

Váš dopis zn.: 55 791/2014-O7

Zde dne: 19.12.2014

Naše zn.: 4163/2015-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek

Telefon: 972 244 572

Mobil: 725 501 661

E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 28.01.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Generální ředitelství

07

- zde -

## Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti 2015 Stanovisko O14 k aktualizaci SP

Na základě vašeho dopisu čj. 55 791/2014-O7 zasíláme stanovisko O14 k dokumentaci Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti 2015. Dále jsou uvedeny připomínky zaměřené zejména na zařízení železniční infrastruktury v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky i elektrotechniky a energetiky:

### 1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

#### obecně

Část dokumentace A.1 má v záhlaví uvedeno označení „A.2“.

Není uvedeno dálkové ovládání v řešených úsecích.

#### bod 4.3.1

Pro navrhovaný stav trati Dejvická jsou uvedeny varianty „dvoukolejná“ a „částečně jednokolejná“. Pro dvoukolejnou variantu je rámcový návrh SZZ a TZZ uveden; pro případ částečně jednokolejné trati toto chybí. Návrh požadujeme doplnit, neboť zejména návrh TZZ v případě střídání dvoukolejných a jednokolejných úseků může být technicky i provozně problematický.

#### bod 4.3.2

Studie odkazuje v úvodu článku na investiční akci „Zapojení III. TŽK do ŽU Praha“. Studie (obvykle) neobsahuje technické detaily návrhu, nicméně z hlediska technického obecně a ani z hlediska profese zabezpečovacího zařízení se nelze jednoduše ztotožnit s myšlenkou „jednoho velkého uzlu“ neuvedeného názvu s obvodou Praha hl. n. (včetně) až Praha-Smíchov (včetně). Upozorňujeme, že z hlediska výstavby, uvádění do provozu i provozování se bude jednat o komplikovaný technologický celek. Mnoho poruch bude mít pravděpodobně významné dopady do plynulosti drážní dopravy. Značně se zkomplikuje možnost pozdějších úprav i souvisejícího přezkušování. Z ekonomického hlediska se v neposlední řadě obáváme možnosti nutné náhrady stávajícího SZZ žst. Praha hl. n. Z uvedených důvodů požadujeme přesně vyčíslit a doplnit rozdíl v propustnostech úseku pro variantu navrhovanou a variantu samostatných žst. Praha hl. n. a Praha-Smíchov (s obvodem Praha-Vyšehrad) spojených traťovým úsekem s TZZ. Pro další zpracování navrhujeme buď úseky řešené v rámci jiných dokumentací přesně specifikovat a dále neuvádět nebo v opačném případě a dalším trvání na navrhované variantě požadujeme rámcově rozpracovat podmínky a architekturu navrhovaného řešení zabezpečovacího zařízení. Upozorňujeme, že v takovýchto případech je nutno stránku dopravní technologie konzultovat s nezbytně související technickou stránkou.

Doporučujeme v textu vypustit zmínku o čtyřznakém autobloku, neboť je zcela zavádějící. Analogie k uvedenému systému sice existuje v přenosu návěstních znaků mezi návěstidly. V navrhovaném případě se však jedná o záměr (na rozdíl od AB) umisťovat úmyslně návěstidla na nedostatečnou vzdálenost. V případě traťového úseku ani nedochází k volbám VC a činnost AB je automatická.

Náš odbor nesouhlasí s uvedeným alternativním řešením TZZ jako AB se zábrzdovou vzdáleností 400 m, pokud bude na takovém úseku vybudována i traťová část národního vlakového zabezpečovače.

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Ing. Dudek, 972 244 485)

Bez připomínek.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)

Z pohledu problematiky, kterou má v kompetenci OEE jsou ve studii jen velice stručné informace. Souhlasíme s názorem, že pro elektrizaci úseku trati Praha-Smíchov – Hostivice je nutné v předstihu zpracovat alespoň hrubé energetické výpočty, které by prokázaly nutný rozsah napájecích bodů s upřesněním požadavků na rezervovanou kapacitu ze sítě veřejného distributora a ve vazbě na zvolenou variantu dopravní technologie a parametry uvažovaných vozidel.

V případě úvah o trakčním napojení kolejiště depa pro údržbu elektrických hnacích vozidel je nutné sledovat variantu s odděleným napájením pomocí spínací stanice. V opravárenské hale není vyloučeno použití odpínatelného trolejového vodiče např. v řešení jako trakční vedení s přívodní kolejničí (tzv. pevná trolej).



**Ing. Martin Krupička**  
ředitel odboru  
automatizace a elektrotechniky