

Záznam

z projednání připomínek DUR stavby „**Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov**“ konané dne **7. 4. 2022** na SUDOPu BRNO a prostřednictvím MS Teams.

Přítomni

viz prezenční listina

Předmět porady

Předmětem porady bylo projednání připomínek k projektové dokumentaci, které vznesly odborné složky Správy železnic, státní organizace.

Průběh porady

V rámci pozvánky bylo pozvaným avizováno, že projednání připomínek v profesi umělé stavby proběhne samostatně a to na poradě konané dne 8. 4. 2022. Projednání připomínek v profesi tunelové stavby nebylo možné uskutečnit a to pro neúčast odpovědných zástupců investora. Tyto připomínky tedy budou projednány na poradě k umělým stavbám.

Na poradě došlo k vypořádání všech připomínek. Po diskuzi s přítomnými investory o způsobu zpracování připomínek rozhod tak, jak je uvedeno v příloze. Přílohou tohoto zápisu jsou jednotlivé připomínky, ke kterým jsou výsledná rozhodnutí o způsobu zpracování barevně dopsána (formou sledování změn). Tento záznam je zároveň **protokolem o vypořádání připomínek**.

Zapsal: Ing. Radoslav Molák, SUDOP BRNO, spol. s r.o., v.r.

Přílohy zápisu:

1. Prezenční listina
2. CDP Přerov
3. CTD - Centrum telematiky a diagnostiky
4. Ivana Pospíšilová (pospisilovaivana@gr.cd.cz) – připomínky nebyly uplatněny
5. OŘ Brno
6. O11 - Odbor řízení provozu
7. O13 - Odbor traťového hospodářství
8. O14 - Odbor zabezpečovací a telekom. techniky
9. O15 - Odbor provozuschopnosti
10. O21 - Odbor přípravy VRT – **bez připomínek**
11. O23 - Odbor pozemních staveb
12. O24 - Odbor elektrotechniky a energetiky
13. O26 - Odbor strategie – **bez připomínek**
14. O30 - Odbor bezpečnosti a krizového řízení
15. O31 - Odbor prodeje a pronájmu
16. O6 - Odbor přípravy staveb
17. SŽG - Správa železniční geodézie

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k DUR stavby:

Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov projednání připomínek

konané dne: 7. 4. 2022 prostřednictvím MS Teams a prezenčně na SUDOPu BRNO

Jméno a příjmení:	Firma, odbor:	Email:	Telefon:
Radoslav Molák	SUDOP BRNO	rmolak@sudop-brno.cz	604 95 65 85
Martin Bednár	Správa železnic, GŘ O11	BednarM@spravazelezni	607 019 217
Aleš Zeman	Správa železnic, GŘ O6	ZemanA@spravazeleznic	702 209 232
David Tribula	Sudop Brno spol. s r.o.	dtribula@sudop-brno.cz	702205845
Aleš Koukal	Správa železnic, OŘ Brno	koukal@spravazeleznic.c	725 222 957
Tomáš Matula	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	tmatula@sudop-brno.cz	601 576 151
Jaroslav Švec	SŽ s.o.	svecja@spravazeleznic.c	602514501
Josef Rychtecky	AFRY CZ	Josef.Rychtecky@afry.co	723284990
Tomáš	Řehůrek	trehurek@sudop-brno.cz	607066142
Lukáš Bari	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	Lbari@sudop-brno.cz	+420 727 913 105
Tomáš Chytil	AFRY CZ s.r.o.	tomas.chytil@afry.com	+420 737 999 284
Elena Galková	Správa železnic, státní or	galkova@spravazeleznic.	724385471
Jan Panchartek	Správa železnic, státní or	panchartek@spravazelez	724 030 021
Jaroslav Němeček	Sudop Brno s.r.o.	jnemecek@sudop-brno.c	+420 720 026 455
vladimir hora	GŘ SŽ O14/OTSA	horav@spravazeleznic.cz	724630015
Jindřich Kintr	Sudop Brno spol. s r. o.	jkintr@sudop-brno.cz	606082960
Milan Stehlík	SŽ odbor řízení provozu (stehlikM@spravazeleznic	972741043
Stanislav Brutovský	Dopravní projektování s	stanislav.brutovsky@do	776032780
Robert Formanka	Správa železnic s.o., OŘ E	formanka@spravazelezn	724503812
Josef Němeček	SŽ, OŘ Brno, ÚŘP	NemecekJ@spravazelezn	724450265
Tomáš Míka	Správa železnic, GŘ O6	mikat@spravazeleznic.cz	725761482
Pavel Skala	GŘ SŽ, O6	skalap@spravazeleznic.c	601 391 995
Jiří Mička	SŽ - O30/3 oddělení pož	MickaJ@spravazeleznic.c	606 092 909
Ing. Vlastimil Horák	AMBERG Engineering Br	vhorak@amberg.cz	+420603529928
Ing. Soňa Prantlová	SŽ GŘ O31	Prantlova@spravazelezn	972 246 143
Vojtěch Popelář	SUDOP Brno, silnoproud	vpopelar@sudop-brno.c	+420607065905
Petr Tomášek	SUDOP BRNO spol. s r.o.	ptomasek@sudop-brno.c	727913106
Tomáš Mádr	Správa železnic, O14	madr@spravazeleznic.cz	608600360
Marek Michalík	Správa železnic, CDP Pře	michalikm@spravazelezn	724035777
Antonín Leitgeb	Správa železnic, OŘ Brno	Leitgeb@spravazeleznic.	702153501
Hana Vlková	SŽ, OOC	vlkovaha@spravazelezni	725719917
Jiří Sysel	Správa železnic, OŘ Brno	syselj@spravazeleznic.cz	724364091
Erik Tischer	SŽ, ÚŘP OŘ Brno, PO Brn	Tischer@spravazeleznic.	607246641
Petr Kříž	Dopravní projektování	petr.kriz@dopravniproje	601696697
Jan Šimek	SUDOP Brno	JSimek@sudop-brno.cz	+420 607065548
Ing. Petr Pištek	Dopravní projektování, s	pistek@dopravniprojekt	601 130 946
Petr Švejk	Správa železnic, GŘ O6	svejk@spravazeleznic.cz	602 659 870
Ing. Jan Krupička	Dopravní projektování s	krupicka@dopravniproje	+420 702 292 916
Lenka Žemličková	SŽ s. o. O23	zemlickova@spravazelez	728750333

Gabriela Růžičková	SUDOP BRNO	ruzickova@sudop-brno.c	725 154 225
Tomáš Toma	AFRY CZ, zabezpečovací	tomas.toma@afry.com	+420 732 539 411
Petr Tišnovský	Správa železnic, CTD	Tisnovsky@spravazelezn	606630718
Milan Komárek	Správa Železnic, s.o., OŘ	KomarekMi@spravazele:	601090454
Luboš Vrána	Správa železnic, ST Brno	vrana@spravazeleznic.cz	724 773 817
Martin Svoboda	SUDOP Brno	Msvoboda@sudop-brno.	608 865 217
Petr Rotschein	SUDOP Brno spol. s r.o.	protschein@sudop-brno.	732484306
Jan Marek	SŽG, Správa železnic	Marekj@spravazeleznic.	601103274
Vojtěch Porwisz	SŽ GŘ O14	Porwisz@spravazeleznic.	972244131
Ing. Tomáš Slaný	SŽ GŘ O30	slany@spravazeleznic.cz	+420 722 951 767
Ľubomír Beňák	SUDOP Brno	lbenak@sudop-brno.cz	721660323
Jan Zářecký	Sudop Brno, spol. s r.o.	jzarecky@sudop-brno.cz	603720522
Josef Naništa	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	jnanista@sudop-brno.cz	602721724
Robert Rosecký	SUDOP Brno	RRosecky@sudop-brno.c	737428661
Milada Nezvalová	SUDOP Brno, geodeti	nezvalova@sudop-brno.	607065533

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 94/2022-SŽ-CDP PRE-NT

Listů/příloh 2/0

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ

Vyřizuje Ing. Marek Michalík

Telefon +420 972 724 400

Mobil +420 724 035 777

E-mail MichalikM@spravazeleznic.cz

Datum 7. dubna 2022

Připomínky k Dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov“

CDP Přerov má k předložené dokumentaci následující připomínky:

1. B.1 Souhrnná technická zpráva:

- v bodu D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení požadujeme doplnit možnost dálkového ovládání i z PPV Brno hl.n. včetně ETCS. Kadla: Bude doplněno.
- v bodu D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení požadujeme doplnit možnost dálkového ovládání i z PPV Brno hl.n. včetně ETCS a aktualizaci softwaru cvičného sálu CDP Přerov, Kadla: Bude doplněno.
- v bodu D.1.2 Železniční sdělovací zařízení požadujeme odstranit PPV Nezamyslice Reakce projektanta (Španěl): Bylo opraveno.
MRS je sice konstatováno, že MRS zůstane v ŽST Blažovice, ale bez IP provedení je v DOZ nepoužitelná
Reakce projektanta (Naništa):
Uvádím text ze zápisu z pracovní porady ze dne 22.6.2018:

V novém stavu se s provozem MRS nepočítá s výjimkou žst. na které navazuje odbočná trať a řídicí žst. Jedná se o žst. Blažovice a žst. Nezamyslice a žst. Vyškov. V žst. Vyškov musí zůstat MRS v provozu po skončení 2. stavby, její případné zrušení je možné až po realizaci 3. stavby. Předpokládá se, že se stávající analogové radiostanice nebudou vyměňovat za radiostanice IP a zůstanou i nadále provozované jako analogové, pro místní použití bez dálkového ovládání.

V tomto smyslu byla zpracovaná původní dokumentace a v rámci aktualizace nikdo nepožadoval žádnou změnu této technologie.

- Vybavení dispečerského pracoviště – požadujeme doplnit i vybavení PPV Brno hl. n. potřebným HW a SW pro dálkové ovládání Reakce projektanta (Španěl): Základní vybavení PPV Brno nebylo součástí 2. stavby ani v původní ani v aktualizované verzi dokumentace. Základní HW vybavení PPV Brno by měla zřizovat některá ze staveb, které budou 2. stavbu předcházet (5. stavba nebo 1. stavba). Pokud toto bude zařazeno do 2. stavby je nutné toto zapracovat nejprve do technologie zabezpečovacího zařízení (ZZ to nemá jako součást 2. stavby) a následně dovýbavit sdělovacím zařízením.
Kadla: PPV v ŽST Brno hl.n. je součástí stavby: „Modernizace trati Brno-Přerov, 1.stavba Brno – Blažovice“. Bude opětovně prověřeno v dalším stupni PD a to s ohledem na související stavby.

2. B.2 Provozní a dopravní technologie – v části zabezpečovací zařízení opět doplnit možnost dálkového ovládání z PPV Brno hl. n. Bude doplněno. (Svoboda)

3. D.1.1 Zabezpečovací zařízení, bod 3.4 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení – v dokumentaci není řešeno vybavení pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Brno hl.n. potřebným HW a SW pro zajištění zálohy dálkového ovládání v souladu s Pokynem SŽ PO-01/2021-GŘ Pracoviště pro dálkové řízení (alternativně může být vybavení PPV součástí 3. stavby a ve 2. stavbě může být jen aktualizace SW vybavení). Na PPV dále požadujeme možnost ovládání ETCS podobně jako na CDP (sloučený reliéf JOP a HMI). Kadla: PPV v ŽST Brno hl.n. je součástí stavby: „Modernizace trati Brno-Přerov, 1.stavba Brno – Blažovice“.
Dále požadujeme doplnit úpravu software cvičného sálu alespoň 1 měsíc před aktivací dálkového ovládání pro zajištění výcviku zaměstnanců. Kadla: Bude doplněno.
4. D.1.2 Sdělovací zařízení – v dokumentaci není řešeno vybavení pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Brno hl.n. potřebným HW a SW pro zajištění zálohy dálkového ovládání v souladu s Pokynem SŽ PO-01/2021-GŘ Pracoviště pro dálkové řízení (alternativně může být vybavení PPV součástí 3. stavby a ve 2. stavbě může být jen aktualizace SW vybavení). Reakce projektanta (Španěl): Základní vybavení PPV Brno nebylo součástí 2. stavby ani v původní ani v aktualizované verzi dokumentace. Součástí 2. stavby jsou jen aktualizace SW vybavení pracovišť PPV Brno hl. n. a PPV Nezamyslice. Základní HW vybavení PPV Nezamyslice je součástí 3.stavby. Základní HW vybavení PPV Brno by měla zřizovat některá ze staveb, které budou 2. stavbu předcházet (5. stavba nebo 1. stavba).
5. D.1.2.2 Rozhlasová zařízení - odstranit možnost dálkového řízení z PPV Nezamyslice. Reakce projektanta (Tribula): Bylo odstraněno.
6. D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení – požadujeme možnost přepínání ovládání ITZ mezi úrovní lokální, PPV a CDP (obslužné předání linek MB, AUT, GSR-R na úrovni IPG-A). Mobilní telefon GSM-R v každé stanici má smysl pouze do doby aktivace DOZ, tedy pouze po dobu místního ovládání stanice. Reakce projektanta (Španěl): S možností přepínání ovládání mezi CDP a PPV je počítáno. Tento text bude doplněn do TZ, U mobilního telefonu GSM-R se předpokládá že bude předán pracovníkovi až před výkonem služby na pracovišti NZP, nebude na pracovišti umístěn trvale.
7. D.1.2.6 Informační zařízení - ve Vyškově budeme zřizovat úsekové ovládání? ISC by měla být ovládána dálkově z CDP Přerov a PPV Brno, případně dočasně (do doby zapojení do DOZ) z místa. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno.
8. D.1.2.7 Jiná sdělovací zařízení – kamerový systém pro monitorování prostor pro cestující - odstranit možnost dálkového řízení z PPV Nezamyslice. Trochu k zamyšlení je instalace IP telefonu v každé rozvodně NN a sdělovací místnosti (s výjimkou tunelů), když má každý udržující zaměstnanec v kapse služební mobilní telefon. Reakce projektanta (Tomášek): IP telefony jsou v rozvodnách NN navrženy na základě požadavku správce silnoproudých zařízení. (Matula): odstraněno klientské pracoviště v Nezamyslicích.
9. Výkres D.1.2_DUR_2.143 IZ ŽST Rousínov neobsahuje schéma informačního zařízení, ale schéma kamerového systému Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
10. D.1.2.9 Rádiová zařízení - u všech ŽST doplnit, že TRS bude ponechána v provozu do uvedení GSM-R do provozu (plus nějaký časový souběh obou systémů) a do aktivace DOZ, podobně doplnit i u MRS. V ŽST Blažovice, kde MRS zůstává, bude nutné MRS převést do IP ovládání, jinak postrádá smysl. Reakce projektanta (Naništa): Požadavek na souběh systémů bude zapracovaný do textu k TRS, MRS a GSM-R. Ke stávajícím MRS uvádím text ze zápisu z pracovní porady ze dne 22.6.2018: V novém stavu se s provozem MRS nepočítá s výjimkou žst. na které navazuje odbočná trať a řídicí žst. Jedná se o žst. Blažovice a žst. Nezamyslice a žst. Vyškov. V žst. Vyškov musí zůstat MRS v provozu po skončení 2. stavby, její případné zrušení je možné až po realizaci 3. stavby. Předpokládá se, že se stávající analogové radiostanice nebudou vyměňovat za radiostanice IP a zůstanou i nadále provozované jako analogové, pro místní použití bez dálkového ovládání.
V tomto smyslu byla zpracovaná původní dokumentace a v rámci aktualizace nikdo nepožadoval žádnou změnu této technologie. Změnu řešení je nutné projednat na závěrečné poradě.
Závěr: TRS bude navržena dle požadavku.

S pozdravem

Ing. Marek Michalík
Náměstek ředitele CDP Přerov

Podepsáno elektronicky

Váš dopis zn. IS C.E.STA
Ze dne
Naše zn. 4734/2022-SŽ-CTD-ÚŽT
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Petr Tišnovský
Telefon +420 972 625 358
Mobil +420 606 630 718
E-mail Tisnovsky@spravazeleznic.cz

Datum 4. dubna 2022

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Ing. Pavlína Bařínková
Nerudova 1
772 58 Olomouc
(pouze elektronicky v IS C.E.Sta)

„Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“

Centrum telematiky a diagnostiky (CTD), organizační složka Správy železnic, státní organizace, má k projektové dokumentaci ve stupni DUR následující připomínky:

DOK, TOK

Na základě porady konané 16.3.2022 za účasti GŘ O24, GŘ O14, CDT, správou elektro OŘ Brno a zástupci formy Hitachi Energy Czech Republic s.r.o požadujeme aktualizovat počty vláken určených pro potřeby energetiků; tedy pro přímé propojení PMU, ochran a měničů a pro magistrální rozvod.

Jednání nebylo uzavřeno, bude aktualizováno v dalším stupni PD.

PS 09-02-51 Blažovice Křenovice, traťový kabel

Ve schématu TK Blažovice – Křenovice doplnit, v jakých stavbách budou vybudována TK a HDPE. Jedná se o stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo)- Nesovice včetně“ a „Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno Černovice“. Ve schématu TK Blažovice – Křenovice opravit TK a HDPE dle stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo)- Nesovice včetně“ jako výchozí stav.

Reakce projektanta (Tribula): Bylo doplněno.

PS 24-02-11 ŽST Holubice MK

Ve schématu MK Holubice doplnit HDPE trubky.

Reakce projektanta (Tomášek): Bylo zapracováno.

PS 00-02-31 Blažovice – Vyškov ATU

V provizorním stavu zachovat ATU TCC 2000 v ŽST Vyškov.

Reakce projektanta (Naništa): V žst. Vyškov se neřeší provizorní stav sdělovacího zařízení – stávající sdělovací místnost se zruší až po vybudování nové sdělovací místnosti, která

Loga URS se vztahují na systém managementu zajišťující shodu s požadavky norem ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb a výrobků.

Správa železnic, státní organizace
Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384.

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9 – Libeň
spravazeleznic.cz



v jiných prostorách VB. Stávající ATÚ může do té doby být v provozu a tak je to i v dokumentaci zamýšleno.

PS 23-02-91 t.ú. Blažovice - Holubice, GSM-R

MPLS GSM-R v ŽST Blažovice je nutné připojit do MPLS GSM-R v Brně Maloměřicích. Tento box je potřeba vybavit 1GB SFP. Reakce projektanta (Naništa): bude doplněno

Tento PS je potřeba koordinovat se stavbou Blažovice – Nesovice, která vybuduje BTS v lokalitě Křenovice dolní n. a zvážit posunutí BTS z Křenovic horní n. blíže k zastávce Zbýšov z důvodu vstupu do oblasti ETCS a lepšího pokrytí signálem.

Reakce projektanta (Naništa/Španěl): Jedná se již o oblast, která je mimo rámec 2. Posunutí dál smarem k zast. Zbýšov není možné i z důvodu souvisejících technologií (optická kabelizace, napájení nn atd.). BTS navržená v žst. Křenovice Horní n. zajistí automatický vstup do oblasti ETCS ze směru od Sokolnic a vykryvá signálem i úsek mezi Křenovicemi a Holubicemi. Dále je schopná bez problémů pokrýt signálem i celý úsek až po Slavkov u Brna. V dané žst. jsou pro její výstavbu velmi dobré podmínky (optický kabel, napájení, pozemek SŽ atd.).

BTS v zast. Křenovice dolní n. nezajistí pokrytí úseku pro automatický vstup do oblasti ETCS od Sokolnic. Z tohoto důvodu je BTS Křenovice horní n. nutná.

PS 00-02-91Blažovice – Vyškov MRS

V definitivním stavu vybudovat radiostanici MRS Blažovice novou v IP provedení.

Reakce projektanta (Naništa):

Ke stávajícím MRS uvádím text ze zápisu z pracovní porady ze dne 22.6.2018:

V novém stavu se s provozem MRS nepočítá s výjimkou žst. na které navazuje odbočná trať a řídicí žst. Jedná se o žst. Blažovice a žst. Nezamyslice a žst. Vyškov. V žst. Vyškov musí zůstat MRS v provozu po skončení 2. stavby, její případné zrušení je možné až po realizaci 3. stavby. Předpokládá se, že se stávající analogové radiostanice nebudou vyměňovat za radiostanice IP a zůstanou i nadále provozované jako analogové, pro místní použití bez dálkového ovládání.

V tomto smyslu byla zpracovaná původní dokumentace a v rámci aktualizace nikdo nepožadoval žádnou změnu této technologie. Změnu řešení je nutné projednat na závěrečné poradě.

PS 00-02-92 Blažovice - Vyškov úprava TRS

V definitivním stavu převést ovládání TRS Blažovice do míst dopravní obsluhy. TRS bude ponechána v provozu do doby zprovoznění GSM-R, resp. souběžně po dobu zkušebního provozu GSM-R.

Reakce projektanta (Naništa): V žst. Blažovice je v dokumentaci zpracované přemístění ovládání TRS do místnosti nouzové DK.

Požadavek na souběh systémů bude zpracovaný do textu k TRS, MRS a GSM-R. GSM-R musí být v plném provozu min. 6 měsíců před koncem stavby tak, aby zprovoznění stavby bylo od počátku již plně v provozu GSM-R.

SO 22-30-01 ŽST Blažovice ochrana drážních sdělovacích kabelů.

V žst Blažovice doplnit provizorní přeložení DOK, TK a HDPE dle stavby Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice, včetně přepojení do provizorního kontejneru. Reakce projektanta (Tribula): Je uvedeno v TZ (SO 22-30-01 a PS 09-02-51).

V ŽST Blažovice doplnit do projektové dokumentace provizorní sdělovací objekt stavby ETCS +DOZ+GSM-R Brno Blažovice. V tomto objektu budou také provizorně ukončeny kabelové trasy stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo)- Nesovice včetně“. Reakce projektanta (Tribula): Bylo doplněno.

Přeložky kabelů Správy železnic

Kabel DK DCKAYPVB 33 DM0,9 + 9VX1,2 překládat kabelem 35 XN

Do PD doplnit přeložky kabelu DK DCKAYPVB 33 DM0,9 + 9VX1,2 v úseku Luleč Vyškov n.M

Provizorní přeložky DOK 36 vláken nejsou v projektové dokumentaci podrobně zpracovány. Požadujeme doplnit geodetické body provizorních kabelových tras, hloubku kabelové trasy, úseky povrchové trasy, úseky ochrany kabelové trasy panely.

Do PD doplnit konstrukci a umístění provizorních podpěr pro zavěšení kabelů (mosty km 55,326, 60,923).

Reakce projektanta (Kintr, Matula, Tribula): Bylo doplněno

Obecně

Ve schématech nejsou uvedeny názvy a čísla PS.

Reakce projektanta (Kintr): Bylo doplněno

Do přílohy TZ č.1 doplnit

- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- TNŽ 37 5715 Silová kabelová vedení celostátních drah
- TNŽ 34 2090 Železniční sdělovací zařízení
- SŽDC S4, příloha 26 Kabely v tělese železničního spodku
- 4856/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech v majetku Správy železniční dopravní cesty s.o. (ve správě Technické ústředny dopravní cesty)
- směrnice SŽDC č.116 Technické specifikace rádiových zařízení pracujících v MRS v pásmu 150 MHz
- směrnice SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“
- do výkazu výměr (dále VV) nezapomenou doplnit položku – součinnost správce zařízení
- do VV nezapomenout doplnit položku – zajištění provizorních stavů (1 komplet)
- do VV zahrnout položku na demontáž nahrazených zařízení
- do VV zahrnout položky geodetické zaměření a vyhotovení kabelové knihy plánů

Reakce projektanta (Kintr) Bylo doplněno

Stavba musí být koordinována se stavbou ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice, která musí mj. doplnit DOK, TOK a přenosové zařízení TDS a GSM-R.

S pozdravem

Petr Tišnovský

vedoucí střediska Servis sítí

Centra telematiky a diagnostiky

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 5984/2022-SŽ-OŘ BNO-OPS

Listů/příloh 8/1

Vyřizuje Ing. Magdalena Jagošová

Telefon

Mobil +420 725 821 825

E-mail jagošova@spravazeleznic.cz

Datum 5. dubna 2022

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

„Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ – připomínky k dokumentaci pro územní rozhodnutí

Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno (dále jen „OŘ Brno“), které je místně příslušnou organizační jednotkou Správy železnic, státní organizace, Dílážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, obdrželo dne 25. února 2022 Vaši žádost o vyjádření k dokumentaci pro územní rozhodnutí ke stavbě „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“.

Jako podklad uvedené žádosti byla poskytnuta dokumentace zpracovaná společností SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno.

Po prostudování předložené dokumentace Vám OŘ Brno, jakožto majetkový správce záměrem dotčené dopravní infrastruktury, sděluje následující připomínky:

1. **Úsek řízení provozu** (Emil Vysloužil, e-mail: VyslouzilE@spravazeleznic.cz, tel.: + 420 725 982 180, Ing. Erik Tischer, e-mail:Tischer@spravazeleznic.cz, tel.: + 420 607 246 641)
 - 1.1 D.1.2.1 Místní kabelizace:
 - 1.1.1 PS 22-02-11: Není požadavek na VTO u návěstidla vlečky. Reakce projektanta (Tribula): VTO nebude zřizováno.
 - 1.1.2 PS 30-02-11: Není požadavek na VTO u návěstidla vlečky. Reakce projektanta (Kintr): VTO i návěstidla vlečky bude zrušené
 - 1.1.3 VTO u obou portálů Rousínovského tunelu (rousínovského i holubického) budou zapojeny do totožného okruhu (místní nebo traťový). Reakce projektanta (Tomášek): Bylo upraveno.
 - 1.2 D.1.2.2 Rozhlasová zařízení: Pro předmětný traťový úsek je Pokynem SŽ PO-01/2021-GR definováno pouze PPV Brno hl. n. a nikoliv PPV Nezamyslice. Reakce projektanta (Tribula): Bylo upraveno.
 - 1.3 D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení: Záznam provozu telefonních zapojovačů jednotlivých stanic postačuje na jedno záznamové zařízení (stávající na CDP Přerov popř. v Brně-Maloměřicích dle počtu volných linek) a nikoliv ještě paralelně na PPV. Reakce projektanta (Španěl): Bylo opraveno, nahrávání bude na stávající záznamové zařízení na CDP Přerov
 - 1.4 D.1.2.6 Informační systém pro cestující: Informační zařízení bude ovládáno pro předmětný úsek pouze z CDP Přerov a z PPV Brno hl. n. (viz Pokyn SŽ PO-01/2021-GR). Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
 - 1.5 D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení:
 - 1.5.1 Dodej konkrétních IP telefonů do technologických místností na základě požadavku složek, které do těchto místností budou vstupovat s ohledem na využití telefonních přístrojů. Reakce projektanta (Tomášek): Telefony jsou navrženy na základě požadavku projektantů příslušných technologických celků.

- 1.5.2 Klientské pracoviště pro kamerové systémy bude pro řízení provozu na CDP Přerov a PPV Brno hl. n. a nikoliv Nezamyslice (viz Pokyn SŽ PO-01/2021-GR). Reakce projektanta: Bylo opraveno (Matula)
- 1.6 D.1.2.9 Rádiové systémy:
- 1.6.1 PS 00-02-91: Vzhledem k povaze provozní práce a technologickým úkonům je vhodné ponechání (s převodem na IP) ZR MRS i v definitivním stavu v ŽST Blažovice a ŽST Vyškov na Moravě. Reakce projektanta (Naništa): Ke stávajícím MRS uvádím text ze zápisu z pracovní porady ze dne 22.6.2018: V novém stavu se s provozem MRS nepočítá s výjimkou žst. na které navazuje odbočná trať a řídicí žst. Jedná se o žst. Blažovice a žst. Nezamyslice a žst. Vyškov. V žst. Vyškov musí zůstat MRS v provozu po skončení 2. stavby, její případné zrušení je možné až po realizaci 3. stavby. Předpokládá se, že se stávající analogové radiostanice nebudou vyměňovat za radiostanice IP a zůstanou i nadále provozované jako analogové, pro místní použití bez dálkového ovládání. V tomto smyslu byla zpracovaná původní dokumentace a v rámci aktualizace nikdo nepožadoval žádnou změnu této technologie. Změnu řešení je nutné projednat na závěrečné poradě. MRS v žst. Vyškov na Moravě není nutné ve smyslu výše uvedeného zápisu v novém stavu zachovat z důvodu uvedení 3. stavby do provozu před 2. stavbou.
- 1.6.2 PS 00-02-92:
- 1.6.2.1 Traťový úsek Blažovice – Křenovice – Sokolnice neexistuje. Jedná se o úsek Holubice – Křenovice h. n. – Sokolnice. Reakce projektanta (Naništa): bude opraveno
- 1.6.2.2 Vzhledem ke skutečnosti, že výchozím stavem pro tuto stavbu je dokončení staveb ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice, Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna a Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně), není nutné v ŽST Blažovice po dokončení stavby zachování rádiové sítě SRD TRS-Tesla, jestliže na předmětné trati bude již vybudovaný systém GSM-R. Návrhový úsek Holubice – Křenovice h. n. bude zajištěn kombinací ZR47 Křenovice a BTS Holubice, kde dojde ke změně základního rádiového spojení SRD/GSM-R a opačně. Reakce projektanta (Naništa): Pokud výše uvedený předpoklad bude na závěrečné poradě pro 2. stavbu potvrzen jako závazný, bude v tomto smyslu dokumentace opravena tj. ZR47 včetně příslušenství a anténního systému bude v novém stavu plně zrušený.
- 1.7 B.2 Provozní a dopravní technologie, kap. 2. 2. Současný provozní koncept a rozsah vlakové dopravy, str. 17:
- 1.7.1 U ŽST Rousínov je uvedeno, že ve stanici nezastavují vlaky pro nástup a výstup cestujících s výjimkou posledního večerního vlaku z Brna. Ve skutečnosti zde v JŘ 2021/2022 zastavuje i první ranní osobní vlak Os 4002. Bude doplněno. (Svoboda)
- 1.7.2 U ŽST Komořany u Vyškova je uvedeno, že u kolejí č. 1 a 3 jsou úrovněová nástupiště. U koleje č. 1 vnější, přístupné z prostoru před výpravní budovou a u koleje č. 3 jednostranné, přístupné přechodem. Upozorňuji, že nástupiště sice fyzicky existují, ale nejsou provozovány ani udržovány a jejich využití není v současném stavu možné. Nástupiště nejsou uvedena ani v platné ZDD. Bude doplněno. (Svoboda)

2. **Správa tratí Brno** (ST Brno, Bc. Luboš Vrána, e-mail: Vrana@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 773 817)

- 2.1 Svršek, spodek
- 2.1.1 Požadujeme zřídit přístupy k výhybkám přes otevřené příkopy formou zatrubněním. Bude řešeno v dalším stupni PD a to na základě metodického pokynu SŽ.
- 2.1.2 V ŽST Blažovice na brněnském zhlaví na obslužné komunikaci požadujeme zřídit rozšíření komunikace k odstavení vozidla a přístup k výhybkám. Bude respektováno.
- 2.1.3 V ŽST Vyškov (výh. č. 40, 41, 42 a 43) požadujeme zajistit příjezd a přístup k výhybkám protažením obslužné komunikace z ulice Nosálova Komunikace bude prodloužena k únikovému otvoru PHS.
- 2.1.4 Návrh KPP koordinovat s km polohou mostních objektů. Rotschein: KPP se navrhuje pouze u objektů ve stávající poloze trati, v nové stopě se jedná o přechodovou oblast.
- 2.1.5 V návrhu KPP - příloha 1c opravit text „Střelická trať“. Rotschein: bude opraveno

- 2.1.6 Do dalšího stupně dokumentace v podélných profilech vykreslit odvodnění, zdi dle TNŽ 01 3468.
- 2.1.7 Provéřit v situaci ŽST Blažovice v km 26,0-26,100 kolizi otevřeného příkopu v ose PHS. Rotschein: Bude koordinováno
- 2.1.8 D.2.1.1_2.2.102 ŽST Blažovice: prověřit kolizi trativodů se základy trakčních stožárů. Rotschein: Bude prověřeno, prostup trativodu základem bud navržen pouze výjimečně.
- 2.1.9 D.2.1.1_2.2.302 PF km 26,300: otevřený zpevněný příkop mezi kolejemi chybí zakreslit v situaci. Rotschein: Bude zakresleno
- 2.1.10 PF 306 km 37,375: trativody jsou vedeny v rozporu s předpisem SŽ S4, doložit výjimku pro obcházení TS. Pukluš: Bude doplněna kanalizace pod příkopem a trativod bude u TS přerušen.
- 2.1.11 Provéřit u PHS od km 43,550 směr Vyškov, která obchází TS kolizi s otevřenými příkopy. PHS byla vykreslena orientačně. Opraveno.
- 2.1.12 Nedoporučujeme uložení antivibrační rohože pod šterkové lože, jak je navrženo v ŽST Vyškov. Vlivem šterkového lože dochází k její degradaci, vhodnější uložení vidíme v konstrukční vrstvě žel. spodku. Rotschein: Umístíme dle požadavků SŽ, je třeba projednat s O13.
- 2.1.13 V situaci ŽST Holubice doplňte demolici VB žlutě. Rotschein: Bude doplněno.
- 2.1.14 V TZ v ŽST Rousínov v části „Snesení stávajícího svršku“ požadujeme vypustit text, že opuštěné kolejiště bude předáno do správy města Rousínova. Plochy opuštěné ŽST budou předány OR Brno. Pukluš: Bude opraveno.
- 2.2 Mosty, zdi
- 2.2.1 U mostních objektů, kde se jedná o novostavbu, dle předpisu SŽ S4 příl. č. 24 se zásyp opěr provádí přechodovým klínem dle obr. 9 a 10. Vrstvy železničního spodku často neodpovídají návrhu KPP dle D.2.1.1_2.1.002. Bude zkoordinováno. (Balas)
- 2.2.2 SO 24-20-02: Vzdálenost od osy koleje k PHS vlevo 3615mm, je po bezpečnostní madlo, které v řezu chybí. Bude opraveno (Lugarová)
- 2.2.3 SO 24-24-01, SO 24-24-02: Nově budované zdi jsou v poloze otevřeného příkopu, podél stávající komunikace. U nových zárubních zdí projektovaných v žst. Holubice u zpevněné plochy nákladiště požadujeme, aby koruny zdí byly nadvýšeny nad terén a TZZ pro ochranu před přívalovou srážkovou vodou z polí na pozemcích k.ú. Holubice p.č.1415 a p.č.1417. Bude upraveno. (Kvašňovský)
- 2.2.4 SO 30-23-03: Situace 101 zobrazena s původní objektovou skladbou. Bylo zkontrolováno a upraveno. (Ing. Rybářová)
- 2.3 Protihlukové stěny
- 2.3.1 Návrh protihlukových stěn musí respektovat Metodický pokyn protihlukové stěny a valy č.j. 16476/2021-SŽ-GR-O13 a předpis SŽ S4, zejména přílohu č. 29 protihlukové stěny, clony a valy. Návrh vychází z toho metodického pokynu (Němeček)
- 2.3.2 V případě únikových východů v náspu je potřeba vybudovat bezpečnou únikovou cestu (např. schodištěm, zpevněním svahu) do bezpečného prostoru a dále dořešit únikové cesty tak, aby byly cestující směřováni do prostor, kde bude přístup pro složky IZS. Bude provedena kontrola prostoru za únikovými východy, zda je vše potřebné splněno a bude zajištěna návaznost na ostatní objekty. (Němeček)
- 2.3.3 Únikové dveře se navrhuji jen výjimečně po dohodě s O13. Bereme na vědomí a provedeme kontrolu v místech, kde jsou navrženy únikové dveře. Případně se dotážeme O13 zda je návrh dveří vhodný. (Němeček)
- 2.3.4 2.012 Vzorový příčný řez na mostech: doplňte bezpečnostní madlo. Madlo bude do výkresu doplněno (Němeček)
- 2.4 Jímka P+R Rousínov (SO 25-31-01): Jímka musí být dimenzovaná tak, že bude pojížděná jak osobními vozidly, ale také autobusovou dopravou v případě zavedení náhradní dopravy. Bude doplněno do TZ (Šimkovičová)
- 2.5 Pozemní komunikace Vyškov: Požadujeme protáhnout obslužnou komunikaci vlevo tratě za podchodem pod tratí ul. Nosálova do žkm 44,4, kde je v místě výhybek situován nouzový únik PHS a komunikaci ukončit obratištěm. Nebo by se nabízelo komunikaci protáhnout ke komunikaci U Jandovky, pro lepší obslužnost výhybek ŽST Vyškov (brněnské zhlaví). Bude projednáno na poradě.

2.6 POV: V rámci modernizace trati musí být počítáno s dostatečnou kapacitou ploch pro meziklárku snesených kolejových polí kolejového roštu. ST Brno nemá dostatečné plochy ke skladování. Pro potřeby stavby jsou plochy pro demontáž navrženy.

3. **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Brno** (SSZT Brno, Ing. Lenka Mollinová, e-mail: Mollinova@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 110 851)

Připomínky ke sdělovacímu zařízení:

- 3.1 V předložené projektové dokumentaci chybí dokumentace informačního zařízení (IZ) ŽST Rousínov, vložena chybně jiná dokumentace. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
- 3.2 V ŽST Rousínov odjezdovou tabuli požadujeme naprojektovat a vhodně umístit v předpokládaném proudu cestujících směr Brno. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno a zasláno k odsouhlasení.
- 3.3 U železničních stanic a zastávek, kde není uvažována odjezdová tabule nebo monitor, požadujeme třířádkovou nástupištní tabuli. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
- 3.4 Projektová dokumentace neobsahuje provozní soubory sdělovacího zařízení - část hodinové zařízení a provozní soubory systému PZTS. Chybí přehledová schémata, technologické prvky jsou zakresleny pouze do dispozic. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno Tomášek: Schémata hodinového zařízení nejsou součástí dokumentace DUR, budou zpracována v dalším stupni projektové dokumentace.
- 3.5 V dokumentaci není popsáno vybavení systému IZ zařízením pro nevidomé, není uvedeno ve schématu IZ. Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno
- 3.6 Venkovní telefonní objekty požadujeme v antivandal-nerezovém provedení. Reakce projektanta (Kintr): Bylo doplněno do dokumentace
- 3.7 Demontáže stávajících objektů VTO, které nebudou využity pro provoz na ŽDC, požadujeme zadat do projektu stavby. Reakce projektanta (Kintr): Bylo doplněno do dokumentace
- 3.8 D.2.2.1 Pozemní objekty budov:
- 3.8.1 SO 24-72-01 žst. Holubice, technologická budova: V technologické budově v ŽST Holubice požadujeme místnost/prostor, pro potřeby údržby zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- 3.8.2 SO 26-72-01 žst. Rousínov, technologická budova: V technologické budově v ŽST Rousínov požadujeme místnost/prostor pro potřeby údržby zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- 3.8.3 SO 28-72-01 žst. Luleč, technologická budova: V technologické budově v ŽST Luleč požadujeme místnost/prostor pro potřeby údržby zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Prostory pro SŽ budou přejmenovány na skladové prostory SSZT. V TB Blažovice bude vchod do prostorů pro vlečkaře umístěn do obvodu budovy.

4. **Správa elektrotechniky a energetiky Brno** (SEE Brno, Ing. Jiří Milka, e-mail: Milka@spravazeleznic.cz, tel.: +420 702 196 140)

- 4.1 D1.3.4 SPS 25kV Blažovice: Požadujeme nahradit proudové a napěťové transformátory ve všech polích rozvaděče 25kV proudovými a napěťovými senzory. Bude řešeno v dalším stupni PD. Ing. Šimáček

Trakce:

- 4.2 D.2.4.1 SO 00-92-01 Kácení: Není popsáno konkrétně, co se v kterém úseku bude kácet, pouze obecně, že se bude provádět na základě stanoviska, když nehnízdí ptáci. Nutné specifikovat a do SO uvádět konkrétně rozsah včetně rozpočtů. V SO je doložena tabulka pro každé k. ú. s výčtem konkrétních stromů a keřů určených ke kácení vč. jejich zatřídění, výšky, obvodu či plochy porostů a je zde také vyčíslena ekologická újma. Tyto tabulky korespondují se situacemi, kde jsou všechny stromy a keře určené ke kácení zaměřeny a vyznačeny. V situacích jsou vyznačeny i stromy, které je nutno během stavby ochránit. Soubor má 64 stran.

- 4.3 D.2.3.1 Trakční vedení: Kotvení hlavních kolejí je navrženo v poměru 1:3 s brzdou. Požadujeme kotvení v hlavních i vedlejších kolejích v poměru 1:2 bez brzdy. V TZ TV je požadavek respektován. Bude opraveno (Cikl).
- 4.4 Požadujeme posoudit vhodnost umístění TP do prostoru mezi kolejemi, zvláště při relativně malé rozteči kolejí, jejich zranitelnost a namáhání aerodynamikou od projíždějících vlaků, před tunely a v zářezu. Požadované nelze v DUR posoudit. Posouzení lze provést až v dalším stupni PD, kdy bude již znám konkrétní základ a typ TP a bude k dispozici příčný řez v místě TP. Obecně lze konstatovat, že TV je dimenzováno na rychlost větru $v_{max} = 35$ m/s, tj. 126 km/h. Pokud by TV mělo být dimenzováno na vyšší tlak od větru, tak se to projeví nepatrně v dimenzi stožáru TV, ale významně v dimenzování základu. Z uvedeného je zřejmé, že ve stupni DPS je třeba tyto tlaky od větru při volbě stožárů a základů takových podpěr pouze zohlednit.
- 4.5 Požadujeme všechny ÚO ústředně ovládané z elektro dispečinku. Bylo zapracováno. Ing. Zářecký
- 4.6 D.2.3.4, 6, 8 Silnoproud:
- 4.6.1 TZ - silnoproudá zařízení zapojená do systému DDTS bude možno ovládat nejenom z určeného dispečerského pracoviště, ale i z ostatních dispečerských pracovišť a klientských pracovišť SEE. Bylo doplněno. Ing. Zářecký
- 4.6.2 Osvětlení podchodů preferujeme umístit do horních rohů podchodů. Podrobně bude řešeno v dalším stupni PD. Ing. Zářecký.
- 4.7 Napájení systému provozního osvětlení bude v případě výpadku hlavního napájení zálohováno ze záložního zdroje. Bylo zapracováno. Ing. Zářecký
5. **Správa pozemních staveb Brno** (SPS Brno, Aleš Koukal, e-mail: Koukal@spravazeleznic.cz, tel.: +420 725 222 957)
- 5.1 SPS Brno žádá, aby k pozemním objektům v majetku Správy železnic, státní organizace (dále SŽ) bylo přistoupeno v souladu s koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží dle novelizovaného znění schváleného CK MD ze dne 17.12.2019 a po realizaci stavby Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov byly veškeré pozemní objekty (zejména sloužící cestujícím) v tzv. cílovém stavu. Požadavek bude doplněn do TZ. (Rosecký)
- 5.1.1 K objektům, které po realizaci stavby pozbydou významu dalšího využití pro potřeby SŽ, popř. dojde k jejich optimalizaci či demolici, bude přistoupeno v souladu s platnou metodikou SŽ k projednání nepotřebnosti, možné převoditelnosti a vydání postradatelnosti. Požadavek bude doplněn do TZ. (Rosecký)
- 5.2 Vzhledem k značnému časovému odstupe, kdy byly navrženy vnitřní dispozice výpravní budovy v žst. Vyškov (2017 - 2018) v rámci stavby Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, by mělo dojít k aktualizaci požadavků (stávající uživatelé, budoucí uživatelé, dopravci, komerce, atd.) na vnitřní dispozice tohoto objektu. Dle zadání zakázky má projektant tuto část dokumentace z r. 2018 pouze převzít, nikoliv aktualizovat. Požadované lze zajistit v dalším stupni dokumentace. V další stupni projektové dokumentace bude opětovně prověřena dispozice budov a požadavky jednotlivých uživatelů. O6 požaduje od SSV písemné sdělení v této věci.
- 5.2.1 Objekt výpravní budovy v žst. Vyškov musí projít kompletní rekonstrukcí 1.PP, 1.NP, 2.NP, včetně vnitřních rozvodů, ZTI, vytápění, zateplení obálky budovy včetně střechy, oprava sklepních prostor, vytvořit prostory pro komunální odpad, atd.. Dtto bod. 5.2.
- 5.2.2 Zcela chybně a do značné míry také nepřehledně (špatné rozlišení), je ve výkresové dokumentaci části žst. Vyškov na Moravě, stavební úpravy VB značen návrh barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích. Dílčí prostory restaurace jsou značeny jako veřejně přístupné prostory, provozní zázemí restaurace (výdej jídel, mytí nádobí, varna) jako prostory pro dopravce, u místností 118, 119, 120, 121, 122, 123 není jasné, zda jde o prostory dopravce, či komerční prostor. Toto je nutné opravit a aktualizovat na případné změny dle budoucího využití. Bude opraveno. (Rosecký)

- 5.2.3 V roce 2021 proběhla kompletní oprava střechy výpravní budovy žst. Vyškov (nová vazníková konstrukce a střešní plášť) včetně hromosvodu. Dokumentace opravy střechy bude na vyžádání předložena. TZ bude v tomto smyslu upravena. (Rosecký)
- 5.3 Veškeré zásahy na objektech v majetku Správy železnic (demolice, optimalizace, rekonstrukce) musí být protokolárně projednány s místní samosprávou. Pro potřeby demolice pozemních objektů musí zajistit zadavatel – viz předpis S7.
- 5.4 Problematika zřizování hygienického zázemí pro cestující:
- 5.4.1 Dle aktuálně platné legislativy, kdy došlo ke změně požadavku na vybavenost železničních stanic a zastávek Vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah již nevzniká pro SŽ zákonný požadavek na vybudování tohoto zázemí.
- 5.4.2 Výše uvedené je však upraveno vnitřní metodikou tak, aby nedocházelo ke snížení komfortu železniční dopravy.
- 5.4.3 V případě novostaveb a rekonstrukcí nádražních budov pro kategorie D a E, ve kterých je denní frekvence pod 600 cestujících a nádražní budova není památkově chráněna, se doporučuje takovou budovu osobního nádraží nahradit přístřeškem, popř. přístřešky.
- 5.4.4 U všech objektů určených pro potřeby cestujících, kde je uvažováno hygienické zázemí, požadujeme doložit výpočet špičkové frekvence cestujících, zda je toto řešení v souladu s platnou metodikou SŽ. Jedná se zejména o žst. Luleč a zast. Rousínov. Dle aktuálně platné metodiky SŽ by zde nemělo dojít ke zřízení hygienického zázemí, ale k vybavení pouze přístřešky pro cestující.
Návrh vychází z předpokládaného počtu cestujících dle schválené SP. Toto téma bylo také projednáno na závěrečné poradě. Dle dopravní technologie bude špičková frekvence v žst. Luleč 140 cest./h., denní obrát bude 750 cestujících – nutnost realizace nové VB (Rosecký). V žst. Rousínov bude denní obrát bude 1 200 cestujících – nutnost realizace hygienického zázemí (Rosecký).-
- 5.5 Technická zpráva Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu, přístřešky na nástupišťích a související výkresová dokumentace neobsahuje údaj, že jsou tyto objekty navrženy v souladu s interní metodikou SŽ, Pokynem SŽDC PO-23/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky a vzorovým listem Ž13 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, VZOROVÝ LIST ŽELEZNIČNÍHO SPODKU ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ. Z předložené dokumentace nelze toto ověřit. Bude doplněno do TZ. (Rosecký)
- 5.6 Kamerový systém v dokumentaci části D.1.2.7 nebyl vůbec zpracován a předložen k vyjádření. Kamerový systém je součástí profese sdělovacího zařízení - viz technická zpráva a bloková schémata v části dokumentace D.1.2 Sdělovací zařízení.
- 5.7 Dokumentace D.2.2.5 Demolice také nebyla zpracována. Dokumentace byla zpracována viz D.2.2.5 (Šimek)
- 5.8 Výtahy musí být realizovány v souladu s předpisem S10.
- 5.8.1 Nouzové volání z výtahů musí být směřováno na CDP a rovněž na dispečink výtahářů.
- 5.8.2 Výtahy musí být zapojeny do DDTS a výstupy z výtahů se musí zobrazovat i zaměstnancům SPS, kteří mají přiděleného klienta Codis (2 licence). Bude zapracováno. Milan Nohel, Intesys s.r.o.
- 5.8.3 Rovněž musí být dořešeno odvodnění výtahových šachet. Z předložené dokumentace není zřejmé, do čeho jsou sběrné jímky před výtahy zaústěny. – odvodnění sběrných jímek před šachtou bude doplněno (Šimkovičová)
- 5.9 Související úpravy ve stávajících provozních objektech SŽ a provozní objekty nově budované musí být navrženy v souladu s požadavky budoucích uživatelů SŽ. Je tak provede. Jejich požadavky budou revidovány v dalším stupni projektové dokumentace.
- 5.10 Upozorňujeme, že nově navrhované MTO (malé technologické objekty) musí splňovat podmínky Pokynu SŽ PO-10/2020-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Malé technologické objekty. Bude doplněno do TZ. (Rosecký)
- 5.11 Jako doplnění pro další stupeň dokumentace upozorňujeme na právě probíhající stavbu SPS Brno, vybudování nové vodovodní přípojky pro stávající objekt v km 16.259, BLAŽOVICE - RZZ, provozní budova nová, IC6000384363 - Provozní budova. Zaměření skutečného provedení bude po jeho vyhotovení předáno HIP a HIS stavby Modernizace trati Brno-Prerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov. – je koordinováno (Šimkovičová)

6. **Správa mostů a tunelů** (SMT, Ing. Petr Kácal, e-mail:Kacal@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 221 023)

Vyjádření SMT v příloze č.1.

7. **Úsek provozu infrastruktury** (Ing.Jaroslav Macálka, e-mail: Macalka@spravazeleznic.cz, tel.: +420 725 502 691)

- 7.1 Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk na příslušný rok.
7.2 Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem SŽDC D7/2 zažádá na OŘ Brno o příslušné výluky.

8. **Úsek techniky – požární ochrana** (Michaela Rejmanová, e-mail: Rejmanova@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 899 221)

- 8.1 PBŘS pro tunel Habrovanský v části 4. Závěr - je chybně uvedena navrhovaná délka tunelu. Navrhovaná délka tunelu je 280 m. Činnosti provozované v tomto tunelu se nebudou považovat za činnosti se zvýšeným požárním nebezpečím (§4, odst. 2, písm. j) zákona 133/1985 Sb.). Tunel není delší než 350 m (§ 18, písm. a) vyhl. 246/2001 Sb.) tudíž zde nejsou složité podmínky pro zásah. Z tohoto důvodu se nebude pro tunel Habrovanský zpracovávat dokumentace požární ochrany. PBŘ bude takto upraveno. V DUR však bude doloženo, protože HZS tento tunel z předchozích jednání eviduje.

9. **Úsek techniky – hluk a vibrace** (Ing. Antonín Leitgeb, e-mail: Leitgeb@spravazeleznic.cz, tel.: +420 702 153- 501)

Obecně k návrhu PHO: Při návrhu se vycházelo z předchozích řešení protihlukových opatření (EIA 2009, DUR 2009 a 2018). Rozsah PHS byl oproti původním návrhům redukován (délky a výšky stěn). Pro tento stupeň dokumentace, kdy se stěny umísťují do území, je počítáno s větší rezervou v hodnocení hluku (přesnost výpočtu, na území ČR zatím nejsou zkušenosti s provozováním trati s rychlostí 200 km/h) a tedy i v návrhu stěn. V dalším stupni dokumentace DSP dojde ke zpřesnění výhledové dopravy a výpočtů a návrh může být redukován. Nyní je vhodnější počítat s větším rozsahem. Jednotlivé níže uvedené body budou v hlukové studii a návrhu opatření zohledněny dle provedené konzultace. (Růžičková)

9.1 Blažovice

- 9.1.1 Z jakého důvodu je navržena PHS A1, když dle předložené hlukové studie nedochází k překračování HLH?
9.1.2 Vzhledem ke skutečnosti, že objekt Za Podjezdem 342 se nachází v OPD, měl být případný vznik nové bytové jednotky projednáván se SŽ. Se vznikem by bylo souhlaseno pouze za podmínky, že stavebník učiní taková opatření, aby nedocházelo k překračování HLH, a to ani po výhledovém navýšení železničního provozu souvisejícím se stavbou SŽ. Nesouhlasím s ochranou chráněných prostor, které se v objektu v současné době nenachází. Jelikož stavebník bude vstupovat do území zatíženého hlukem, má je tedy chránit stavebník sám.
9.1.3 U objektů navržených pro IPO je nutné v rámci zkušebního provozu prověřit nutnost realizace těchto opatření.

9.2 Holubice

- 9.2.1 Žádám o prověření potřebnosti realizace PHS B1, dle výsledků hlukové studie jsou u chráněných prostor za touto PHS dodrženy HLH i bez realizace. Jen u výpočtového bodu B4 je v denní době mírně překročen HLH. Vzhledem k odchylce výpočtu je možné, že i u tohoto objektu budou HLH dodrženy. Je nutné zvážit, jestli by nebyla vhodnější realizace IPO u tohoto objektu nacházející se na pomezí OPD.
9.2.2 Vzhledem k charakteru zástavby se mi jeví poměrně velkorysá délky PHS B2 a PHS B3. Je možné, že realizací IPO u objektu Holubice 125 (výpočtový bod B15 a B16),

by došlo k úspoře finančních prostředků namísto realizace PHS B2 v navrhované délce.

9.3 Rousínov

- 9.3.1 PHS sahající stovky metrů za obytnou zástavbu, toto se jeví jako nadhodnocené. Zejména PHS C2 - vzhledem k absenci výpočtových bodů dál za OPD a absenci map s izofonami bez navrhovaných opatření nelze danou skutečnost posoudit.

9.4 Nemojany

- 9.4.1 U výpočtových bodů E6, E5, E10, E4, E11, E3 je uveden limit pro denní dobu 55 dB a pro noční dobu 50 dB. Nicméně se tyto objekty nachází v OPD a měl by u nich tedy být limit vyšší o 5 dB. Následně by u těchto objektů nebylo nutné realizovat PHS E1 v takové míře, jaká je navrhována v předložené hlukové studii v žkm cca 38,5 – 39,5.

9.5 Vyškov

- 9.5.1 V lokalitě Nosálovice není dle mého názoru nutné realizovat PHS G1 v navrhované míře, a to vzhledem ke vzdálenosti chráněných prostor od osy krajní koleje v žkm cca 44,1 – 44,5.
- 9.5.2 PHS G2 mezi výpočtovými body G1, G2, G3, G4 a G5 se mi jeví opět velmi nadhodnocená, s výjimkou bodu G3. Zejména mezi žkm 43,65 – 44,0 a dále mezi žkm 44,4 – 45,1.
- 9.5.3 Výpočet u bodu G35 (stavba občanského vybavení-poliklinika) ukazuje neúčinnost navrhované PHS G2 v předmětné lokalitě, je tedy na zvážení, jestli je potřeba realizovat v navrhovaném rozsahu.
- 9.5.4 U výpočtových bodů G18, G17, G34 (pravděpodobně špatně uveden HLH), G19 by nemělo docházet k překračování HLH, opět na zvážení jestli je PHS G2 v žkm 46,6 – 46,8 smysluplná.
- 9.5.5 PHS G4 je dle mého názoru opět velmi rozporuplná vzhledem k výsledným hodnotám. U výpočtových bodů G21 a G32 by se měl nacházet pouze chráněný vnitřní prostor stavby a stačilo by tedy provést výměnu oken a nemusela by se realizovat PHS. U výpočtového bodu G23 jsou počítána pouze 2 NP, nicméně objekt má 3 NP, je tedy otázka jestli by nebylo vhodnější realizovat u tohoto objektu IPO.
- 9.6 Upozorňuji na skutečnost, že v hlukové studii je celá řada výpočtových bodů označena červeně, které mohou být ovlivněny nejistotou výpočtu a jsou u nich navrhována protihluková opatření, ať už PHS nebo případná IPO (v souvislosti s IPO se u těchto objektů provádí během zkušebního provozu kontrolní měření). U těchto objektů je tedy riziko, že u nich mohou být realizována protihluková opatření (PHS) nad rámec zákonných norem. Součástí předložené hlukové studie jsou mapy s izofonami pouze v souvislosti s PHS v noční době, nikoliv bez navrhovaných opatření, nebo v denní době. Není si tedy možné udělat představu o šíření hluku v předmětných lokalitách. Vzhledem k této skutečnosti se mohou jevit navrhované délky PHS přehnané, a to vzhledem k tomu, že sahají stovky metrů za obytnou zástavbu.
- 9.7 Nejsem si jist, jestli se v hlukové studii uvažuje s tím, že navýšením traťové rychlosti na 200 km/h dojde k rozšíření OPD ze 60m na 100m a mělo by tedy dojít i k navýšení HLH mezi 60 – 100m v denní době z 55 dB na 60 dB a v noční době z 50 dB na 55dB, viz výpočtové body za PHS E1 v Nemojanech.

10. **Úsek techniky - Odbor energetiky a služeb** (OES, Bártová Jarmila, e-mail: Bartova@spravazeleznic.cz, tel.: +420 607 019 372, Hana Rychlá, e-mail: Rychla@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 879 037, Krátký Milan, e-mail: KratkyM@spravazeleznic.cz, tel.: +420 724 533 949)

- 10.1 Ve stanicích, kde dojde ke zřízení nebo zrušení vodovodní přípojky, případně kanalizace, žádáme o této skutečnosti být v předstihu informováni, aby se s vodárnami uzavřely (ukončily) smlouvy, případně dodatky, k již platným smlouvám. Je věcí stavebníka.
- 10.2 Pokud to bude technicky možné, požadujeme vyměnit, případně osadit, podružné vodoměry na měření spotřeby vody. Bude doplněno do TZ (Šimkovičová)
- 10.3 Při stavbě dojde, mimo jiné, k demolici stavědla č.2 ve Vyškově. Tento objekt je plynofikován. V technické zprávě pro plynovod je nesprávně uvedeno, že zde bude rušen areálový rozvod NTL, správce sítě SDC. Jedná se však o plynovodní přípojku ve správě

GasNet s.r.o. Zrušení přípojky je potřeba projednat s jejím správcem, firmou GasNet s.r.o. Bude doplněno do TZ (Šimkovičová)

- 10.4 Demontáž fakturačních plynoměrů u demolovaných objektů, které jsou plynofikovány, může provést pouze distributor (GasNet s.r.o.). Demontáž u něj zajistí SŽ prostřednictvím svého dodavatele zemního plynu. Jiný postup demontáže fakturačních plynoměrů není přípustný. Jedná se o tyto plynofikované objekty: Blažovice výpravní budova, Holubice výpravní budova, Luleč výpravní budova, Vyškov stavědlo č.2. Bude doplněno do TZ (Šimkovičová)
- 10.5 Projektová dokumentace, část elektro, musí být v souladu s Technickými podmínkami připojení k Distribuční soustavě EG. D a k Lokální distribuční soustavě železnice. Elektroměrové rozvaděče je nutné umístit na přístupná místa. V dokumentaci je respektováno. Ing. Zářecký
- 10.6 Nové podružné elektroměry požadujeme schváleného typu, dodat stavbou a technické řešení projektu bude v souladu s Technickými podmínkami připojení, dostupných např. na stránkách <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/energetika/podminky-pripojeni>. V dokumentaci je respektováno. Ing. Zářecký
- 10.7 Zásahy do zařízení distribuční společnosti EG.D musí být včas domluveny a odsouhlaseny, a to prostřednictvím OR Brno, OES, odd. elektrické energie. V žádném případě nesmí dojít k neoprávněným zásahům bez vědomí distributora. V dokumentaci je respektováno. Ing. Zářecký
- 10.8 Při vybudování nového energetického systému 22kV SŽ z NTS22kV Blažovice do NTS22kV Vyškov na Moravě je potřeba zajistit dostatečný rezervovaný příkon a je nutné v dostatečném předstihu řešit s distributorem EG.D prostřednictvím OR Brno, OES, odd. elektrické energie. V rámci projednání DUR bude podána žádost o připojení.

11. **Odbor obchodních činností (OOČ) – bytové hospodářství** (Milena Prokopová, e-mail: ProkopovaM@spravazeleznic.cz, tel.: +420 725 719 920)

- 11.1 Demolicí stávající VB Blažovice, ve které se nachází 1 obsazená bytová jednotka (BJ), tato BJ zanikne, smlouva je na dobu určitou 1 rok.
- 11.2 Demolicí stávající VB Holubice, ve které se nachází obsazené 3 BJ, tyto BJ zaniknou. 2 smlouvy jsou na dobu neurčitou, 1 smlouva na dobu určitou 1 rok.
- 11.3 Demolicí stávající VB Luleč, ve které se nachází 1 volná BJ, tato BJ zanikne.
- 11.4 Rekonstrukcí VB Vyškov na Moravě zanikne 1 volná BJ (byt č.9 ve 2NP).
- 11.5 S OOČ nebyly aktuálně projednávány dispozice komerčních prostor. Proto, z důvodu značného časového odstupe od předchozího projednávání, by mělo dojít, v nejbližší době, k aktualizaci požadavků na komerční prostory a v této souvislosti i potvrzení zániku bytu ve 2NP ve VB Vyškov na Mor. OR bylo na profesní poradu pozváno. Není v naší kompetenci (a bylo nám zakázáno), abychom v rámci vaší vnitřní struktury zvali na porady jednotlivé odbory či osoby. Rozsah prostor pro dopravce je z dokumentace zřejmý, vychází z dřívějšího projednání a je tedy ve vaší výlučné kompetenci tento rozsah s nimi případně projednat nebo ho potvrdit. Bude aktualizováno v dalším stupni PD.

12. **Odbor obchodních činností (OOČ) - obchodní využití majetku** (Bc. Hana Vlková, e- mail: VlkovaHa@spravazeleznic.cz, tel.: +420 725 719 917)

- 12.1 V budově RZZ Blažovice evidujeme nájemní smlouvu se společností ČD Cargo za účelem zázemí pro zaměstnance.
- 12.2 Nájem pozemků
- 12.2.1 V k.ú. Blažovice, p.č. 889/1 a k.ú. Holubice, p.č. 1025/1 a p.č. 870 evidujeme nájemní smlouvu na pronájem pozemku se společností Českomoravský cement za účelem pronájmu pozemku pod vlečkou nájemce.
- 12.2.2 V k.ú. Vyškov, p.č. 3502/1 evidujeme nájemní smlouvu se společností Jandlovka Property, s.r.o. za účelem pronájmu pozemku pod vlečkou nájemce.
- 12.2.3 Na p.č. 3503, 3502/1 3502/4 v k.ú. Vyškov evidujeme nájemní smlouvy za účelem pronájmu zahrady.
- 12.2.4 V k.ú. Rousínov evidujeme nájemní smlouvy na pronájem pozemků za účelem zahrady a příjezdových komunikací (p.č. 1672/1, 1672/17, 1417/1, 356/1, 1674, 1672/19, 1677/1, 1676/3, 1675, 1417/1).
- 12.3 Výpravní budova Vyškov

- 12.3.1 V současné době evidujeme ve výpravní budově nájemní smlouvy pro dopravce (pokladny ČD + umístění označovačů jízdenek, RegioJet, včetně sociálního zázemí pro dopravce), prodejnu tisku, umístění 3 ks nápojových automatů, taxislužbu, restaurace. Komerce v tomto rozsahu požadujeme zachovat. V dokumentaci nesmí být blíže upřesněno využití jednotlivých prostor (např. pokladny, prodejna apod.) Pouze služby cestujícím nebo komerční prostory. Upřesnění musí provést majitel nemovitosti. (Rosecký) Bude aktualizováno v dalším stupni PD.
- 12.3.2 Vzhledem k tomu, že nebyly s OOC aktuálně projednávány dispozice komerčních prostor a z důvodu značného časového odstuhy, by mělo dojít k aktualizaci požadavků na komerční prostory (požadavky dopravců na rozsah pokladen, upřesnění obchodních jednotek, umístění samoobslužných automatů, výdejních boxů atd.). OR bylo na profesní poradu pozváno. Není v naší kompetenci (a bylo nám zakázáno), abychom v rámci vaší vnitřní struktury zvali na porady jednotlivé odbory či osoby. Rozsah prostor pro dopravce je z dokumentace zřejmý, vychází z dřívějšího projednání a je tedy ve vaší výlučné kompetenci tento rozsah s nimi případně projednat nebo ho potvrdit. Bude aktualizováno v dalším stupni PD.
- 12.3.3 Dále je chybně zpracovaná dokumentace prostor restaurace (označení restaurace jako veřejně přístupné prostory, chybně zpracované zázemí restaurace). V dokumentaci je znázorněno barevné rozlišení jednotlivých prostor dle „Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“. Prostory restaurace budou přesunuty do komerčních prostor (Rosecký)
- 12.3.4 Označení obchodních jednotek neodpovídá aktuálnímu barevnému označení pro komerci. Bude prověřeno. (Rosecký)
- 12.3.5 Za OOC žádáme o následné projednání dispozic komerčních prostor ve výpravní budově Vyškov. Se zákresem nového stavu nemůžeme souhlasit. viz odpověď k bodu 12.3.2.**

Pro předběžné projednání navrhovaného způsobu vypořádání těchto připomínek se, prosím, obraťte přímo na osoby, jejichž kontakt je v rámci tohoto dopisu uveden u každého připomínajícího úseku, odboru nebo správy OR Brno.

S pozdravem

Ing. Libor Tkáč
ředitel Oblastního ředitelství Brno

(podepsáno elektronicky)

Příloha č.1

**Vyjádření SMT k DUR akce
Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov**

Připomínky řešeny na samostatné poradě konané dne 8. 4. 2022.

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 21096/2022-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 10/0

Vyřizuje Ing. Milan Stehlík

Telefon +420 972 741 043

Mobil +420 601 387 025

E-mail stehlikm@spravazeleznic.cz

Datum 21. března 2022

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 773/1

779 00 Olomouc

„Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro územní řízení

K dokumentaci pro územní řízení (DUR) stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

a) oddělení provozní technologie

zpracovatel: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043

B.2 Provozní a dopravní technologie

- 1) V ŽST Vyškov na Moravě požadujeme u náv. Lc1 zřídit nenulovou uvolňovací rychlost (popř. VCP). Bude zřízeno VCP. (Svoboda)
- 2) V dopravním schématu ŽST Rousínov cestová náv. Lc1, Lc2 nahradit za odjezdová. Bude opraveno. (Svoboda)
- 3) V ŽST Blažovice z důvodu možné záměny přečíslovat vjezdové návěstidlo „VL“ z vlečky č. 5009 „Českomoravský cement, a.s., závod Mokrý“ např. na „CL“. Bude upraveno. (Svoboda)

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- 4) PS 09-01-23 Křenovice horní nádraží - Holubice, TZZ: doplnit zřízení automatického vstupu do oblasti ETCS od Křenovic. Kadla: Bude doplněno.
- 5) PS 00-01-51 DOZ Blažovice – Nezamyslice: požadujeme doplnit informace o pracovišti pohotovostního výpravního DOZ pro CDP (PPV). Reakce projektanta (Toma): Zpracováno
- 6) V situačních schématech nejsou uvedeny km polohy výhybek a námezníků, proto nejsme schopni posoudit správnost návrhu uvolňovacích rychlostí. Kadla: Budou doplněny tab. výhybek včetně km polohy námezníků.
- 7) Vjezdová náv. 1S, 2S v ŽST Blažovice přeznačit na 1BS, 2BS. Kadla: Bude opraveno.
- 8) Požadujeme ve stanicích navrhnout jednotnou kilometráž (v situačních schématech nejsou vyznačeny skoky staničení). Kadla: Bude opraveno.

D.1.2 Sdělovací zařízení

- 9) Náhradní zadávací pracoviště jsou chybně vybavena klientskými pracovišti pro IS (viz kap. 3.6 pokynu SŽ PO-01/2021-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“). Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
- 10) Informační systém není navržen v souladu se směrnicí SŽ SM118 a Grafickým manuálem. Požadujeme provést revizi dle Přílohy A směrnice SŽ SM118. V návrhu nutno zohlednit i hlavní přístupové cesty z obcí na nástupiště. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno
- 11) Kamerový systém v podchodech, ve kterých dochází k přestupu cestujících mezi nástupišti, je nutno zahrnout do „dopravního kamerového systému“. Obdobně v přiměřeném rozsahu platí i pro kamery v čekárnách. Reakce projektanta (Matula): Připomínce lze vyhovět, ale

na základě profesních porad na jiné stavby byly kamery v podchodech a čekárnách zařazeny do bezpečnostního kamerového systému. Tento požadavek je nutné probrat na závěrečném projednání připomínek se SSZT a O14.

Žávěr: Kam. systém podchodů a nástupišť bude zapojen do DDTS.

D.2.2.4 Orientační systém

- 12) Požadujeme ve všech ŽST zřídit uzamykatelné vitríny pro zveřejňování tištěných informací pro cestující (seznam „Příjezdy a odjezdy vlaků“ a výlukový jízdní řád), viz také čl. 2.6, 3.5 směrnice SŽ SM100 nebo čl. 4 odst. 6 pokynu SŽ PO-20/2019-GR). **Rotschein : Bude doplněno**

D.2.3.1 Trakční vedení

- 13) Požadujeme doplnit dopravně-technologické vyhodnocení navržených neutrálních polí včetně doložení příslušných dynamických výpočtů. **Bude doplněno (Cikl).**
- 14) Ve schématu napájení a dělení – Nový stav požadujeme doplnit návěstidla pro elektrický provoz. **Bude doplněno (Cikl).**

zpracovatel: Ing. Martin Bednár, tel. 972 244 561

B.2 Provozní a dopravní technologie

- 15) Kapitola 3, část Výhledová nákladní doprava: dle podkladu O6, kterým disponuje O11, je na trati Brno – Přerov uvažováno s rozsahem nákladní dopravy (maximální variace) pro horizont 2035 ve výši 22 vlaků/24 hod. a pro horizont 2055 ve výši 24 vlaků/24 hod. Požadujeme v součinnosti s O6 prověřit uvažovaný rozsah nákladní dopravy a v případě nutnosti revize zohlednit skutečnost nejen v připomínkované části, ale taktéž ve všech relevantních částech dokumentace (např. v částech obsahujících problematiku celkového rozsahu dopravy, kapacity apod.). *Výhledová nákladní doprava byla zpracována dle hodnot, které jsme obdrželi od Ing. Berana dne 23. 12. 2021 (elektronický email). V souladu s tímto jsme uvažovali s 16 vlaky nákladní dopravy za 24 hodin. Ing. Beran k tomuto uvedl následující komentář: „Nákladní dopravu jsem aktualizoval podle modelu nákladní dopravy, který na odboru přípravy staveb Správy železnic zpracováváme a který je opakovaně konzultován se Sdružením železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ)“. (Svoboda) Bednár: s vypořádáním připomínky nesouhlasíme. Po ověření Vámi uváděných skutečností u Ing. Berana jste mailem 23. 12. 2021 obdrželi (v kopii) podklady týkající se rozsahu nákladní dopravy ve vztahu k hlukové zátěži, kde se uvažuje s roční průměrnou denní intenzitou (RPDI) ve výši 17 vlaků ND za 24 hod. (nikoliv 16 vlaků ND za 24 hod. jak je uvedeno ve vypořádání připomínky). Nicméně, RPDI se používá pro účely přepravního/ekonomického posouzení a pro účely hlukových výpočtů (za jejímž účelem jste podklady i obdrželi) a pro účely dopravně-technologických (kapacitních) výpočtů a trakčních výpočtů se pak používá hodnot maximální variace. Hodnoty maximální variace pro jednotlivé časové horizonty jsou pak uvedené v naší připomínce (je však nutno konzultovat a odsouhlasit hodnoty s O6). Na základě výše uvedeného námi uplatněná připomínka trvá a platí v nezměněné podobě.*

Žávěr: Výhledová nákladní doprava bude navýšena až na konečný počet 24 vlaků za den. Projektant bude problematiku konzultovat s O6.

- 16) Kapitola 4.1: v kapitole postrádáme zpracování problematiky výluk jízdních cest ve vztahu k posunovým cestám stavěným k hlavním návěstidlům s navrženou nulovou hodnotou uvolňovací rychlosti, u kterých není zaručena dostatečná vzdálenost hlavního návěstidla od rozhodného prvku (v souladu s připravovaným metodickým pokynem SŽ TSI CCS/MP1). Uvedená problematika je stěžejní u návěstidla Lc2c v ŽST Vyškov na Moravě, a to s ohledem na navrženou technologii. Požadujeme uvedenou problematiku zpracovat, v případě nutnosti i revidovat technický návrh (úprava poloh návěstidel pro možnost dosažení nuluové uvolňovací rychlosti, resp. pro možnost eliminace výluk jízdních cest při stavění posunových cest k předmětným návěstidlům). **Komplikace s posunovými cestami lze očekávat výhradně v hlavních kolejích, kde je však uvažováno s minimálním rozsahem posunu (díky nové spojně bude platit i pro ŽST Vyškov na Moravě), takže nebude nutné přistupovat k úpravě technického řešení. Bude okomentováno v DT dle SŽ TSI CCS/MP1.**

- 17) Kapitola 4.1, část Plán obsazení kolejí a obraty souprav: s ohledem na značné zatížení kolejí č. 2, 2a a 2c zásadně nesouhlasíme s nastíněnou technologií přestavných jízd zdvojených obratujících jednotek z/na směr Brno hl. n. realizovaných přes kolej č. 2c. Samotná existence uvedených přestavných jízd O11 není rozporována (zejména pro GVD 2035, varianta 1). Požadujeme realizovat přestavné jízdy jen na kolejích série 50 bez nutnosti využití hlavních kolejí. Proto s předloženým alternativním návrhem je nutno uvažovat jako se základním návrhem, který je nutno dopravně-technologicky, technicky a ekonomicky prověřit, a to nejpozději v rámci tohoto stupně projektové přípravy. Jako variantní možnost řešení doporučujeme prověřit možnost prodloužení nástupní hrany u koleje č. 52b a otočení doplněné spojky (pro možnost jízdy z koleje 51b do koleje 52). Uvedené řešení by umožnilo využít kolej č. 52b pro výchozí osobní vlaky směr Brno, kolej č. 52 pro končící osobní vlaky ze směru Brno, kolej č. 51b jako průjezdnou kolej pro končící osobní vlaky ze směru Brno a kolej č. 51 pro výchozí/končící osobní vlaky z/na směr Nezamyslice. Uvedené řešení by vyžadovalo nutnost 1 přestavné jízdy z koleje č. 52 do koleje č. 52b. S doplněním spojky počítáme a prověřujeme ji. Spojku ale není možné otočit. Jednak není technicky možné zásadním způsobem dále prodloužovat nástupiště, jednak je nutné zajistit přestup hrana-hrana pro oba směry, takže vlak od Brna musí přijet na 51b+51. (Svoboda)
- 18) Kapitola 4.2: popis problematiky stavění odjezdové vlakové cesty v předstihu požadujeme podrobněji popsat. Z textu neplyne, v jakém momentu má být uvedena odjezdová vlaková cesta stavěna a ke kterému návěstnímu bodu má být odjezdová vlaková cesta stavěna. Uvedené skutečnosti mohou mít vliv zejména na problematiku Iov a Ipv (problematika staničních kolejí a tvorby plánu obsazení kolejí), resp. na problematiku následných mezidobí (tvorba GVD). Nelze proto určit, zda zejména plán obsazení kolejí v ŽST Vyškov na Moravě uvedenou skutečnost reflektuje, a pokud ano, jakým způsobem. Zrovna z plánu obsazení kolejí v ŽST Vyškov na Moravě je tato problematika patrná a lze vyčíst, kdy má být stavěna pokračující cesta v předstihu (například vazba kolej č. 2 – kolej č. 2c). Ve stejném duchu je s tímto uvažováno i u všech ostatních případů. Individuálně bylo vždy zohledněno, zda postavení cesty v předstihu bude možné, případně co to bude znamenat. Text vysvětlující danou problematiku bude dále doplněn. (Svoboda) Bednár: uvedená připomínka se týká zejména kapitoly 4.2, tj. textové části, kde uvedená skutečnost není dostatečně okomentována, popřípadě doložena výpočtem rozhodných intervalů výše uvedených. Interakce koleje č. 2 a koleje č. 2c a poté koleje č. 1 a 1a je ze zpracovaného plánu obsazení kolejí patrná, nicméně v textové části nikoliv. Jsou nanesené doby přímého a nepřímého obsazení kolejí správně? Jaké jsou rozhodné pozice 1. a 2. vlaku pro výpočet intervalů a z toho plynoucí výsledné intervaly, které pak jsou přetavené do grafické podoby? Je pro možnost přistavení VC na kolej č. 1a rozhodná pozice konce 1. vlaku u navrženého LZ nebo až SZ ve funkci cestového návěstidla Sc1a? Na uvedené otázky zpracovaný plán obsazení kolejí nedává odpovědi, na uvedené otázky je nutno zodpovědět zpracovaným textem. S vypořádáním připomínky v intencích toho, že text vysvětlující danou problematiku bude dále doplněn (pozn. takovým způsobem, aby dával odpovědi výše položeným otázkám, eventuálně doplněn i výpočtem rozhodných intervalů) souhlasíme.
Závěr: V dopravní technologii bude problematika detailněji popsána, avšak bez doplněného výpočtu hodnoty stěžejných PI.
- 19) Kapitola 4.5: s ohledem na potřebu verifikace hodnot uvedených v tabulkách následných mezidobí požadujeme interní cestou předložit pracovní podklady, z kterých uvedené hodnoty vycházejí, a to včetně popisu způsobu výpočtu uvedených hodnot. Veškeré klíčové provozní intervaly směrodatné mj. pro výpočty následných mezidobí byly podrobně rozepsány v kapitole 4.4. Pokud Vám některý interval chybí, mohu jej stejnou formou do kapitoly 4.4 doplnit. (Svoboda)
Závěr: Projektant dodá výpočty NM (v intencích Směrnice č. 104, příloha č. 3, příklad č. 3, tab. č. 2) pro 4 kombinace vlaků (požadované kombinace sdělí O11 formou emailové komunikace).
- 20) Kapitola 4.6: s ohledem na potřebu verifikace hodnot uvedených v tabulkách /a to zejména ve vztahu k hodnotám ukazatelů: počet jízd (N), průměrná doba obsazení (b) potažmo celková doba obsazení (B)/ požadujeme interní cestou předložit GVD po kompresi (zpracovaný grafickou, resp. datovou formou), z kterých uvažované hodnoty ukazatelů vyplynou. Máte

k dispozici GVD, počty vlaků i tabulku následných mezidobí. Více k ověření hodnot v kapitole 4.6 nepotřebujete. (Svoboda)

Závěr: Jsou k dispozici GVD pro období 120 min., počty vlaků, tabulky následných mezidobí. Po dohodě s O11: O11 vypracuje oponentní výpočet pro období 120 min., a pokud bude dosaženo výsledku $S \leq 0,4$, lze uzavřít celou připomínku ze strany O11 jako neodůvodněnou. Oponentní výpočet dodá O11 projektantovi formou emailové komunikace.

- 21) Graf dynamického průběhu rychlostí (Část B.2), jehož součástí je i schéma obsahující rozmístění lokalizačních značek, není v souladu se situačními schématy zabezpečovacího zařízení (část D.1.1), a to z pohledu návrhu rozmístění lokalizačních značek. Nutno dát do vzájemného souladu. Bude dáno do souladu. (Svoboda)

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- 22) V situačních schématech železničních stanic absentují kilometrické polohy některých lokalizačních značek. Požadujeme doplnit kilometráž (v obdobné formě jako v případě situačních schémat traťových úseků) a kilometrické polohy uvedených lokalizačních značek. Zároveň konstatujeme, že s ohledem na absentující kilometrické polohy některých lokalizačních značek nebylo možné ověřit správnost návrhu z pohledu rozmístění návěstních bodů a z toho plynoucích délek prostorových oddílů. Z tohoto důvodu požadujeme opětovně předložit zrevidovaná situační schémata, a to za účelem ověření správnosti návrhu rozmístění návěstních bodů. Kadla: Bude doplněno.
- 23) Ve stejných místech, kde je navržena první lokalizační značka za odjezdovými návěstidly (tj. pro směr jízdy „ze stanice“), požadujeme umístit lokalizační značky i pro směr jízdy „do stanice“. Kadla: Bude doplněno.
- 24) Příloha 2.101: požadujeme prověřit možnost zřízení počítacích bodů mezi výhybkami č. 16 a 17, 19 a 21, 27 a 29, 26 a 28. Kadla: Bude doplněno.
- 25) Příloha 2.103: požadujeme doplnění lokalizačních značek v koleji č. 2zb (pro oba směry), a to s cílem zkrátit délky prostorového oddílu mezi návěstidlem Lc2 a L2zb. Kadla: Bude doplněno.
- 26) Příloha 2.103: požadujeme prověřit možnost zřízení počítacích bodů u návěstidla Sc3zb, mezi výhybkami č. 18 a 19, 20 a 21. Kadla: Bude doplněno.
- 27) Příloha 2.109: požadujeme prověřit možnost zřízení počítacích bodů mezi výhybkami č. 33 a 35, 38 a 41, 39 a 40. Kadla: Bude doplněno.

b) oddělení základní technologie a kontroly

(zpracovatel: p. Zdeněk Joza – kontrolní operátor obsluhy dráhy, tel. 972 444 433)

B.1 Souhrnná technická zpráva; D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

1) Stávající stav:

- MRS: s ponecháním MRS v ŽST Blažovice souhlasíme, ale podmínkou zcela jistě není odbočná trať na Sokolnice, ale odbočná trať na Křenovice dol.n. a Slavkov u B. Z Blažovic na Sokolnici se odbočit nedá (Sokolnice leží na trati Brno – Křenovice hor.n. – Holubice). Reakce projektanta (Naništa): bude opraveno. Vzhledem k tomu, že trať na Křenovice dolní a Slavkov bude v té době v rámci jiné stavby již pod GSM-R, stojí za úvahu případné zrušení této MRS. Signál z MRS ale pokrývá i část trati Křenovice hor.n. – Holubice, pokud z provozního hle-diska toto pokrytí nemá význam, je to další argument pro možné zrušení této MRS v def. stavu.
- TRS: ve stávajícím stavu jsou všechny tratě ze ŽST Blažovice a Holubice pokryty SRD (sít radiodispečerská), a to ve všech směrech. Nelze však souhlasit s popisem o zachování SRD na předmětných tratích, protože trať Blažovice – Křenovice hor.n. – Sokolnice neexistuje. Správně by mělo být, že SRD zůstane zachována na trati Blažovice – Křenovice dol.n. – Slavkov u B a na trati Sokolnice – Křenovice hor.n. – Holubice. Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno.

V tomto smyslu je tedy i nutné doplnit PD o informaci, jakým způsobem zůstanou zachovány, popř. budou řešeny navazující úseky rádiových systémů GSM-R a SRD v ŽST Blažovice a Holubice, neboť tyto ŽST budou kromě místní obsluhy i dálkově ovládány z CDP Přerov nebo z PPV a je tedy nutné, aby ze všech těchto pracovišť bylo na SRD možné ko-

munikovat směrem na odbočnou trať. Technologie obsluhy SRD musí být z důvodu dálkového ovládání v IP provedení. Pokud je v tomto smyslu jiný záměr, tedy pokrytí odbočných tratí pro zajištění vstupu ETCS ve větším rozsahu, je nutné toto přesně uvést. Reakce projektanta (Naništa): ŽST Holubice a Blažovice budou pod GSM-R v rámci 2. stavby. Úsek Blažovice – Křenovice dolní n. – Slavkov u Brna bude v rámci jiné stavby, která 2. stavbu předchází pod GSM-R. Úsek Holubice – Křenovice horní n. bude od Holubic pod GSM-R s přechodem na SRD – TRS – umístění radiovníků a tím rozhraní rádiových sítí se bude řešit až v dalších stupních dokumentace. GSM-R oblast je možné rozšířit až do ŽST Křenovice horní n. Požadavek na DOZ na trati Křenovice horní – Brno a tím ovládání sítě SRD dálkově nebyl během zpracování dokumentace požadovaný. Žádáme zástupce investora o stanovisko, zda bude trvat na požadavku rozšíření DOZ pro trať Křenovice horní – Brno. DOZ nebude požadováno. Bude přeformulováno dle dohody s panem Jozou.

2) Nový stav:

- Zapojovače: v textu není uveden výčet ŽST jichž se dodání IP zapojovačů týká. Ve druhém odstavci je popisováno i dálkové ovládání z CDP a PPV a v tomto smyslu musí být pracoviště PPV osazeno jiným (stejným jako na CDP) typem ovládacích prvků než v ostatních dálkově ovládaných dopravních, včetně ovládání GSM-R. Žádáme současně projektanta, aby místo „mobilní ruční stanice“ používal termín „přenosný terminál GSM-R“. Reakce projektanta (Španěl): Termín „přenosný terminál GSM-R“ byl opraven v TZ. Po-drobná specifikace vybavení jednotlivých žst. určitým typem zapojovačů byla doplněna do STZ.
- GSM-R: úsek Blažovice – Křenovice hor.n. neexistuje. Pokud bude BTS umístěna v ŽST Křenovice hor.n., pak se jedná o pokrytí úseku Holubice – Křenovice hor.n. a lze v tomto smyslu uvažovat i o pokrytí části tratě signálem GSM-R pro trať Blažovice – Křenovice dol.n. – Slavkov u B. V tomto smyslu je nutné, aby tato oblast byla dostatečně popsána a dořešena, včetně vazby na stávající provozovanou SRD a její zachování v potřebném rozsahu po dokončení stavby (stanovit hranice obou rádiových systému a popsat podmínky pro zachování provozu SRD v navazujících úsecích ve směru na Slavkov u B., resp. na Sokolnici). Reakce projektanta (Španěl): Označení úseku vzniklo na základě technologických zařízení (kabelizace, přenosové zařízení a ostatní technologické sítě), které fyzicky splňují toto označení. Omylem bylo toto označení použito i z hlediska dopravního. Označení bylo v tomto smyslu v textu opraveno. BTS navržená v žst. Křenovice Horní n. zajišťuje automatický vstup do oblasti ETCS ze směru od Sokolnic a vykřívá signálem i úsek mezi Křenovicemi a Holubicemi. Dále je schopná bez problémů pokrýt signálem i celý úsek až po Slavkov u Brna. V dané žst. jsou pro její výstavbu velmi dobré podmínky (optický kabel, napájení, pozemek SŽ atd.). Pokrytí signálem GSM-R v úseku Blažovice – Křenovice dolní n. zajišťuje jiná stavba. Pokrytí signálem GSM-R v úseku Holubice – Křenovice horní.n. a navazující pokrytí směrem na Brno pro automatický vstup do oblasti ETCS zajišťuje 2. stavba Brno – Přerov. Rozhraní (oblasti) GSM-R/SRD bude mezi Holubicemi a Křenovicemi hor.n. – toto rozhraní (umístění radiovníků) je vhodné řešit až v dalším stupni dokumentace. Oblast GSM-R je možné posunout až do ŽST Křenovice horní n.
V další části je zmíněno, že nový úsek GSM-R navazuje na již provozovanou oblast s GSM-R. Není zřejmé, jaká oblast je myšlena, ale jediná oblast, která je nejbližší této stavbě a má na ni přímou vazbu, je oblast Brno a v tomto se jedná pouze o jednu trať. V opačném případě je nutné, aby zmíněné oblasti byly v textu přesně definovány. Reakce projektanta (Španěl): Formulace byla upravena a doplněna. Byla myšlena ob-last Neza-myslice – Přerov (která je součástí 3,4 a 5 stavby a bude v době realizace 2. stavby již v provozu), a oblast Křenovice dolní n. – Nesovice, která je součástí stavby „Rekonstrukce traťového úseku
- MRS: v prvním odstavci žádáme o vypuštění poslední věty „Vzhledem k dopravní výluce není provoz těchto MRS...“. A v předchozí větě upravit text „v ostatních ŽST je nutné jejich provoz zachovat...“. O tom jak budou využívány MRS do doby aktivace GSM-R rozhoduje řízení provozu SŽ. Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno.
- TRS: v obsahu textu je několik zásadních chyb. V první větě jsou popsány tratě Brno – Přerov a Brno – Slavkov u Brna přes Křenovice a není tedy zřejmé, o jaké tratě se jedná, protože z Brna vede trať směrem na Chrlice a dále přes Sokolnice a Křenovice hor.n. do

Holubic (trať Brno – Křenovice – Sokolnice v tomto pořadí stanice neexistuje). Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno.

Ve druhé větě jsou popisovány nové úseky GSM-R a bylo by vhodné z pohledu geografické orientace zde uvést, že se jedná o úsek tratě Brno – Blažovice – Holubice – Vyškov na M. Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno.

V další části je znovu popisována trať Brno – Křenovice hor.n. – Sokolnice, která v tomto pořadí neexistuje. A hned v další větě je popisována vazba stávající SRD v ŽST Blažovice na směr Křenovice hor.n. (taková trať neexistuje) a nelze tedy odvodit, jaký záměr stavby je v tomto smyslu popisován (v ŽST Blažovice musí zůstat zachována ZR SRD pro trať směr Slavkov u B., a musí být mj. upravena pro dálkové ovládání). Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno. Trať v úseku Blažovice – Slavkov u Brna bude v rámci jiné stavby („Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (včetně)“) v době 2. stavby Brno - Přerov již pod GSM-R a ne SRD.

V obsahu textu není zmíněna SRD v trati Holubice – Křenovice hor.n. – Sokolnice – Brno, kde je v současném stavu v provozu SRD. Reakce projektanta (Naništa): Omylem je u textu uvedená jako Blažovice Křenovice – Sokolnice. Bude opraveno na Holubice -

- 3) Všeobecné připomínky: žádáme projektanta, aby pro analogovou vlakovou rádiovou síť v rámci této stavby používal terminologii, která je na SŽ závazná a vyplývá mj. z předpisů SŽDC T7, Směrnice č. 35 a Prohlášení o dráze. Zkratka TRS má dva významy, tedy traťová rádiová síť a traťový rádiový systém. Na předmětných úsecích tratí, které se týkají této stavby, se používá SRD (síť radiodispečerská v pásmu 450 MHz) a žádáme, aby byla PD v tomto smyslu opravena, včetně popisu zkratky SRD do seznamu použitých zkratek. Reakce projektanta (Naništa): Bude opraveno a doplněno.

c) oddělení předpisů

(zpracovatelka: pí. Blanka Vávrová, tel. 972 244 424)

Společné připomínky:

- 1) Správné označení a názvy vnitřních předpisů Správy železnic, státní organizace:
 - předpis SŽDC Bp1 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“ je od 1. ledna 2021 nahrazen předpisem SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“;
 - předpis SŽDC Zam1 byl novelizován a s účinností od 1. ledna 2020 jej nahradil předpis SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“;
 - předpis „Železniční svršek“ – SŽDC S3;
 - předpis SŽDC T100 „Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení“ byl novelizován předpisem SŽ T100;
 - předpis SŽDC S4 „Železniční spodek“ byl 1. ledna 2021 nahrazen předpisem SŽ S4 „Železniční spodek“;
 - předpis SŽDC S5 „Správa mostních objektů“;
 - předpis SŽDC S5/4 „Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí“;
 - předpis SŽDC D17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ byl novelizován předpisem SŽ D17;
 - předpis SŽDC S8 „Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel“ byl novelizován předpisem SŽ S8;
 - předpis SŽDC E3 „Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“;
 - předpis SŽDC E6 „Předpis pro činnost elektrodispečinků“;
 - předpis SŽDC E8 „Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“;
 - směrnice „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ – SŽ SM118 (účinná od 10. května 2021);
 - „Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách“ – SŽ SM100;

- směrnice SŽDC Sm 103 „Řešení ekologických škodných událostí“ byla novelizována směrnicí SŽ SM103;
- „Směrnice o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ SŽDC SM56 byla dne 9. prosince 2020 zrušena;
- SŽDC SM11 „Dokumentace staveb SŽDC“ – správné označení a název dokumentace je SŽDC Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“;
- služební rukověť SŽDC (ČSD) SR 105/1 (S) „Používání plastbetonu v traťovém hospodářství“ byla dne 3. června 2020 zrušena;
- služební rukověť SŽDC SR70 „Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ byla dne 12. prosince 2021 novelizována služební rukověť SŽ SR70 „Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“. Kadla: Bude aktualizováno – komplet. Je vhodné upozornit, že pro externí organizace neexistuje žádný efektivní způsob, jak zjistit přehled konkrétně platných předpisů. Vyhledávání předpisů přes web <https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznice> je zcela nefunkční, resp. bez znalosti přesného názvu předpisu ho nelze vyhledat. O oborovém seznamu předpisů si můžeme nechat jen zdát. Seznam aktuálně platných předpisů nelze získat ani dle postupu dle ZTP.

2) V dokumentech opravte:

- zkratku SŽDC (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) a nahradte ji zkratkou SŽ (Správa železnic, státní organizace), pokud se tato zkratka týká názvu firmy (investora). Tento postup byl aplikován. Není tedy zřejmé, zda se jedná o obecnou připomínku nebo se opravdu v DUR vyskytl chybný popis. Bude provedeno.

B\B.2 Provozní a dopravní technologie.pdf

3) Dle Číselníku vleček opravte název vlečky:

- Mokrá – Českomoravský cement, a.s., závod Mokrá. Bude opraveno. (Svoboda)

4) 2. 1. Trať Přerov – Brno

Tabulka 1 Charakteristika tratě Přerov – Brno

Tabulka 2 Charakteristika tratě Blažovice – Holubice

Tabulka 3 Charakteristika tratě Blažovice – Brno

Opakovaně žádáme o úpravu textu „organizování a provozování drážní dopravy“. Slovo „provozování“ nahradte slovem „řízení“ – podle předpisu SŽDC D1 se drážní doprava organizuje a řídí. Drážní doprava je *provozována* podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců). Bude opraveno. (Svoboda)

5) V Tabulce 5 na str. 18 je u vlečky LUKROM spol. s r. o. uveden nesprávný údaj týkající se kilometrické polohy výhybky č. 23, kterou je tato vlečka zaústěna do ŽST Vyškov na Moravě. Správný údaj dle číselníku vleček je 46,568 (km 0,000 vlečky). Číslo této vlečky (5268) není uvedeno. Doporučujeme dát do souladu jako u vlečky 5267 D.P.S.

Trade s.r.o. Bude opraveno. (Svoboda)

6) 2.3 Stávající kolejové uspořádání a technologie dopraven

ŽST Blažovice, ŽST Rousínov, ŽST Vyškov na Moravě, ŽST Ivanovice na Hané,

ŽST Nezamyslice - Kolejové uspořádání

Opakovaně žádáme o úpravu textu: „V ostatních případech je omezena při jízdě do odbočky rychlostní návěstní soustavou na 40km/h“. Navrhujeme nahradit termín „do odbočky“ termínem „vedlejším směrem“. Bude opraveno. (Svoboda)

7) 4.1. Návrh železniční infrastruktury: bude nutné opravit dopravní schéma stanic

a z toho vyplývající změny v kolejovém uspořádání v tabulkách Koleje a jejich určení v daných ŽST. Bude opraveno. (Svoboda)

8) 4.1 Návrh železniční infrastruktury: v ŽST Rousínov v textu popisujícím cestová návěstidla umístěná za nástupiště (str. 25) upravte text na „následují kolejové spojky“. Bude opraveno. (Svoboda)

9) Dopravní schémata tohoto dokumentu nesouhlasí se situačními schématy uvedenými

v části D – např. návěstidla na krakorci v ŽST Vyškov na Moravě, kolej 205 a její části

v ŽST Blažovice a další nesoulady. Toto požadujeme dát do souladu. Bude dáno do souladu. (Svoboda)

B\B.3 Vliv stavby na ŽP\B.3.9 Biologický průzkum.pdf

B\B.3 Vliv stavby na ŽP\B.3.6 Hluková studie.pdf

B\B.3 Vliv stavby na ŽP\B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.pdf

- 10) V dokumentu je několikrát uvedena zkratka *PHS*, jenž vyjadřuje text *Protihluková stěna*. Doporučujeme namísto zkratky *PHS* používat vždy celý text popisující tuto zkratku, nebo v dokumentu uvést, že „zkratka *PHS* je použita pouze pro potřebu tohoto dokumentu“, nebo používat zkratku „*PhS*“. Zkratka *PHS* dle předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“, díl IX „Výhybky a výhybkové konstrukce“ a předpisu SŽDC (ČD) Z1 vyjadřuje *Pohyblivý hrot (pohyblivé hroty) srdcovky*. [Bude opraveno \(Růžičková\)](#)

B\B.8 Zásady organizace výstavby\B.8.1 Stavební postupy výstavby.pdf

- 11) Dle SŽ SR70 Číselníku železničních stanic a dopravně významných míst opravte název dopravní:
• Slatina – Brno-Slatina
• Vyškov – Vyškov na Moravě.
- 12) Dle Číselníku vleček opravte název vlečky:
• Letiště – Letiště Brno, a.s.
• Mokrá – Českomoravský cement, a.s., závod Mokrá.
- 13) „Na závěr tohoto stavebního postupu v Blažovicích se toto nové Brněnské zhlaví nové zastávky Blažovice propojí v krátkodobých jednokolejných výlukách do stávajících traťových kolejí před železniční stanicí Šlapanice“. Pokud toto nastane, pak upozorňujeme, že sousední stanicí jsou Šlapanice a nikoliv Brno, tudíž se nejedná o Brněnské zhlaví, nýbrž zhlaví směr Šlapanice.

[Bude opraveno. Ferenc](#)

D\D.1\D.1.1\D.1.1_0_001_TZ.pdf

- 14) Správné označení TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatické hradlo se základní polohou bezsouhlasový stav je AH-83, se základní polohou souhlasový stav je AH-88A. [Kadla: Bude opraveno.](#)
- 15) Nesprávně uváděno označení „*elektromotorického přestavníku*“. Dle TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“ a předpisu SŽDC (ČD) Z1 „Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“ se jedná o elektrický přestavník. [Kadla: Bude opraveno.](#)
- 16) Text „TZZ bude 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 se třemi prostorovými oddíly v každé koleji na trati ohraničené Lokalizačními značkami“ doporučujeme upravit na: „TZZ bude 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 se třemi prostorovými oddíly v každé koleji na trati ohraničené návěstidly s návěstí Lokalizační značka ETCS“. [Kadla: Bude opraveno.](#)

D.1.1_0101_SS Blažovice.pdf

- 17) Pokud bude stavba realizována již v době účinnosti novelizovaného předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, je nutné označit část záhlaví ze směru ŽST Slavkov u Brna mezi vjezdovými návěstidly 1VL, 2VL a odjezdovými návěstidly označenými ve schématu jako S1za, S2za – a to **1za, 2za**. Z tohoto důvodu je nutné opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Opravou vznikne i nutnost opravit označení odjezdových návěstidel (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) na **S1Vzb, S2Vzb**. [Kadla: Bude opraveno.](#)
- 18) Označení koleje 2b je nutné opravit na **2a**, neboť index „a“ není u kolej č. 2 v této ŽST použit. Označení indexy musí být vždy v abecedním pořadí od písmene „a“ od začátku ke konci trati. Z tohoto důvodu je nutné opravit i označení hlavních návěstidel na této koleji. Návěstidlo S2b je navíc nesprávně označeno jako odjezdové – toto návěstidlo plní funkci cestového návěstidla. Z důvodu opravy indexu koleje bude toto návěstidlo označeno **Sc2a**. Dále je nutná oprava označení návěstidla Lc2b na **Lc2a**. [Kadla: Bude opraveno.](#)
- 19) Dále je nutná oprava označení odjezdových návěstidel S1b, S101, S102. Tato návěstidla také plní funkci cestových návěstidel, tudíž musí být označena **Sc1b, Sc101, Sc102**. [Kadla: Bude opraveno.](#)
- 20) Doplnit označení kusých kolejí - **1c a 2b**. [Kadla: Bude opraveno.](#)

- 21) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**.
Kadla: Bude opraveno.
- 22) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označená jako L1zb, L2zb) a vjezdovými návěstidly 1S a 2S ze směru ŽST Šlapanice **1zd, 2zd**.
Kadla: Bude opraveno.
- 23) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) ze směru ŽST Holubice je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu”.
Kadla: Bude opraveno.
- 24) Vjezdové návěstidlo 1L (označení dle předloženého schématu) musí být umístěno vně koleje, tzn. na opačné straně, než je zakresleno.
Kadla: Bude opraveno.
- 25) Doplnit označení částí záhlaví ze směru ŽST Holubice mezi vjezdovými návěstidly 1L, 2L a odjezdovými návěstidly S101za, S102za (označení dle předloženého schématu) – **1za, 2za**.
Kadla: Bude opraveno na 101za a 102za.
- 26) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 101za, 102za) na **101zb, 102zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S101zb, S102zb**.
Kadla: Bude opraveno.
- D.1.1_0102_SS Holubice – Blažovice.pdf
- 27) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**.
Kadla: Bude opraveno.
- 28) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Holubice (v předloženém schématu označené jako L1zb, L2zb – viz předchozí připomínka) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Blažovice **1zd, 2zd**.
Kadla: Bude opraveno.
- 29) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1S, 2S) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu”.
Kadla: Bude doplněno.
- 30) Vjezdové návěstidlo 1L (označení dle předloženého schématu) musí být umístěno vně koleje, tzn. na opačné straně, než je zakresleno.
Kadla: Bude opraveno.
- 31) Samostatnou předvěst s návěstí „Výstraha” Př1L je nutno umístit vně koleje, tzn. na opačné straně koleje.
Kadla: Bude opraveno.
- 32) Ze stejného důvodu je nutné umístit i vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti”.
Kadla: Bude opraveno.
- 33) Samostatnou předvěst s návěstí „Výstraha” Př2S je nutno umístit vně koleje, tzn. na opačné straně koleje v souladu s D.1.1_0102_SS Holubice - Blažovice.pdf a D.1.1_0103_SS Holubice.pdf.
Kadla: Bude opraveno.
- 34) Ze stejného důvodu je nutné umístit i vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti” v souladu s D.1.1_0102_SS Holubice - Blažovice.pdf a D.1.1_0103_SS Holubice.pdf.
Kadla: Bude opraveno.
- 35) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu”.
Kadla: Bude opraveno.
- 36) Vjezdové návěstidlo 1L (označení dle předloženého schématu) musí být umístěno vně koleje, tzn. na opačné straně, než je zakresleno.
Kadla: Bude opraveno.
- 37) Doplnit označení částí záhlaví ze směru ŽST Holubice mezi vjezdovými návěstidly 1L, 2L a odjezdovými návěstidly S101za, S102za (označení dle předloženého schématu) – **1za, 2za**.
Kadla: Bude opraveno na 101za a 102za.
- 38) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 101za, 102za) na **1zb, 2zb**. Opravou vznikne i nutnost opravit označení odjezdových návěstidel (v předloženém schématu označené jako S101za, S102za) na **S1zb, S2zb**.
Kadla: Bude opraveno na 101zb a 102zb.
- D.1.1_0103_SS Holubice.pdf

- 39) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „*Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu*“ v souladu s D.1.1_0105_SS Rousínov.pdf. Kadla: Bude opraveno.
- 40) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly 1L, 2L ze směru ŽST Rousínov a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označená jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude opraveno.
- 41) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude opraveno.
- 42) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc** a cestových návěstidel (v předloženém schématu označená jako Sc1zb, Sc2zb) na **Sc1zc, Sc2zc**. Kadla: Bude opraveno.
- 43) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Holubice (v předloženém schématu označené jako L1zb, L2zb) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Blažovice **1zd, 2zd**. Kadla: Bude opraveno.
- 44) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1S, 2S) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „*Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu*“. Samostatnou předvěst s návěstí „*Výstraha*“ Př1L je nutno umístit vně koleje, tzn. na opačné straně koleje. Kadla: Bude opraveno.
- 45) Ze stejného důvodu je nutné umístit i vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „*Vlak se blíží k samostatné předvěsti*“. Kadla: Bude opraveno.
- 46) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 3zb) na **3za**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení cestového návěstidla (v předloženém schématu označené jako Sc3zb) na **Sc3za** a odjezdového návěstidla (v předloženém schématu označené jako L3zb) na **L3za**. Kadla: Bude opraveno.
- 47) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovým návěstidlem (v předloženém schématu označeném jako L3zb) a vjezdovým návěstidlem BS ze směru ŽST Blažovice **3zb**. Kadla: Bude doplněno.
- 48) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 5zb) na **5za**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení cestového návěstidla (v předloženém schématu označené jako Sc5zb) na **Sc5za** a odjezdového návěstidla (v předloženém schématu označené jako L5zb) na **L5za**. Kadla: Bude opraveno.
- 49) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovým návěstidlem (v předloženém schématu označeném jako L5zb) a vjezdovým návěstidlem ze směru ŽST Křenovice horní nádraží KS **5zb**. Kadla: Bude doplněno.
- D.1.1_0104_SS Rousínov-Holubice.pdf
- 50) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „*Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu*“ v souladu s D.1.1_0105_SS Rousínov.pdf. Kadla: Bude doplněno.
- 51) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Rousínov (v předloženém schématu označené jako L1, L2) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Holubice **1zc, 2zc**. Kadla: Bude doplněno.
- D.1.1_0105_SS Rousínov.pdf
- 52) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly ze směru ŽST Luleč 1L, 2L a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude doplněno.
- 53) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude opraveno.
- 54) Cestové návěstidlo Lc2 je nutné umístit vpravo od koleje. Kadla: Bude opraveno.

55) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Rousínov (v předloženém schématu označené jako L1, L2) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Holubice **1zc, 2zc**. Kadla: Bude doplněno.

D.1.1_0106_SS Luleč-Rousínov.pdf

56) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Luleč (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**. Kadla: Bude opraveno.

57) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly ŽST Luleč (v předloženém schématu označené jako L1zb, L2zb) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S této stanice **1zd, 2zd**. Kadla: Bude doplněno.

58) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly ŽST Rousínov 1L, 2L a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude doplněno.

59) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Rousínov (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude opraveno.

D.1.1_0107_SS Luleč.pdf

60) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“. Kadla: Bude doplněno.

61) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly ze směru ŽST Vyškov na Moravě 1L, 2L a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude doplněno.

62) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Luleč (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude opraveno.

63) Doplnit označení kusé koleje mezi výhybkou 22 a zarážedlem **6a**. Kadla: Bude doplněno.

64) Opravit označení částí záhlaví (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**. Kadla: Bude doplněno.

65) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako L1zb, L2zb) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Rousínov **1zd, 2zd**. Kadla: Bude doplněno.

D.1.1_0108_SS Vyškov na Moravě - Luleč.pdf

66) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Vyškov na Moravě (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**. Kadla: Bude opraveno.

67) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako L1d, L2d) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Luleč **1zd, 2zd**. Kadla: Bude doplněno.

68) Před vjezdová návěstidla (v předloženém schématu označená jako 1L, 2L) je nutné doplnit vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“. Kadla: Bude doplněno.

69) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly ŽST Luleč 1L, 2L a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude doplněno.

70) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Luleč (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude opraveno.

D.1.1_0109_SS Vyškov na Moravě.pdf

71) Pokud jsou před vjezdovými návěstidly 1L a 2L umístěny i samostatné předvěsti Př1L a Př2L, doporučujeme je to tohoto schématu zakreslit, včetně návěstních upozorňovadel

s návěstmi „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ a „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“ pro ucelenost a jednoznačnost schématu. Kadla: Bude doplněno.

- 72) Doplnit označení částí záhlaví mezi vjezdovými návěstidly ŽST Vyškov na Moravě 1L, 2L a odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako S1za, S2za) **1za, 2za**. Kadla: Bude doplněno.
- 73) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Vyškov na Moravě (v předloženém schématu označené jako 1za, 2za) na **1zb, 2zb**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **S1zb, S2zb**. Kadla: Bude doplněno.
- 74) Opakovaně upozorňujeme na nesoulad s B\B.2 Provozní a dopravní technologie.pdf v zakreslení cestových návěstidel Sc51a, Sc52a, Lc51, Lc52 na návěstním krakorci – v tomto schématu jsou na návěstním krakorci zakreslena pouze návěstidla Sc51b a Lc52. Kadla: Bude uvedeno do souladu
- 75) Opravit označení koleje ve schématu označené jako 2c na **2b** - index "b" není v označení kolejí v ŽST Vyškov na Moravě použit – indexy kolejí se používají abecedně vždy od začátku abecedy počínaje písmenem „a“ od začátku ke konci trati. Z tohoto důvodu je nutné opravit označení cestových návěstidel Sc2c, Lc2c na **Sc2b, Lc2b**. Kadla: Bude opraveno.
- 76) Opravit označení koleje ve schématu označené jako 6b na **6a** - index "a" není v označení kolejí v ŽST Vyškov na Moravě použit – indexy kolejí se používají abecedně vždy od začátku abecedy počínaje písmenem „a“ od začátku ke konci trati. Kadla: Bude opraveno.
- 77) Opravit označení částí záhlaví v ŽST Vyškov na Moravě (v předloženém schématu označené jako 1zb, 2zb) na **1zc, 2zc**. Z tohoto důvodu je nutná oprava označení odjezdových návěstidel na **L1zc, L2zc**. Kadla: Bude opraveno.
- 78) Doplnit označení částí záhlaví mezi odjezdovými návěstidly (v předloženém schématu označené jako L1d, L2d) a vjezdovými návěstidly 1S, 2S ze směru ŽST Luleč **1zd, 2zd**. Kadla: Bude opraveno.
- D.1.1_0110_SS Křenovice horní nádraží.pdf
- 79) Doplnit označení záhlaví ze směru ŽST Holubice **1za**. Kadla: SZZ ve stanici bude ponecháno v této stavbě stávající. Označení bude doplněno vrámcí případné rekonstrukce SZZ.
- 80) Doplnit označení záhlaví směr ŽST Sokolnice-Telnice **1zb**. Kadla: SZZ ve stanici bude ponecháno v této stavbě stávající. Označení bude doplněno vrámcí případné rekonstrukce SZZ.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: p. Mojmír Bursa, tel. 972 244 179)

- 1) B.2 Provozní a dopravní technologie – 4.1. Návrh železniční infrastruktury – ŽST Vyškov na Moravě: alternativní návrh doplnění spojky mezi kolejemi č. 51 a 52 – **tento návrh podporujeme**. Odůvodnění je popsáno v čl. Plán obsazení kolejí a obraty souprav + existence této kolejové spojky se může kladně projevit při výlukové činnosti, případně při různých mimořádnostech železničního provozu. Bereme na vědomí. Snažíme se, aby spojka byla součástí finálního návrhu. (Svoboda)
- 2) B.8.1 Stavební postupy výstavby – o) postup výstavby: Vzájemnou koordinaci SP 3 (2. stavby) a SP 5 (3. stavby) považujeme za zásadní, z důvodů efektivity výlukových činností a plánování NAD. Koordinace staveb byla provedena na poradách v listopadu 2021 (Ferenc)

3. Odbor jízdního řádu (O16)

(zpracovatel: Ing. Hynek Pavelka, tel. 972 742 369)

Bez připomínek.

Ing. Miroslav Jasenčák
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Váš dopis zn. IS C.E.Sta.
Ze dne 25. 2. 2022
Naše zn. 23894/2022-SŽ-GR-013
Listů/příloh 9/0

Vyřizuje Ing. Josef Bednář
Telefon +420 972 244 564
Mobil +420 727 827 266
E-mail BednarJo@spravazeleznic.cz

Datum 25. března 2022

**Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ**

Ing. Bařínková Pavlína
Ing. Morávek Martin

(pouze elektronicky)

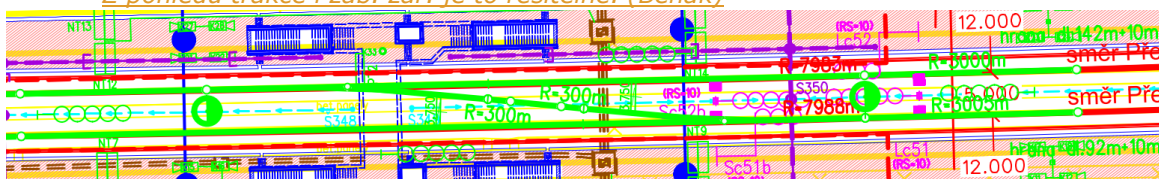
Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

V rámci posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí, kterou zhotovilo sdružení firem AFRY CZ s.r.o. a SUDOP BRNO spol. s r.o., máme k předložené dokumentaci za Správu železnic GR 013 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- V rámci aktualizace DUR „Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ byla na základě objednávky SŽ SSV zpracována technická expertíza. Autoři expertízy k 18.3.2022 předložili připomínky k dokumentaci mostních objektů. Byly odborně posouzeny významné železniční mostní objekty (estakády) a ostatní železniční a silniční mostní objekty. Připomínky zpracoval doc. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D., ČVUT Praha FAST a Ing. David Rose, firma TESIA. Ze závěrů a připomínek technické expertízy vyplynulo, že dokumentace vykazuje závažné nedostatky a technické chyby. S technickou podstatou připomínek se O13 OMT ztotožňuje. Dokumentaci je tedy nutno nejprve dopracovat a výhrady formulované v expertize vypořádat. Dopracování, resp. přepracování dokumentace musí především zahrnout vypořádání připomínek z expertízy a dále naplnit požadavky Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 (zhotovitel projektové dokumentace má povinnost předat dokumentaci v požadované kvalitě). V novele této Směrnice je i požadavek na výpočet (minimálně odborný odhad) sedání a doby konsolidace jílovitého podloží pod novými náspy (s výškou větší než 6 m) již pro stupeň DUR, aby bylo možno řešit dočasné zábory pro konsolidační náspy a sestavit reálný harmonogram výstavby. S ohledem na závažnost připomínek z expertízy a s ohledem na nutnost stanovit realistický harmonogram dokončení dokumentace, které nezbytně musí předcházet opětovnému spuštění připomínkového řízení, požadujeme svolat jednání s projektantem za účasti zástupců SSV, OR SMT Brno, O13 OMT a autorů expertízy. Jednání požadujeme organizovat prezenčním způsobem. Na jednání bude mj. probrán způsob zapracování připomínek a termín předání dokumentace k jejímu opětovnému připomínkování. Připomínky expertízy a připomínky ostatních odborů SŽ byly projednány na samostatné poradě konané dne 8. 4. 2022.
- Žádáme vysvětlit problematiku sedání podloží násypů a jejich časový průběh, u kterých se předpokládá, že 90 % konsolidace proběhne do 1 roku. Tento předpoklad (výpočet) se v některých řezech jeví jako těžko uvěřitelný za předpokladu, že se v podloží nacházejí málo propustné jíly a vysoká hladina podzemní vody při založení násypu pouze na konsolidační (drenážní) vrstvě. Např. ve výpočtech sedání násypu v km 41,5 se předpokládá vysoká hladina podzemní vody, vysoko plastické jíly a dle vyhodnocení laboratorních zkoušek byla zjištěna pórovitost 46 %. Ve výsledcích chybí zhodnocení

- Vzhledem k tomu, že nové tunely jsou navrženy pro rychlost 200 km/h, je potřeba nejpozději v následujícím projekční stupni doložit splnění tzv. „zdravotního kritéria“ dle TSI INF čl. 4.2.10.1. Bude řešeno v dalším stupni PD.
- Nesouhlasíme s uvažovaným alternativním propojení kol. č. 51 a 52 v žst. Vyškov zmiňovaným v části dokumentace B.2. Jedná se o nový požadavek, který nebyl řádně projednán, technicky prověřen a jde proti smyslu aktualizace DUR na snižování investičních nákladů. Potřeba této spojky vyplynula až během finálních prací, kdy již byly známy veškeré konsekvence, proto jsme s tímto návrhem nemohli přijít dříve. To však neznamená, že by tato úprava nebyla potřebná. Tato spojka by byla pravidelně využívána 1 – 2x za hodinu, což je daleko častěji než všechny ostatní spojky mezi hlavními kolejemi dohromady. Přínos této spojky bude zásadní a požadavek na její zřízení vznesly odbory O11 a O12 (viz jejich připomínky). (Svoboda)
Požadavek je nutné doprojednat, protože změna řešení má z pohledu fungování stanice v pravidelném provozu prioritu. Spojka navržena z výhybek 1:9-300 v základním tvaru, nutné dílčí úpravy GPK části kolejí č. 51 a 52 v oblasti nástupišť. Řešení předloženo. Z pohledu trakce i zab. zař. je to řešitelné. (Beňák)



- V koordinačních situacích a řezech požadujeme vykreslit navrhovanou hranici drážního pozemku. V záboru bude zohledněn požadavek na zachování rezervy na úpravu řešení překlápění plání tělesa žel. spodku. **Bude doplněno.**

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@spravazeleznic.cz)

- Do výkresu doplňte náležitosti požadované směrnicí č. 11/2006 tj. zejména popis směrových a sklonových poměrů. *Bude doplněno. (Svoboda)*

D.2.1.1 Železniční svršek (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@spravazeleznic.cz)

- 2/10

v ZTP byl rozsah požadovaných činností zúžen a tedy posouzení nebylo v rámci VZ požadováno.

- Požadujeme prověřit větší přimknutí nových komunikací k tělesu dráhy, aby byly minimalizovány zbytné pozemky mezi nimi, které nikdo nebude chtít. Typickým příkladem je km 37,1 – 38,2. Komunikace kreslete do řezů, aby bylo zřejmé, jak hospodárně je se zábořem nakládáno. Tento požadavek je v rozporu s požadavkem O6 na co největší využití vytěžené zeminy (tj. na snížení nákladů na odvoz a uložení přebytečné zeminy). Z těchto důvodů je naopak snaha zvětšit těleso dráhy. Návrh nebude měněn. V dalším stupni PD bude vedení souběžných komunikací optimalizováno, protože návrh komunikací bude řešen v požadovaném detailu.

Technická zpráva

- Kap. 7 - Použití USP není vhodné kombinovat s alternativním způsobem zpružnění v konstrukci železničního spodku (antivibrační rohože apod.). V případě nevhodné kombinace zvolených tuhostí může dojít k vzájemnému ovlivnění vlastních frekvencí vibrací, a vzniklé interference by mohly negativně působit na stabilitu kolejového roštu, koruny kolejového lože či tělesa železničního spodku. Bude dořešeno v dalším stupni.
- Kap. 10 – zdůvodněte návrh lavičky šířky 2,0 m. Minimální hodnota je 1,0 m. Rotschein: Vzhledem k provádění zvláště vyšších násypů je větší šířka lavičky vhodná, v dalším stupni PD možno zvážit zúžení lavičky u nižších násypů. Nyní doporučujeme ponechat šířku 2m, i vzhledem k předpokládané úpravě nivelety jedné z kolejí v dalším stupni PD (vazba na příčný řez v oblouku). V textu se u konsolidační vrstvy popisuje ochranná geotextilie, v řezech je ale kreslena výztužná geomříž. Uvedte do souladu. Rotschein: bude sjednoceno, geomříž.
- Kap. 16 – dle poslední novelizace předpisu S3 dílu X je možné použít recyklované kamenivo i pro rychlosti nad 120 km/h. Recyklované KL z opouštěných úseků bude využito v rámci stavby, nebo bude pro potřeby OR? Rotschein: recyklované kamenivo se uvažuje použít v rámci stavby.
V některých následujících kapitolách se uvažuje pouze s odtěžením KL z opouštěných úseků. **Stávající kolejové lože požadujeme v maximální míře recyklovat opět na materiál kolejového lože dle předpisu S3. Důvodem je zvyšující se cena nového šterku a začínající nedostatek vhodného materiálu pro drcení na frakci kolejového lože. Viz čj. 38709/2019-SŽDC-GR-O13 Využívání recyklovaného kameniva kolejového lože.** Rotschein: Bude doplněno do textu.
- Kap. 17 - popište řešení systému staničení a bodů napojení na stávající stav. Bude nutné změny v souvisejících stavbách řešit skokem staničení? Rotschein : Doplníme hodnotu srovnávacího staničení se starým stavem na začátku úprav, jinak platí, že staničení je navázáno na 3.stavbu a ta je navázána na 4.stavbu. Ohledně možných vzniklých skoků ve staničení, závisí na souslednosti postupu projekčních prací jednotlivých staveb ve stupni projekt. Tento postup byl odsouhlasen na profesních poradách. Žádost o odsouhlasení bude dle dohody s OR Brno zaslána včetně určení TUDU.
- Kap. 19.1 – úpravy popisujte ve stejném staničení, jako je používáno k popisu ve výkresech. Rotschein: Bude sjednoceno.
- Kap. 19.3 – zaoblení LN v oblasti křížení s I/50 není na celou délku vzetupnice a jejího zaoblení. Rotschein: Poloměr zaoblení bude zvýšen z 17000m na 18000m.
- Kap. 19.5 ,6 ,7 – doplňte, že v tunelech a přejezdových plochách před/za bude upevnění s antikorozií úpravou. Rotschein: Bude doplněno
- Kap. 19.8 – USP budou pouze v hlavních kolejích. V předjízdových kolejích středního zhlaví nemusí být výhybky s PHS, stačí použít výhybku typu I a PHSI, které mají stejný úhel odbočení. Srdcovka PK není atypická, již je uvedena v S3 díl IX. Popis použití USP byl upraven. Bylo upraveno na řešení s výhybkami bez PHS v předjízdových kolejích. Popis srdcovky PK byl upraven. (Řehůřek)
- Kap. 19.10 – popište, jak bude zajištěna bezpečnost na úrovnových kříženích v kol. č. 10 a 12 vč. vlečky Lukrom. Bude se jednat o křížení komunikací v uzavřené oblasti nákladistě a nebude se jednat o přejezdy ve smyslu ČSN 73 6380. Před vjezdem do areálu bude umístěna dopravní značka č. IZ 8a „Zóna s dopravním omezením“ s

vyobrazením výstražného kříže a textem „Pozor, přednost v jízdě drážních vozidel!“.
Doplněno do TZ. (Beňák)

- Doplněte popis všech míst vyústění jednotlivých odvodňovacích zařízení (rovněž do podélných profilů). Dále do textu doplňte, kam je odváděna voda dále od těchto vyústění – musí být zřejmé, že voda bude odtékat a bude zajištěn kapacitní odtok.
Rotschein: Bude doplněno

Situace

- Na situacích všech stanic doplňte tabulky výhybek. Rotschein: Bude doplněno
 - Mezilehlé přechodnice popisujte samostatně. Vzorové popisy na vyžádání na O13.
Rotschein: Bude doplněno
 - V popis rychlosti prvního úseku kol. č. 2 je chybně popsána rychlost V_k místo V_n .
Rotschein: Bude opraveno
 - Zakreslete polohy řezů. Rotschein: Bude doplněno
 - Blažovice – doložte posouzení zhodnocení rizik ukončení kusé koleje č. 205, 6, 8.
Rotschein: Bude doplněno. Nebylo by možné oblouk $R_1=30\,000\text{ m}$ v km 25,7 vypustit?
Rotschein: bude prověřeno. Poloměr R_v v km 26,047 lze ještě zvětšit bez toho, aniž by zasahoval do vzetupnice. Rotschein: Poloměr bude zvětšen na 20000m.
 - Blažovice – Holubice – LN v km cca 27,4 požadujeme v dalším stupni prověřit ke zrušení. Další stupeň
 - Holubice – u výh. č. 19 proveďte splnění S3/9 čl. 8 ve vztahu k oblouk za KV pro srdcovku PHSI. Rotschein: Bude nahrazeno typem 1:12-500 PHS. Ke zvážení, zda výhybku č. 6 nenavrhnout tvaru 1:14-760 obdobně jako v kol. č. 1. Rotschein: To by znamenalo zkrácení koleje o cca 7m, délka je však zde minimální pro vlaky délky 650m bez rezervy. Bude ponecháno
 - Holubice – Luleč – na začátku a konci doplňte kresbu navazujících úseků.
 - Luleč – mezi vzetupnicemi km 39,7 by měla být vzdálenost 100 m (0,5V). Výhybky pro odbočení do předjízdových kolejí nemusí být typu PHSI. Ve výkrese je vícero staničení - související objekty a jejich popisky barevně odlište od tohoto SO a popište ve legendě.
Byla prověřena úprava pro dosažení vzdálenosti min. 100 m mezi vzetupnicemi zkrácením vzetupnic navazujících oblouků. Bude projednáno na projednání připomínek. Výhybky v předjízdových kolejích byly upraveny na typ bez PHS. V situaci je i staničení obslužných komunikací, bylo barevně upraveno. (Řehůřek)
 - Luleč – Vyškov – zakreslujte v situacích navrhované terénní úpravy zakreslené v řezech. Bylo doplněno. (Řehůřek)
 - Vyškov – vložním mezioblouku mezi výh. č. 37 a 39 by byla dosažitelná rychlost 80 km/h.
Zpracováno, vložen $R = 4000\text{ m}$ ($D=30\text{ mm}$, $E=10\text{ mm}$) se vzetupnicí dl. 30 m, kde $KV_z = KO$. Pak příčný posun výhybky č. 37 a části navazujících kolejí vlevo cca do 1 m. (Beňák)
V dalším stupni bude prověřeno dosažení limitní délky mezipřímé mezi výh. č. 33 a 35. Zpracováno, pak snížen poloměr z $R = 2000\text{ m}$ na $R = 1500\text{ m}$ v navazující části koleje č. 51b. (Beňák)
- Podélné profily
- Odvodnění popisujte důsledně začátkem a koncem, sklonem. Pokud to nebude z legendy zřejmé, tak i konstrukcí. Zákres příkopu a PTŽSp odlište. Rotschein: Bude doplněno
 - U podélných profilů doplňte náležitosti dle směrnice č. 11/2006 a TNŽ 01 3468.
Rotschein: Bude doplněno
 - Blažovice – Holubice – v dalším stupni se prověří odstranění LN v km 27,4. Je věcí investora.
 - Holubice – Luleč – popište KPP a ZKPP. Zákres mostních objektů by měl odpovídat navrženému stavu, nikoliv přílišnému zjednodušení. Bude doplněno. Pukluš. Vyústění kanalizace v km 35 je příliš mělko, doložte řezem, zda nebude potřeba navazující příkop zahloubit. Bude prověřeno. Pukluš. Nebylo by výhodnější odvodnění za tunelem přespádovat a vyhnout se budování nákladné a hluboké kanalizace vedle tunelu? Bylo

řešeno a představeno několikrát v rámci výrobních porad s výsledkem, že toto řešení je nejvhodnější. Pukluš

- Luleč – od km 39,5 není zakreslen příkop. žlab. Bylo doplněno. (Řehůřek)

Charakteristické příčné řezy

- Všude vyznačte stávající a nově navrhované hranice drážního pozemku. Rotschein: Bude doplněno
- Do řezů vynesete sondy z IGP a úroveň HPV. Rotschein: Bude doplněno
- Všude popište sklony svahů (např. v řezu km 34,100). Rotschein: Bude doplněno
- Zakreslená pata ochranné vrstvy by měla být odvodněna do příkopu.
- Do řezů zakreslete i související objekty – zejména souběžné komunikace apod. Rotschein: Bude doplněno. Důvodem je zaměřit se na to, aby mezi tratí a novými souběžnými komunikacemi vznikali co nejmenší plochy, které nemají využití a pravděpodobně zůstanou SŽ, která se o ně bude muset starat.
- Pochozí úprava stezky v zapuštěném KL není samostatná vrstva, ale pouze úprava na povrchu. Z důvodu vykazování ji postačí uvažovat v tloušťce 50 mm. Rotschein: bude opraveno
- V řezech nenavrhujte nadměrné tl. KL v rozhodném místě nad rámec požadavku předpisu S3 – vrchol pláň lze vyosít příp. lze pláň výškově odskočit v ose os nebo lze upravit niveletu TK vnější koleje. Investor 01/2022 rozhodl, že se dořeší v dalším stupni PD. V řezech je zakresleno řešení s posunem vrcholu pláň mimo osu kolejí a v tomto stupni již nebude více upravováno. V 1 řezu v úseku Luleč-Vyškov bude opraveno.
- Blažovice – jeden řez pro tuto stanici je nedostatečný, požadujeme doložit km 24,6 (ochrana žel. spodku do doby realizace navazující stavby), km 25,7, 16,5. Rotschein: Bude doplněno a zasláno ke kontrole. Z jakého důvodu se navrhuje šířka zapuštěného KL 3,8 m místo požadovaných 3,0 m? Rotschein: v části úseku vede pod stezkou kabelovod, ve zbývajících částech je možné stezku zúžit, ale vnikne pak obtížně udržitelná plocha plocha mezi patou banketu a příkopem. Jelikož se jedná o novostavbu, nechceme navrhovat tzv. obtoky stožárů TV.
- Blažovice – Holubice – doložte řez v místě nástupní plochy km 27,475. Rotschein: Bude doplněno a zasláno ke kontrole.
- Holubice – zakres kabelovodu v řezu km 29,100 neodpovídá situaci. Pokud by byl pod stezkou, bude zde dostatek místa i pro šachty kabelovodu? Doložte řez v km 28,800 se zpevněnou plochou. Rotschein: Bude doplněno a zkoordinováno.
- Holubice – Rousínov – doložte řezy i v zářezu. Doložte rozšíření tělesa řezem v km 30,1. Bude doplněno a zasláno ke kontrole. Pukluš
- Rousínov – v tomto místě dáváme k zvážení místo složitějšího odvodnění v konstrukci nástupiště mírně upravit GPK pro vytvoření os. vzdáleností min. 4,75 m a trativod umístit mezi koleje v prostoru nástupišť. Bude prověřeno. Pukluš
- Chybí odvodnění konsolidační vrstvy. Bude doplněno. Pukluš
- Není vhodné kombinovat USP s alternativním způsobem zpružnění v konstrukci železničního spodku (antivibrační rohože apod.). –V případě nevhodné kombinace zvolených tuhostí může dojít k vzájemnému ovlivnění vlastních frekvencí vibrací, a vzniklé interference by mohly negativně působit na stabilitu kolejového roštu, koruny kolejového lože či tělesa železničního spodku. Vzdálenost hrany nástupiště bude 1670 mm. Bude řešeno v dalším stupni PD. Pukluš
- ~~Vzdálenost hrany nástupiště bude 1670 mm.~~ Bude opraveno. Pukluš
- Rousínov – Luleč – je nutné zásyp trvalých déponií hutnit? Vzhledem k mocnosti zásypu a kvůli omezení sedání ano. Pukluš
- Luleč – proč se navrhuje tak široká stezka zapuštěného KL. Líc kabel. žlabu může být ve vzdálenosti 2,2 m od osy koleje ve stanici. U předjízdny koleje nemusí být nástupiště s konzolovou deskou. V předjízdny kolejích nebudou USP. Dle zakreslené sondy je v zářezu v nižších partiích horší materiál charakteru F8/CH, přesto má strmější sklon než svahy výše. Vysvětlíte. Mezi estakádou a začátkem koleje č. 4c je šířka zapuštěného lože 4,9 m od osy koleje zvolena kvůli umístění PHS. Snížení šířky stezky o 0,15 m vně obou předjízdny kolejí v zářezu bude konzultováno a dořešeno.

- Luleč – Vyškov – lavička mezi příkopem a patou svahu se obvykle neozeleňuje. Bylo zakresleno dle projednaných vzorových řezů na poradách, na projednání připomínek bude řešeno. (Řehůřek)
- Vyškov – základní šířka pláň je 4,9 m, což je výrazně nad minimální hodnotu. Koordinujte polohu TV a zařízení výhybky vč. kabel. tras (nejdou všude), aby bylo možné šířku pláň snížit na standardní hodnotu. Jenže je zde i protihluková stěna. Z toho důvodu jednotně rozšířena pláň na 4,9 m. Řez ve zhlaví s PHS byl součástí záznamu z porady 9.12.2021 bez připomínek. Jelikož se jedná o násyp ze zlepšené zeminy vyzískané ze stavby, nejde o nárůst nákladů, vytváří i prostor pro případné rozšíření kabelové trasy. Toto řešení zajišťuje také příznivý vizuální dojem (není třeba používat zvýšených soklových panelů, nejsou obnažovány patky PHS). Projektant na tomto řešení z výše uvedených důvodů trvá, za řešení nese odpovědnost. Navržené řešení není v rozporu s legislativou. Bude ponecháno. (Beňák)
I v této stanici budou v hl. kolejích navrženy USP. Doplněno. (Beňák)
Mezi hlavními kolejemi nebude navržena povrchová úprava stezky. Vymazáno. (Beňák)
Všude zakreslete související SO – zejména hl. kabelové trasy a kabelovod. Doplněno. (Beňák)
Jaký má význam pod drážní stezkou (např. mezi kol. č. 1 (51) a 2 zřizovat podkladní vrstvy 16/32 cca v mocnosti 1 m. Nahrazeno materiálem nového tělesa. (Beňák)
V místě velkých osových vzdáleností postačí šířka stezky u každé koleje do vzdálenosti 3,0 m. Bude upraveno na 3,0 m (Beňák)
Opravdu budou antivibrační rohože jen v hlavních kolejích, nikoliv i ve staničních? Proveřeno a přizpůsobeno požadavkům ŽP. Rohože budou pouze v hlavních kolejích. (Beňák)
Plochu nákladíště nespádujte do koleje (řez km 45,425) Není spádováno do koleje, ale vždy do středu ploch, kde jsou v pustě. Z řezu není zřejmé, viz situace. (Beňák)
- Doložte i řezy v místě tunelů. Rotschein: Bude doplněno z části Tunely.

D.2.1.1 Železniční spodek (zpracoval Ing. Bernatík, tel. 972 762 485, Bernatik@spravazeleznice.cz)

- Hloubka příkopů bude navržena tak, aby byly splněny obecné návrhové požadavky (především nedocházelo k vylití vody z příkopů, zvednutí hladiny vody v příkopu k pláni tělesa železničního spodku apod.). Pokud hladina proudící vody v příkopu vystoupá nad příkopovou tvárnici, bude navržena ochrana příkopových svahů. V některých řezech jsou pochybnosti o splnění těchto předpokladů. Rotschein: Výpočtová výška vody v příkopech bude proveřena, navýšení zpevnění případně doplněno.

D.2.1.2 Nástupiště (zpracoval Ing. Tomandl Ph.D., tel. 607 943 605, Tomandl@spravazeleznice.cz)

Obecně

- V navazujících stupních PD bude konstrukce nástupiště upravena do souladu s platnými VL Ž8 4. Kryt nástupiště bude navržen v souladu s VL Ž8 10.
- V navazujících stupních PD bude šířka vnějších nástupiště upravena tak, aby se zamezilo dořezům dlažby na nenástupní hraně. Pro nástupiště s nástupní hranou u koleje s rychlostmi do 160 km/h včetně je dostačující šířka vnějšího nástupiště 3-3,5 m.

SO 28-12-01 Žst. Luleč, nástupiště

- Konstrukce nástupiště bude typu L s předsazenou hranou a krytem tvořeným dlažbou dle VL Ž8 4.2. Konzolové desky lomené nebudou použity, nepožaduje se zde prostor pro práci mechanizačních prostředků dle předpisu S3, dílu X. Bylo upraveno na konstrukci s nástupištěm prefabrikátem typu L s předsazenou hranou. (Řehůřek)

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Novák, tel. 972 244 004, Novakmilo@spravazeleznic.cz)

Připomínky řešeny na samostatné poradě konané dne 8. 4. 2022.

D.2.1.4 Opěrné zdi (zpracoval Ing. Novák, tel. 972 244 004, Novakmilo@spravazeleznic.cz)

SO 22-24-01 žst. Blažovice, zárubní zeď vlevo km 24,891-24,990

- Na situaci není popsán SO 22-24-01 ani SO nové lávky. Bude přidán popis. (Mikeska)
- Jak bude řešeno odvodnění rubu zdi? Svedením povrchových vod příkopem z bet. prefabrikátů podél zdi. Zeminy za rubem jsou nepropustné, hladina podzemní vody je mimo zárubní zeď. (Mikeska)
- Nemají být klenbičky mezi pilotami proti zemině? ? Ano, jsou natočeny proti zemině. (Mikeska)
- Je možno se vyhnout parcele hřbitova při provádění pilot? Je počítáno s návrhem bez nutnosti zásahu do této parcely. (Mikeska)

SO 22-23-01 žst. Blažovice, opěrná zeď vpravo km 25,609 – 25,660

- Bez zásadních připomínek

SO 22-23-02 žst. Blažovice, opěrná zeď vlevo km 25,920 – 25,998

- Výška líce zdi je poměrně malá. Lze situaci řešit bez zdi? Zeď překonává výškový rozdíl mezi komunikací a žel. tělesem (1-1,2m). Na vysvahování terénu od komunikace ke zdi / panelu je min. cca 0,5m. Soklový panel by musel být z jedné strany přitížen zeminou a v části i přitížen od dopravy. Pro tento případ nejsou vhodné, ale je vhodnější návrh úhlové zdi. (Mikeska)
- Zakreslete v řezu i výkop pro kabelovod. Bude doplněno. (Mikeska)

SO 23-24-01 t.ú. Blažovice - Holubice, zárubní zeď vlevo km 27,441 – 27,736

- Na situaci je popsán SO 23-24-01, ale zeď není vykreslena. Bude doplněno. (Kvašňovský)
- V půdorysu nejsou zakresleny dilatační spáry. Bude doplněno. (Kvašňovský)
- Místo „výška“ pilot 25m se obvykle používá popis „délka“. Opravte v TZ str.7. Bude opraveno. (Kvašňovský)

SO 24-23-01 Opěrné zdi přístupového chodníku na nástupiště vpravo

- Při sklonu >5% se ZS obvykle provádí jako stupňovitá – opravte. Bude prověřeno (Lugerová)
- SO 24-20-03 je co za objekt? Je uveden na výkresech. Jedná se o objekt žst. Holubice, železniční most v km 2,197 (TÚ 2305) (Lugerová)

SO 24-24-01 žst. Holubice, zárubní zeď vlevo podél komunikace

- Lze řešit levněji gabionem, proveďte. Řešení s použitím gabionové konstrukce je levnější, není však vhodné pro dané geologické podmínky. Podloží je tvořeno jílovitými zeminami, které jsou nepropustné. Vzájemná poloha paty zdi a příkopu neumožňuje odvodnění rubu zdi drenáží. Důsledek bude, že část zdi pod úrovní příkopu bude většinu času pod vodou, což negativně ovlivňuje životnost konstrukce. (Kvašňovský)

SO 26-23-01 žst. Rousínov, opěrná zeď vpravo km 33,345-33,469

- Zvažte vhodné členění líce zdi (velká betonová pohledová plocha). Členění líce zdi bude řešeno v dalším stupni. (Přidáním pracovních spár, resp. vložením matrice do bednění)

SO 30-23-01 žst. Vyškov, opěrná zeď vlevo km 44,664 - 44,679

- Bez zásadních připomínek.

SO 30-23-02 žst. Vyškov, opěrná zeď vlevo km 44,710 – 45,092

- Bez zásadních připomínek.

SO 30-23-03 žst. Vyškov, opěrná zeď vpravo km 44,664 - 44,679

- Proč není na řezu 1-1 odláždění lomovým kamenem ve sklonu svahu? Opravte.
Odláždění bylo opraveno. (Ing. Rybářová)

SO 30-23-04 žst. Vyškov, opěrná zeď vpravo km 44,710 - 44,722

- Bez zásadních připomínek.

D.2.1.7 Tunely (zpracoval Ing. Novák, tel. 972 244 004, Novakmilo@spravazeleznic.cz)

Připomínky řešeny na samostatné poradě konané dne 8. 4. 2022.

D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy (zpracoval Ing. Radek Král, tel. 720 029 537, kralra@spravazeleznic.cz)

PS 30-04-11 žst. Vyškov na Moravě, výtahy

Technická zpráva

- 2.3 Základní údaje a technická specifikace: Provedení klece je psáno jako neprůchozí. V technické zprávě k podchodu SO 30-20-05 je uvedena výtahová šachta jako průchozí. Sjednotit na jeden požadavek, kdy je preferována varianta průchozího výtahu (odpadá otáčení vozíku a použití zrcadla na protilehlé straně k neprůchozím dveřím)
- 2.5 Příslušenství a funkce: Sklápěcí sedadlo není požadováno. Výtah má pouze dvě stanice, při poruše napájení výtahu vždy dojde klec do nejbližší stanice, sedadlo zůstává ve sklopené pozici, čímž vadí při pohybu lidí na vozíku a je často terčem vandalizmu.
- 2.5 Příslušenství a funkce: Zrcadlo v případě průchozího výtahu se neprovádí. V případě neprůchozího výtahu je popis v pořádku.
- 2.5 Příslušenství a funkce: Přednastavený standart hlášení - vždy používat nástupiště jako „0“ a podchod „-1“
- 2.5.3 Vstupy a otevírání dveří: Doplnit požadavek z S10 - Před všemi vstupy do výtahu z vnějšího prostředí (např. z nástupiště, z chodníku) se navrhuje porořost, umístěný na vaně, šíře minimálně jako ostění dveří a minimální délky 600 mm. Vana musí být vždy odvodněna. Rošt a vana bude z kompozitního nebo nerezového materiálu. Velikost mezery ve směru chůze nesmí být větší, než 15 mm.
- 2.5.8 Zařízení v kleci: 2) Sklápěcí sedadlo – zrušit viz připomínka k bodu 2.5
- 2.5.8 Zařízení v kleci: 4) Zrcadlo - viz připomínka k bodu 2.5
- 2.5.10 Prostor před vstupem do výtahu a vně VŠ: 1) Doplnit k textu: Hloubka výklenku, kde ovladače mohou být umístěny, nesmí být větší než 250 mm (viz obrázek 3 ČSN EN 81-70 ed.2)
- 2.5.10 Prostor před vstupem do výtahu a vně VŠ: 2) upravit označení tlačítek podchod „-1“, nástupiště „0“
- 2.5.10 Prostor před vstupem do výtahu a vně VŠ: 3) Zrušit venkovní komunikátory. Případné uvíznutí osob se sníženou schopností pohybu je řešeno dalším přístupem na nástupiště podchodem SO 30-20-04 v km 45,222 s bezbariérovou šikmou rampou, nelze zde tedy uvíznout.

Připomínky budou zapracovány (Balas)

D.2.1.10 Protihlukové objekty (zpracoval Ing. Jauris, tel. 724 776 077,

Jauris@spravazeleznic.cz)

S ohledem na novou pasportní evidenci protihlukových stěn na SŽ požadujeme přečíslování, resp. podrobnější členění stavebních objektů po jednotlivých stěnách. Stěny, které spolu zjevně nesouvisí, nebudou v jednom stavebním objektu, např. B1 a B2. Taktéž nebudou

v jednom SO stěny na opačných stranách kolejiště např. B2 a B3. Členění stěn na A – G je nepřípustné.

Připomínky platí souhrnně, pro všechny objekty PHS ve stavbě.

- Situace PHS jsou totálně nepřehledné. Není jasné, kde se PHS nachází např. situační výkres PHS A2 a A3. Nebo Není PHS na situaci celá např. situační výkres PHS E1 a F1. Projektant přepracuje a zpřehlední situace v rámci přečíslování SO. Bude provedeno zpřehlednění situačních výkresů a úprava popisu jednotlivých PhS. (Němeček)
- Projektant doplní třídy zvukové pohltivosti a neprůzvučnosti u panelů PHS dle hlukové studie u každé PHS. Bude provedeno doplnění (Němeček)
- Projektant doplní řezy PHS ve skutečných polohách, nikoli pouze vzorové řezy, které jsou nic neříkající. Řezy budou doplněny (Němeček)
- Projektant doplní rozvinuté pohledy PHS. Rozvinuté pohledy PhS budou řešeny v dalším stupni PD (Němeček)
- Projektant doplní výkazy výměr. -Výkaz výměr bude řešen v dalším stupni PD, v současné době je zpracován propočet, kde jsou jednotlivé objekty naceněny (Němeček)

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích (zpracoval Ing. Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@spravazeleznic.cz)

SO 22-75-01 žst. Blažovice, přístřešky pro cestující

SO 24-75-01 žst. Holubice, zast.Holubice, přístřešky pro cestující

SO 26-75-01 žst. Rousínov, přístřešky pro cestující

SO 28-74-01 žst. Luleč, zastřešení

SO 29-74-01 t.ú. Luleč-Vyškov na Moravě, zastřešení VO z podchodu v km 43,857

SO 30-74-01 žst. Vyškov na Moravě, zastřešení VO z podchodu

SO 30-74-02 žst. Vyškov na Moravě, zastřešení nástupišť **Zásadní připomínka:**

Situace č. 6 (žst. Vyškov) je totálně nepřehledná. Není vůbec zřejmé umístění zastřešení. Přepracovat. Bude projednáno v rámci projednání připomínek. (Rosecký)

- Nesouhlasíme s tím, aby zastřešení výstupů z podchodů na této stavbě nebyla opatřena bočními stěnami z důvodu omezení vandalizmu. Jedná se o významnou stavbu zařazenou do TEN-T, která musí splňovat standard Správy železnic. Bude zapracováno. (Rosecký)
- Požadujeme vysvětlit stanovení TZ: „K zabránění vniku šikmého deště do podchodu budou sloužit plné parapety výšky 1,1m“. Z TZ ani výkresu není patrné o co se jedná. Bude vyřešeno dle prvního bodu. Bude vysvětleno v rámci projednání připomínek. (Rosecký)
- Ocelová konstrukce zastřešení ostrovních nástupišť nebude vystavená dešti, tj. bude pod krytinou. Bude doplněno do TZ. (Rosecký)
- Koše nebudou integrovány do zastřešení. Budou volně stojící na nástupišti. Bude opraveno v TZ. (Rosecký)
- Přístřešky budou v dalším stupni projektovány podle nového vzorového listu Ž15, který bude vydán v nejbližších týdnech. Bude doplněno do TZ. (Rosecký)

Závěr

S předloženou dokumentací **nesouhlasíme** a požadujeme vyřešit zásadní připomínky.

Ostatní připomínky požadujeme řádně vypořádání dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.
ředitel odboru traťového hospodářství

Váš dopis zn. C.E.Sta
Ze dne 25. února 2022
Naše zn. 22106/2022-SŽ-GR-O14
Listů/příloh 5/0

Vyřizuje Aleš Cipris
Telefon +420 972 741 041
Mobil +420 722 821 553
E-mail Cipris@spravazeleznic.cz

Datum 18. březen 2022

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Ing. Pavlína Bařínková

Nerudova 1

772 58 Olomouc

(jen elektronicky do systému C.E.Sta)

Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) stavby Modernizace Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov s níže uvedenými závěry.

Oddělení zabezpečovací techniky (OZT), zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 722 821 553, e-mail: Cipris@spravazeleznic.cz

B.1 Souhrnná technická zpráva (dále jen STZ)

Obsahuje článek B.1, B.2, aj. Odkazy na části textů budou nejednoznačné. Uvedené je třeba upravit. Struktura odpovídá členění dle vyhl. Nelze měnit.

B.2 Celkový popis stavby**B.2.1 Základní charakteristika a jejího užívání**

d) Dopravní ..

Kapacitní údaje

Část zabezpečovací zařízení je velmi strohá, 5 dopraven s novým SZZ. Informace o TZZ, ETCS, zabezpečovací kabelizaci, aj. chybí. Jedná se o kapacitní údaje stavby. Uvedené je tedy zcela dostačující. Např. délka kabelizace se zcela záměrně neuvádí, protože v dalším stupni PD bude jistě jiná. Do STZ bude doplněn údaj o počtu SZZ a délce úseky vybaveném ETCS.

B.2.6 Základní popis technických a technologických ...**PS 22-01-11 Žst. Blažovice, SZZ**

PS 22-01-11.1 Žst. Blažovice, definitivní SZZ

V úseku Blažovice – Šlapanice zůstane po této 2. stavbě traťová rychlost 100 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 m bez činnosti vlakového zabezpečovače. Proto výstroj vjezdových návěstidel od Šlapanic 1S, 2S i odjezdových návěstidel do Šlapanic zůstane i po zavedení ETCS s úplnou sestavou návěstních světél. Což podle výkresu situačního schématu stanice tak není. Kadla: Bude doplněno.

Ze směrů Slavkov u Brna a z vlečky Cementárna Mokrý a i odjezdy do těchto směrů budou jízdy bez ETCS, a proto budou vjezdová návěstidla z těchto směrů i odjezdová návěstidla budou mít úplnou sestavu návěstních světél. Také cestová návěstidla z dopravních kolejí na koleje č.1d, 2d budou mít úplnou sestavu návěstních světél. Toto také na výkrese situačního schématu stanice není. Kadla: Bude doplněno.

U ostatních kolejí budou použita návěstidla typu AŽD 71. Nelze toto takto uvést, je to výrobek firmy AŽD Praha s. r. o. Připomínka platí i pro ostatní PS zabezpečovacího zařízení, uvedené v této části STZ, tj. v článku B.2.6. [Kadla: Bude opraveno.](#)

Všechny uvedené připomínky v STZ, v článku B.2.6 platí i pro technickou zprávu v technologické část D.1, části železniční zabezpečovacího zařízení D.1.1. [Kadla: Bude opraveno.](#)

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

3 Technické řešení zabezpečovacího zařízení

3.1 Hlavní zásady technického řešení

U informace o nasazení vlakového zabezpečovače třídy A – ETCS L2 doplňte do textu užívané označení varianty, kdy bude systém funkční bez benefitů a kdy s benefity. [Kadla: Bude doplněno.](#)

Doplňte požadavek, že v úsecích s rychlostí vyšší než 160 km/h budou aplikovány v ZZ požadavky Pokynu PO-09/2020-GR Pokyn generálního ředitele ve věci doplnění požadavků na železniční zabezpečovací zařízení pro tratě s traťovou rychlostí do 200 km/h (včetně). [Kadla: Bude doplněno.](#)

Dále doplňte požadavek na zřízení funkcionality VNPN v případě všech nových staničních zabezpečovacích zařízení. [Kadla: Bude doplněno.](#)

3.2 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 22-01-11 Žst. Blažovice, SZZ

PS 22-01-11.1 Žst. Blažovice, definitivní SZZ

Informace k řešení traťového úseku Blažovice – Slavkov u Brna, druhý odstavec se liší od informací, které jsou popsány v devátém odstavci. Rozdílné údaje jsou také v STZ, v článku 2.6. Uvedené informace je třeba prověřit a zkoordinovat. [Kadla: Bude prověřeno.](#)

Výkresy

Pro stupeň dokumentace DUR je třeba doplnit situační schémata zabezpečovacího zařízení stávajícího stavu dotčených stanic a traťových úseků. [Kadla: Výkresy stávajícího stavu budou doplněny.](#)

Situační schéma ŽST Blažovice (definitivní stav), v. č. 2. 101

V souladu s TNŽ 34 2602, čl. 27b) doplňte název zastávky, traťové rychlosti a zábrzdné vzdálenosti, rychlostníky, tabulky výhybek, aj. [Kadla: Bude doplněno.](#)

Ke km údaji stavědlové ústředny a k náhradnímu zadávacímu pracovišti chybí objekt, resp. u podřízené stanice dálkového ovládání chybí km údaj. Zkoordinujte uvedené informace. [Kadla: Bude zkoordinováno.](#)

Doplňte do legendy značky, které neobsahuje TNŽ 34 5542 ed.2, tj. návěst Konec oblasti světelného návěstění Stůj a návěst Začátek oblasti světelného návěstění Stůj. [Kadla: Bude doplněno.](#)

Nejsou označeny snímače počítačů náprav. [Kadla: Bude doplněno.](#)

Sjednoťte funkční označování balíz, které někde uvedeno je a jinde chybí. [Kadla: Chybějící označení balíz bude provedeno v dalším stupni dokumentace.](#)

Pokud jsou vyznačeny maximální povolené rychlosti do odbočného směru, doplňte je ke všem výhybkám, př. výhybka č. 20. [Kadla: Bude doplněno.](#)

U holubického tunelu je uvedena jeho délka, na situačním schématu traťového úseku je uveden počáteční a koncový km tunelu. Doporučujeme sjednotit tyto informace a uvádět jak km údaje, tak u názvu jeho délku. [Kadla: Bude sjednoceno.](#)

Uvedené připomínky přiměřeně platí i pro situační schémata ostatních stanic a traťových úseků.

Oddělení ETCS a moderních technologií (zpracoval Ing. Vojtěch Porwisz, tel.: 972 244 131, e-mail: porwisz@spravazeleznic.cz)

D.1.1_0101_SS Blažovice

- Doplňte BG před vjezdové návěstidlo 2L, S101za a S102za. [Kadla: Bude doplněno.](#)
- Doplňte BG před vjezdové návěstidlo HL. [Kadla: Bude doplněno.](#)

D.1.1_0102_SS Holubice

- Doplňte u cestového návěstidla Sc3zb čidlo počítače náprav. [Kadla: Bude doplněno.](#)
- U návěstidel L1zb a L2zb přesuňte BG za čidlo počítače náprav. [Kadla: Bude doplněno.](#)

D.1.1_0110_SS Křenovice horní nádraží

- Doplňte chybějící BG An3, která je nedílnou součástí automatického vstupu. [Kadla: Bude doplněno.](#)

B.1 STZ Blažovice – Vyškov

- V podkapitole B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání doplňte do specifikace systému ERTMS konkretizaci cílové úrovně, tj. ETCS L2 s benefity. [Kadla: Bude doplněno.](#)
- V podkapitole PS 22-01-11.1 žst. Blažovice, definitivní SZZ píšete „*Také cestová návěstidla z dopravních kolejí na koleje č.1d, 2d budou mít úplnou sestavu návěstních světel*“. Specifikujte, o jaká cestová návěstidla se jedná. [Kadla: Věta bude opravena.](#)
- V dokumentu píšete „*Protože v současné době neexistují zásady, jaká návěstní světla budou při ETCS na návěstidlech svítit, bude toto dořešeno v dalším stupni projektové dokumentace*“. Momentálně je již rozhodnuto, že návěstní soustava pro ETCS L2 s benefity bude navržena dle dokumentu SŽ TSI CCS/MP1 tj. budou použity DNS (se svítilnami žluté, modré a bílé barvy) doplněné o Stop značku ETCS. Doplňte do dokumentu. [Kadla: Věta bude opravena.](#)
- V podkapitole D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) – doplňte cílovou úroveň ETCS, tj. ETCS L2 s benefity. [Kadla: Bude doplněno.](#)

D.1.1_0001_TZ

- V podkapitole PS 22-01-11.3 žst. Blažovice, ETCS – Upřesněte připravovanou úroveň ETCS k aktivaci, tj. ETCS L2 s benefity. [Kadla: Bude upřesněno.](#)
- V podkapitole PS 24-01-11.3 žst. Holubice, ETCS - Upřesněte připravovanou úroveň ETCS k aktivaci, tj. ETCS L2 s benefity. [Kadla: Bude upřesněno.](#)
- V podkapitole PS 00-01-51 DOZ Blažovice – Nezamyslice – Specifikujte cílovou uvažovanou úroveň systému ETCS, tj. ETCS L2 s benefity. [Kadla: Bude upřesněno.](#)

Obecné:

- Upozorňujeme, že jakékoliv změny kolejového řešení nebo parametrů infrastruktury v rozsahu vlakových cest bude po aktivaci RBC (systému ETCS) vyžadovat úpravu jejího adresného SW (ASW), a to včetně souvisejících finančních a časových nároků na přezkoušení. Tato skutečnost může ovlivnit POV/ZOV stavby. Současně upozorňujeme, že pro tvorbu ASW RBC je nezbytné mít k dispozici odpovídající data o polohách rozhodných prvků železniční infrastruktury, bude-li zaměřování prvků prováděno až po jejich instalaci na stavbě povede to k prodloužení období, kdy nebude systém ETCS k dispozici.

- V dokumentacích píšete „Po dokončení 2. stavby budou ve stanici v činnosti návěstidla s kompletní sestavou návěstních světel“. Počítáte s instalací rychlostních pruhů na těchto návěstidlech? Pokud ano, doporučujeme v návaznosti na budoucí provoz ETCS L2 s benefity instalovat pouze hlavní návěstidla bez rychlostních pruhů. Doplněte do dokumentu. Kadla: Věta bude opravena.

- Pokud někde v dokumentech chybí specifikace cílového stavu uvažované úrovně ETCS, doplňte ji, tj. ETCS L2 s benefity. Kadla: Úroveň bude doplněno.

Oddělení telekomunikací a síťových aplikací (zpracoval Ing. Vladimír Hora, tel. 724 630 015, e-mail: horav@spravazeleznic.cz)

D_2_1_7_SO_23_40_01_Holubický_tunel_1.001_Technická_zpráva

7.9.2.4 Kamerový systém (PS 23-02-72 [83]) str. 29

Videosignál bude přenášén pomocí TechLan na klientské pracoviště v žst. Vyškov na Moravě, výhledově na CDP Přerov a rovněž na dispečerské pracoviště ED Brno Maloměřice.

Stanovit cíl přenášéného videosignálu (pracoviště SEE, DŽIN, DŽDC) a podle toho naplánovat VPN-VRF.

Reakce projektanta (Matula): k PS 23-02-72:

V technologickém objektu u tunelu je navržený kamerový systém SEE. Data z tohoto systému budou posílána po síti TDS (ne TechLan) v samostatné VPN pouze na klientské pracoviště ED Maloměřice (pracoviště SEE). Vstup kamerového systému (switche) do TDS bude v žst. Holubice na úrovni CE routeru L3 po samostatných vláknech. V ŽST Vyškov na Moravě není žádné klientské pracoviště.

D.1.2_DUR_1.000_TZ

PS 23-02-92 Holubický tunel, zajištění rádiového signálu pro IZS - pro napájení přijímací části a přenos dat k vysílací části se využije sdělovací zařízení, které se buduje v jiných PS – optický kabel a přenosové zařízení TDS.

Chybí technické detaily k přenosu komunikačních technologií pro HZS přes přenosovku do Holubického tunelu.

Reakce projektanta (Španěl): Bylo doplněno rámcové řešení technologie IZS. podrobnější informace budou předmětem dalšího stupně dokumentace.

D.1.2_DUR_1.000_TZ

V této stavbě se nepočítá ani u jednoho tunelu se zbudováním VSS kamerového systému na portálu. Verifikovat s odborem bezpečnosti (O30).

Reakce projektanta(Matula): Žádná směrnice neučuje povinnost budování kamerového systému v tunelu, nebo na jeho portálech. V průběhu zpracování dokumentace nevznikl od O30 žádný požadavek na kamerový systém, kamerový systém není rovněž požadován ani dle PBŘ.

D.1.3.1_DRT

komunikace ochran – požadavky na přenosovou trasu

Před dalším projektovým stupněm projednat s O14 a O24 možnost vzniku přenosové trasy pro komunikaci ochran a příp. tak minimalizovat požadavky na optická vlákna.

Reakce projektanta (Naništa): Připomínka není zcela jasná. Kdo a kdy má danou problematiku projednat? Výrobce zařízení, investor, projektant, jiný odbor na GR?? V rámci čeho má jednání proběhnout? – nutno dořešit na závěrečné poradě ke stavbě.

**Oddělení telekomunikací a síťových aplikací (zpracoval Richard Kolář,
tel. 972 244 342, e-mail: KolarR@spravazeleznic.cz)**

žst. Blažovice, informační zařízení

Z důvodu snížení nákladů na vybavení IS v žst. požadujeme snížení počtu nástupištních tabulí na 1 ks oboustranné nástupištní tabule na nástupiště. Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno.

žst. Holubice, informační zařízení

Z důvodu snížení nákladů na vybavení IS v žst. požadujeme snížení počtu nástupištních tabulí na 1 ks oboustranné nástupištní tabule na nástupiště. Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno.

žst. Luleč, informační zařízení

Z důvodu snížení nákladů na vybavení IS v žst. požadujeme snížení počtu nástupištních tabulí na 1 ks oboustranné nástupištní tabule na nástupiště.

Dále požadujeme neinstalovat přestupní podchodové tabule. Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno.

žst. Vyškov na Moravě

Jelikož se jedná o kategorii C dle SM122, požadujeme v souladu se SM118 umístění pouze jednoho podchodového přestupního monitoru.

Požadujeme neinstalovat odjezdovou tabuli, na vstup podchodu doporučujeme nainstalovat pouze monitor jako podchodový přestupní monitor. Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno.

Obecně:

Upozorňujeme, že je potřeba se patřičně seznámit se zněním SM118 a jeho možnostmi. Stanice nižších kategorií není opravdu potřeba vybavovat takovým rozsahem zařízení.

Je vždy potřeba brát v úvahu, že náklady na pořízení a provoz musí být vynaloženy smyslně.

V případech, kdy je možné nahradit LED panel monitorem, požadujeme využít variantu monitoru.

Dále upozorňujeme, že je nutné používat terminologii jednotlivých prvků dle SM118 tak, aby nedocházelo k nejasnostem, o jaký typ tabule (monitoru) se jedná. Například „přestupní podchodová tabule“ nám není známa.

Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno

**Oddělení telekomunikačních zařízení a síťových aplikací (OTSA), zpracoval Ing.
Tomáš Mádr, tel: 608 600 360, email: madr@spravazeleznic.cz**

Blokové schéma přenosového zařízení – TDS – nový stav

Situační schéma GSM-R - doplnit do schématu délky jednotlivých tunelů, vzhledem k jejich množství se tím výrazně zlepší přehlednost. Reakce projektanta (Naništa): Bylo doplněno.

Kamerové systémy – dveřní kontakt u venkovních kamerových skříní – doplnit do blokových schémat a do textového popisu. Reakce projektanta (Matula): Bylo doplněno.

Kamery u tunelů – jsou navrženy do rozveden. Kamerový systém pro dohled nad portály tunelů (pohyb osob) není řešen. Pokud řešen nemá být, doplnit včetně krátkého zdůvodnění do textové

části. Stejně tak rozhlas pro ozvučení vstupů do tunelů. Nutno zohlednit případné požadavky O30. Například u Němčického tunelu (součást 4. stavby, délka 744 m), je kamerový systém požadován v PBŘ.

Reakce projektanta: V PBŘ u tunelů na 2. stavbu není žádný požadavek na kamerový systém v tunelu ani pro ozvučení tunelu. V průběhu zpracování dokumentace nevznikl žádný požadavek na kamerový systém. (Matula) Pokud bude HZS požadovat, budou doplněny.

BTS 452 – Šlapanice

Je navržené vedení koaxiálních kabelů mezi BTS a anténou částečně v kabelovodu. Je třeba počítat jak s velkým poloměrem ohybu těchto kabelů (srovnatelné s HDPE trubkami pro optiku nebo spíše větší), aby nedošlo k jejich poškození při montáži, tak s rezervou pro další kabely pro případný přechod na systém FRMCS, kdy se dá očekávat, že bude nutné doplnit stávající BTS o technologii FRMCS a o další anténní systém, aby bylo možné systém FRMCS připravit bez zásahu do systému GSM-R, který bude nutný trvale provozovat (bez výluk) pro systém ETCS. Kromě rezervy místa v kabelovodu je potřeba počítat s rezervními chráničkami mezi kabelovodem a stožárem. Obdobně i u ostatních BTS. Reakce projektanta (Španěl): BTS 452 – Šlapanice není předmětem stavby

Dále vedení koaxiálních kabelů v kabelovodu vede k prodloužení jejich délky, na rozdíl od jiných BTS, kde jsou vedeny na kabelové lávce, tedy nejkratší možnou cestou. Zde by zkrácení kabelů pomohlo i přesunutí BTS v rámci sdělovací místnosti blíže ke kabelovodu. Reakce projektanta (Naništa): délka koaxiálních kabelů je vždy zvolena tak, aby celkový útlum byl menší jak 3dB, což je maximální povolená hodnota.

IP Telefon ve funkci zapojovače a GSM-R – v textové části je uvedeno, že toto nelze integrovat. Správně je, že tato integrace není žádoucí, protože mobilní telefon GSM-R zde bude sloužit i jako záložní spojení v případě výpadku přenosového systému, a tedy musí pracovat na přenosovém systému nezávisle. Reakce projektanta (Španěl): Formulace v textu byla opravena.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 17108/2022-SŽ-GR-O15

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Petr Pokorný

Mobil +420 725 797 058

E-mail pokornyp@spravazeleznic.cz

Datum 18. března 2022

Správa železnic, s.o.

Stavební správa východ

Ing. Martin Morávek

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov“

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro územní rozhodnutí (DUR) uvádíme následující připomínky:

1. Ochrana přírody a krajiny

Upozorňujeme, že stavba z části prochází lesními pozemky. Během navazujícího stupně přípravy proto doporučujeme stanovit v rámci plánovaných záborů uvedených pozemků také případné hospodaření na lesních pozemcích (les zvláštního určení, apod.). Důvodem je eliminace pádů stromů do provozované ŽDC. S kácením stromů v dopadové vzdálenosti se počítá. Výkupy lesních pozemků do větší vzdálenosti od trati řešeny nejsou.

2. Odpady a odpadové hospodářství

Požadujeme aktualizovat průzkum kontaminace pražcového podloží. Část B.5 Odpadové hospodářství odkazuje na přílohu H.1.3 Kontaminace pražcového podloží z 05/2018 - tato však není součástí dokumentace. Místo jsou v části J.1 Geotechnický průzkum zařazeny výsledky obdobného průzkumu z 11/2009. Vzhledem k velkému časovému odstupu již nemají citované výsledky analýz dostatečnou vypovídající hodnotu. Dále upozorňujeme, že ve zprávách uváděná četnost vzorkování neodpovídá pravidlům pro vzorkování dle platných VTP. Jeden reprezentativní vzorek musí v souladu s VTP představovat směsný vzorek složený minimálně ze tří sond na 1 kilometr koleje. Součástí průzkumu kontaminace musí být také opuštěné úseky – v souladu s částí B.1 STZ dojde v těchto úsecích trati ke snesení železničního svršku a bude s ním dále nakládáno (převážně recyklace). Průzkumy z r. 2018 budou do DUR doplněny.

O15/3: Upozorňujeme, že četnost vzorkování v rámci průzkumu z r. 2018 musí odpovídat pravidlům pro vzorkování dle platných VTP. V případě nedostatečné četnosti požadujeme doplnit množství vzorků.

GP: Vaše upozornění bereme na vědomí. Dle zadání veř. zakázky však doplnění případně chybějících průzkumů nebylo požadováno a tedy nebude doplněno.

Součástí investiční akce budou rozsáhlé demolice pozemních objektů prostorově kolidujících se stavbou - převážně drážních objektů a zčásti též objektů soukromých vlastníků. Na základě zkušeností z obdobných akcí budou v uvedených budovách pravděpodobně přítomny materiály

s nebezpečnými vlastnostmi. Kromě materiálů s obsahem azbestu se může jednat zejm. o asfaltové směsi obsahující dehet, izolační materiály s obsahem PAU, apod. Požadujeme proto v případě všech budov navržených k demolici provést průzkum z hlediska přítomnosti materiálů s nebezpečnými vlastnostmi. Výsledky je nutno zařadit do tohoto stupně dokumentace a současně zohlednit v části B.5 Odpadové hospodářství. Bude doplněno.

N odpady byly stanoveny na základě prohlídky objektů – zjištěn azbest a dehtové izolace. (Němeček)

Prosíme o zařazení informace o výsledcích prohlídky do dokumentace. GP: Z naší odpovědi je zřejmé, že požadované bude doplněno.

3. Hluk a vibrace

Dle metodického pokynu je v programu HLUK+ použita dnes již překonaná metoda stanovení útlumu hluku pro sledovaný bod postupem vycházejícím z útlumu vzdáleností stanovenou jako kolmá vzdálenost posuzovaného bodu od linie homogenizovaného úseku tratě, úhlu, pod kterým je sledovaný úsek tratě z posuzovaného místa viděn, korekcí na vliv překážek, vliv konfigurace terénu, vliv přilehlé souvislé zástavby, vliv zeleně a vliv meteorologické situace. Z toho důvodu není použití tohoto programu vhodné. Žádáme o vysvětlení, jak toto bylo ošetřeno. Výpočty byly provedeny programem HLUK+ verze 14,04 profi14 (únor 2022) s modulem RMR-SMR II (železnice). V programu je již zavedena metodika požadovaná v metodickém pokynu (RMR – SMR II).

Q15/3: Ve vypořádání je zmiňována pouze nová vstupní metodika RMR a není odpovězeno na to, jak probíhá výpočet šíření, zda-li je v novém programu toto již také upraveno či nikoliv. Požadujeme doplnit odpověď.

GP: Na konci března 2019 byla do programu HLUK+ zavedena metodika RMR SRM II preferovaná Správou železnic pro zpracování hlukových studií. Jedná se o holandskou národní výpočtovou metodiku.

Při výpočtech je postupováno dle "Manuálu pro zpracování hlukových studií pro posuzování hluku ze železniční dopravy a pro měření hluku ze železniční dopravy" (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, Ostrava, listopad 2016), který preferuje pro výpočet hluku ze železniční dopravy právě tuto metodiku a stanovuje její přizpůsobení pro použití v ČR. Tyto adaptační mechanismy byly do modulu RMR-SRM II rovněž implementovány jako celek. Dochází k přesnějšímu výpočtu emisí, navíc v oktávovém spektru a výpočet probíhá po jednotlivých frekvencích.

To mj. znamená, že je pro výpočet vytvořena síť bodů a spočtená hodnota ve výpočtovém bodě je součtem všech hlukových příspěvků ze všech úhlů kolem tohoto bodu, nejen z kolmé vzdálenosti ke zdroji. Je započten rovněž vliv překážek, terén, zeleň, zástavba atd. tak, jak je určeno v metodice (směrnice CNOSSOS-EU).

Prosíme o opětovné zaslání DUR doplněné na základě našich připomínek.

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
ředitel odboru provozuschopnosti

digitálně podepsáno

Váš dopis zn.
Ze dne

Naše zn. 21527/2022-SŽ-GŘ-O23
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Lenka Žemličková Ph.D.
Telefon
Mobil +420 728 750 333
E-mail zemlickova@spravazeleznic.cz

Datum 21. března 2022

Správa železnic s. o. SSV

přes C. E. Sta

Připomínky k dokumentaci DUR „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov“

Sdělujeme, že k dokumentaci DUR „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov“ má odbor pozemních staveb následující připomínky:

• PD (DUR – část 2.2 Pozemní objekty) požadujeme aktualizovat v souladu s aktuální platnou legislativou pro pozemní objekty v prostředí SŽ. Takto navržená PD (část. 2.2. Pozemní objekty) nebyla na poradách projektanta v předloženém rozsahu projednána. Od porady 22. června 2018 nebyly projektantem žádné konkrétní návrhy k pozemním objektům předloženy. Dle zadání zakázky nemá být tato část PD aktualizována. Mají v ní být zapracovány max. změny způsobené profesemi, které se dle ZD mají aktualizovat. Nové předpisy tedy budou zapracovány v dalším stupni PD. Toto bylo připomenuto na vstupní poradě. Návrh tech. řešení byl projednán na poradách 9. 6. 2021, 2. 11. 2021 (profesní porada) a 8. 2. 2022. Váš odbor byl na všechny porady pozván.

• Aktuálně platná legislativa pro návrh nových pozemních objektů, případně rekonstrukce stávajících:

- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, schválená CK MD 29.1.2019, novelizované znění bylo schváleno CK MD dne 17. 12. 2019.
- Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON), aktualizovaný a schválený MD 1x ročně.
- SŽ RH-04/2021-GŘ Rozhodnutí generálního ředitele ve věci implementace Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, schválené 25.11.2021.
- Vyhláška č. 269/2020, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů a dopis č.j. 39545/2020-SŽ-GŘ-O 23, ze dne 18.6.2020 - Změna vybavenosti železničních stanic a zastávek (u novostaveb a rekonstrukcí nádražních budov osobních nádraží pro kategorie D a E (SM 122) s denní frekvencí pod 600 cestujících se doporučuje budovy osobních nádraží nahradit přístřeškem a hygienická zařízení se zřizují pouze v odůvodněných případech).
- SŽ PO-11/2020-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R.
- SŽDC PO-23/2019-GŘ-Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky.
- SŽ PO-22/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR- Standardy pro hygienická zařízení, ve znění změny č. 2.
- SŽ PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář, ve znění změny č. 1.
- SŽ PO-10/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Malé technologické objekty.

• V souladu s výše jmenovanou legislativou požadujeme PD upravit, případně doplnit, jedná se o:

- V žst. Luleč – stávající frekvence cestujících je 5 cestujících za den – požadujeme z PD vyjmout návrh nové VB. Žst. bude vybavena pouze přístřešky pro cestující. Dle dopravní technologie bude špičková frekvence v žst. 140 cest./h, denní obrat bude 750 cestujících – nutnost realizace nové VB (Rosecký).
- Z technologické budovy v žst. Rousínov požadujeme vyjmout WC pro cestující, včetně WC pro OOSPO. Žst. bude vybavena pouze přístřešky pro cestující. Dle SP Brno Přerov je denní obrat 1200 os. Uvedené bylo projednáno na závěrečné poradě.
- Stavební úpravy ve VB v žst. Vyškov:
- V souladu s Konceptí požadujeme výpravní budovu řešit komplexně, tj. rekonstrukci celé výpravní budovy, včetně TZB, vyjma opravy střechy (střešní konstrukce, včetně střešní krytiny byla provedena v loňském roce 2021). Tz bude v tomto smyslu upravena. (Rosecký)
- Doplnit popis stávajícího stavu výpravní budovy o popis výše jmenované opravy střechy, provedené v roce 2021. Tz bude v tomto smyslu upravena. (Rosecký)
- Doplnit popis stávajícího a navrhovaného stavu hromosvodu, včetně jeho zemnění. Bude předmětem dalšího stupně PD. (Rosecký)
- Doplnit popis stávajícího a navrhovaného stavu napojení výpravní budovy na inženýrské sítě (vnější splašková a dešťová kanalizace, přípojka zemního plynu, přípojka přívodu elektro, sdělovací přípojka pro datové rozvody, rozhlas, informační systém, kamerový systém, atd.). Řeší jednotliví profesní zpracovatelé PD – není součástí SO. (Rosecký)
- Doplnit dispozice VB – 1. NP (přepracovat návrh WC – text dodá Vanda, doplnit správné barevné rozlišení jednotlivých prostor (technologie SŽ – provozuschopnost dráhy, prostory SŽ, dopravce, veřejně přístupné prostory, prostory pro dopravce, municipality, komerční prostory atd.), 2. NP doplnit o stávající stav a návrh všech prostor v celé VB. Prostory restaurace budou přesunuty do komerčních prostor. Prostory, které nesouvisí projektovým zadáním (byty) nejsou v DÚR řešeny. (Rosecký)
- Doplnit PD o Zápisy z projednání nároků na prostory jednotlivými dopravci. Jednotliví dopravci nesmí být PD uváděni, ani je projektant nezná (mohou se v průběhu doby měnit). (Rosecký)
- Návrh dispozic 1. a 2. NP projednat s Odborem prodeje a pronájmu (O 31) a Odborem obchodních činností OŘ Brno. Souhlasné stanovisko O31 v dokladové části. (Rosecký)
- Návrh budovy doplnit o PENB (Energetický štítek budovy), na jeho základě bude proveden návrh energetických úspor budovy, včetně návrhu vytápění. Doplnit zateplení podlahy na půdě (všechny trakty A až E), opravená střecha v roce 2021 není zateplená. Způsob návrhu vytápění projednat s Odborem elektrotechniky a energetiky (O 24). Požadované není předmětem DÚR, provádí se až v dalším stupni PD.
- V souladu se závěry vypracované studie zavedení chytrých technologií v žst., žádáme o prověření možnosti implementace navržených chytrých technologií (např. bezobslužný provoz VPP (odem./zam, rozsv./zhas.), dálkové měření spotřeby energií, dálková regulace objektu vč. sledování alarmových stavů, fotovoltaika, tepelná čerpadla atd.). Do PD požadujeme zahrnout samostatně systém M+R. Řeší jednotliví profesní zpracovatelé PD. (Rosecký)
- Doplnit výpočet a návrh parkovišť P+R, K+R a B+R (D.1.2.8.2). Řeší jednotliví profesní zpracovatelé PD. (Rosecký) GP zda je tematika v pozem., kom. komentována, příp. doplněna.
- Doplnit návrh plochy, případně přístřešku pro kontejnery na komunální odpad. Řeší jednotliví profesní zpracovatelé PD. (Rosecký) Bude v Pozemních objektech komentováno.
- PD na pozemní objekty (DÚR) požadujeme předložit po zapracování připomínek znovu k posouzení. Jak je výše uvedeno, zástupce O23 byl na porady zván, ale neúčastnil se. Rozsah technického řešení pozemních objektů byl projednán již v r. 2018 a dle zadání zakázky má být jen vytištěn. Nebude respektováno.
- Doporučujeme projektantovi zorganizovat profesní TEAMS poradou na pozemní objekty. Na základě výše uvedeného je další projednání irelevantní.

D.2.2.4 Orientační systém (zpracovala Ing. Šimánková tel. 725 813 615):

- K části OS pro cestující je doložena pouze TZ – což by v běžném případě bylo dostačující, pokud by byla TZ výstižná a byl by zde popis OS v jednotlivých stanicích pojat konkrétně k situaci stanice – tak, aby bylo možné podle této dokumentace předběžně stanovit předpokládanou cenu. Tzn., že v dokumentaci by měl být u každé stanice uveden předpokládaný počet tabulí a jejich základní rozměry, výstižný popis jejich umístění apod. (Pozn.: připomínáme, že popis toho, jaký rozsah má obsahovat dokumentace ve fázi DÚR a ve fázi DSP, je uveden v úvodu kap.3 Grafického manuálu.) V této dokumentaci je obsah navrhovaného nového stavu OS v rámci všech SO na orientační systém (SO 22-77-01 žst. Blažovice, SO 24-77-01 žst. Holubice, SO 26-77-01 žst. Rousínov, SO 28-77-01 žst. Luleč, SO 30-77-01 žst. Vyškov na Moravě) popsán naprosto stejně bez rozdílu – ať jsou ve stanici ostrovní nástupiště, nebo jsou v dopravně dvě vnější nástupiště. Není zřejmé, kde je a kde není podchod, kde jsou přístupy po šikmých chodnících

apod. Požadujeme proto doplnit výstižný popis dané dopravní, a to včetně popisu nástupišť a popisu přístupů na nástupiště, zda je v konkrétní stanici podchod, lávka, šikmé chodníky od nadjezdu či podjezdu, jak je řešen přístup mezi nástupišti (nahradit popis může přehledná situace dopravní). Dále je nutné doplnit popis předpokládaných tabulí navržených dle zásad uvedených v GM – na nástupištech, v podchodu (pokud ten tam opravdu je) apod. V případě existence VB v dopravně a jejích úprav je nutné popsat tabule OS na budově a v budově (tabule s názvem, tabule s piktogramy na vstupech do objektu, tabule na WC, pokladny). Rovněž je nutné zmínit umístění orientačních hlasových majáčků pro cestující. [Rotschein : Bude opraveno a doplněno.](#)

- K popisům stávajícího stavu uvádíme, že pojem ostrovní úrovněvé nástupiště je nám neznámý, navíc nechápeme, proč by měla být vyznačována „bezbariérová“ trasa na úrovněvé nástupiště. Popis žádáme logicky opravit. [Rotschein : Bude opraveno.](#)

D.1.2.6 Informační systém pro cestující

- Ve většině navrhovaných případů jednotlivých PS se nám jeví návrh informačních prvků značně naddimenzovaný vzhledem ke stávající frekvenci cestujících, vzhledem ke kategorii dle SM122 a vůči návodům v SM118, resp. návodům v Grafickém manuálu na OS a IS. Např. podchodové tabule v kat. D se navrhuje výjimečně - pouze při souhlasu gestora SM118 – tj. v žst. Luleč byl návrh s gestorem předjednáán? Dále je v této stanici navržena na jednom nástupišti 3x oboustranná nástupištní tabule – návrh považujeme za nesmyslný vzhledem k frekvenci cestujících. Dále je navržena odjezdové tabule na VB a odjezdový monitor v čekárně VB – což zde rovněž považujeme za zbytečné, navíc s výstavbu nové VB nesouhlasíme. Oprávněnost návrhu IZ je nutné znovu prověřit - konečný návrh je nutné odsouhlasit ze strany O14 GR SŽ. [Reakce projektanta \(Bari\): Bylo opraveno.](#)

Bezbariérové řešení – veřejná WC (SO 28-71-01, SO 26-72-01, SO 30-71-01)

- V části D.2.2.1 jsou navrhovány veřejná WC jako součást řešení nové VB v žst. Luleč (SO 28-71-01) a jako součást technologické budovy v žst. Rousínov (SO 26-72-01). Návrhy byly pravděpodobně zpracovány v době před vydáním vyhl.č. 269/2020 Sb., kterou se mění vyhl. 177/1995 Sb. – tedy v době, kdy byla dána povinnost vybavení stanic hygienickým zařízením. Vzhledem k nyní platné legislativě a nynějším předpisům SŽ považujeme zřízení veřejných WC v těchto dvou dopravních za neoprávněné a dále se k nim nebudeme vyjadřovat. [Dle dopravní technologie bude špičková frekvence v žst.140 cest./h, denní obrat bude 750 cestujících – nutnost realizace nové VB \(Rosecký\).](#) K věci jen dodáváme, že návrh veřejných WC stejně vykazuje nedostatky - neodpovídá předpisům dle vyhl. 398/2009 Sb. a ČSN 734108 Hygienická zařízení a šatny. [Dle projektanta odpovídá návrh ve stupni DÚR oběma předpisům \(nutno specifikovat §\) . \(Rosecký\).](#)

- V rámci stavebních úprav VB žst. Vyškov na Moravě (SO 30-71-01) je navržena nová dispozice veřejných WC. Upozorňujeme, že návrh musí odpovídat vyhl. 398/2009 Sb. a ČSN 734108 Hygienická zařízení a šatny (kromě jiného upozorňujeme na potřebu dodržení šířky kabin a dveří v případě cestujících se svrchním oděvem nebo zavazadly – viz čl. 6.2.1 ČSN 734108). [Dle projektanta odpovídá návrh ve stupni DÚR oběma předpisům \(Rosecký\).](#) Návrh bezbariérových WC s úzkou přístupovou chodbou považujeme za naprosto nevhodný a nepřipustný – požadujeme dispozičně přeřešit. [Chodba je široká 1150mm, což průjezd invalidním vozíkem umožňuje. Možno upravit tak, že přístup na bezbariérové WC bude přímo z hlavní chodby, ale vstup do úklidové komory by byl přes tuto místnost. \(Rosecký\).](#)

Ing. Stanislav Bytnar

Ředitel odboru pozemních staveb

Váš dopis zn. notifikace z IS C.E.Sta
Ze dne 25. 2. 2022
Naše zn. 22074/2022-SŽ-GR-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

Datum 4. dubna 2022

Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

IS C.E.Sta

Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro územní rozhodnutí výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

Dokumentace D.1.3.4.5.7.8.

Domníváme se, že v Technické zprávě v tabulce „Energetická bilance energetického systému 22kV“ u ŽST Blažovice jsou prohozeny výkony transformátorů 250/400 kVA.

Reakce projektanta (Šimáček): Bylo opraveno.

Nikde ve schématech jsme nenašli zakreslený rozvaděč ARM pro registrační měření.

Reakce projektanta (Šimáček): Rozvaděč není ve schématech zakreslen, objekt registračního měření je v tomto stupni projektové dokumentace řešen pouze popisem.

(zpracoval: Bc. Valníček, 972 741 487)

D.1.2. Sdělovací zařízení

Žádáme o zdůvodnění počtu vláken v optickém kabelu pro Zapojení optických vláken pro propojení ochran TNS a SpS. **(zpracoval: Dalešický, 972 244 479)**

Jednání mezi složkami SŽ nebylo uzavřeno, bude aktualizováno v dalším stupni PD.

Ing. Jaromír Hrubý

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 25.02.2022
Naše zn. 21778/2022-SŽ-GŘ-O30
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Jiří Mička
Ing. Tomáš SLANÝ
Telefon +420 606 092 909
Mobil +420 722 951 767
E-mail mickaj@spravazeleznic.cz
slany@spravazeleznic.cz

Datum 17.03.2022

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov

Odbor bezpečnosti a krizového řízení Správy železnic, oddělení požární prevence vydává požadavky k projektové dokumentaci stavby „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ ve stupni Dokumentace pro územní rozhodnutí:

Požární ochrana (Jiří Mička)

Připomínky zásadní:

Technická zpráva B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

Část **D.E.1.10 Protihlukové objekty** požadujeme doplnit textem:

„Protihlukové objekty budou navrženy v souladu s Metodickým pokynem protihlukových stěn a valů Správy železnic ve znění změny č. 1, č. j. 16476/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 28. 2. 2022“.

Bude doplněno (Němeček)

Do části **D.2.2.1 Pozemní objekty budov/Technologické objekty** požadujeme doplnit text: „V rámci realizační dokumentace stavby bude dopracováno konečné řešení vypínání elektrické energie při požáru. *Bude doplněno (Rosecký)*“

V souladu s požadavky normy ČSN 73 0802/73 0804/73 0848 musí být možné odpojit technologické objekty od elektrické energie. Drážní objekty mají specifickou funkci a vypínání elektrické energie v nich se musí provádět tak, aby nedošlo k ohrožení osobní i nákladní dopravy.

Informace o způsobu vypnutí jednotlivých zařízení musí být zpracovány do Místního pracovního a bezpečnostního předpisu (MPaBP) a taktéž do DZP, včetně operativní karty tj. provozovaná činnost začleněna do kategorie se zvýšeným požárním nebezpečím (složitě podmínky pro zásah dle § 18 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Stručná informace spolu s telefonními čísly bude taktéž vyvěšena u vstupních dveří do budovy. Informační tabulku vhodně umístit, tak aby bylo zabráněno poškození od atmosférických vlivů či vandalů.

Následně v dalším stupni projektové dokumentace musí být zadáno vypracování/schválení příslušné dokumentace požární ochrany (zejména „Dokumentace zdolávání požárů“) jako součást zadávacích podmínek pro zhotovitele stavby, tak aby součástí zakázky „zhotovení stavby“ bylo i dodání DZP jako součásti dokumentace skutečného provedení stavby.“

Je obsahovou náplní dalšího stupně dokumentace.

Dále v části **D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích** požadujeme vložit text:

„V konstrukcích zastřešení a podhledech se nesmí užít výrobků, které při požáru jako hořící odkapávají nebo odpadávají. Konstrukční prvky podhledů a zastřešení, které mohou v důsledku požáru měknout, deformovat se a během evakuace jako nehořící odpadávat, musí být zajištěny tak, aby pod nimi vyskytující se osoby nebyly ohroženy těmito padajícími částmi. Podhledy musí splňovat třídu reakce na oheň B-s2-d0 dle ČSN EN 13 501-1.“ Bude doplněno (Rosecký)

D.2.1.7 TECHNICKÉ ZPRÁVY SO 23-40-01 T.Ú. BLAŽOVICE - HOLUBICE, HOLUBICKÝ TUNEL, SO 25-40-01 T.Ú. HOLUBICE-ROUSÍNOV, ROUSÍNOVSKÝ TUNEL, SO 27-40-01 T.Ú. ROUSÍNOV - LULEČ, HABROVANSKÝ TUNEL:

V části **7.9.1.3 EZS a LDP** všech výše uvedených SO požadujeme změnit citaci zkratky systému „EZS“ na „PZTS“, neboť při návrhu systému zabezpečení objektu je nutné postupovat dle souboru norem ČSN EN 50131 Poplachové systémy s přihlédnutím k ČSN EN 50398

Poplachové systémy - Kombinované a integrované poplachové systémy. Reakce projektanta (Bari): Bylo opraveno.

D.2.1.6.3.001 TZ Plynovod:

Do vhodné části TZ požadujeme vložit text:

„ 1) **Dojde-li k úniku plynu v souvislosti s realizací** předmětné stavby je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:

- a. ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239,
- b. informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112,
- c. informovat prostřednictvím operačního střediska HZS Správy železnic - JPO Brno poplachové č. tel. 724 296 699 hlavního dispečera pro řízení provozu v předmětném traťovém úseku a dispečera elektro OŘ,
- d. zastavit práce, vypnout motory strojů,
- e. neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi),
- f. zabránit v přístupu nepovolaných osob na staveniště s únikem plynu,
- g. vyzoomět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu.

2) Při uvedení plynovodu do provozu zabezpečit:

- a. že požadavky, které je během uvádění do provozu nebo odstavování z provozu nutno dodržet, stanoví oprávněná osoba, která se prokáže platným oprávněním vydaným Technickou inspekcí ČR,
- b. že jednotlivé pracovní úkony budou pečlivě připraveny,
- c. že v případě potřeby bude zpracován oprávněnou osobou technologický postup prací,
- d. že nový úsek plynovodu bude uveden do provozu až po úspěšné tlakové zkoušce.

Písemný technologický postup tlakové zkoušky musí být zpracován oprávněnou osobou a odsouhlasen provozovatelem plynovodu.

3) Během všech prací

- musí být zajištěno dodržování zákazu kouření a používání otevřeného ohně nebo jiných zdrojů vznícení/zapálení a musí být rozmístěny vhodné výstražné tabulky ve smyslu ČSN EN ISO 7010 (např. P002 „Zákaz kouření“ a P003 Bez otevřeného ohně; Zakázán oheň, otevřený zdroj vznícení a kouření),
- musí být učiněna opatření k zabránění samovolného vybití statické elektřiny z potrubí z plastů,
- k dispozici musí být připravené v dostatečném množství vhodné hasicí přístroje k okamžitému zásahu, popř. stanovena další opatření k zabránění vzniku či šíření požáru na železniční dopravní cestě.“

Požadované je věci dalšího stupně PD. Nebude zapracováno.

Připomínky ostatní:

V části **Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby/ Požární bezpečnost části B.8.1 Zásady organizace výstavby** požadujeme nahradit znění věty „Při provádění řezání

konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování." korektním textem:

„Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Objektová bezpečnost (Ing. Tomáš Slaný) [bude doplněno \(Ferenc\)](#)

Připomínka zásadní:

Do vhodné části dokumentu „**B.1 STZ Blažovice - Vyškov**“ požadujeme doplnit text:

„Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat výsledné bezpečnostní kategorizace pozemních objektů budov, které jsou součástí projektových prací (u O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zpracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.

Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) provede dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

Bezpečnostní projekt projekční se vypracovává jako samostatný podkladový dokument pro kategorii I až III nejpozději ve stupni DSP/DUSP a bude popisovat požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel dodržet požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.“

Jedná se o požadavek na další stupeň PD. Ten musí stavebník zohlednit v zadávací dokumentaci dalšího stupně dokumentace. Souhrnná tech. zpráva ze své podstaty toto nemůže obsahovat.

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA
ředitel
Odbor bezpečnosti a krizového řízení
(podepsáno elektronicky)

Souhrnné stanovisko za O31 k DUR stavby:

„Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov“

Oddělení obchodního využití majetku (Ing. Soňa Prantlová)

K uvedené projektové dokumentaci ve stupni DUR „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ k části 2.2 Pozemní objekty O31/3 uvádí:

V budově RZZ Blažovice eviduje OOČ OŘ Brno nájemní smlouvu se společností ČD Cargo za účelem zázemí pro zaměstnance. Pronájem navrhujeme zachovat.

Vzhledem k velmi nízké průchodnosti se nám návrh výpravní budovy Luleč (2.036 žst.Luleč - VB) jeví naddimenzovaný. Dovolujeme si zde navrhnout místo VB pouze přístřešek pro cestující. Dle SP Brno – Přerov je denní obrát cestujících vyšší než 600 osob. Bude postupováno dle výsledku závěrečné porady, tj. navržené bude zachováno.

Ve výpravní budově Vyškov na Moravě eviduje OOČ OŘ Brno nájemní smlouvy pro dopravce (pokladny ČD + umístění označovačů jízdenek, RegioJet, včetně sociálního zázemí pro dopravce), prodejnu tisku, umístění 3 ks nápojových automatů, taxislužbu, restaurace. Komerce v tomto rozsahu požadujeme zachovat. Žádáme prověřit, zda lze umístit výdejní boxy. Upozorňujeme na chybně barevné označení místností u půdorysů. V dokumentaci je znázorněno barevné rozlišení jednotlivých prostor dle "Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích". Prostory restaurace budou přesunuty do komerčních prostor (Rosecký)

Umístění všech automatů, bankomatu a výdejních boxů by nemělo překážet průchodu cestujících a zároveň by měly být umístěny např. do niky. Kromě toho by mělo být umístění jídelních a nápojových automatů do míst, která nebudou konkurovat svým prodejem ostatním komerčním jednotkám.

Vzhledem k tomu, že nebyly s OOČ OŘ Brno ani O31 aktuálně projednávány dispozice komerčních prostor, dovolujeme si navrhnout projektantovi zorganizovat profesní TEAMS poradu na pozemní objekty.

Dispoziční řešení vnitřních prostor VB je nutno dotvářet v součinnosti s O31 a OOČ OŘ Brno.

Dle zadání zakázky byla tato část dokumentace projednána v r. 2018 a má být pouze převzata. Doporučujeme požadované realizovat v dalším stupni PD. Naopak bychom čekali, že stavebník projektantovi předá požadavky jednotlivých dopravců, protože s nimi přímo komunikuje a je schopne daleko lépe posoudit jejich oprávněnost. Bude revidováno v dalším stupni PD a to vč. umístění automatů, bankomatu, výdejních boxů, které musí být v souladu s Manuálem pro kultivovaná nádraží.

Oddělení bytového hospodářství (Jarmila Tichá)

Připravovanou investiční akcí „Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ bude dotčen bytový fond SŽ v následujících žst:

Blažovice – byt č. 1 o vel. 5+1 – obsazen na dobu určitou

Holubice – byt č. 1 o vel. 2+1 – obsazen na dobu určitou

byt č. 2 o vel. 2+1 – obsazen na dobu neurčitou

byt č. 3 o vel. 3+1 – obsazen na dobu neurčitou

Luleč – byt č. 1 o vel. 4+1 – volný

Vyškov na Moravě – byt č. 2 o vel. 2+1 – obsazený na dobu určitou

byt č. 3 o vel. 2+1 – volný – změna užívání na kancelářské prostory

byt č. 4 o vel. 2+1 – obsazený na dobu určitou

byt č. 5 o vel. 3+1 – obsazený na dobu neurčitou

byt č. 6 o vel. 3+1 – obsazený na dobu určitou
byt č. 7 o vel. 3+1 – obsazený na dobu neurčitou
byt č. 9 o vel. 2+1 – volný – změna užívání na nocležny

Z důvodu kolejového umístění a celkové modernizace výše uvedené trati dojde k demolici VB v Blažovicích, VB v Holubicích a VB v Lulči. Dojde k přeložení stanic do nové polohy formou přístřešku, v Lulči technologického objektu. S bytovými jednotkami se již nepočítá.

U Vyškova na Moravě dojde ke změně užívání u 2 bytů, ostatní byty zůstanou zachovány.

S návrhem za O31 oddělení bytového hospodářství souhlasíme. Bereme na vědomí (Rosecký)

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 22010/2022-SŽ-GR-O6

Listů/příloh 13/0

Vyřizuje Ing. Jan Panchartek

Telefon +420 972 341 470

Mobil +420 724 030 021

E-mail panchartek@spravazeleznic.cz

Datum 18. března 2022

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 773/1

779 00 Olomouc

Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov (DUR)

K předložené dokumentaci pro územní řízení máme následující připomínky:

Provozní a dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel.: 702 209 232):

- V části B.2 je pro ŽST Vyškov uvedeno alternativní propojení kolejí č. 51 a 52 (bez indexů) s doplňujícím textem, že se jedná o novou myšlenku a je třeba ji prověřit. Dokumentace pro územní řízení nemůže obsahovat alternativní řešení, které není prověřeno ve všech oblastech, tj. dopravně-technologicky, kolejově, z pohledu zabezpečovacího zařízení atd. Žádáme uvedené řešení buď celkově prověřit a projednat, nebo z dokumentace odstranit. Počítáme s tím, že součástí finálního odevzdání bude jen jedno řešení. Důvod tohoto nestandardního postupu byl vysvětlen v textové části. Potřebné úpravy napříč všemi profesemi v současnosti prověřujeme. Problematiku otevřeme na konferenčním projednání připomínek. (Svoboda)
- V části B.2, v kapitole 1.4 je špatně uvedena stávající třída zatížení D4. Správně je uvedeno i v následujícím textu C3. Žádáme opravit. Bude opraveno. (Svoboda)
- V části B.2 jsou v Tab. 22 (nástupiště v ŽST Vyškov na Moravě) mylně uváděny některé skutečnosti, např. že nástupiště č. 2 a 3 jsou vnější, nebo že nástupiště č. 1 je přístupné podchodem. Žádáme opravit. Bude opraveno. (Svoboda)

Zabezpečovací zařízení (zpracoval p. Míka, DiS., tel: 725 761 482):

Obecně

- Doplnit popis diagnostiky dle TS 2/2007. Kadla: Bude doplněno.
- Doplnit tabulky uvolňovacích rychlostí. Kadla: Bude doplněno.

PS 22-01-11 žst. Blažovice, SZZ

PS 22-01-11.1 žst. Blažovice, definitivní SZZ

PS 22-01-11.2 žst. Blažovice, provizorní SZZ

PS 22-01-11.3 žst. Blažovice, ETCS

PS 22-01-11.4 ČMC závod Mokrý, úprava SZZ

PS 22-01-11.5 žst. Blažovice, demontáže zabezpečovacího zařízení

- Do TZ doplnit popis ovládání TZŽ Blažovice – ČMC závod Mokrý. Kadla: Bude doplněno.
- Do výkresové části doplnit umístění kontejneru s provizorním ZZ. Kadla: Bude doplněno.

- V dokumentaci nepoužívat konkrétní typ zařízení (návěstidla AŽD 71). [Kadla: Text bude upraven.](#)
- Návrh kabelizace je nedostatečně popsán s ohledem na provázanost provizorní a definitivní kabelizace ve vazbě na nové SSZ. [Kadla: Bude doplněno.](#)

PS 24-01-11 žst. Holubice, SZZ

PS 24-01-11.1 žst. Holubice, definitivní SZZ

PS 24-01-11.2 žst. Holubice, provizorní SZZ

PS 24-01-11.3 žst. Holubice, ETCS

PS 24-01-11.4 žst. Holubice, demontáže zabezpečovacího zařízení

- Do výkresové části doplnit umístění kontejneru s provizorním ZZ. [Kadla: Bude doplněno.](#)
- V dokumentaci nepoužívat konkrétní typ zařízení (návěstidla AŽD 71). [Kadla: Text bude upraven.](#)
- Návrh kabelizace je nedostatečně popsán s ohledem na provázanost provizorní a definitivní kabelizace ve vazbě na nové SSZ. [Kadla: Bude doplněno.](#)

PS 26-01-11 žst. Rousínov SZZ

PS 26-01-11.1 žst. Rousínov, definitivní SZZ

PS 26-01-11.2 žst. Rousínov, provizorní SZZ

PS 26-01-11.3 žst. Rousínov, ETCS

PS 26-01-11.4 žst. Rousínov, demontáže zabezpečovacího zařízení

- Do výkresové části doplnit umístění tabule na klíče. [Kadla: Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.](#)

PS 28-01-11 žst. Luleč, SZZ

PS 28-01-11.1 žst. Luleč, definitivní SZZ

PS 28-01-11.2 žst. Luleč, provizorní SZZ

PS 28-01-11.3 žst. Luleč, ETCS

PS 28-01-11.4 žst. Luleč, demontáže zabezpečovacího zařízení

- Do výkresové části doplnit umístění tabule na klíče. [Kadla: Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.](#)
- V dokumentaci nepoužívat konkrétní typ zařízení (návěstidla AŽD 71). [Kadla: Text bude upraven.](#)

PS 30-01-11 žst. Vyškov na Moravě, SZZ

PS 30-01-11.1 žst. Vyškov na Moravě, definitivní SZZ

PS 30-01-11.2 žst. Vyškov na Moravě, provizorní SZZ

PS 30-01-11.3 žst. Vyškov na Moravě, ETCS

PS 30-01-11.4 žst. Vyškov na Moravě, demontáže zabezpečovacího zařízení

- Do výkresové části doplnit umístění kontejneru s provizorním ZZ. [Kadla: Bude doplněno.](#)
- V dokumentaci nepoužívat konkrétní typ zařízení (návěstidla AŽD 71). [Kadla: Text bude upraven.](#)
- Návrh kabelizace je nedostatečně popsán s ohledem na provázanost provizorní a definitivní kabelizace ve vazbě na nové SSZ. [Kadla: Bude doplněno.](#)

PS 09-01-11 žst. Slavkov u Brna, úprava SZZ

PS 09-01-12 žst. Křenovice horní nádraží, úprava SZZ

PS 21-01-21 Šlapanice – Blažovice, TZZ

PS 23-01-21 Blažovice – Holubice, TZZ

PS 23-01-21.1 Blažovice – Holubice, definitivní TZZ

PS 23-01-21.2 Blažovice – Holubice, demontáže zabezpečovacího zařízení

PS 25-01-21 Holubice – Rousínov, TZZ

PS 25-01-21.1 Holubice – Rousínov, definitivní TZZ

PS 25-01-21.2 Holubice – Rousínov, demontáže zabezpečovacího zařízení

PS 27-01-21 Rousínov – Luleč, TZZ
PS 27-01-21.1 Rousínov – Luleč, definitivní TZZ
PS 27-01-21.2 Rousínov – Luleč, demontáže zabezpečovacího zařízení
PS 29-01-21 Luleč – Vyškov na Moravě, TZZ
PS 29-01-21.1 Luleč – Vyškov na Moravě, definitivní TZZ
PS 29-01-21.2 Luleč – Vyškov na Moravě, demontáže zabezpečovacího zařízení
PS 09-01-21 Blažovice – ČMC závod Mokrý, TZZ
PS 09-01-22 Blažovice – Slavkov u Brna, TZZ
PS 09-01-23 Křenovice horní nádraží – Holubice, TZZ
PS 00-01-51 DOZ Blažovice – Nezamyslice

- Bez připomínek.

Sdělovací zařízení (zpracoval p. Švejk, tel: 602 659 870):

- Předložená dokumentace části sdělovacího zařízení neobsahuje soupisy prací/výkazy výměr.

Reakce projektanta (Kintr): soupisy prací byly odevzdány samostatně, nejsou součástí sdělovacího zařízení

PS 22-02-21 žst. Blažovice, rozhlasové zařízení

- Do technické zprávy doplňte popis umístění reproduktorů rozhlasového zařízení.

Reakce projektanta (Tribula): Bylo doplněno.

PS 21-02-41 zast. Ponětovice, PZTS
PS 22-02-41 žst. Blažovice, PZTS
PS 23-02-41 Holubický tunel, PZTS
PS 24-02-41 žst. Holubice, PZTS
PS 25-02-41 Rousínovský tunel, PZTS
PS 26-02-41 žst. Rousínov, PZTS
PS 27-02-41 Habrovanský tunel, PZTS
PS 28-02-41 žst. Luleč, PZTS
PS 30-02-41 žst. Vyškov na Moravě, PZTS

- Doplňte bezkontaktní čtečku služebních průkazů.

Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno.

PS 22-02-61 žst. Blažovice, informační zařízení
PS 24-02-61 žst. Holubice, informační zařízení
PS 26-02-61 žst. Rousínov, informační zařízení
PS 28-02-11 žst. Luleč, informační zařízení
PS 30-02-61 žst. Vyškov na Moravě, informační zařízení

- Tabule informačního systému budou v provedení v souladu se Směrnicí č. 118 a aktualizací Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace s roztečí bodů **maximálně** 2,9 mm – doplňte do technické zprávy.

- Potvrďte, že připojení panelů informačního systému je navrhováno řešit pomocí RS485.

Reakce projektanta (Bari): Bylo zapracováno. Ano potvrzuji řešení připojení prvků IS pomocí RS485

PS 22-02-72 žst. Blažovice, kamerový systém
PS 23-02-72 Holubický tunel, kamerový systém
PS 24-02-72 žst. Holubice, kamerový systém
PS 25-02-72 Rousínovský tunel, kamerový systém
PS 26-02-72 žst. Rousínov, kamerový systém
PS 27-02-72 Habrovanský tunel, kamerový systém

PS 28-02-72 žst. Luleč, kamerový systém
PS 30-02-72 žst. Vyškov na Moravě, kamerový systém

- Doplňte základní požadavky na kamerový systém.
- Uvažujte s kompresním algoritmem H.265.

Reakce projektanta (Matula): Bylo doplněno

PS 22-02-71 žst. Blažovice, sdělovací zařízení
PS 23-02-71 Holubický tunel, sdělovací zařízení
PS 24-02-71 žst. Holubice, sdělovací zařízení
PS 25-02-71 Rousínovský tunel, sdělovací zařízení
PS 26-02-71 žst. Rousínov, sdělovací zařízení
PS 27-02-71 Habrovanský tunel, sdělovací zařízení
PS 28-02-71 žst. Luleč, sdělovací zařízení
PS 30-02-71 žst. Vyškov na Moravě, sdělovací zařízení

- Doplňte, jaká kategorie strukturované kabeláže je navrhována.

Reakce projektanta (Tomášek): Bylo doplněno. Strukturovaná kabeláž bude minimálně na úrovni Cat6A.

Silnoproudá zařízení a trakce (zpracoval p. Balán, tel: 601 159 203):

Obecně

- Předložená dokumentace celé technologické části neobsahuje soupisy prací/výkazy výměr. Oceněné propočty byly zadavateli k připomínkám předány a to jako část dokumentace G. Náklady.

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 22-03-11 žst. Blažovice, DŘT
PS 22-03-12 SpS 25 kV Blažovice, DŘT
PS 23-03-11 Holubický tunel, DŘT
PS 23-03-12 t.ú. Blažovice – Holubice, technologický domek, DŘT
PS 24-03-11 žst. Holubice, DŘT
PS 25-03-11 Rousínovský tunel, DŘT
PS 26-03-11 žst. Rousínov, DŘT
PS 27-03-11 Habrovanský tunel, DŘT
PS 28-03-11 žst. Luleč, DŘT
PS 30-03-11 žst. Vyškov na Moravě, DŘT
PS 09-03-11 ED Brno, doplnění DŘT
PS 09-03-12 t.ú. Křenovice – Holubice, technologický domek, DŘT

- Bez připomínek.

D.1.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 22-03-41 SpS 25 kV Blažovice, R 25 kV
PS 22-03-42 SpS 25 kV Blažovice, vlastní spotřeba
PS 22-03-43 SpS 25 kV Blažovice, technologie spínaného neutrálu
PS 23-03-41 t.ú. Blažovice – Holubice, technologie spínaného neutrálu
PS 09-03-41 t.ú. Křenovice – Holubice, technologie spínaného neutrálu
PS 09-03-42 SpS Křenovice, demontáž technologického zařízení

- Bez připomínek.

D.1.3.5 Technologie transformačních stanic VN a NN (energetika)

PS 22-03-51 žst. Blažovice, TTS 22/0,4kV
PS 22-03-52 žst. Blažovice, NTS 22/22/0,4kV
PS 22-03-53 žst. Blažovice, NTS 22/22/0,4kV, registrační měření

PS 23-03-51 Holubický tunel, TTS 22/0,4kV
PS 24-03-51 žst. Holubice, STS 22/0,4kV
PS 25-03-51 Rousínovský tunel, TTS 22/0,4kV
PS 26-03-51 žst. Rousínov, STS 22/0,4kV
PS 27-03-51 Habrovanský tunel, TTS 22/0,4kV
PS 28-03-51 žst. Luleč, STS 22/0,4kV
PS 28-03-52 žst. Luleč, TTS 22/0,4 kV – zhlaví
PS 30-03-51 žst. Vyškov na Moravě, NTS 22/22/0,4kV
PS 30-03-52 žst. Vyškov na Moravě, NTS 22/22/0,4kV, registrační měření

- Bez připomínek.

D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 22-03-71 žst. Blažovice, rozvodna nn
PS 23-03-71 Holubický tunel, rozvodna nn
PS 23-03-72 Holubický tunel, náhradní zdroj
PS 24-03-71 žst. Holubice, rozvodna nn
PS 25-03-71 Rousínovský tunel, rozvodna nn
PS 25-03-72 Rousínovský tunel, náhradní zdroj
PS 26-03-71 žst. Rousínov, rozvodna nn
PS 27-03-71 Habrovanský tunel, rozvodna nn
PS 27-03-72 Habrovanský tunel, náhradní zdroj
PS 28-03-71 žst. Luleč, rozvodna nn
PS 30-03-71 žst. Vyškov na Moravě, rozvodna nn

- V technické zprávě doplnit odkaz na příslušné výkresové přílohy, ze kterých je patrný popisovaný návrh řešení jednotlivých PS.

Reakce projektanta (Šimáček): Rozvaděče nn jsou součástí celkového přehledového schéma napájení stanice.

PS 28-03-72 žst. Luleč, rozvodna nn – výpravní budova

- Z popisu návrhu úprav není zřejmý rozsah a způsob výměny stávajících rozvaděčů a kabelových skříní – upřesnit.

Reakce projektanta (Šimáček): Stávající rozvaděče nn a kabelové skříně budou vyměněny postupně, při zachování nezbytně nutného provozu stanice. V případě nutnosti je počítáno s použitím náhradního zdroje.

PS 30-03-72 žst. Vyškov na Moravě, rozvodna nn – výpravní budova

- Z popisu návrhu úprav není zřejmý rozsah a způsob výměny stávajících rozvaděčů a kabelových skříní – upřesnit.

Reakce projektanta (Šimáček): Stávající rozvaděče nn a kabelové skříně budou vyměněny postupně, při zachování nezbytně nutného provozu stanice. V případě nutnosti je počítáno s použitím náhradního zdroje.

D.1.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z TV

PS 22-03-81 žst. Blažovice, TS 25/0,4 kV pro ZZ
PS 24-03-81 žst. Holubice, TS 25/0,4 kV pro ZZ
PS 26-03-81 žst. Rousínov, TS 25/0,4 kV pro ZZ
PS 28-03-81 žst. Luleč, TS 25/0,4 kV pro ZZ
PS 30-03-81 žst. Vyškov na Moravě, TS 25/0,4 kV pro ZZ

- V technické zprávě doplnit odkaz na příslušné výkresové přílohy, ze kterých je patrný popisovaný návrh řešení jednotlivých PS a situování jednotlivých TS.

Reakce projektanta (Šimáček): Trafostanice 25/0,4kV pro ZZ jsou součástí celkového přehledového schéma napájení stanice. Situování jednotlivých TS je zakresleno v koordinační situaci stavby.

D.2.3.1 Trakční vedení

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 21-81-01 t.ú. Šlapanice – Blažovice, úprava TV
SO 22-81-01 žst. Blažovice, TV
SO 22-81-02 žst. Blažovice, připojení SpS na TV
SO 22-81-03 žst. Blažovice, připojení TS 25/04 kV pro ZZ na TV
SO 22-81-04 žst. Blažovice, úprava TV stávajícího kolejiště
SO 23-81-01 t.ú. Blažovice – Holubice, TV
SO 23-81-02 t.ú. Blažovice – Holubice, úprava stávajícího TV
SO 24-81-01 žst. Holubice, TV
SO 24-81-02 žst. Holubice, připojení TS 25/04 kV pro ZZ na TV
SO 09-81-01 t.ú. Holubice – Křenovice, úprava stávajícího TV
SO 25-81-01 t.ú. Holubice – Rousínov, TV
SO 25-81-51 t.ú. Holubice – Rousínov, snesení stávajícího TV a UKK
SO 26-81-01 žst. Rousínov, TV
SO 26-81-02 žst. Rousínov, připojení TS 25/04 kV pro ZZ na TV
SO 26-81-51 žst. Rousínov, snesení stávajícího TV a UKK
SO 27-81-01 t.ú. Rousínov – Luleč, TV
SO 27-81-51 t.ú. Rousínov – Luleč, snesení stávajícího TV a UKK
SO 28-81-01 žst. Luleč, TV
SO 28-81-02 žst. Luleč, připojení TS 25/04 kV pro ZZ na TV
SO 29-81-01 t.ú. Luleč – Vyškov na Moravě, TV
SO 29-81-51 t.ú. Luleč – Vyškov na Moravě, snesení stávajícího TV a UKK
SO 30-81-01 žst. Vyškov na Moravě, TV
SO 30-81-02 žst. Vyškov na Moravě, připojení TS 25/04 kV pro ZZ na TV

- Bez připomínek.

SO 21-87-01 t.ú. Šlapanice – Blažovice, úprava UKK
SO 22-87-01 žst. Blažovice, UKK
SO 22-87-02 žst. Blažovice, úprava UKK stávajícího kolejiště
SO 23-87-01 t.ú. Blažovice – Holubice, UKK
SO 23-87-02 t.ú. Blažovice – Holubice, úprava stávajícího UKK
SO 24-87-01 žst. Holubice, UKK
SO 09-87-01 t.ú. Holubice – Křenovice, úprava stávajícího UKK
SO 25-87-01 t.ú. Holubice – Rousínov, UKK
SO 26-87-01 žst. Rousínov, UKK
SO 27-87-01 t.ú. Rousínov – Luleč, UKK
SO 28-87-01 žst. Luleč, UKK
SO 29-87-01 t.ú. Luleč – Vyškov na Moravě, UKK
SO 30-87-01 žst. Vyškov na Moravě, UKK

- Bez připomínek.

D.2.3.4 Ohřev výhybek

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

D.2.3.8 Vnější uzemnění

- Předložená dokumentace těchto částí neobsahuje soupisy prací/výkazy výměr.

SO 22-84-01 žst. Blažovice, EOVS
SO 24-84-01 žst. Holubice, EOVS
SO 26-84-01 žst. Rousínov, EOVS
SO 28-84-01 žst. Luleč, EOVS
SO 30-84-01 žst. Vyškov na Moravě, EOVS

- Bez připomínek.

SO 21-86-01 zast. Ponětovice, rozvody nn a osvětlení
SO 22-86-01 žst. Blažovice, venkovní osvětlení

SO 22-86-02 žst. Blažovice, osvětlení nástupišť
 SO 22-86-03 žst. Blažovice, rozvody nn
 SO 22-86-04 žst. Blažovice, DOÚO
 SO 22-86-05 žst. Blažovice, přeložky silnoproudých rozvodů SŽ
 SO 22-86-06 SpS 25 kV Blažovice, DOÚO
 SO 22-86-07 žst. Blažovice, kabel 22kV
 SO 22-86-08 žst. Blažovice, přípojka 22kV
 SO 23-86-01 Holubický tunel, rozvody nn a osvětlení
 SO 23-86-02 t.ú. Blažovice – Holubice, kabel 22kV
 SO 23-86-03 t.ú. Blažovice – Holubice, DO spínaného neutrálu
 SO 23-86-04 t.ú. Blažovice – Holubice, přípojka nn pro spínaný neutrální
 SO 24-86-01 žst. Holubice, osvětlení nástupišť
 SO 24-86-02 žst. Holubice, venkovní osvětlení
 SO 24-86-03 žst. Holubice, rozvody nn
 SO 24-86-04 žst. Holubice, DOÚO
 SO 24-86-05 žst. Holubice, přeložky silnoproudých rozvodů SŽ
 SO 25-86-01 Rousínovský tunel, rozvody nn a osvětlení
 SO 25-86-02 t.ú. Holubice – Rousínov, kabel 22kV
 SO 26-86-01 žst. Rousínov, rozvody nn a osvětlení
 SO 26-86-02 žst. Rousínov, DOÚO
 SO 27-86-01 Habrovanský tunel, rozvody nn a osvětlení
 SO 27-86-02 t.ú. Rousínov – Luleč, kabel 22kV
 SO 28-86-01 žst. Luleč, venkovní osvětlení
 SO 28-86-02 žst. Luleč, osvětlení podchodu a nástupišť
 SO 28-86-03 žst. Luleč, rozvody nn
 SO 28-86-04 žst. Luleč, DOÚO
 SO 28-86-05 žst. Luleč, přeložky silnoproudých rozvodů SŽ
 SO 29-86-01 t.ú. Luleč – Vyškov na Moravě, kabel 22kV
 SO 30-86-01 žst. Vyškov na Moravě, venkovní osvětlení
 SO 30-86-02 žst. Vyškov na Moravě, osvětlení podchodu a nástupišť
 SO 30-86-03 žst. Vyškov na Moravě, rozvody nn
 SO 30-86-04 žst. Vyškov na Moravě, DOÚO
 SO 30-86-05 žst. Vyškov na Moravě, přeložky silnoproudých rozvodů SŽ
 SO 30-86-06 žst. Vyškov na Moravě, přípojka 22kV
 SO 09-86-01 žst. Křenovice horní nádraží, přípojka nn pro GSM-R
 SO 09-86-04 žst. Hrušovany u Brna, úprava osvětlení a rozvodů nn

- Bez připomínek.

SO 09-86-02 t.ú. Křenovice – Holubice, DO spínaného neutrálu
 SO 09-86-03 t.ú. Křenovice – Holubice, přípojka nn pro spínaný neutrální

- Návhr řešení těchto SO není uveden v technické zprávě.

Bylo doplněno. Ing. Zářecký

SO 22-88-01 žst. Blažovice, uzemnění TTS 22/0,4kV
 SO 22-88-02 žst. Blažovice, uzemnění technologické budovy
 SO 22-88-03 žst. Blažovice, uzemnění TS 25/0,4kV pro napájení ZZ
 SO 22-88-04 SpS 25 kV Blažovice, vnější uzemnění
 SO 23-88-01 Holubický tunel, uzemnění technologické budovy
 SO 24-88-01 žst. Holubice, uzemnění technologické budovy
 SO 24-88-02 žst. Holubice, uzemnění TS 25/0,4kV pro napájení ZZ
 SO 25-88-01 Rousínovský tunel, uzemnění technologické budovy
 SO 26-88-01 žst. Rousínov, uzemnění technologické budovy
 SO 26-88-02 žst. Rousínov, uzemnění TS 25/0,4kV pro napájení ZZ
 SO 27-88-01 Habrovanský tunel, uzemnění technologické budovy
 SO 28-88-01 žst. Luleč, uzemnění technologické budovy
 SO 28-88-02 žst. Luleč, uzemnění výpravní budovy
 SO 28-88-03 žst. Luleč, uzemnění TS 25/0,4kV pro napájení ZZ

SO 28-88-04 žst. Luleč, uzemnění TTS 22/0,4 kV – zhlaví
SO 30-88-01 žst. Vyškov na Moravě, uzemnění NTS 22kV
SO 30-88-02 žst. Vyškov na Moravě, uzemnění výpravní budovy
SO 30-88-03 žst. Vyškov na Moravě, uzemnění TS 25/0,4kV pro napájení ZZ

- Bez připomínek.

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Panchartek, tel: 724 030 021):

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

Obecně

- Ve výkresové části chybí na několika hranicích jednotlivých SO staničení. Někde nejsou hranice jednotlivých SO ani vyznačeny. [Rotschein : Bude doplněno](#)
- Doporučujeme prověřit možnost uložení přebytečné zeminy ve formě přísypu k nově budovanému tělesu násypu (např. v úsecích Luleč, Luleč – Vyškov vpravo ve směru staničení). [Rotschein : Návrh lokalit je obsažen v části HTU. Pouhá přísypávka k novému násypu je málo kapacitní vzhledem k nutnosti trvalého záboru ZPF. Doporučujeme zasypat ucelené plochy a rekultivovat zpět na ZPF.](#)

SO 21-10-01 t. ú. Šlapanice – Blažovice, železniční svršek

- TZ (kap. 19.1) – provizorní napojení do stávající trati na začátku úseku je dle textu navrženo pomocí oblouků o poloměru 1000 m. Podle výkresové části mají oblouky poloměry 1200 m a 1204 m. [Rotschein : Bude opraveno](#)

SO 22-10-01 žst. Blažovice, železniční svršek

- TZ (kap. 19.2) – u ukončení kolejí č. 8 a 10 uveďte, že se jedná o stávající číslování kolejí a doplňte jejich čísla v novém číslování. [Rotschein : Bude doplněno.](#)
- TZ (kap. 19.2) – výhybka č. 25 je v tabulce výhybek chybně uvedena v soustavě UIC 60. [Rotschein : Bude opraveno](#)
- Příloha 2.101 (situace) – v ŽST Blažovice je v km cca 15,8 chybně popsán poloměr oblouku v koleji č. 1 (5995,25 m). Jedná se o kolej. č. 3. [Rotschein : bude opraveno](#)

SO 23-10-01 t. ú. Blažovice – Holubice, železniční svršek

- Příloha 2.102 (situace) – v oblouku o poloměru 2700 m v koleji č. 2 je chybně popsána (označena) rychlost pro nákladní vlaky včetně přebytku převýšení. Stejná chyba je i u jiných SO (např. SO 24-10-01 žst. Holubice, železniční svršek). [Rotschein : bude opraveno](#)

SO 25-10-01 t. ú. Holubice – Rousínov, železniční svršek

- TZ (kap. 19.5) – neuvádějte konkrétní typ pražců, popište je pouze obecně. [Bude opraveno \(Pukluš\)](#)
- TZ (kap. 19.5) – osová vzdálenost kolejí za ŽST Holubice se nesnižuje na hodnotu 4,2 m z hodnoty 5,0 m, ale z hodnoty 4,85 m z důvodu zmenšeného prostoru pod nadjezdem. [Bude opraveno \(Pukluš\)](#)
- Příloha 2.104 (situace) – zakreslete předcházející úsek stavby. [Bude opraveno \(Pukluš\)](#)

SO 26-10-01 žst. Rousínov, železniční svršek

- TZ (kap. 19.6) – neuvádějte konkrétní typ pražců, popište je pouze obecně. [Bude opraveno \(Pukluš\)](#)

SO 27-10-01 t. ú. Rousínov – Luleč, železniční svršek

- TZ (kap. 19.7) – neuvádějte konkrétní typ pražců, popište je pouze obecně. [Bude opraveno \(Pukluš\)](#)

Železniční mosty a propustky

Připomínky řešeny na samostatné poradě konané dne 8. 4. 2022.

Tunely

- Jak je to s výklenky u Rousínovského a Holubického tunelu? Z porad mi přišlo, že panovala shoda na realizaci výklenků. V dokumentaci výklenky nejsou. Požadujeme vysvětlit. V technické zprávě se píše, že výklenky budou zřízeny. Z TZ a ze situace je zřejmé, že výklenky jsou navrženy.

Kabelovody a kolektory

- K jednotlivým kabelovodům doplňte jejich předpokládané obsazení a doplňte provozní soubory těchto kabelových tras. Osazení kabelovodů bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Šimek)
- Kabelovod na začátku v ŽST Blažovice upravte, aby nebyl v kolizi se zárubní zdí a nebylo kvůli němu nutné odsouvat zeď o více než 2 metry dál od osy koleje. Bude upraveno tak, aby kabelovod nebyl v kolizi se zárubní zdí. (Šimek)

Protihlukové stěny a hluková studie

- V technické zprávě jsou jednotlivé úseky stěn pojmenovávány jako A1, A2, B1, B2 atd. Vzhledem k tomu, že pohltivost stěny se označuje naprosto stejně, a reakce na oheň se označuje také tak, požadujeme jednotlivé části stěn řešit samostatnými SO, jasným pojmenováním tedy: „SO 24-61-01 ŽST Holubice, Protihluková stěna v km 27,880 - 28,100 vlevo“ atd. Hluková studie k tomu ještě pojmenovává jednotlivé přílohy stejným systémem A1, A2, A3, zde to ale znamená A1 - stávající stav, A2 - výhledový stav, A3 - výhledový stav, izofonová pásma. Je tedy možné vytvořit větu: „Phs část A2 je navržena pohltivosti A3/B3 na požární odolnost A1, A2 případně B, na základě podkladů z hlukové studie výkresu A2, A3 dle měřících bodů A1 až A5.“ Popis jednotlivých PhS bude upraven pro snazší specifikaci PhS stěn. (Němeček)
- Chybí specifikace kategorie odrazivosti, pohltivosti (např. A3/B3). Bude doplněno (Němeček)
- V některých situacích nejsou protihlukové stěny nijak zvýrazněny a nelze je najít, opravte, aby byly jasně viditelné. Bude upraveno (Němeček)
- V situacích chybí staničení stěn, základní popis stěn (délka, výška nad TK, pohltivost). Doplňte. Základní informace o PhS budou do situace doplněny. Podrobnější specifikace bude uvedena v TZ. (Němeček)
-
- U PHS, které jsou na obou stranách, se dělají úniky po 150 m ne po 300 m. Upravte PHS na situaci 2.004. Dle MP Protihlukové stěny a valy lze aplikovat úniky po 300 m, respektive po 150 m, s tím, že úniky jsou po 150 metrech, ale nachází se na protilehlých stěnách. (Němeček)
- V situaci 2.002 u PHS vlevo cca v km 25,920 – 25,998 proveďte soklový panel a nahradte tím opěrnou zeď. Zeď překonává výškový rozdíl mezi komunikací a žel. tělesem (1-1,2m). Na vysvahování terénu od komunikace ke zdi / panelu je min. cca 0,5m. Soklový panel by musel být z jedné strany přitížen zeminou a v části i přitížen od dopravy. Pro tento případ nejsou vhodné. Na tento případ je vhodnější návrh úhlové zdi. (Mikeska); S ohledem na technologické provedení PhS a jejich finanční náročnost se nám jeví provedení PhS na opěrné zdi jako finančně úspornější varianta. S připomínkou nesouhlasíme. (Němeček)

- Doplňte vzdálenosti od osy koleje do řezů a situací. Standardní vzdálenost je osa PHS 3,5 m od osy krajní koleje. Držte tuto vzdálenost u všech PHS, které jsou mimo nástupiště či mostní objekty a zdi. PHS bude vedena ve vzdálenosti 3,5 m od osy koleje, pokud se však PHS nachází v kolizi, je nutné upravit vzdálenost PHS od osy koleje na nutnou vzdálenost. (Němeček)

Zastřešení nástupiště a přístřešky

- Do situací doplňte referenční objekty přístupů na nástupiště (podchody a výstupy z nich). Bude doplněno (Rosecký)

Pozemní objekty (zpracoval Ing. Švec, tel: 602 514 501):

- Vzhledem k rozsahu frekvence cestujících dle PRRON a aktualizované vyhlášce č. 177/1995 Sb. platné od 1.7.2020, kde je součástí i dopis GR 39545/2020-SŽ-GR-O23 - „Změna vybavenosti železničních stanic a zastávek novelizace vyhlášky č. 177/1998., kterou se vydává stavební a technický řád drah.“, zvážit investici do novostavby ve stanici LULEČ viz. doporučení z výňatku z uvedené aktualizace.

Aplikace novelizované vyhlášky č. 177/1995 Sb. pro oblast investiční výstavby osobních nádraží

V případě novostaveb a rekonstrukcí nádražních budov osobních nádraží pro kategorie D a E, ve kterých je denní frekvence pod 600 cestujících a nádražní budova není památkově chráněná, se doporučuje tuto budovu osobního nádraží nahradit přístřeškem (přístřešky), případně objektem nezbytným pro umístění technologií Správy železnic, státní organizace, s přístřeškem. Přístřešky se navrhuji v souladu s pokynem PO-23/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky.

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2021 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2021	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)
348151	stanice	Luleč	0-399	D	ANO	635	1,291	253	2,5	51,62 %

- V případě pokračování projektování novostavby v předložené podobě VB LULEČ projednat se zástupci z O23 rozsah a dimenze veřejných WC (naddimenzováno). Nelze vycházet z počtu cestujících stávajícího stavu, kdy dnes v žst. neexistuje osobní přeprava. Dle SP Brno – Přerov po zavedení osobní přepravy stoupne počet cestujících na více než 600 denně. Navržené bude zachováno. Veřejné wc budou redukovány. (Rosecký)
- Projednat aktualizace požadavků využití budovy.

Žst. Vyškov na Moravě – stavební úpravy VB

- Vzhledem k umístění výše uvedené akce v PRRON v návaznosti na pokyn SŽ PO-17/2019-GR žádáme zvážit kompletní rekonstrukci celého objektu, jelikož se jedná o stavbu s pořadím indexu do 350 místa viz. výňatek z uvedeného pokynu – „**5.6 Cíl zajištění postupné stavební obnovy nemovitostí osobních nádraží je následující:** 5.6.1 Pro lokality umístěné v pořadí dle indexu hodnocení budov do 350. pozice včetně musí být navrženo, ve sledovaném období PRRON (5 let), zahájení takového stavebního počínání, aby bylo dosaženo cílového stavu objektů (tzn. opotřebení do 20%) a zároveň žádný hlavní konstrukční prvek (Svislé konstrukce – kvalita; Vodorovné konstrukce – kvalita; Střešní konstrukce - ploché i sedlové; Střešní krytina; Schodiště a rampy; Povrchy - venkovní povrchové úpravy) nebude po realizaci

stavebního počínu hodnocen horším stupněm než 1 stanoveném v souladu s S7" a dále vzhledem k zásahu do rozvodů TZB v celém objektu zvážit kompletní rekonstrukci celého objektu v souladu s PRON včetně doplnění energetického posouzení a hlavně aktualizace požadavků využití budovy. Prostory, které nesouvisí s projektovým zadáním (byty) nejsou v DÚR řešeny. (Rosecký)

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2021 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2021	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)
36895 1	stanie	Vyškov na Moravě	600-3999	C	AN O	127	2,672	42	4,7	56,85%

- Barevné značení ploch neodpovídá příloze č.2 „Návrh barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“ (např. restaurace je komerční plocha a ne VPP, byty dtto apod) – uvést do souladu nebo již v tomto stupni nerozlišovat. V dokumentaci je znázorněno barevné rozlišení jednotlivých prostor dle "Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích". Prostory restaurace budou přesunuty do komerčních prostor. (Rosecký)
- Naznačit bourané konstrukce. Bude naznačeno. (Rosecký)
- Popisy v PD vytištěné tlustě a jsou nepřehledné/nečitelné. Bude prověřeno. (Rosecký)
- Vzhledem k TZ popisovaným úpravám výplní otvorů – oken, zateplení fasády apod. doplnit do PD pohledy na objekt. V TZ je uveden schematický pohled od kolejí, bude doplněn i uliční. (Rosecký)
- Doplnit zbývající část PD (2NP – A, C), kde budeme rekonstruovat rozvody TZB. Prostory, které nesouvisí s projektovým zadáním (byty) nejsou v DÚR řešeny. (Rosecký)
- Upravit popis v TZ na str.9 „Objekt je využíván k zajištění provozu ČD a.s.“ - ČD a.s. nahradit dopravci. Bude upraveno. (Rosecký)

Životní prostředí (zpracoval Ing. Skala, tel.: 601 391 995):

- B.3.1 Vliv stavby na ŽP, 6. Vlivy mimolesní zeleň a lesní porosty – upozorňujeme, že o povolení ke kácení se žádá ve stupni územní řízení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, § 8, odst. 6. Z dokumentace není patrné, zda je o povolení požádáno. O stanovisko bude požádáno v tomto stupni dokumentace v rámci projednání stavby. (Růžičková)

B.3.3. Zemědělská příloha – aktualizujte termín realizace (a kolaudace) stavby v celé dokumentaci. Bude opraveno. (Růžičková)

- B.3.6. Hluková studie

3. Metodika výpočtu – pro výpočet byl využit výpočetní program HLUK+ verze 14.04 profi s nadstavbovým modulem RMR-SMR II. Dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy č.j. 50023/2017-SŽDC-GR-015, jehož součástí je Manuál pro zpracování hlukových studií pro posuzování hluku ze železniční dopravy a pro měření hluku ze železniční dopravy, čl. 2.2 je nepřipustné využití programu HLUK+ z důvodu mj. nepřesné metody šíření hluku ani spektrální chování řešeného hluku. Zdrojová část je v této verzi programu doplněna, ale je upravený také výpočet šíření hluku tak, aby byla metoda dostatečně přesná?

Výpočet je vždy ověřen měření hluku v několika bodech v posuzovaném úseku.

Metodický pokyn vznikl v době, kdy program HLUK+ nedisponoval nadstavbovým modulem RMR-SMR II (Růžicková)

- 8.2. upravte zkratku SŽDC na SŽ. Bude opraveno. (Růžicková)
- Tabulky s body výpočtu – stavba pro dopravu nemá definovaný hluk. limit pro venkovní chráněný prostor stavby. Doporučujeme hodnotu hluk. limitu v těchto výpočtových bodech neuvádět. Bude opraveno. (Růžicková)
- B.3.8. Rozptylová studie – posouzeny by měly být též emise SO₂, PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. V případě, že by byla požadována aktualizace rozptylové studie, např. v dalším stupni dokumentace, může být hodnocení emisí rozšířeno i o tyto škodliviny. (Růžicková)
- B.5 Odpadové hospodářství, 7. Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad, Kamenivo a zeminy – dle jednání s MŽP dne 14. 3. 2022 zemina není odpadem za podmínek (kromě dalších daných legislativou), když bude využita v rámci stavby, a to i v rámci souboru staveb v úseku Brno – Přerov. Zemina také není odpadem, je-li využita k rekultivaci lomů. Ani v tomto případě zemina nespadá do režimu odpadů. U zeminy nevyužitelné na stavbě (stavbách) je třeba nakládat v souladu s uvedeným. Nakládání s přebytečnými zeminami bude upřesněno včetně používání pojmů (odpad, vedlejší produkt atd.) Variantně je likvidace řešena uložením v místě stavby nebo odvozem do vytěžených lomů (rekultivace). (Růžicková)

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar
ředitel Odboru přípravy staveb
(podepsáno elektronicky)

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 1221/2022-SŽ-SŽG-RP BNO
Listů 5

Vyřizuje Jan MAREK
Telefon +420 972 741 027
Mobil +420 601 103 274
E-mail MAREKJ@SPRAVAZELEZNIC.CZ

Datum 18. 3. 2022

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

přes C. E. Sta

Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

Připomínky k předložené Dokumentaci pro územní řízení (DUR) stavby Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

Připomínky Správce PPK : (Ing. D. Tomášek, TomasekD@spravazeleznic.cz , +420 972 624 535)
Bez připomínek.

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. P. Bělehrad, Belehrad@spravazeleznic.cz , +420 972 625 479)
ŽBP evidujeme aktuálnější údaje, v posledních několika letech došlo ke změnám údajů na trati 2302 i 2101. Nové údaje budou poskytnuty na základě písemného požadavku.

Bylo požádáno. Po dodání zpracujeme. (F. Bárta)

Připomínky Správce ŽMP: (Ing. A. Bednář, BednarAd@spravazeleznic.cz , +420 972 624 534)
Část „5.3. Geodetické a mapové podklady“ neodpovídá předpisům a je nutné ji opravit dle připomínek. Viz příloha

Po konzultaci se správcem mapových podkladů bude podklad upraven. (F. Bárta)

Připomínky Odd. geodézie III: (Ing. J. Marek, MarekJ@spravazeleznic.cz , +420 972 741 027)

Technická zpráva není ověřena ÚOZI. Majetkoprávní část je vypracována jen pro k.ú. Velešovice. (Popsáno v technické zprávě). Číslování souborů neodpovídá popisu v TZ. Složky jsou číslovány 5.x, v TZ je uvedeno 4.x

Bylo opraveno. Nezvalová

Pro výkon funkce ÚOZI objednatele na této stavbě požadujeme předání 5. Geodetického podkladu pro projektovou činnost zpracovaného podle jiných právních předpisů dle Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. v struktuře a obsahu dle požadavků Přílohy č. 1 ke směrnici GŘ č. 11/2006.

Digitální dokumentace bude předána na CD v souladu se směrnici SŽDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SŽDC.

Konečná verze geodetické dokumentace se zpracovanými připomínkami bude ověřena ÚOZI zhotovitele DUR s OZ G-02 nebo G-03 .

DUR se zpracovanými připomínkami bude zaslána vedoucímu SŽG.

Ing. Jan Marek

**Správa železnic, státní organizace
Správa železniční geodézie**

Vedoucí oddělení
RP Brno, oddělení geodézie staveb

Nerudova 1, 779 00 Olomouc
T 972 741 027
M 601 103 274
E Marekj@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Přílohy:

Namátková kontrola: Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

Lokalita: TÚ 2302 v km 14,2 – 17,0

TÚ 2101 v km 26,7 – 47,3

Kontroloval: Ing. Adam Bednář; Dne: 08. 03. 2022

Obrázky v tomto dokumentu lze pro detailnější náhled zvětšit. V některých případech pro větší přehlednost nebo upozornění na konkrétní místo je do obrázku vyhotoven červený zákres.

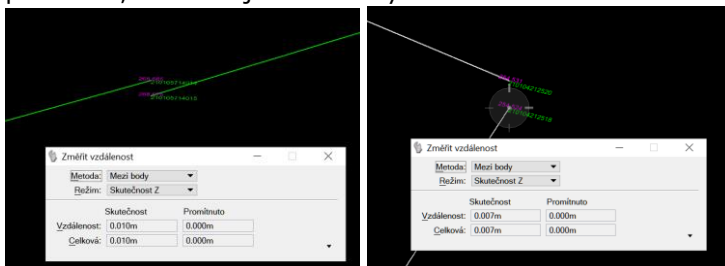
Část „5.3. Geodetické a mapové podklady“ neodpovídá předpisům a je nutné ji opravit dle připomínek.

Obecně

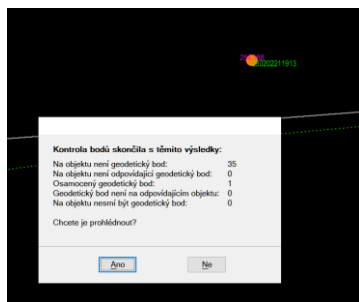
- Dokumentaci ke kontrole posílejte vždy ověřenou ÚOZI. Ověření v TZ „3.1 Technická zpráva.pdf“ není platné, chybí certifikát/časové razítko.
- Dle TZ výkres „2_21064_Blažovice-Vyškov.dgn“ byl vydaný od SŽMP. Toto není pravda, evidují jiné vydané podklady. Pokud využijete jiné, než vydané podklady od SŽMP, je nutné si je nechat schválit SŽMP.
- Součástí odevzdání mají být i zápisníky a výpočetní protokol.
- Nenalezeno ověření použitých mapových podkladů dle MP010.
- Klad mapových listů vyhotovte dle předpisu MP010.
- **Jako výstup výkresové dokumentace má být jeden výkres (tzn. spojit výkresy „P_21064_Blažovice-Vyškov_doměření.dgn“ a „2_21064_Blažovice-Vyškov.dgn“), který bude formálně zkontrolovaný všemi dostupnými kontrolami programu MGEO a webovou kontrolu na portálu Modernizace.**

Výkres „P_21064_Blažovice-Vyškov_doměření.dgn“

- Věnujte pozornost seznamu shluků bodů (s menší vzdáleností 5 cm) v kontrolním protokolu, často se jedná o nevyčištěnou kresbu. Viz obrázky.



- Provedte kontrolu bodů v programu MGEO, viz obrázek.

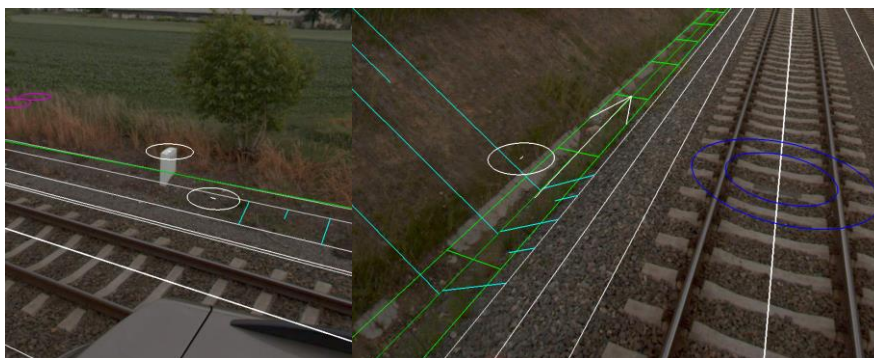


Porovnání výkresové dokumentace v programu Panorama Viewer

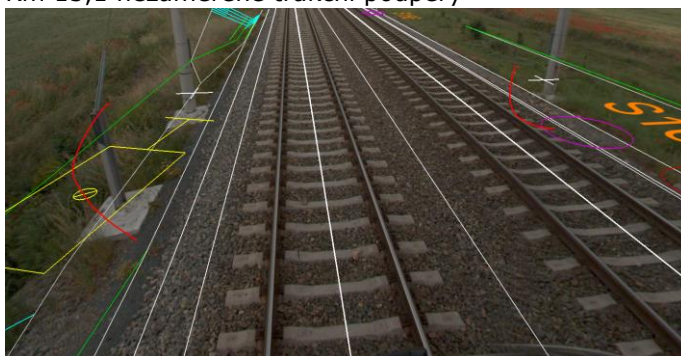
Ve výkresech není zachycen aktuální stav, kontrolována pouze část km 14,2 - 15,4. Pro četné nedostatky dále nekontrolováno.

Prosím zkontrolujte si aktuálnost výkresu s v celém rozsahu stavby.

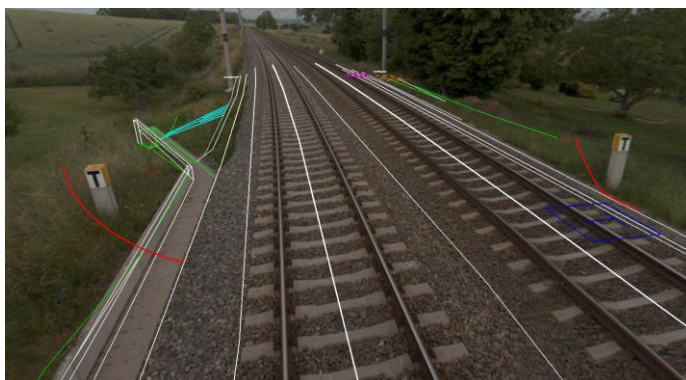
- Km 14,9 nevyčištěný výkres (dva staničníky), další případ v km 15,0.



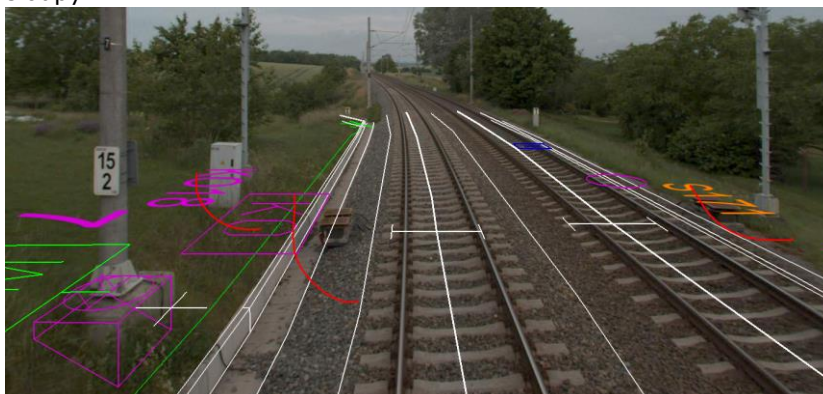
- Km 15,1 nezaměřené trakční podpěry



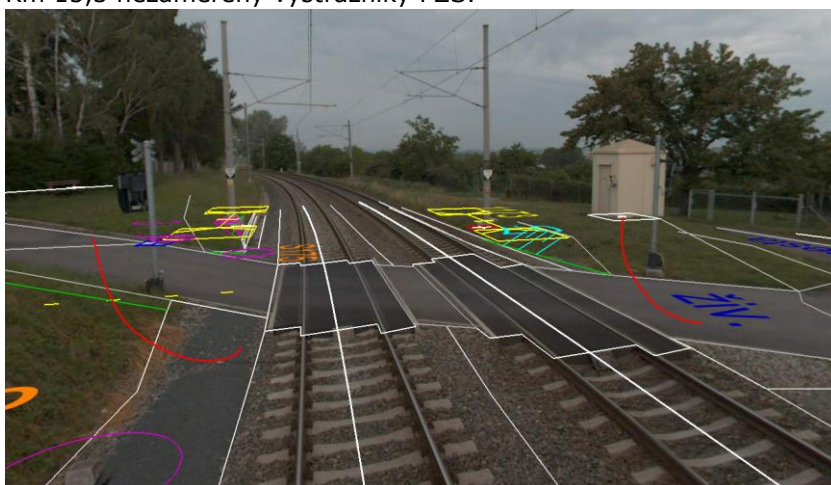
- Km 15,15 nezaměřené telefony



- Km 15,2 nezaměřené konce kolejového obvodu, světelná návěstidla a trakční sloupy



- Km 15,3 nezaměřeny výstražníky PZS.



- Km 15,4 nezaměřené trakční podpěry.

