni zřizováno samostatné pracoviště Požadujeme, aby to projektant projednal s CDP Praha.

Zpracováno

7. B.1.1 d) PS 01-21-201 - Píše se zde, že v předcházející stavbě „Doplnění pilotního projektu GSM-R I.NŽK (integrace)" bude něco vyřešeno. Tato stavba ovšem není uvedena mezi souvisejícími stavbami. Takže tam buď chybí, nebo již byla realizována a nemá smysl popisovat, že v ní něco bude vyřešeno; týká se to i následujícího odstavce. *-bylo opraveno*
8. B.1.1 d) PS 01-21-201 - Není jednoznačně uvedeno, zda v úseku Kralupy n. Vit. - Praha je nově „zařadit" OK součástí stavby nebo nikoliv. *- bylo ve zprávě zdůrazněno, že nový DOK je ve stavbě DOZ*
9. B.1.1 d) PS 01-21-202 - Píše se zde, že v předcházející stavbě „Doplnění pilotního projektu GSM-R I.NŽK (integrace)" a stavby „GSM-R Kolín - Všetaty - Děčín východ" bude něco vybudováno. Tyto stavby ovšem nejsou uvedeny mezi souvisejícími stavbami. Takže tam buď chybí, nebo již byly realizovány a nemá smysl popisovat, že v nich něco bude vybudováno. *- bylo opraveno*
10. B.1.1 d) PS 01-21-202-Zmíněnou výkresovou přílohu 05 jsme v dokumentaci nenalezli. *- v části D.2*
11. B.1.1 d) PS 01-21-202 - Požadujeme doplnit, kudy půjde základní cesta mezi Praha hl. n. a CDP, když obchází půjde přes tunely Vítkov. *- bylo doplněno*
12. B.1.1 d) PS 01-21-203 - Píše se zde, že v připravované stavbě „Doplnění pilotního projektu GSM-R I.NŽK (integrace)" bude něco vyřešeno. Tato stavba ovšem není uvedena mezi souvisejícími stavbami. Takže tam buď chybí, nebo již byla realizována a nemá smysl popisovat, že v ní něco bude vyřešeno. *- bylo opraveno*
13. B.1.1 d) PS 01-21-202 -Zmíněnou výkresovou přílohu 04 jsme v dokumentaci nenalezli. Navíc nám není jasná souvislost „Přehledové schéma telefonních zapojovačů a ovládacích terminálů v úseku Kolín - Praha - Děčín" se stavbou ETCS. *- odstavec byl vypuštěn*
14. B.1.1 d) PS 01-21-202 - Požadované pokrytí signálem GSM-R z přípojných tratí je nedostatečné, pokud po takové trati mohou přijet vozidla, jejichž terminál datového rádia se dosud neregistroval v síti GSM-R SŽDC. *- takto je situace popsána, a proto je zdůrazněno, že musí proběhnout měření radiového signálu s důrazem pro potřebu ETCS nebo-li datový přenos.*
- B.1.1 d) SO 01-51-401 - Požadujeme vyjádřit, že napájení musí být provedeno takovým způsobem, aby porucha nebo vypnutí jednoho prvku nezpůsobila výpadek napájení RBC (např. nesmí být společný jistič, nebo stykač, přes který půjde jak hlavní, tak i záložní napájení). *- Pro sdělovací zařízení bude samostatný rozvaděč samostatně odjištěný.*
- B.1.1 e) - Chybí nařízení vlády, dokumenty ERA, Není jasné, co se myslí národními zákony a vyhláškami když zákony a vyhlášky jsou uvedeny samostatně. Chybí předpisy, směrnice a další dokumenty SŽDC.

Doplněno

B.1.1.2 a) -Zmíněnou samostatnou přílohu B3 jsme v dokumentaci nenalezli

Doplněno

B.1.1.2 a)-Zmíněné přílohy C.2) a 01.2 jsme v dokumentaci nenalezli.

Doplněno

B.1.3b1 - Projektant předpokládá, že realizací stavby vzniknou autovraky, že je uvedena vyhláška č. 352/2008 Sb.?

Vypuštěno

B.1.3.b.2 - Proč je mezi odpady uvedeno 90 ks stykových transformátorů, když jinde v dokumentaci nic o jejich náhradě nebo rušení není? Je vůbec možné v této stavbě dotované z prostředků EU nahradit nebo zrušit 90 ks stykových transformátorů?

Vypuštěno

B.4 - Jsou uvedeny neaktuální normy a tím pádem odkazy na nesprávné články.

Bylo opraveno

B.5 -Zmíněnou samostatnou přílohu B3 jsme v dokumentaci nenalezli.

Součást B.

B.8 -Texty uvedené v této kapitole nemá žádnou souvislost s náplní stavby

B.11 - Požadujeme, aby projektant projednal se SŽDC GR 013, zda by měl nebo neměl být zpracován graf průběhu rychlostí s využitím nedostatku převýšení 150 mm. Dovolena rychlost



pro tento nedostatek převýšení má být u SŽDC přenášena na vedoucí drážní vozidlo prostřednictvím systému ETCS a nemá být návštěvena rychlostníky.

Zpracování bude v dalším stupni.

B, příloha 6 - Vlastní text je uveden dvakrát.

Připomínky bez reakce byly zapracovány.

K části zabezpečovací zařízení:

- 1 Rušíme svou připomínku Ing Dudka k Části D.1 Zabezpečovací zařízení ke kap. 4.3.2.3 PS 01- 15-193 D.1, připomínka 1 „Doporučujeme upravit text ve smyslu, že hranice mezi RBC bude u vjezdových návěstidel ŽST Praha Běchovice a ŽST Praha Libeň ve směru od Prahy Malešic“ z připomínek zaslaných č. j. 12 750 dne 23.3. 2015. Platí připomínky. Doporučující přemístí hranici mezi sousedními RBC někam doprostřed mezistanční úseku.
- 2 Doporučujeme hranici mezi sousedními RBC v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice umístit pro každý směr jízdy v úrovni vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy.

Zpracováno

Ing. Tomáš Kříž (tel. 972 244 537, e-mail knzt(S)szdc.cz):

- Žádáme o doplnění.
V dokumentaci jsou odkazy na SZZ, ale není uvedena její dokumentace nebo reálné odkazy. Není možné se vyjadřovat ke komunikacím po přenosových sítích na úrovni L1 až L3 OSI modelu. **Přenosový systém pro zabezpečovací zařízení je uzavřený systém soužící pro propojení zabezpečovacího systému a tvoří s ním uzavřený funkční celek. Z hlediska přístupu je specifický. Proto není třeba zkoumat přenosy L1-L3 dle modelu OSI.**
- Požadujeme v souvislosti s kybernetickým zákonem č. 181/2014 Sb., a návazných právních předpisů v pozdějším znění vypracovávat dokumentaci v souladu s tímto zákonem.
 - Požadavky na síťové aktivní prvky

Nově instalované síťové aktivní prvky svými technickými musí umožnit splnění organizačních a technických opatření vztahujících se ke kybernetickému zákonu splňovaly požadavky plynoucí ze zákona č. 181/2014 Sb., a návazných právních předpisů v pozdějším znění.

Požadujeme doplnit dokumentaci o následující:

- Popsat proces řízení přístupových oprávnění uživatelů do aktivních prvků
- Popsat jak a kde budou sbírány a uchovávány logy činnosti uživatelů v síťových aktivních prvcích bez možnosti jejich přepisu.
- Popsat jakým TCP/IP portem a jakým klientem bude přístup k síťovým aktivním prvkům po TCP/IP komunikaci
- Popsat pravidla a strukturu přístupu. Kde a jak bude řízena TCP/IP komunikace pro mgmt aktivních síťových prvků z přípojného ethernet segmentu a z ethernetového segmentu s jinou bezpečnostní úrovní.

Pro výše uvedené body požadavky platí vyjádření uvedené v prvním odstavci.

- **Soubor/ETCS Kralupy n_Vlt - Praha - Kolín/Přípravná dokumentace/D/0001_TZ.pdf**
- Požadujeme sjednotit strukturu členění a značení dokumentu
- Požadujeme, v kapitole 3.1. traťový úsek Kolín Běchovice (mimo), odstavci Poříčany - Český Brod, upřesnit popis, které KO převažují. KO 4300 nebo KO 3102?

Stejný počet 6kusů

- Požadujeme odstranit hlášku uvedením správných odkazů:
- Ad3) v odstavci WORD hlásí: " Chyba! Nenalezen zdroj odkazů" o 4.5.2. v odstavci WORD hlásí: " Chyba! Nenalezen zdroj odkazů"

Opraveno.

- Žádáme provést změnu znění odstavce v 4.5.1.2 ETB. Ze znění odstavce není dostatečně



souvislost mezi velikostí úprav, jejich následný dopad na zařízení a potřebu jeho přezkoušení.

Cituji odstavec: „Vzhledem k této konfiguraci nebylo toto zařízení VÚŽ schváleno jako dálkově ovládané zařízení. Proto před jeho zapojením je nutné provést úpravy. Tato zařízení lze upravit, tak aby splňovala jednotlivé parametry pro dálkové řízení. Jedná se zejména o doplnění bezpečnostní větve na tomto zařízení a k úpravě softwaru v TPC. Nejedná se však o rozsáhlé úpravy, spíše o úpravy, které vyvolají nutnost přezkoušovat SZZ”.

Ponecháno

- Požadujeme uvést podrobnější popis servisního pracoviště uvedeného v kapitole 4.6.1.1.1.1. Servisní pracoviště, jeho začlenění do datové sítě CDP a případný vzdálený přístup.

Doplněno

- **Kapitola 4.6.1.2 PS 01-91-195 Napájení RBC trati Kolín - Kralupy n.Vlt.**
 - Požadujeme, aby bylo uvedeno, že předpokládané zdroje budou napájeny ze vzájemně oddělených a nezávislých rozvaděčů, napájených ze dvou nezávislých okruhů nadřazené napájecí soustavy.

Bylo doplněno, že porucha na jednom zdroji nesmí vyvolat poruchu na druhém a jsou vzájemně záložní.

- **Kapitola 5 LICENČNÍ UJEDNÁNÍ**
 - Požadujeme, aby byla samostatně uvedena pravidla pro použité operační systémy. Provozovatel musí mít licenční klíče k operačním systémům, nebo musí být uvedeno, že otevřené („Open Source“) operační systémy a software mohou být provozovány v komerčních systémech.

Je nutné nadefinovat směrnici SŽDC s.o.

- Požadujeme, aby byla samostatně uvedena pravidla pro aktualizaci operačních systémů a programů z důvodů závažných bezpečnostních chyb, které by mohly významně ohrozit bezpečnost provozovaných systémů.”

Je nutné nadefinovat směrnici SŽDC s.o.

Ina Dudek (tel. 972 244 485, e-mail dudek@szdc.cz)

Část D.1 Zabezpečovací zařízení:

Technická zpráva

Kap. 4.3.2.3 PS 01-15-193

- 1 Doporučujeme upravit text ve smyslu, že hranice mezi RBC bude u vjezdových návěstidel ŽST Praha Běchovice a ŽST Praha Libeň ve směru od Prahy Malešic.

Nerespektováno

3. Požadujeme upřesnit, co se rozumí pod pojmem aktivní vozidlová jednotka. Pokud jsou totiž aktivní vozidlové jednotce aktivní současně dvě SIM karty GSM-R, disponibilní počet připojených vozidlových jednotek klesá okamžitě na polovinu a není tedy devadesát, ale pouze čtyřicet pět!!!

Ano je to tak.

Kap. 4.5.3 PS 01-51-104

- V ŽST Praha Uhřetěves již skříň DOZ je. Doporučujeme přesunout ŽST Praha Uhřetěves do předchozí skupiny s tím, že způsob úpravy bude ponechán na zhotoviteli.

Provedeno

Předkládáme k úvaze, zda formulace „Zhotovitel na své náklady se rozhodne o modifikaci programu vTPC, případně o její celé výměně“ nemůže být chápána jako narušení principů veřejné obchodní soutěže a neznamena zvyhodnění stávajícího dodavatele.

Ba naopak, není požadováno ponecháno stávajícího.



Kap. 4.6.1.1.1.1

- 5 Domníváme se, že se jedná o přípravnou dokumentaci, na jejímž základě mají být stanoveny náklady stavby. Proto nelze ponechat zřízení VEZO na libovůli dodavatele, ale je nutné jednoznačně uvést, zda je VEZO pro ETCS požadováno nebo ne. Pokud je požadováno, je nutno i konkrétně uvést, ve které místnosti bude umístěno (dispozice budovy CDP Praha jsou již delší dobu známy) a co na něm bude zobrazeno.

Ano, bylo vypuštěno, bez VEZO.

Kap. 4.6.1.2 PS 01-91-195

6. Je tento PS koordinován se stavbou CDP Praha? Ve stavbě CDP Praha je uvažováno s náhradním napájením dieselagregátem. Předpokládá se použití tohoto záložního napájení nebo se napájení řeší úplně jiným způsobem? Požadujeme upřesnit. Pokud jde o použití baterií, platí obdobná připomínka jako ke kap. 4.6.1.1.1.1. Použití baterií přece nelze ponechat na libovůli zhotovitele.

Provedeno

Část D.1 Sdělovací zařízení**Technická zpráva**

Kap. 2.6

7. Doporučujeme doplnit popis současného stavu, tzn. popis stavu po dokončení stavby DOZ Kolín - Kralupy nad Vltavou včetně popisu způsobu zálohování dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ). Tento stav by měl být výchozí pro připojení ETCS.

Kap. 3.1.1

Doplněno

1. Doporučujeme prověřit, zda uváděné dva páry optických vláken pro systém ETCS nejsou identické s dvěma páry optických vláken pro systém DOZ a doplnit případně, že bude použit přenosový systém pro DOZ, nikoliv nový přenosový systém vyhrazený pouze pro ETCS.

V textu bude zdůrazněno, že se jedná o jeden přenosový systém pro zabezpečovací zařízení ETCS a DOZ. V rámci stavby ETCS je přenosový systém pouze doplněn o úsek P.Uhřetěves-P.Hostivař-P.Malešice-CDP a CDP-Praha hl.n.

Kap. 3.1.4

2. Řešení musí být navrženo tak, aby v úseku Všetaty - Praha postačovalo stávajících šest vláken (1 pár zálohování DOZ a ETCS Kolín - Kralupy, 2 páry přenosový systém SDH pro sdělovací zařízení).

Je respektováno

Kap. 3.2, 3.3

3. Požadujeme doplnit, jak bude konkrétně řešeno propojení RBC s ústřednou GSM-R (počty E1 rozhraní) včetně zálohování a doplnit do soupisu prací položky na konfiguraci tohoto propojení.

Bude doplněno

Ing. Husník (tel 972 244 421, e-mail husnik(a)szdc.cz):

DOK Praha - Kralupy

Požadujeme upravit dimenzi DOK na 48 vláken. 014 připravuje aktualizaci výnosu k OK (účinnost nejpozději k 10.4.2015), kde je tento počet vláken určen jako minimální s tím, že přidanych 12 vláken je určeno k vyvádění v mezistaničních úsecích).

V rámci stavby se navrhuje pouze úpravy optického propojení mezi sdělovací místností a místností se zabezpečovacím mzařizním podle požadavku OAE.



O26, SŽDC s.o.**Průvodní zpráva:**

Str. 4: **Místo stavby:** Praha Libeň-Praha Bubeneč
Praha Libeň-Praha Holešovice-Stromovka
Odbočka Balabenka - Praha – Holešovice – obvod Rokytka
Odbočka Balabenka - Praha–Masarykovo n.-obvod Sluncová
– tuto oblast nebude možno plně vybavit, protože v období, kdy bude stavba ETCS dokončována, bude zahájena přestavba oblasti Praha Masarykovo n. – Praha Bubny – Praha – Holešovice-Stromovka. Dále doporučuji prověřit, zda odbočka Balabenka ještě existuje, zda není obvodem některé ŽST.

Balabenka je součástí Praha hl.n., opraveno, místa stavby budou upřesněny v dalším stupni. Uvažuje se zapojením Praha Masarykovo n. do ETCS již v této stavbě.

Str. 4: **Železniční stanice dotčené stavbou:** Kolín, Velim, ... - jaké zásahy budou v Kolíně?
Vzhledem k záložnímu pracovišti DOZ

Str. 4: **Železniční zastávky dotčené stavbou:** Kolín zastávka, – jak souvisí zastávky s ETCS?

Vyjmenovány pouze kvůli stavebním úřadům.

Str. 7: **Kategorie dráhy** – Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2009/2010) (č.j. 44 932/08-OR) se předmětný úsek... rozdělení tratí se od roku 2009 výrazně změnilo, nelze citovat novější dokument?

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ ES (3) bylo v zájmu jasnosti přepracováno rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU a následně nařízení (EU) č. 1316/2013, zrušuje rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Přeformulováno

Str. 8: **Traťový úsek** - Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Kolín-Praha Masarykovo nádraží/Praha Holešovice-Kralupy nad Vltavou
- vybavení Masarykova nádraží v této stavbě nebude možné z hlediska časového předpokladu kolejových úprav Masarykova n.

Místo stavby – V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice: Kolín, Velim, Pečky, Poříčany, Český Brod, Úvaly, Praha Běchovice, Praha-Libeň, Praha Masarykovo nádraží, Praha – Holešovice, Praha Bubeneč, Roztoky u Prahy, Libčice nad Vltavou, Kralupy nad Vltavou, Praha Malešice, Praha Hostivař, Praha Uhřetěves. - co se bude upravovat v Kolíně a dále Masarykovo nádraží viz výše.

Ponecháno pro možnost změn

Str. 9: V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční zastávky: - co na těch zastávkách bude upravováno?

Změněno na dotčené stavbou

Str. 9: V rámci stavby dojde k drobným softwarovým zásahům v železniční stanici: Plaňany, Poříčany, Praha Vršovice, Praha Říčany, Praha Vysočany, Praha hl.n., Praha Bubny. – jaké SW úpravy se předpokládají na elektromechanických zabezpečovacích zařízeních?

Opraveno, vypuštěny nevhodné ŽST.

Str. 15: Účelem připravované stavby „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ je splnění záměru investiční akce SŽDC s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽDC s.o. a ze zpracovaného materiálu záměru ČD a.s.. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratích úseku Kolín-Praha-Kralupy n.Vlt. bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu ČD D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS. – o jaký záměr ČD, a.s., se jedná a dále předpis ČD D1 byl zrušen.

Opraveno



Směrnice 2001/16/EC – nahrazena Směrnicí 2008/57/ES

Celý odstavec o pilotním projektu má být v minulém čase, kromě poslední věty, která má být v přítomném čase.

Opraveno

V rámci této stavby dojde k zapojení následujících ŽST a jejich přilehlých traťových úseků do systému ETCS L2: vyjmout Praha Masarykovo nádraží.

Dle výše uvedeného

Str. 17: Místo stavby: Hlavní železniční trať zapojena do ETCS L2:

Odbočka Balabenka - Praha–Masarykovo n.-obvod Sluncová

Jedná se o dráhu celostátní. Stavbou zasažena celá trať. – z důvodu výše uvedených vyjma tohoto úseku.

Dle výše uvedeného

Str. 18: 525G Železniční trať dle rozdělení v TPP: 525G

Název trati dle rozdělení v TPP: Praha Běchovice-výhybna Praha Vyšehrad

Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: -

Traťový úsek stavby: Praha Běchovice-Praha Malešice

Kategorie dráhy: celostátní TEN-T

Zábrzdna vzdálenost: 700m

Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: 80km/hod

Charakter trati: dvoukolejná trať v závislé trakci 3kV ss – traťový úsek stavby musí být zapojena do ETCS L2.

Přeřazeno

Str. 19: Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje: - upravit dle skutečnosti po úpravách, včetně vypuštěných zastávek, které jsou z pohledu ETCS irelevantní.

Vyjmenovány pouze kvůli stavebním úřadům.

Str. 22: předpisy D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177 – tyto dokumenty jsou definovány nedostatečně, prosím uvést celé správné označení.

Opraveno

Str. 24: **Pilotní projekt ERTMS/ETCS** – V současné době je v provozu systém ERTMS/ETCS,... - prosím doplnit ... v testovacím provozu ...

Str. 25: Vliv na stavbu " ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín" – (dále jen „ETCS Kolín-Kralupy“) – v rámci stavby ETCS Kolín-Kralupy musí vzniknout zařízení v takovém rozsahu a technického řešení, které nebude omezovat výše uvedenou stavbu a měnit její parametry, vzhledem k tomu, že tento projekt byl financován v rámci podpory EU. - jednak by se mělo používat jednotné označení stavby a hlavně jde o to, že „– v rámci stavby musí být zařízení PP ETCS upgradováno na současně platnou verzi povinných specifikací a začleněno do systému celé tratě ekonomicky nejvýhodnějším způsobem.“

„**CDP Praha**“ V současnosti je zpracována projektová dokumentace stavby, která navrhuje umístit CDP Praha do prostor Balabenka. – doplnit, že stavba je v realizaci s předpokládaným termínem ukončení v roce 2015.

Str. 26: 2001/16/EC – nahrazena 2008/57/ES

Opraveno

Str. 33: PS 00-??-000 - druhé dvojčíslí označuje pořadí příslušné RBC úseku od začátku trati, v případě označení číslem 51, označuje soubor realizovaný v celé trati s příslušností na CDP Praha, číslo 91 označuje lokální zařízení na CDP Praha. – znění je poněkud nesrozumitelné.

Str. 33:

· PS 01-51-191 Kolín – Praha Běchovice, RBC



- PS 01-51-192 Praha Libeň – Kralupy n.Vlt., RBC
 - PS 01-51-193 Praha Malešice – Praha Uhřetěves, RBC
- RBC jsou umístěna na CDR Praha, neměly by proto být PS označeny PS 01-91-xx?

- PS 01-21-201 Kolín-Praha–Kralupy n.Vltavou, úprava vývodů optického kabelu
 - PS 01-22-202 Doplnění přenosového systému SDH pro zab.zař. v uzlu Praha
 - PS 01-22-203 Úprava GSM-R pro funkci ETCS u přípojných tratí
- Co vyjadřuje druhé dvojčíslí (21 a 22) v označení PS?

Opraveno

Str. 35: seznam evropských Směrnic a Rozhodnutí prosím aktualizovat.

Str. 36: Jako základní pracoviště pro tuto stavbu je zvolena budova CDP Praha, které v současnosti není ještě stavebně dokončeno a ani projekčně připraveno. – prosím uvést na pravou míru.

Opraveno

Blokové schéma:

1. Vstup od:
 - Kolína – přímé navázání na existující RBC (HOV)
 - Plaňan – přechod do L2 uvnitř oblasti
 - Sadské – přepnutí do L2 na hranici oblasti
 - Říčany – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - P. Vršovic – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - Praha hl. n. – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - P. Vysočany – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - Kralupy – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - P. Bubny – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - P. Masarykovo n. – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
 - Odb. Balabenky – přepnutí do L2 na hranici oblasti / budoucí přímé navázání na RBC
2. Je nutno mít na zřeteli, že v době, kdy se bude stavba ETCS chýlit ke konci, bude s největší pravděpodobností zahájena přestavba P. Masarykovo nádraží a kolejiště směr P. Bubny, proto nebude možno využít navržený rozsah vybavení
3. Dále doporučuji:
 - upravit legendu a správně ji aplikovat,
 - vyjádřit, do kterého obvodu patří volně kreslené výhybky

Přehledové schéma:

1. Stavba se nedotkne ŽST Kolín, bude se jednat o přímé navázání RBC na CDP Praha, doporučuji proto, část schématu týkající se ŽST Kolín za vjezdovými návěstidly vypustit.
2. Schází vysvětlení, co znamenají červené symboly ve schématu, měly by rozlišit hranici:
 - a. s přepnutím do L2 na hranici oblasti z ETCS nevybavené trati,
 - b. s přechodem do L2 uvnitř oblasti z ETCS nevybavené trati,
 - c. hranice mezi dvěma sousedními RBC, na které probíhá předání mezi RBC (HOV).
3. Umístění červených symbolů, pokud označují hranice oblastí RBC, by měly odpovídat příslušnému typu a. až c.
4. V ŽST Úvaly je zmatečné číslování dopravních kolejí.
5. Rozsah kolejiště ŽST Praha Bubny neodpovídá skutečnosti

Opraveno



B 2 Dopravní technologie:

1. Str. 6: Na trati je využíván traťový rádiový systém SRD TRS Zugfung Kolleda. – je to ještě aktuální, snad už jen GSM-R a možná na přechodnou dobu TRS jako náhradní spojení, protože tento údaj není pro stavbu ETCS relevantní a není uveden u všech ŽST doporučuji jej vyřadit zde, i u dalších ŽST např. na Str. 9 ad.

Bylo odstraněno

B1 Souhrnná technická zpráva:

1. Prosím zpracovat všechny relevantní připomínky uvedené pro Průvodní zprávu.
2. Str. 8: **Balízy ETCS** Pro vytvoření balíz na předmětné trati byly vytvořeny následující PS:
- půjde spíše o montáž než vytvoření.

Bylo opraveno

3. Str. 9: Praha Malešice není vybavena SZZ ESA 11, úpravy budou jiné.

Bylo opraveno

4. Str. 10: V samostatné místnosti budou zřízena dvě vzájemně záložní pracoviště, z kterých bude zajišťována servisní a technická obsluha systému ETCS. Vzhledem k tomu, že se jedná o první úsek v CDP Praha, budou tato pracoviště zřízena ve dvojicích. – tento odstavec doporučuji přemístit až na konec popisu tohoto PS a před něj vložit větu, že se doporučuje integrace obslužného pracoviště RBC s JOP DOZ.

Bylo opraveno

5. Str. 13: **Napojení dopravních kanceláří do sítě GSM-R** – tento odstavec je pro ETCS irelevantní.

Bylo ponecháno

6. Str. 31: Demontovaná elektrická zařízení: - Stykové transformátory s olejovou náplní (celkem 90 ks, kód odpadu 16 02 13* - Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 - 16 02 12) – ve stavbě ETCS se nepředpokládá výměna stykových transformátorů, ani nevzniknou odpady typu vyřazené výhybky, pražce ani vytěžený štěrk ze železničního lože.

Bylo opraveno

7. Str. 39: B. 8 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE – v rámci stavby ETCS nedochází ke změnám v této oblasti.

Ponecháno

O30, SŽDC s.o.

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má následující připomínky k předložené projektové dokumentaci ETCS Kralupy nad Vltavou - Praha- Kolín:

1. Souhrnná zpráva, část B. bod B.4: je nutné v projektové dokumentaci uvádět pouze platné předpisy (neplatné z uvedených jsou např. vyhláška č. 324/1990 nebo vyhláška č. 110/1975. Z tohoto důvodu je naprosto zavádějící druhý odstavec, který, z odkazem na vyhlášku č. 324/1990Sb., cituje základní povinnosti. Obdobně je naprosto zavádějící text na str. 34 v bodě a) prostředí normalni s odkazem na neplatnou ČSN 32000-3 a v bodě b) je nutno uvádět odkaz na ČSN 342600 ed.2. neboť č.5.4 je-li uveden je zavádějící a opatření bezpečnostními tabulkami je nutné uvádět s odkazem na konkrétní bezpečnostní značku dle ČSN EN ISO 7010 a soubor norem ISO 3864.
2. Souhrnná zpráva, část B, bod B.6: je nutné uvádět stejné formulace uvedené v PBR tj. např. na vstupu EI 60 DP1 ne EI60C popř. EI60A respektive uvnitř stávajících objektů nové prostupy s požární odolností EI 45 DP1. Opakované jsou zde uvedeny odkazy na neplatné ČSN 730804, 730821 730875, 330300 a právní předpis - vyhlášku č. 137/1998 Sb. Doporučujeme v tomto



bodě text vypustit s odkazem „...je součástí samostatné části projektové dokumentace“

V souhrnné zprávě byl použit pouze navrhovaný text „...je součástí samostatné části projektové dokumentace“ Rampas

3. V úvodní části PBŘ a také v bodě 8 upozorňujeme, že ve znění pozdějších předpisů jsou i další uváděné právní předpisy - vyhlášky č. 246/2001 Sb. a č. 298/2009 Sb. a dále:
- « Do druhého odstavce bodu 2. PBŘ požadujeme doplnit poslední větu o text: „... zahájení stavebních prací v ochranném pásmu dráhy oznámit na operační středisko místně příslušné HZSP SZDC, nepoplachové č. tel, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.”
 - Do bodu 4, PBŘ u pozemních staveb, kde se předpokládá užití požární ucpávky u výstupu z kabelových šachet a kanálů (např. PS 01-2-202 nebo SO 01-51-401) požadujeme doplnit příslušný text: „... EI60DP1 se navrhuje pouze u vstupu z kabelových šachet a kanálů přičemž z obou stran ucpávky bude provedeno ošetření kabelů protipožárním nátěrem zabraňujícím šíření požáru po kabelu podle průvodní dokumentace zhotovitele ucpávky.”
 - V bodě 7, PBŘ požadujeme doplnit poslední větu o text: „Pokud v úpravami dotčených místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány PHP provede se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min. 70B)”
 - Dále do bodu 7, PBŘ požadujeme vložit novou větu vycházející z ČSN 342600 ed.2, čl. 4 21 „Zabezpečovací zařízení musí splňovat požadavky na ochranu před šířením požáru ve smyslu ČSN EN 61010-1-ed.2”

Pro další stupeň projektové dokumentace požadujeme provést v PBŘ u všech objektů., kde je vyhodnocen charakter změny stavby jako Změna 1, prokazatelné zhodnocení všech technických požadavků v obsahu a rozsahu čl.4 ČSN 730834.

Bylo do textu PBŘ pro konečné odevzdání doplněno. Rampas

4) část B v bodě 12.3 požadujeme upravit text následovně:

„...dodržovat předpis SZDC Bp1 a Ob 14”

a doplnit tyto předpisy do výčtu předpisů v projektové dokumentaci takto:

SZDC Bp1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, v platném znění

SZDC Ob14 - Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, v platném znění

5) Technická zpráva, část D

- V části D.1. Technické zprávy, kapitola 7 je nesprávně uvedeno z. 2174/21968; 21210/2175 a neplatná vyhláška č.324/1990 s odkazem na zavádějící obsah
- V části D.1. Technické zprávy, v kapitole 8 požadujeme uvést do souladu s PBŘ požadavky na utěsnění s požární odolností a požadavky na ochranu před šířením požáru ve smyslu ČSN EN 61010-1-ed.2
- V části D.1 kapitola 10, bod 10.2. jsou opět uvedeny zavádějící údaje - požadujeme uvést odkazy na platné normativní požadavky... ČSN 342600 ed.2, čl. 5.4 je vztažen v uvedeném kontextu k jiné problematice.

Bylo opraveno

6) Do vhodné části PD doporučujeme zařadit

- o požadavek na zajištění technických a organizačních opatření k zajištění požární bezpečnosti stavby např. takto:
„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.”
- c požadavek na posouzení nutnosti ochrany před bleskem a účinky atmosférické elektřiny např. takto:
Ve smyslu platných předpisů bude samostatně posouzena i nutnost ochrany před bleskem a účinky atmosférické elektřiny. V případě realizace zařízení tvořící systém ochrany stavby a jejího uživatele před bleskem nebo jinými atmosférickými elektrickými výboji musí být toto navrženo z výrobků třídy reakce na oheň nejméně A2.

Bylo zařazeno do D1

Požadujeme zajistit soulad mezi požárně bezpečnostním řešením stavby a ostatními částmi projektové dokumentace neboť uvádění odkazů v projektové dokumentaci na neplatné právní předpisy a normativní požadavky je zejména v souvislosti s takto stanovenými bezpečnostními podmínkami zavádějící. V případě, kdy uvedené předpisy odkazují na splnění technických, požárních či bezpečnostních požadavků na stavbu či při výstavbě, se jedná o zásadní vadu



projektové dokumentace.

TÚDC

Záměr projektu

Textová část

kap. 4) – doplnit - nutno provést úpravu ve „stávající“ RBC Kolín (navázání nové RBC pro úsek Kolín-Praha)

Bylo opraveno

kap. 5)

seznam stanic, která se zapojí do ETCS L2 - nutno lépe formulovat, v současné době už jsou zapojeny Velim, Pečky, Poříčany.

Bylo opraveno, u těchto stanic s poznámkou.

oddíl Balízy ETCS, pod odrážkami - doplnit jejich rozměry, počet **a konkrétní umístění** ...

Bude předmětem dalšího stupně dle zhotovitele stavby.

oddíl "Úpravy SZZ a TZZ pro ETCS" - pod odrážkou - upravit formulaci. Nikoliv přenos jen informací o volnosti, ale přenos potřebných informací (volnost, stavy jízdních cest, přejezdů, svícení návěstních znaků na některých návěstidlech, dohledů některých EZ aj.).

Bylo opraveno

Tyto úpravy se předpokládají v žst. Malešice, Hostivař, Uhřetěves. Co všechny ostatní stanice v úseku? Tam musí být také provedeny úpravy pro přenos info do RBC!

Bylo opraveno

oddíl RBC

2. odstavec - vyškrtnout, že stavědlová technika má odpovědnost za celistvost vlaku.

Bylo opraveno

Příloha H

Úsek Kolín-Velim - opravit na "V úseku je realizován vstup do pilotního úseku ETCS L2."

Žst. Poříčany není vstupní stanicí pilotního projektu. Opravit na "V obvodu žst. je realizován pilotní projekt ETCS L2".

Úsek Poříčany-Český Brod - doplnit "V úseku je realizován vstup do pilotního úseku ETCS L2."

Příloha obsahuje Malešice-Hostivař a o několik odstavců jinde Hostivař-Malešice. Jednou je tam o budovaném ZZ, jednou o stávajícím ZZ. Sjednotit, jedno vypustit.

Bylo opraveno

Přípravná dokumentace

Průvodní zpráva

Navazující železniční tratě - úsek Praha-Vršovice - Praha-Uhřetěves neexistuje, v úseku Hostivař - Uhřetěves je ABE-1, v úseku Vršovice-Hostivař je hradlový poloautoblok

Bylo opraveno

Místo stavby - jaké úpravy budou v Kralupech? Vyřadit. Pokud se jedná o úpravy související se vstupem, pak chybí Praha hl. n.

Ponecháno

Členění stavby na provozní soubory, zab. zař. - jednotlivá RBC mají na třetí a čtvrté pozici 51. Nemělo by to být pořadové číslo RBC od začátku tratě?

Ponecháno

Souhrnná technická zpráva

Železniční stanice dotčené stavbou - Proč Kralupy? Vyřadit. Pokud se jedná o úpravy související se vstupem, pak chybí Praha hl. n.

Lépe rozčleněno.

Balízy ETCS - doplnit Jejich rozměry, počet **a konkrétní umístění** závisí na dodavateli zařízení.

poslední odstavec - Konfigurace balízových skupin (jedna či dvě pro daný směr, nebo oba) závisí... - není jasný obsah závorky, k čemu se vztahuje "oba". Doplnit.

Bude předmětem dalšího stupně dle zhotovitele stavby.

Úpravy SZZ a TZZ pro ETCS

- pod odrážkou - upravit formulaci. Nikoliv přenos jen informací o volnosti, ale přenos potřebných informací (volnost, stavy jízdních cest, přejezdů, svícení návěstních znaků na některých návěstidlech, dohledů některých EZ aj.).

Bylo opraveno



Tyto úpravy se předpokládají v žst. Malešice, Hostivař, Uhřetěves. Co všechny ostatní stanice v úseku? Tam musí být také provedeny úpravy pro přenos info do RBC!

Bylo opraveno

RBC

2. odstavec - vyškrtnout, že stavědlová technika má odpovědnost za celistvost vlaku.

Bylo opraveno

Dispečerský sál trati Kolín-Kralupy

doplnit požadavek na zobrazení a základní povelování systému ETCS z téhož JOP, jako ovládání zab. zař.

Bylo doplněno

Napojení z. do sítě GSM-R - od Radimi do Peček opravit na od Plaňan do Peček

Je ve sdělovací části.

e.) Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

pod odrážkami 1. věta "Ve smyslu zadání pro zpracování dokumentace" - asi překlep "zadání".

Bylo opraveno

Dopravní technologie

Podle Pokynu provozovatele dráhy č. 8/2010 je ve všech dotčených úsecích GSM-R. Smazat TRS a Koelledu.

Bylo opraveno

Postup organizace výstavby

Předpisy SŽDC (ČD), které se týkají provádění staveb - Op16 nahradit za Bp1

Bylo opraveno

Technická zpráva

Stávající stav

Úsek Kolín-Velím - opravit na "V úseku je realizován vstup do pilotního úseku ETCS L2."

Žst. Poříčany není vstupní stanicí pilotního projektu. Opravit na "V obvodu žst. je realizován pilotní projekt ETCS L2".

Úsek Poříčany-Český Brod - doplnit "V úseku je realizován vstup do pilotního úseku ETCS L2."

V obvodu žst. Bubeneč doplnit aktivaci zastávky Praha-Podbaba

Je kapitola Malešice-Hostivař a o několik odstavců jinde Hostivař-Malešice. Jednou je tam o budovaném ZZ, jednou o stávajícím ZZ. Sjednotit, jedno vypustit.

Kap. 3.6 - Česká Třebová není v této stavbě

Kap. 4.1 - v závorce vysvětlení zkratky ERTMS a ETCS - "S" neznamená "Vůči", totéž níže GSM-R

kap. 4.3.1 odstavec ad3) - doplnit odkazy

kap. 4.4.1 - jak budou ošetřeny vlaky jedoucí od Vysočan na Masarykovo n.? Neměla by být vstupní balíza od Vysočan na Balabenku?

V kap. 4.4.2 není nikde vypsáno pokrytí úseku Libeň-Malešice. Doplnit.

4.4.2.1 - úsek Poříčany-Český Brod - je to tatáž situace, jako v úseku Kolín-Velím (vstup do pilotního úseku), tedy doplnit "úprava a doplnění"

Pečky - není kolej 0

Úvaly - doplnit kolej 1c a 0c

Pha-Libeň - doplnit kolej 114, doplnit koleje 1, 2 v obvodu Rokytka (Libeň - Holešovice)

4.4.2.3

doplnit balízu k navázání spojení od Žižkova

4.5.1.1 - do RBC je ještě potřeba přenést informaci o svícení dovolující návěsti na vjezdovém návěstidle (včetně PN) pro potřeby vnitřních algoritmů RBC nahrazujících činnost AB, dále informace o směru souhlasu, zavedení BP, rušení BP, příp. o výluce TZZ

4.5.1.2 - pro zapojení stavědla do ETCS je nutné doplnění softwaru stavědla o vrstvu zajišťující přenos potřebných informací do RBC

4.5.2 - doplnit odkaz (2x). Do RBC je ještě potřeba přenést informaci o svícení dovolující návěsti na vjezdovém návěstidle (včetně PN) pro potřeby vnitřních algoritmů RBC nahrazujících činnost AB, dále informace o směru souhlasu, zavedení BP, rušení BP, příp. o výluce TZZ.

Obecná připomínka - do RBC je třeba přenést informaci o bezporuchovém (relé KZ) a o bezvýlukovém stavu traťových přejezdů v každé koleji (relé BV). Zmínku o tomto jsem v dokumentaci nenašel.

kap. 7 - PTPŽ již nejsou platné. Nahradil je Zákon o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky.

Bylo opraveno



Soupis prací

chybí položka "úpravy SZZ typu ETB". Jisté úpravy (výměna SW a přezkoušení) se budou muset provést ve VŠECH stanicích.

Bylo ponecháno, přezkoušení je v rámci RBC

Blokové schéma

opravit Pha-Roztoky na Roztoky u Prahy

Přehledové schéma, schémata obvodů jednotl. RBC

- rozpor s technickou zprávou, kap. 4.4.2.2. Předpokládám, že červeně (modře) jsou ve schématu čísla kolejí zapojených do ETCS.

Velim - ve schématu není modře kolej 5b.

Pečky - ve schématu není modře kolej 7b, 5a, 4a

Poříčany - ve schématu není modře kolej 1b

Praha-Libeň - červeně jsou koleje 51-61

Praha Mas. n. - doplnit červeně kolej 94, 701, 702

Praha-Bubny - červeně jsou všechny koleje

Od Buben směr Mas. n. doplnit balízu pro navázání spojení

Praha-Holešovice - doplnit červeně koleje 1a, 2a

Doplnit do schématu balízu pro navázání spojení od Hlavního do Holešovic (301, 302. kolej)

Doplnit do schématu obvodu RBC balízu pro navázání spojení od Buben do Holešovic, od Vysočan do Libně, od Vysočan na Masarykovo n., od Hlavního do Libně

Libčice n. Vlt. - v TS jsou koleje 1a, 2a, ve schématu 1b, 2b. Sjednotit.

Doplnit do schématu balízu pro navázání spojení od Kralup.

Malešice - ve schématu je vybavena i kolej 8, v TS ne.

Přehledové schéma - odstranit balízu k navázání spojení mezi Malešicemi a Libní. V tomto úseku má být trať vybavená ETCS.

Doplnit ve schématu obvodu RBC balízu k navázání spojení mezi Vršovickými a Malešicemi, Žižkovem a Malešicemi, Záběhlicemi a Hostivaří, Říčany a Uhřetěvesí.

Bylo opraveno



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha - Kolín“ Projednání připomínek
DATUM	24. března 2015
MÍSTO	Zasedací místnost č.101a SUDOP PRAHA a.s.

[illegible]