

Váš dopis zn.: 19918/2016-SŽDC-O6
Ze dne: 6. 5. 2016
Naše zn.: 21873/2016-SŽDC-O14

Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek
Telefon: 972 244 491
Mobil: 727 827 268
E-mail: plocek@szdc.cz

Datum: 19. 5. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb

e-mailem: O6sek@szdc.cz, heinisova@szdc.cz,
burianek@szdc.cz

„Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – žádost o připomínky k technickému a dopravně-technologickému řešení variant ŽUB“

Na základě vašeho dopisu č. j. 19918/2016-SŽDC-O6 a dopisu č. j. 20101/2016-SŽDC-O6 s žádostí o zaslání připomínek k technickému řešení a dopravně-technologickému řešení variant ŽUB, zasílá odbor automatizace a elektrotechniky následující připomínky:

1. Zabezpečovací technika, zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572

Na základě požadavků průvodního dopisu sdělujeme následující stanoviska a doporučení k předloženým variantám:

TEXTOVÁ ČÁST – DÍL 1 – OBECNÝ ÚVOD A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Obsah i vlastní dokument obsahují některé tituly, které jsou však bez obsahu (viz 1.5.1, 1.5.2, 2.1.1. – 2.1.4 atd.). Zdůvodněte nebo odstraňte.

Bude samozřejmě upraveno. Je možné, že tyto články nebyly po dohodě se zadavatelem předmětem 3. resp. 5. dílčího plnění.

1.10.3 Uvedený výčet „problémů“ na straně zabezpečovacího zařízení obsahuje zavádějící text „Současné SZZ v Brně hl. n. nevyhovuje ani možnosti, aby se z tohoto zařízení mohly dálkově ovládat regionální tratě ve smyslu Pokynu generálního ředitele č.9/2013.“. Obdobně text „Pokud nedojde k výstavbě nového brněnského nádraží, bude nutno tato zařízení ve výhledové době nahradit novými staničními a traťovými zařízeními.“ je sice pravdivý, ale zcela irelevantní. Uvedené ryze účelové texty vypusťte.

Připomínka se akceptuje (texty budou smazány), avšak s výhradou: Není v kompetenci zpracovatele studie posuzovat, který z pravdivých výroků je účelový. Nadto výroky, které se některým posuzujícím jeví jako účelové, mohou být jinými hodnoceny jako neutrální. Pojem „účelovosti“ je tudíž v problematice uzlu ŽUB subjektivní ad hoc.

4.1.1 Aktualizujte texty, které dokreslují „kritický stav zabezpečovacího zařízení“ omezení platností průkazů způsobilosti UTZ pouze do konce roku 2015.“.

Texty budou aktualizovány.

4.3.2.3., 4.4.2.3.

Záměr formulovaný textem „Pro obvod železniční stanice Brno osobní nádraží se uvažuje s nasazením staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, jehož zařízení bude umístěno vzhledem k rozsáhlosti zabezpečené stanice ve třech objektech, a to ve stávající budově PTO na Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno 113 odstavném nádraží, v nově budované

provozní budově v nové železniční stanici Brno osobní nádraží a ve stávajících prostorách SSZT na zastávce Brno-Židenice.“ požadujeme přesně specifikovat, aby jeho technické naplnění bylo možno jednoznačně posoudit (specifikovat obvody, formu použité technologie a technické provedení vazeb uvedených třech částí).

Bude specifikováno a doplněno.

Text „Ovládání celé ŽST Brno osobní nádraží bude z jednoho místa, z dopravní kanceláře v provozní budově v žst. Brno osobní nádraží z pracovišť JOP výpravčích. Pro nouzové ovládání obvodu Brno-Židenice bude v DK na zastávce Brno-Židenice zřízena provizorní ovládací deska.“ byl připomínkován naším vyjádřením v prosinci 2015 s tím, že musí být návrh odůvodněn a/nebo doplněn – přesto zůstal původní. Trváme na úpravě – doplnění a/nebo zdůvodnění.

Text bude doplněn.

V závěru uváděný návrh napájení opět nerespektuje naše předešlé připomínky (tj. uvádět odkazy na konkrétní dokumenty stanovující uváděné hodnoty).

Bude doplněno.

Uváděné umístění návěstidel podle trakčních dělení a dopravní technologie je obecně v pořádku. Nicméně se jedná o výchozí předpoklady, které mohou být z hlediska technického dále upravovány například s ohledem na zábrzdne vzdálenosti, viditelnost či ETCS.

Polohy návěstidel jsou navrženy teoreticky a budou upřesňovány v dalších stupních PD s ohledem na ZV, viditelnost nebo ETCS.

4.3.2.3.

Zásadním nedostatkem je absence řešení ETCS. Stejně tak není uvedeno řešení provizorních stavů (ve variantě B je obsaženo – s výhradami viz dále). Doplněte.

Bude doplněno.

4.4.2.3.

Správnost první věty úvodního textu „Technický návrh zabezpečovacího zařízení vychází z již zpracované studie (IKP). Změny budou prováděny pouze v místech odlišného řešení ostatních provozních souborů a stavebních objektů.“ by měl být posouzen zadavatelem SP. Ve větě druhé, není zřejmé, co měl autor na mysli uvedenými „ostatními“ PS a SO (zvláště, když SP objektovou skladu dokumentace běžně neřeší).

Text bude opraven.

Využívání MPZZ na rozsáhlých kolejistích je finančně i časově náročné řešení. Doporučujeme proto posoudit možnosti využití stávajících zařízení jako provizorních během výstavby.

Samozřejmě se uvažuje kromě MPZZ i se stávajícím zabezpečovacím zařízením, které se využije ve stavebních postupech jako provizorní, pokud to konfigurace kolejistě dovolí. Text bude doplněn.

K doporučení výběru varianty sdělujeme, že **z hlediska železničního zabezpečovacího zařízení není objektivní důvod nějakou variantu upřednostnit a doporučit**. Důvodem je zejména skutečnost, že vhodnost konkrétní varianty primárně plyne z výhodnosti pro potřeby uvažované dopravní technologie a navazujícího kolejového řešení, kterému se profese zabezpečovacího zařízení (pokud možno) přizpůsobuje. Sám autor v textu uvádí, že výběr jakékoliv varianty nemá na samotnou koncepci řešení zabezpečovacího zařízení zásadní vliv.

Zpracovatel studie bere na vědomí.

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

Zabezpečovací zařízení

Ve studii se hovoří o tom, že zdroje pro napájení zabezpečovacího zařízení budou napájeny ze dvou nezávislých přípojek. Upřesnit způsob napájení zdrojů pro napájení zabezpečovacího zařízení ve smyslu předpisu SŽDC E8. V této fázi dokumentace stavby postačí uvést, kolik dělicích míst bude mezi rozvodem pro napájení zabezpečovacího zařízení a napájecím zdrojem zabezpečovacího zařízení. Například. *Zdroje pro napájení zab. zař. budou napájeny přes dvě dělicí místa ze dvou nezávislých elektrických přípojek.*

Bude doplněno.

Elektrická zařízení

V návrzích Technického řešení doplnit, jaký druh trakční soustavy studie se v jednotlivých variantách navrhuje.

Bude doplněno.

Ve studii se hovoří o tom, že drážní energetický systém 22kV bude sloužit pouze pro napájení drážních zařízení a případné komerční odběry budou napojeny z distribuční sítě E.ON. Objasnit proto pojem komerční odběry a otázku připojení těchto odběrů na veřejný distribuční rozvod.

Bude doplněno,.

K doporučení výběru varianty sdělujeme, že z pohledu silnoproudých elektrotechnických zařízení nemáme důvod upřednostňovat žádnou z předložených variant.

Zpracovatel studie bere na vědomí.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky