

ZÁZNAM ZE VSTUPNÍ VŠEPROFESNÍ PORADY

konané distančně dne 9. 8. 20201

k akci

Modernizace trati Brno – Přerov,

3.stavba Vyškov - Nezamyslice

(stupeň dokumentace – aktualizace DÚR)

Xxx – doplnění záznamu

Obeslaní dle SoD:

a) Organizační útvary GŘ SŽ

- úsek ekonomický, Odbor finanční (O1) – O1sek@spravazeleznic.cz
- úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb (O6) – O6sek@spravazeleznic.cz
- úsek řízení provozu, Odbor řízení provozu (O11) – O11sek@spravazeleznic.cz
- úsek řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk (O12) – O12sek@spravazeleznic.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy Odbor traťového hospodářství (O13) – O13sek@spravazeleznic.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) – O14sek@spravazeleznic.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor provozuschopnosti (O15) – O15sek@spravazeleznic.cz
- úsek řízení provozu, Odbor jízdního řádu (O16) – O16sek@spravazeleznic.cz
- úsek ekonomický, Odbor informatiky (O22) – O22sek@spravazeleznic.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor pozemních staveb (O23) – O23sek@spravazeleznic.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor elektrotechniky a energetiky (O24) – O24sek@spravazeleznic.cz
- úsek generálního ředitele, Odbor strategie (O26) – O26sek@spravazeleznic.cz
- úsek generálního ředitele, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30) – O30sek@spravazeleznic.cz
- úsek ekonomický, Odbor prodeje a pronájmu (O31) – O31sek@spravazeleznic.cz

b) Organizační jednotky SŽ

- Stavební správa východ (SSV) – SSVsek@spravazeleznic.cz
- Oblastní ředitelství Brno (OŘ) – ORBNOsek@spravazeleznic.cz
- Oblastní ředitelství Olomouc (OŘ) – orlcsek@spravazeleznic.cz
- Správa železniční geodézie Olomouc (SŽG) – szgsek@spravazeleznic.cz
- Správa železniční energetiky (SŽE) – SZEsek@spravazeleznic.cz
- Centrum telematiky a diagnostiky (CTD) – CTDsek@spravazeleznic.cz
- Centrální dispečerské pracoviště Přerov (CDP) – CDPPREsek@spravazeleznic.cz

c) ČD a jejich smluvní organizace

- Odbor investic (O3) – O3sek@gr.cd.cz
- Odbor správy a prodeje majetku (O32) – O32sek@gr.cd.cz
- ČD Telematika a.s. – cdt@cdt.cz

d) Objednatelé dopravy ve veřejném zájmu

- Ministerstvo dopravy – sekretariat.130@mdcr.cz
- KÚ JMK, odbor dopravy – snovicky.rostislav@kr-jihomoravsky.cz
- KÚ OLK, odbor dopravy – l.ruzicka@olkraj.cz

e) Ostatní

- MÚ Vyškov
- Obec Hoštice-Heroltice
- Obec Ivanovice na Hané
- Obec Dřevnovice
- Obec Nezamyslice
- Obec Víceměřice

Zadavatel projektu:

Správa železnic, s.o., Stavební správa východ – hlavní inženýr stavby (HIS) – Ing. Martin Morávek

Projekční tým:

Zakázku zpracovává sdružení firem **SUDOP Brno, spol s r.o. a AFRY CZ s.r.o.**

Hlavní inženýr projektu (HIP) – Ing. Radomír Hanák

Zástupce HIPa za SUDOP Brno – Ing. Hana Hanáková

Zástupce HIPa za AFRY CZ – Ing. Karol Dobosz

Garanti profesních částí – viz jednotlivé kapitoly záznamu

Stupeň dokumentace:

Aktualizace dokumentace pro územní řízení (DÚR)

Rozsah stavby:

Vyškov (mimo) – Nezamyslice (včetně)

Rozsah stavby dle km:

Vyškov (mimo) – Nezamyslice (včetně)

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| • Začátek stavby | žkm 45,350 (žst. Vyškov na Moravě) |
| • Začátek stavebních úprav | žkm 45,820 (žst. Vyškov na Moravě) |
| • Konec stavby | žkm 62,200 (žst. Nezamyslice) |
| • Konec stavebních úprav | žkm 62,000 (směr Přerov) |
| | žkm 62,452 (směr Olomouc) |

Závazné podklady:

- Rozpracovaná DÚR „Modernizace trati Brno-Přerov, 3.stavba Vyškov – Nezamyslice“, která byla zpracována a investorovi v rozpracované podobě odevzdána v 11/2018 (projekční práce byly ukončeny v momentě, kdy proběhlo připomínkové řízení. Konferenční projednání připomínek již neproběhlo.)
- Záměr projektu „Modernizace trati Brno-Přerov, 3.stavba Vyškov – Nezamyslice“ schválený CK MD 28. 7. 2020

Požadavky na koordinaci s připravovanými stavbami:

- Modernizace trati Brno – Přerov, 2.stavba Blažovice – Vyškov (realizace 2025-2029)
- Modernizace trati Brno - Přerov, 4.stavba Nezamyslice – Kojetín (realizace 2024-2027)
- Výstavba TNS Brno-Černovice (realizace 2022-2024)
- Optimalizace trati Nezamyslice – Olomouc
 - Modernizace trati Olomouc – Prostějov (realizace 2025-2028)
 - Rekonstrukce ŽST Prostějov hl. n. (realizace 2025)
 - Modernizace trati Prostějov – Nezamyslice (realizace 2025-2027)
- Západní přivaděč Vyškov

Zásadní požadavky a změny technického řešení vyplývající ze zadání:

- Na TNS Nezamyslice bude zpracována samostatná dokumentace, vč. žádosti o ÚR
- Nové zapojení vlečky do přerovského zhlaví žst. Vyškov na Moravě
- Změna koncepce Dřevnovického tunelu – nově ražený dvoukolejný
- Opětovné posouzení řešení zářezů hloubky přes 4 m
- Alternativní návrh ZOV s cílem zkrátit dobu výluky osobní dopravy a snížit náklady na NAD

Termíny:

- **0.T (31.12.2021): Varianty zářezů a POV, vč. výběru varianty ze strany investora**
 - Předložení variant zářezů k posouzení investorovi do 1.12.2021
 - Předložení variant POV k posouzení investorovi do 1.12.2021
 - Pokyn investora k volbě variant zářezů a POV do 31.12.2021
- **1.T (31.3.2022): DÚR k připomínkám**
 - Zpracované technické řešení k připomínkám
- **2.T (30.6.2022): DÚR finální odevzdání**
 - Čistopis DÚR se zpracovanými připomínkami
 - Čistopis „TNS Nezamyslice“
 - Podání žádosti o ÚR „TNS Nezamyslice“
- **3.T (31.8.2022): Podání žádosti o ÚR**
 - Projednání s orgány státní správy
 - Žádost o vydání územního rozhodnutí

Dotazy projektanta k všeobecné části:

- Byly zaslány společně před poradou všem zúčastněným. Jejich znění, vč. odpovědí ze strany investora je doloženo v příloze tohoto záznamu a je jeho nedílnou součástí.

POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ DLE ZTP

(zpracovali garanti jednotlivých částí dokumentace)

1. Dopravní technologie: *(zaznamenal Ing. Martin Svoboda, SUDOP BRNO)*

- V návaznosti na vstupní poradu ke druhé stavbě řešící navazující úsek Blažovice – Vyškov na Moravě byly prezentovány dva výhledové GVD pro trať Brno – Přerov, které budou převzaty z SP VRT Přerov – Ostrava. Pro horizont 2035 bude uvažováno s výchozím GVD dle varianty PrO-s_350-35. Pro horizont 2050 pak s výchozím GVD dle varianty PrO-s_350-50, která zahrnuje nejvyšší rozsah dopravy na trati Brno – Přerov, jelikož jsou zde hotovy veškeré VRT, vyjma právě úseku Brno – Přerov.
- V horizontu 2035 dochází k významné změně v ŽST Ivanovice na Hané, kde bude v obou směrech každý druhý osobní vlak předjížděn vlakem linky Ex4. I když je v podkladovém GVD v návaznosti na 2hodinový takt vlaků linky Ex4 předjížděn každý druhý osobní vlak, prodloužený pobyt zde mají všechny osobní vlaky bez ohledu na to, zda jsou předjížděny či nikoliv. Toto bude upraveno s tím, že nepředjížděné vlaky odjedou z Vyškova na Moravě později, respektive sem z opačného směru přijedou dříve.
- Byla zmíněna problematika týkající se těsného svazku vlaků linek Ex22 a R12 v horizontu 2050. Jednou z možností, jak trasování vlaků upravit, je spojování a rozpojování vlaků obou linek v Nezamyslicích či Vyškově na Moravě. Případné spojování v Nezamyslicích by si však v optimálním případě vyžádalo prodloužení nástupišť z 250 m na 400 m. Vyřešit to lze i bez prodloužení nástupišť tím, že by vlaky linky Ex22 v Nezamyslicích pro účely spojování a rozpojování zastavovaly pouze z dopravních důvodů, avšak to by si vyžadovalo, aby vlaky obou linek přijížděly do stanice v přesném pořadí, což by v reálném provozu bylo omezující. Případným spojováním až ve Vyškově na Moravě by zase nedocházelo k úspoře tras a s tím souvisejícím zlepšením kapacitních ukazatelů v úseku Nezamyslice – Vyškov na Moravě. Z pohledu DT je možné odhadovat, že spojování a rozpojování vlaků obou linek by v běžném provozu bylo kontraproduktivní (došlo by pravděpodobně k prodloužení souhrnné celkové cestovní doby obou vlaků), přičemž přínosné by toto mohlo být během výluk, kdy by spojováním a rozpojováním docházelo k úspoře tras v kritickém úseku zasaženém výlukovou činností. Ohledně případného spojování a rozpojování byl taktéž vznesen dotaz na MD.
- V důsledku předpokládaného častého využívání předjízdných kolejí v ŽST Ivanovice na Hané osobními vlaky (horizont 2035) bude vhodné zvýšit rychlost do těchto kolejí. Oproti návrhu z roku 2018 je v rámci aktuálního návrhu uvažováno se zvýšením vjezdových rychlostí z 80 km/h na 100 km/h. Pouze z koleje č. 3 ve směru na Nezamyslice zůstává rychlost 65 km/h, jelikož se zde jednak napojuje vlečka, jednak by zde zvýšením rychlosti došlo k oddálení ostrovního nástupiště.
- V ŽST Ivanovice na Hané budou odjezdová(cestová) návěstidla na konci předjízdných kolejí umístěna vždy 25 m od hrotu odvrtné výhybky, díky čemuž bude možné na vzdálenost 24 m od těchto návěstidel (a metr od hrotu odvrtné výhybky) umístit další počítací bod. Mezi návěstidly sice dojde ke zkrácení užitečné délky koleje o 10 m (v porovnání se situací, kdy by návěstidla byla standardně 20 m od hrotu), ale celková využitelná délka dané koleje se naopak pro oba směry prodlouží o 14 m.
- Ostrovní nástupiště v liché kolejové skupině ŽST Ivanovice na Hané je delší než potřebných 170 m. Je tomu tak proto, že do čela nástupiště směřuje přístup z podchodu, a přístup do podchodu společně s případným oddáleným začátkem nástupiště by stejně musely být něčím propojeny. Navíc zastavující vlaky, které zde nebudou předjížděny, a pro které tak v reálném provozu bude moci být ve většině případů postavena odjezdová cesta v předstihu, budou moci zastavit až na konci nástupiště, díky čemuž bude zkrácena docházková vzdálenost pro cestující. Případné zkrácení nástupiště je tak technicky možné, ale pro cestující by to znamenalo zhoršení, přičemž úspora investičních nákladů by byla prakticky nulová.
- Schéma nového návrhu ŽST Ivanovice na Hané bylo na poradě prezentováno. Ze schématu jsou patrné veškeré užitečné délky kolejí, rychlosti ve spojkách a předjízdných kolejích, uvolňovací rychlosti atd. Kolej pro odstavování vozů RID je navrhována formou prodloužení odvrtné (kolej č. 4a).
- Návrh ŽST Nezamyslice byl prezentován v podobě, v jaké byl odevzdán v roce 2018. Zde k výrazným úpravám kolejového řešení nedojde. Pouze rychlost v krajní spojkce ve směru na Přerov bude muset být v souvislosti s novou legislativou snížena z 95 km/h na 80 km/h, což může negativně ovlivnit

výchozí osobní vlaky ve směru na Přerov, které v Nezamyslicích budou využívat sudou kolejovou skupinu. Nicméně případné snížení rychlosti ve druhé spojce daného zhlaví a v přilehlém napojení na Prostějov by bylo násobně horší, jelikož zde by to mohlo negativně zasáhnout i dálkové vlaky osobní dopravy.

- Ve výhledových GVD budou muset být pravděpodobně upraveny trasy některých vlaků s ohledem na provozní intervaly v ŽST Nezamyslice. Nemělo by se však jednat o zásadní úpravy, jelikož ve většině případů by měly stačit posuny do jedné minuty.
- V rámci úsporných opatření v roce 2018 bylo navrženo zúžení plochy přilehlé ke koleji č. 11 určené primárně pro nakládku řepy. Toto opatření však může zkomplikovat překládku řepy ze silničních vozidel na železnici, a částečně tak znehodnotit navržené řešení jinak uzpůsobené pro co nejefektivnější využití vozidel a zaměstnanců při sestavování řepných vlaků.
- K problematice týkající se odvozu zeminy byl na poradě zopakován komentář, který byl v předstihu zaslán společně s dalšími podklady na poradu: V rámci aktuálně zpracovávané SP Brno – Znojmo byly na Znojemsku vytipovány lokality na uskladnění významného množství zeminy. Celkem se jedná o možnost uskladnění až 4 mil. tun zeminy v tamních lomech Božice, Tasovice a Hodonice. V blízkosti všech třech lomů jsou v rámci SP Brno – Znojmo navrhovány nové vlečky. Kromě vykládky zeminy je zde uvažováno také s odvozem písku ucelenými vlaky. Nové vlečky jsou v SP Brno – Znojmo obsaženy ve variantě, která se dle předposledního dílčího plnění jeví jako ekonomicky rentabilní. Studie bude odevzdána pravděpodobně na podzim letošního roku. Teoreticky by tak již začátkem roku 2022 mohla projekční příprava pokročit do další fáze, přičemž vybudování vleček by mohlo být řešeno v předstihu v rámci samostatné stavby s tím, že by se vlečky na přechodné období napojily provizorně do stávajícího kolejiště. Jelikož bylo uvažováno s odvozem přibližně 2,5 mil. tun zeminy až do Dívčic v jižních Čechách, dalo by se využitím lokalit na Znojemsku při odvozu daného množství ušetřit 160 – 280 km.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části dopravní technologie:

Jaroslav Tyle ŽESNAD.CZ:

Problematika předjíždění nákladních vlaků:

ŽST Ivanovice má dlouhé předjížděné koleje, ale ty budou pravidelně obsazovány osobními vlaky. Zároveň musí být v modelovém GVD zakresleny všechny dálkové osobní vlaky, které jsou v SP VRT Přerov – Ostrava. ŽST Nezamyslice nemá dlouhé předjížděné koleje. V modelových GVD nejsou zakresleny nákladní vlaky – musí být doplněné trasy, které prokáží možnosti předjíždění dálkovou osobní dopravou.

Obsluha vlečky Souflet a VNVK: je třeba popsat časové možnosti obsluhy vlečky a VNVK ve vztahu k obsazení předjížděných kolejí osobním / tranzitním nákladním vlakem.

Odpověď Ing. Svoboda:

Výše uvedené bude prověřeno a popsáno v rámci dopravní technologie. V modelovém GVD bude zakreslen maximální rozsah dálkových vlaků. Bude se však jednat o GVD pro horizont 2050, nikoliv pro horizont 2035.

2. Organizace výstavby: (zaznamenal Ing. Josef Ferenc, SUDOP BRNO)

Na poradě byla zodpovězena investorem otázka na časovou posloupnost a souběhy jednotlivých modernizačních staveb „Modernizace trati Brno-Přerov“ takto:

α) 4. a 5. stavba ve vzájemném souběhu se zahájením v roce 2024 - 2027

β) 2. a 3. stavba ve vzájemném souběhu se zahájením v roce 2025 - 2030

γ) 1. stavba se zahájením v roce 2026 - 2030

Na základě tohoto scénáře budou konstruovány stavební postupy jednotlivých staveb tak, aby podle zadávacích podmínek optimalizovaly výlukové činnosti a organizaci náhradní autobusové dopravy ve prospěch co největšího zachování osobní dopravy železniční.

V prvních obdobích výstavby, kdy budou postupně v rámci jednotlivých staveb konány stavební práce mimo stávající jednokolejnou trať, bude tato trať kromě osobní dopravy významně vytížena také dopravou pracovních kontejnerových vlaků s odkopanou zemínou. Pro nakládky a vagonování zeminy budou v rámci 2. a 3. stavby aktivovány deponie v žst. Blažovice, Rousínov, Vyškov a Ivanovice. Bude rovněž nutné stanovit grafiky těchto pracovních vlaků a stanovit objíždě trasy tranzitní dopravy nákladní.

V následném období výstavby dojde k postupným výlukám traťových úseků a zavedení náhradních autobusových doprav. Cílem stanovení těchto výluk bude v rámci posloupnosti realizace staveb (viz - α) - γ) tyto NAD optimalizovat tak, aby cestující měli co nejjednodušší schéma rozsahu a časové návaznosti NAD v jednotlivých úsecích celé trati, a neodešli tak se svými dopravními zvyky od železniční dopravy.

V tomto období již budou zasypávány opouštěné zářezy stávající trati a zprovoznovány úseky modernizované, které budou již použity pro zavedení osobní dopravy železniční, nyní již se zkrácenými jízdními dobami.

Posloupnost staveb, stanovená na dnešní poradě, umožní rovněž distribuci zemních hmot při zasypávání stávajících zářezů mezi jednotlivými stavbami.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části organizace výstavby:

3. Zabezpečovací zařízení: *(zaznamenal Ing. Tomáš Toma, AFRY CZ)*

- Technické řešení zabezpečovacího zařízení v obvodu stavby bude upraveno v souladu s požadavky uvedenými v ZTP.
- Základní koncepce budování nových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a jejich dálkového ovládání bude zachována.
- Zástupce odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) potvrdil, že technické řešení zabezpečovacího zařízení má být v rámci aktualizace DÚR upraveno pro zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS a v souladu se zatím nevydaným metodickým pokynem SŽ TSI CCS/MP1 „Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem ETCS“.

Projektant požádal zástupce investora o upřesnění interních předpisů a dokumentů, na základě, kterých bude při úpravě dokumentace postupováno s ohledem na skutečnost, že některé z nich v současné době zatím nejsou platné a projektant má k dispozici pouze pracovní (neschválené) verze, ale předpokládá se, že v době dokončení díla již platné budou. Zástupce odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) seznam dokumentů a předpisů provozovatel dráhy (včetně těch dosud nevydaných) upřesnil ještě v průběhu jednání emailem.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části zabezpečovacího zařízení:

4. Sdělovací zařízení: (zaznamenal Ing. Dominik Schmidt, AFRY CZ)

- Projektant upozornil, že v ZTP nejsou stanoveny žádné požadavky na sdělovací zařízení. Z následné diskuze vyplynulo, že sdělovací zařízení má být zpracováno dle záměru projektu.
- V rámci dálkové kabeláže byla v rámci porady projednána změna oproti záměru projektu. Změna spočívá v položení třetí HDPE trubky v celém modernizovaném úseku a v související pokládce kabelu TOK. V rámci stavby tedy budou pokládány tři HDPE trubky, DOK, TOK a TK.
- V rámci stavby je pokládán TK a HDPE trubky směr Pivín. Zda tímto směrem bude pokládán i optický kabel bude předmětem sdělovací porady, stejně jako dimenze pokládaných kabelů a obecně problematika sdělovacího zařízení.

Rádiové spojení (zaznamenal Ing. David Tribula, SUDOP BRNO)

GSM-R:

Beze změn, změny se týkají navazujících technologií.

V úseku Vyškov – Nezamyslice v rámci 3. stavby budou na základě rádiového plánování vybudovány 4 základnové stanice a jeden vysunutý rádiový modul (repeater):

- BTS 461 Pustiměřský tunel
- BTS 461-R Pustiměřský tunel R
- BTS 462 žst. Ivanovice na Hané
- BTS 464 Dřevnovický tunel
- BTS 465 žst. Nezamyslice

V rámci aktualizace nedochází k zásadním změnám. Pro BTS je nutné nově zajistit v rámci přenosového zařízení přenosový systém MPLS pro GSM-R s návazností na CDP Přerov. Přenosový systém pro BTS bude umisťován v TD BTS.

Dále je nutné v rámci traťového optického kabelu zajistit vlákna a výpich pro přenosový systém MPLS pro GSM-R, to je změna oproti původnímu řešení.

TRS:

Beze změn. Stávající ZR se nachází ve stanicích Vyškov, Ivanovice, Nezamyslice.

Provizorní stav bude v Ivanovicích a Nezamyslicích z důvodu rekonstrukce nebo demolice stávajících VB.

V žst. Ivanovice dojde k přemístění ovládacích souprav. V žst. Nezamyslice dojde k přemístění celého systému včetně antén a rdst na provizorní stožár.

V novém stavu bude rádiový systém TRS ve stanicích Vyškov a Ivanovice demontován. V žst. Nezamyslice se rádiový systém TRS přemístí do TD BTS, antény na stožár BTS a to z důvodu obslužnosti trati směrem na Prostějov (stávající trať) a na Přerov (do doby dokončení 4. stavby).

MRS:

Beze změn. Stávající MRS se nacházejí ve stanicích Vyškov, Ivanovice, Nezamyslice.

Po dobu stavby bude provizorní stav MRS z důvodu rekonstrukce VB v Ivanovicích a Nezamyslicích.

V novém stavu bude po spuštění GSM-R MRS ve stanicích Vyškov a Ivanovice zrušena (případně se nechá na dožití). V žst. Nezamyslice bude MRS přemístěna do objektu BTS. Jedná se o ZR včetně antén.

Přeložky sdělovacích kabelů

Ochrany a přeložky sdělovacích kabelů budou během stavby řešeny dle požadavků vyvolaných změnou kolejového řešení.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části sdělovacího zařízení:

5. Silnoproud: *(zaznamenal Ing. Vojtěch Popelář, SUDOP Brno)*

Z pohledu silnoproudých provozních souborů a stavebních objektů, nemá aktualizace projektové dokumentace zásadní vliv na tyto objekty. Koncepce řešení napájení železničních stanic, zastávek a dalších technologických celků na trati zůstává zachována. Projektová dokumentace bude pouze aktualizována v návaznosti na úpravy v souvisejících profesích, jako je například úprava zastávky Chvalkovice a navazujícího tunelu.

Nejzásadnější změnou je vyčlenění TNS Nezamyslice do samostatné stavby s tím, že v případě realizace nové TNS nezávisle na stavbě Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice, bude s největší pravděpodobností nutné uvažovat i s provizními stavy do doby dokončení této stavby. V rámci porady byl také zmíněn předpoklad, že navazující 4. a 5. stavba bude realizována před 3. stavbou a po jejich dokončení budou tyto úseky již provozovány na střídavé trakční napájecí soustavě. Zároveň je nutné počítat s realizací úseku Nezamyslice-Olomouc až po dokončení staveb v úseku Brno-Přerov a tedy nutnost zajištění jejího napájení stejnosměrnou trakční soustavou.

Na základě doplňujících dotazů projektanta, slíbil objednatel upřesnit informaci, zda je požadováno uvést TNS Nezamyslice do provozu ještě před realizací úseku Vyškov-Nezamyslice. Zejména pro napájení úseku Nezamyslice-Kojetín.

Může totiž nastat situace, že stavba TNS Nezamyslice bude zrealizována až několik let před zprovozněním úseku Vyškov – Nezamyslice.

Pokud ano, vyvolá to nutnost provizorních stavů – poládku provizorních komunikačních kabelů do stávajících budov, úpravu stávajících přenosových zařízení, provizorní úpravu dispečerského řízení, provizorní trakční napájecí a zpětné cesty atd. Upřesnění zadání je nezbytné pro stanovení rozsahu zásahů do pozemků pro územní řízení TNS Nezamyslice. Projektant upozorňuje, že provizorní úpravy budou v konečném důsledku zmařenou investicí.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části silnoprodu:

6. Trakční vedení: (zaznamenal Radim Cíkl, SUDOP BRNO)

Bude provedena aktualizace řešení trakčního vedení na základě upraveného kolejového řešení. Níže jsou uvedeny parametry, které jsou upraveny pro trakční vedení pojížděné rychlostí do 200 km/h.

V žst. Nezamyslice je uvažováno s demolicí TNS a TM, je proto nutno v předstihu zprovoznit novou TNS v nové poloze včetně kontejnerové TM.

Maximální rychlost pro osobní vlaky je stanovena do 200 km/h. Z tohoto důvodu bude v traťových úsecích, kde bude tato rychlost dosahována navrženo trakční vedení dle typové sestavy „S“ 25kV 50Hz, TN-C s těmito modifikacemi:

- v trolejovém drátu bude zvýšen tah na 12 kN za účelem snížení zdvihu troleje
- budou použita přídavná lana o délce 14m, 1. věšák ve vzdálenosti 4 m od podpěry TV, další věšáky budou s maximální vzdáleností 9 m
- boční držáky v obloucích $R < 1500\text{m}$ budou použity o délce 1050 mm za účelem odstranění tvrdého místa v lomu troleje
- v mechanických děleních bude upravena vzdálenost sjízdné a nesjízdné troleje z hodnoty 400mm na 200mm, tzn. že trolejový drát bude probíhat pod trubkou konzoly, nebude použita kladka a náhrada nosným lanem bude provedena až za konzolou
- Lomy sklonů budou navrženy dle ČSN EN 50119 ed.2 navrženy pro rychlost do 200km/h
- Ostatní parametry zůstanou dle typové sestavy do 160 km/h

Dimenzování trakčního vedení bude vycházet z energetických výpočtů.

Ochrana před nebezpečným dotykem bude řešena ukolejněním s ohledem na řešení zpětného kolejnicového vedení. Budou navržena místa uzemnění kolejnic pro eliminaci výskytu nebezpečného napětí kolejnice – zem.

Dle požadavků ostatních profesí bude řešeno připojení netrakčních odběrů na trakční vedení.

Schéma napájení a dělení bude představeno na vstupní poradě trakčního vedení.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části trakčního vedení:

7. Kolejové úpravy: (zaznamenal Ing. Miroslav Vala, SUDOP BRNO)

Obecně

Předmětem aktualizace kolejového řešení jsou dle zadávací dokumentace zejména:

- Přizpůsobení kolejového řešení stanic požadavkům pro zabezpečení systémem ETCS
- Úprava geometrie žst. Vyškov a úseku Vyškov – Ivanovice v důsledku odlišného zapojení vlečky DPS

Trade

- Úprava geometrie Ivanovice – Nezamyslice v důsledku změny technického řešení Dřevnovického tunelu – místo dvou jednokolejných bude jeden dvoukolejný
- Aktualizace technického řešení dle platných norem (zejména novelizace předpisu S4 platná od 01/2021, novelizace předpisu S3 platná od 04/2021, ČSN 736360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání drah normálního rozchodu platná od 01/2021).

Základní návrhové prvky trasy zůstávají beze změny – traťová rychlost 200 km/h, maximální podélný sklon 12,5promile, odpor z tunelu se uvažuje 2 promile.

Žst. Vyškov

Návrh byl celkově upraven v rámci 2. stavby, zhlaví směr Přerov (3. stavba), redukce obloukových výhybek. Navrženo je odlišné zapojení vlečky DPS Trade přímo do hlavní koleje tak, aby bylo možné vjíždět z vlečky přímo do všech staničních kolejí (prohození spojek, úprava tečny k navazujícímu oblouku v úseku Vyškov – Ivanovice jejím posunutím a natočením).

Úsek Vyškov-Ivanovice

Navržena je úprava směrového vedení z důvodu jinak zapojené vlečky, max. $l=95\text{mm}$, $E_{\text{nakl}}=85\text{mm}$.

Žst. Ivanovice na Hané

Konfigurace stanice odpovídá stavu z roku 2018, změna se týká následujících okolností:

- ve stanici je z důvodu dopravní technologie – pravidelné předjíždění vlaků navrženo zvýšení rychlosti do předjížděných kolejí na 100km/h (původně 80 km/h), mimo koleje č.3 směr Přerov, kde zůstane 65km/h z důvodů napojení vlečky Soufflet, posun kolejiště vůči původnímu řešení se změnilo nevýrazně,
- za odvratnou kolejí č.4a bude prodloužení o 40 m, sloužící k odstavování vozů RID v případě nehody.

Úsek Ivanovice - Nezamyslice

V úseku je navržena úprava směrového vedení z důvodu dvoukolejného tunelu, max. $l=95\text{mm}$, $E_{\text{nakl}}=85\text{mm}$

Žst. Nezamyslice

Byl předložen návrh projektanta pro dodržení souladu s ČSN 736360-1 : Změna geometrie koleje č.1 na přerovském zhlaví – vložení přechodnice, jinak oproti DUR 2019 beze změn.

Dalším tématem byl požadavek O30 na určení náhrady nouzové koleje dle RID. V Nezamyslicích byla projektantem vytipována kusá kolej č. 7a.

Poznámky a vyjádření zúčastněných ke kolejové části:

Obecné připomínky O13 :

- na odvraty budou použity výh. 1:9-300-PK
- na další poradu ať se určí výhledový řád koleje, který je potřeba pro dimenzování svršku (tvar) i spodku
- recyklovat KL opět na KL, nikoliv pouze na ŠD
- upozorňujeme na platnost nových OTP na KL, kde jsou upřesněny požadavky na místní šetření k odhadu recyklace a způsob odběru vzorků na kontaminace. Pokud to nebylo provedeno v předchozí DUR, mělo by být doplněno

Připomínky O13 k žst. Vyškov:

- R2200 upravte D na 120 mm pro $l=95\text{ mm}$ a $E=85\text{ mm}$, nutno dodržet 8V

Poznámka projektanta:

- toto bude akceptováno, avšak je nutné počítat s úpravou geometrie zapojení vlečky ev. s rozšířením úpravy stávající části vlečky, z důvodu dalšího posunu tečny s kolejovými spojkami.

Připomínky O13 k úseku Vyškov - Ivanovice:

- Oblouk $R=2200\text{m}$ za Vyškovem upravit na $l=95\text{ mm}$, $E=85\text{ mm}$ a zachovat alespoň 8V. U poloměru $R=2490\text{ m}$ za výhybkami žst. Vyškova upravit $D+5\text{ mm}$

Připomínky O13 k žst. Ivanovice na Hané:

1. Požadována úprava řešení tak, aby spojka 1-2 byla v přímé.
Reakce projektanta:
 - Řešení upraveno, spojka 1-2 bude s výhybkou v základním tvaru,
2. Lze spojku 1-2 vycentrovat vůči mostu?
Reakce projektanta:
 - To by bylo možné pouze, kdyby byla spojka oblouková, v přímé variantě není posun možný.**Bylo akceptováno.**
3. LN 53,360 situujte do střední části spojky.
Reakce projektanta:
 - Bylo vysvětleno, že se jedná pouze o podružný lom sklonu v koleji č.1, do výhybky nezasahuje.**Bylo akceptováno.**
4. Vzhledem k tomu, že za kusou kolejí č. 6 je přístupová cesta, doporučujeme uvažovat s prostorem pro posuvné zarážedlo.
Reakce projektanta:
 - Posuvné zarážedlo lze umístit.
5. $R=2200\text{m}$ upravte D na 120 mm pro $l=95\text{ mm}$ a $E=85\text{ mm}$.
Reakce projektanta:
 - Parametry převýšení a nedostatku převýšení budou upraveny dle připomínky, délky vzestupnic se nezmění, budou upraveny součinitele sklonitosti, a to v parametrech $n=11,50$. V pro brněnské zhlaví a $n=9,58$. V pro přerovské zhlaví.

Připomínky O13 k úseku Ivanovice - Nezamyslice:

- upravit l do limitu $90 - 95\text{ mm}$
- u $R\ 2200$ je $l=95\text{ mm}$ a $E=85\text{ mm}$ možné
- u $R\ 2490\text{ m}$ upravit $D+5\text{ mm}$
- prověřit, zda by za předpokladu inflexe v km 59,3 bylo možné odstranit $R\ 6000\text{ m}$ ze zhlaví Ivanovic, nebo ho alespoň ještě zvětšit

Připomínky O13 k žst. Nezamyslice:

- V kol. č. 4 v napojení hl. koleje od Prostějova odstraňte v $R\ 1200\text{ m}$ náhlou změnu nedostatku $l_{\text{max}} =$ výh. č. 9 určité lze bez transformace.
- Napojení tratě směr Prostějov je s l_{max} , vytvořte rezervu 5- 10 mm úpravou rychlosti (prověřte na grafu rychlosti) nebo převýšení.
- U $R2200$ upravte D na 120 mm pro $l=95\text{ mm}$ a $E=85\text{ mm}$ (v úseku 4.stavby).
- Transformace na přerovském zhlaví do velkého poloměru $R\ 12436\text{ m}$ nahraďte přímou, lze řešit úpravou směrníku tečny ze stanice; hlavní koleji nesouhlasíme s náhlou změnou nedostatku větší než mezní, lépe standartní.
Reakce projektanta:
Bude prověřeno s ohledem na celkové směrové řešení stanice. Po prvotním prozkoumání vychází kolejové spojky na $V=80\text{km/h}$.
- U kol. č. 5c, 7b prověřte ukončení kolejí dle MP návrh ukončení kusých kolejí, vzhledem k tomu, že se za nachází komunikace.
Reakce projektanta:
Bude prověřena užitečná délka výtažné koleje v případě vložení dynamického zarážedla.
- Pokud má být ve výhybce č. 17 do odb. rychlost 50 km/h (dopravní kolej), pak je potřeba odstranit transformaci.
- Ve stanici je chybně popsána rychlost. Rychlost 200 km/h je zde pouze pro RP V130, V150 a Vk.
- Transformaci ve výh. č. 18 by bylo žádoucí také upravit na rychlost 60 km/h , když už je i na opačném zhlaví.
- Ve spojnici 30 – 29 není popsána střední část – je potřeba zde navrhnout stejnosměrný oblouk, aby vyhovoval pro $V120\text{ km/h}$ a náhlou změnu l do 95 mm (pro přímou to nevychází).
Reakce projektanta:
Na V30 navazuje stejnosměrný oblouk $R=6017,321\text{m}$, na který navazuje protisměrný oblouk ve V29 $R=4286,346\text{m}$.
- Pokud je v návrhu rezerva, odsuňte výh. č. 26 a 25 dále od mostu.
Reakce projektanta:

Ve stávajícím návrhu rezerva není, ale bude dále prověřeno s ohledem na mezistaniční úsek Ivanovice-Nezamyslice.

- výh. č. 18 prověřte v základním tvaru.

Pokud není za připomínkou uvedeno jinak, budou připomínky pověřeny nebo akceptovány do další kolejové porady.

8. Mostní objekty: (zaznamenala Ing. Hana Hanáková, SUDOP BRNO)

Návrh mostních objektů zůstává v souladu s původní DÚR. Změny spočívající pouze ve směrovém posunu objektů, který je vyvolán změnou směrového posunu kolejí a to zejména:

- v úseku Vyškov na Moravě – Ivanovice na Hané. Dochází k novému zapojení vlečky DPS Trade. Tato změna způsobí zrušení plánovaného viaduktu situovaného v původní stopě vlečkové koleje. Zůstávající pouze viadukty v hlavních kolejích

- v úseku zast. Chválkovice – Nezamyslice. Tato změna je vyvolána změnou koncepce Dřevnovického tunelu (namísto dvou jednokolejných bude navržen jeden dvoukolejný).

Dle ZTP bude nově návrh nosných konstrukcí viaduktů na přerovském zhlaví v obvodu žst. Vyškov na Moravě změněn tak, že namísto původně uvažovaných spřažených ocelobetonových konstrukcí se čtyřmi hlavními nosníky, budou nově navrženy ocelobetonové konstrukce pouze se dvěma hlavními nosníky. Stejně řešení nosné konstrukce bude aplikováno také u železničního mostu v km 48,629.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části mostních objektů:

9. Tunely:

t.ú. Vyškov na Moravě - Ivanovice na Hané, Pustiměřský tunel

(Ing. Jiří Bastl – SUDOP BRNO)

Původní DÚR:

Jedná se o dvojkolejný tunel dl. cca 490 m s návrhovou rychlostí trati 200 km/h. S ohledem na nízké nadloží dosahující hodnot max. 2,5 m, je navrženo provádění tunelu hloubenou metodou – tj. ve stavební jámě se zapaženými stěnami výkopu. Uvažuje se ukončení tunelů z obou stran šikmým svahovaným portálem ve sklonu 1:1,5.

Nosná konstrukce tunelového tubusu je navržena jako klenba s tl. ve vrcholu 0,7 m založená na rovné desce tl. cca 1,5 m. Na konstrukci je navržena celoplošná (celoobvodová) izolace proti tlakové vodě.

Aktualizace DÚR:

Vzhledem k nové geometrické poloze kolejí v místě tunelu bude zpracována aktualizace projektové dokumentace Pustiměřského tunelu. Podle ZTP bude aktualizace projektové dokumentace řešit také minimalizaci nákladů na výstavbu.

t.ú. Ivanovice na Hané - Nezamyslice, Dřevnovický tunel

(Ing. Josef Rychtecký – AFRY)

Původní DÚR:

Jedná se o dva jednokolejné tunely dl. cca 2x425 m. Ražená část o délce cca 325 m a hloubená část o délce cca 100 m. Maximální výška nadloží u hloubených částí dosahuje 5 m a max. výška nadloží v ražené části 20 m. Uvažuje se ukončení tunelů z obou stran šikmým svahovaným portálem ve sklonu 1:1,5.

Nosná konstrukce tunelového ostění je navržena jako dvouplášťová s mezilehlou izolací (celoobvodová izolace). V hloubených částech má ostění podkovovitý tvar a v ražené části kruhový.

Aktualizace DÚR:

Podle ZTP bude z důvodu snížení negativních územních dopadů a objemu kubatur Dřevnovický tunel přeprojektován odlišně od záměru projektu a rozpracované dokumentace pro územní rozhodnutí, na jeden dvojkolejný tunel.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části tunelů:

10. Pozemní komunikace: (zaznamenal Bronislav Urbánek, SUDOP BRNO)

Na objekty pozemních komunikací nejsou v ZTP kladeny žádné nové požadavky a rozsah stavebních objektů vychází z předchozí rozpracované projektové dokumentace k územnímu řízení, resp. schváleného záměru projektu. Navrženy tedy budou oboustranné souběžné účelové komunikace v extravilánových částech modernizované trasy, včetně dvou přístupových komunikací k portálům tunelů. Budou upraveny všechny stavbou dotčené místní komunikace. Řešena budou všechna křížení se silniční infrastrukturou a to úpravy dálnice D46 a souběžné silnice III/0462 po vybudování Dřevnovického tunelu včetně zřízení provizorních komunikací, pro dálnici D46 se 4 jízdními pruhy (režim 2+2), dále úprava silnice III/43314 a přeložka silnice III/43313 v Dřevnovicích. Stávající železniční přejezd v Nezamyslicích bude zrušen s náhradou mimoúrovňovým křížením silnice III/43312 a úpravou III/43313. Bude provedena úprava přednádražní komunikace v Nezamyslicích včetně vybudování autobusové točny a zastávek. Z objektů, které budou předány do správy Správy železnic budou zřízeny parkoviště P+R v Ivanovicích n.H., Chválkovicích a Nezamyslicích, nákladiště v Ivanovicích n.H. a Nezamyslicích. Dosud známé změny oproti předchozí rozpracované DÚR jsou směrové úpravy vedení tras souběžných UK vyvolané změnou řešení kolejových tras a změna velikosti nákladiště Nezamyslice v souladu se schváleným záměrem projektu. Samostatnou stavbou bude řešena TNS Nezamyslice včetně zpevněných ploch a její napojení na stávající silnici III/43313. Je nutné uvažovat s tím, že v rámci budování hlavní stavby (3.stavba) bude nutné část tohoto nového připojení opět vybourat.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části pozemních komunikací:

11. Pozemní stavební objekty: (zaznamenal Ing. arch. Robert Rosecký, SUDOP BRNO)

Konstrukční a dispoziční řešení objektů se v aktualizaci DÚR nemění.

Předpokládají se následující změny:

- vyčlenění objektů TNS Nezamyslice do samostatné stavby
- změna situování některých objektů v souvislosti se změnami řešení objektů jiných profesí (tunely, zemní práce, změna polohy zastávky apod.)
- zapracování skutečného provedení stavebních úprav VB Ivanovice n.H., které byly provedeny v rámci předcházející stavby OŘ Brno

Podmínka uvedená ve schvalovacím protokolu ZP ve věci dopracování dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON byla splněna již v rámci zpracování původní DÚR.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části pozemních stavebních objektů:

SŽ GR 06, Ing. Švec

Dle informací od kolegů z 06 - oddělení schvalování - podmínky CK-MD k „Modernizace trati Brno – Přerov, 3.stavba Vyškov – Nezamyslice“ doposud nebyly řádně vypořádány, žádáme o nápravu.

Odpověď HIS: Po zpracování DÚR bude příslušná část dokumentace předložena investorem na MD.

12. Životní prostředí: (zaznamenala Mgr. Gabriela Růžičková, SUDOP BRNO)

Z hlediska zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí bude na MŽP po uzavření technického řešení stavby zaslán soupis změn. Na základě vyjádření MŽP bude postupováno dále – předpokladem je zpracování oznámení dle přílohy č. 3 zákona.

V rámci ŽP bude provedena aktualizace především těchto částí dokumentace: dendrologický průzkum, hluková studie, vliv stavby na ŽP, odpadové hospodářství, lesní a zemědělská příloha.

V ZTP byl vznesen požadavek na zpracování rozptylové studie pro období výstavby – recyklační linky. Tyto studie byly součástí dokumentace EIA. Vzhledem k tomu, že se nezměnil návrh umístění recyklačních linek, předpokládáme využití těchto studií i v pojednávané dokumentaci beze změny.

Poznámky a vyjádření zúčastněných k části životního prostředí:

Přílohy záznamu:

1. Dotazy na investora vč. odpovědí
2. Schéma 4 – Ivanovice (aktualizováno)
3. Schéma 5 – Nezamyslice (2018)
4. Prezenční listina přítomných prezenčně
5. Prezenční listina přítomných distančně

Záznam sestavila:

Ing. Hana Hanáková

V Brně dne 18. 8. 2021

Dotazy na objednatele

Organizace výstavby:

1. Stavba produkuje značné množství přebytečné vykopané zeminy, která již podle původní DUR bude odvážena po železnici do jednotlivých vytypovaných a projednaných úložišť. Původní DUR uvažuje ukládání také na úložišti DIAMO v Mydlovarech (žst. Dívčice, cca 2,5 mil. tun).
V rámci aktuálně zpracovávané SP Brno – Znojmo byly na Znojemsku vytipovány lokality na uskladnění významného množství zeminy (cca 4 mil. tun) v tamních lomech Božice, Tasovice a Hodonice. V blízkosti těchto lomů jsou v rámci SP Brno – Znojmo navrhovány nové vlečky. Kromě vykládky zeminy je zde uvažováno také s odvozem písku ucelenými vlaky. Nové vlečky jsou v SP Brno – Znojmo obsaženy ve variantě, která se dle předposledního dílčího plnění jeví jako ekonomicky rentabilní. Jelikož ovšem příprava stavby Brno – Znojmo zřejmě nepředběhne přípravu staveb Brno – Přerov, jeví se jako možná varianta vybudování vleček v předstihu na přechodné období s provizorním napojením do stávajícího kolejíště v rámci samostatné stavby. Odvozná vzdálenost by se tak zkrátila o 160 - 280 km.

Dotaz č.1:

- Žádáme tímto objednatele o sdělení, zda-li tato úložiště využít.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

V rámci zpracovávání DUR je vhodné, prověřit co nejvíce lokalit v blízkosti stavby, které by byly k uložení odpadů vhodné, včetně prověření technických, územních a ekonomických možností.

Dotaz č.2:

- Jelikož by tato úložiště mohla být využívána pro více staveb ramene Brno-Přerov, žádáme o sdělení, v rámci které stavby by se případné zřízení vleček realizovalo (1., 2., 3. nebo nějaká samostatná stavba?). Důležité je, aby tato úložiště byla aktivována co nejdříve na začátku staveb, kdy bude proud odvozu zeminy ze stavby začínat.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Investor bere na vědomí připomínku ohledně nutnosti aktivace úložišť před zahájením prací. O případné realizaci v tuto chvíli nebylo rozhodnuto, tedy zatím nemohlo být rozhodnuto, o tom zda by se realizovalo samostatně či v některých ze staveb.

2. Podle Zvláštních technických podmínek, čl. 4.3.1 máme jako zhotovitel dokumentace navrhnout:
„alternativní ZOV oproti původní DUR s cílem výrazně zkrátit dobu výluky osobní dopravy a snížit náklady na NAD, a to ve více variantách. Smyslem je vyloučit železniční provoz jen po dobu prací přímo na stávajícím drážním tělese a zachovat provoz v době prací na přeložkách. Pro tyto varianty současně navrhne řešení provizorních stavů ve všech rozhodujících profesích (železniční svršek a spodek, TV, úpravy zabezpečovacího zařízení) vč. ocenění těchto provizorních stavů v podrobnosti DUR. Zároveň provede aktualizaci a upřesnění nákladů na NAD v rozsahu dle původní DUR. Rozsah NAD projedná za účasti Objednatele s objednateli veřejné dopravy a s dopravci. Objednatel následně po posouzení a projednání alternativního ZOV rozhodne o výsledném řešení.“

Toto alternativní ZOV předpokládá znalost posloupnosti realizace jednotlivých staveb „Modernizace trati Brno – Přerov“, a také možné současné realizace některých z těchto staveb. Z tohoto vyplývá scénář rozsahu NAD při potřebných výlukách rekonstruovaných úseků trati.

ZOV je možno konstruovat při znalosti skutečnosti, které sousední úseky trati na celém rameni budou v době dané výluky k dispozici pro osobní, nákladní dopravu a významnou intenzivní dopravu pracovních vlaků (zejména vykopané zeminy), a zda tyto sousední úseky trati budou buď jako stávající, jednokolejné, či již modernizované dvojkolejné.

Dotaz č.3:

- Žádáme tímto objednatele o sdělení časové posloupnosti realizace jednotlivých staveb „Modernizace trati Brno – Přerov“.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Předpokládá se souběžná realizace staveb 4. a 5. v letech 2024-2027 a současná realizace staveb 2. a 3. v letech 2025-2030.

Dopravní technologie:

Problematika týkající se těsného svazku vlaků linek Ex22 a R12

V horizontu, kdy budou realizovány navazující VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava, a současně nebude dokončena VRT Brno – Přerov, lze na dvoukolejně trati Brno – Přerov počítat s maximálním rozsahem dopravy. Pro tento scénář byl v rámci SP VRT Přerov – Ostrava zpracován GVD PrO-s_350-50. Z konstrukce GVD vyplývá, že bude nutné řešit problematiku jízdy dvou dálkových vlaků osobní dopravy v těsném svazku za sebou (vlaky linek R12 a Ex22), a to pro oba směry. Jelikož inkriminovaná dvojice vlaků obsluhuje ŽST Vyškov na Moravě, bude nutné tuto stanici pro tento koncept uzpůsobit. Vlaky linky Ex22 jsou navíc v Kojetíně uměle pozdrženy, aby v úseku Nezamyslice – Brno nebyly právě s vlaky linky R12 v kolizi.

Bude vhodné trasování vlaků linek Ex22 a R12 optimalizovat. Jednou z možností může být spojování vlaků těchto dvou linek, což by mj. mělo pozitivní dopad na hodnoty kapacitních ukazatelů v exponovaném úseku Brno – Nezamyslice. Spojování a rozpojování vlaků by v takovém případě pravděpodobně probíhalo v ŽST Nezamyslice, kde by však bylo nutné pro tento účel prodloužit nástupiště na 400 m (oproti původní délce 250 m). Teoreticky by bylo možné uvažovat s tím, že vlaky linky Ex22 by pro účely spojování a rozpojování zastavovaly v ŽST Nezamyslice pouze z dopravních důvodů, a nástupiště by se tak prodlužovat nemusela, avšak to by mohlo v reálném provozu přinášet různé komplikace (vlaky by se musely spojit vždy v přesném pořadí atp.). Pokud by se ukázalo spojování a rozpojování v Nezamyslicích jako účelné, bylo by na zvážení, zda kolejové řešení Nezamyslic pro tento účel dále neuzpůsobit – znamenalo by to navýšení IN.

Ohledně případného spojování a rozpojování vlaků byl vznesen dotaz na MD.

Další možnost, jak trasování vlaků linek Ex22 a R12 upravit, spočívá ve změně zastavovací politiky obou linek. Pokud by ŽST Nezamyslice obsluhovaly vlaky linky Ex22 namísto vlaků linky R12, těsný svazek vlaků by se rozvolnil. Celková cestovní doba u linky Ex22 by zůstala přibližně stejná (obsluha Nezamyslic by byla kompenzována možností kratšího pobytu v Kojetíně). U linky R12 by pak došlo ke zkrácení celkové cestovní doby přibližně o 2 minuty. Spojení Brna a Nezamyslic by zůstalo zachováno přibližně v totožné časové poloze. Pouze Nezamyslice by měly přímé spojení se Zlínem namísto s Olomoucí (s Olomoucí by existovalo přímé spojení osobním vlakem). Případné zrychlení vlaků linky R12 by ale na druhé straně mohlo způsobit komplikace při trasování osobních vlaků mezi Brnem a Vyškovem.

Závěr:

- Projektant preferuje druhou variantu, bez zásadního zásahu do konfigurace žst. Nezamyslice, tj. změnu zastavovací politiky obou linek.

Závěr z porady:

Budeme čekat na vyjádření MD a následně bude řešeno na kolejové poradě.

Životní prostředí:

1. V ZTP v části 4.10.4 je tento požadavek:

„zpracování rozptylové studie (nebyla součástí původní Dokumentace EIA) – se zaměřením na vyhodnocení fáze výstavby (recyklace kameniva)“

Součástí dokumentace EIA rozptylové studie byly a to na recyklační linky v Nezamyslicích, Ivanovicích a Vyškově. Umístění recyklačních linek zůstává v platnosti, a proto dle našeho názoru není nutné zpracovat další rozptylové studie.

Dotaz č.4:

- Zpracovávat či nezpracovávat rozptylovou studii?

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Pokud nebude aktualizace rozptylové studie požadována správními orgány, není nutné zpracovávat studii znovu.

TNS Nezamyslice:

V ZTP má být zpracování dokumentace TNS Nezamyslice, včetně všech nezbytných stavebních objektů, z důvodu urychlení výstavby a potřeby pro související stavby řešena jako samostatná část, na kterou bude v předstihu zažádáno o ÚR.

Dotaz č.5:

- Jestliže pro TNS Nezamyslice má být vytvořena samostatná dokumentace se samostatným ÚR, žádáme investora o název „stavby“, pod kterým bude dokumentace zpracována.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

O stavbu bylo do plánu investic požádáno pod názvem „Výstavba TNS Nezamyslice“

Dotaz č.6:

- Bude-li TNS Nezamyslice realizována v předstihu před všemi stavbami ramene Brno – Přerov, znamená to, že stavebně bude napojena na stávající silniční síť, ale bez napojení na stávající železniční infrastrukturu? Resp. nebude provozně funkční a napojení na TV bude realizováno až v rámci rekonstrukce jednotlivých úseků?

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Napojení modernizovaných úseků do nové TNS bude realizováno v rámci staveb jednotlivých úseků. Napojení stávajících úseků vyplývá z harmonogramu této stavby a době, ve které bude zdemolována stávající TNS, v této době již musí být zajištěno napájení z nové TNS. Výstavba stavby Nezamyslice-Kojetín se předpokládá v letech 2024-2027, přičemž až do 1. 4. 2027 se přepokládá provoz na stávající trati do té doby musí být v provozu stávající TNS nebo zajištěno provizorní napájení stejnou soustavou z nové TNS.

DC napájení směr Prostějov – Olomouc, včetně napojení na stávající trať musí být součástí stavby „Výstavba TNS Nezamyslice“

Dotaz č.7:

- Vzhledem ke kolejovému napojení stavby Brno-Přerov, Nezamyslice (mimo) – Kojetín (mimo) na stávající kolejiště v žst. Nezamyslice, je požadováno, aby součástí stavby TNS Nezamyslice bylo napájení úseku Nezamyslice-Kojetín z nové TNS? Pokud ano, tak jakou proudovou soustavou?

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Předpokládá se po dokončení stavby se střídavou proudovou soustavou. Z tohoto důvodu by bylo vhodné současně s tím dokončit modernizaci žst. Nezamyslice včetně jejího přepnutí na střídavou soustavu.

Dotaz č.8:

- Jaký je stav přípravy stavby Nezamyslice – Olomouc a její elektrizace střídavou soustavou? Kdy je předpokládaná realizace této stavby ve vztahu ke stavbě TNS Nezamyslice? V rámci TNS Nezamyslice je do areálu umísťována převozná trakční měnírna pro napájení této trati.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Realizace staveb Nezamyslice-Olomouc budou zahájeny nejdříve po dokončení staveb Nezamyslice-Přerov, tedy v letech 2027/28

Upozornění:

- Je požadováno uvést TNS Nezamyslice do provozu bez realizace úseku Vyškov-Nezamyslice? Pokud ano, vyvolá to nutnost provizorních stavů – pokládku provizorních komunikačních kabelů do stávajících budov, úpravu stávajících přenosových zařízení, provizorní úpravu dispečerského řízení, atd.

Odpověď HIS Ing. Morávek:

Ano ve stavbě „Výstavba TNS Nezamyslice“ musí být začleněny i tyto projekční práce. Tak aby byla nová TNS schopna provozu.

Koleje:

V rámci Záměru projektu pro 1. stavbu Brno - Blažovice je ze strany GŘ O13 požadováno nenavrhovat v obloucích nedostatky převýšení 100mm, ale max 90-95mm. (Upozorňujeme, že v dokumentaci r.2019 byly nedostatky převýšení 100mm navrženy v celém úseku Vyškov-Nezamyslice mimo).

Dotaz č.9:

- Bude tento požadavek na nedostatek převýšení vznesen i v rámci 3. stavby? Jestli ano, je možno navrhovat pro minimalizaci příčných posunů oproti původnímu řešení běžně pro rychlost 200 km/h součinitele vzestupnice $n=8V$, převýšení 125mm a přebytky převýšení pro nákladní vlaky ($V=80\text{km/h}$) do 90mm?

Závěr z jednání:

Nedostatky převýšení budou sníženy s tím, že pro minimalizaci příčných posunů lze použít navrhované parametry.

Zabezpečovací zařízení:

- Součástí „ZTP“ je pokyn pro projektování podle metodického pokynu „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS“.

Dotaz č.10

- Do jaké míry máme tento starší pokyn uplatnit v rámci stavby Brno – Přerov

Dotaz č.11

- Zdvořile žádáme zástupce investora o součinnost definování souboru předpisů, pokynů, směrnic pro projektování zabezpečovacího zařízení stavby Brno – Přerov, případně poskytnutí pracovních verzí.

Odpověď Ing. Trögel GŘ O14:

Potvrzuji znění bodu 4.4.2 přílohy 3c ZTP, tzn.:

V aktualizaci DÚR budou zapracovány veškeré dokumenty a předpisy pro výhradní provoz ETCS a pro rychlost vyšší než 160 km/h, zejména:

- SŽ PO-09/2020-GŘ „Pokyn generálního ředitele ve věci doplnění požadavků na železniční zabezpečovací zařízení pro tratě s traťovou rychlostí do 200 km/h (včetně)“ z 15. 6. 2020.
- SŽDC TS 1/2019-Z Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou.
- Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ O6 z 8. 3. 2018 (viz příloha 6.1.1 těchto ZTP).
- Návrh SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem ETCS, návrh metodického pokynu (viz příloha 6.1.2 těchto ZTP).
- Návrh SŽ D1/MP2 Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS, návrh metodického pokynu (viz příloha 6.1.3 těchto ZTP).

Na projektování kolejiště má též vliv MP S3/MP03 (Návrh ukončení kusých kolejí), ovšem tento je v gestorství O13. Předpokládám, že má být též uplatněn.

Dále podotýkám, že pokud je ve výše uvedených dokumentech odkaz na jiné normy, dokumenty a předpisy, je potřeba použít též odkazované dokumenty.

Dotaz č.12

- Lze definovat podmínky, kdy lze použít nepřímou boční ochranu dráhy?

Odpověď Ing. Trögel GŘ O14:

Ohledně dotazu na podmínky použití nepřímé boční ochrany odkazují na SŽ PO-09/2020-GŘ, čl. 5, odstavec 4 a 5.

Sdělovací zařízení:

- Sdělovací zařízení nebylo specifikováno v „ZTP“.

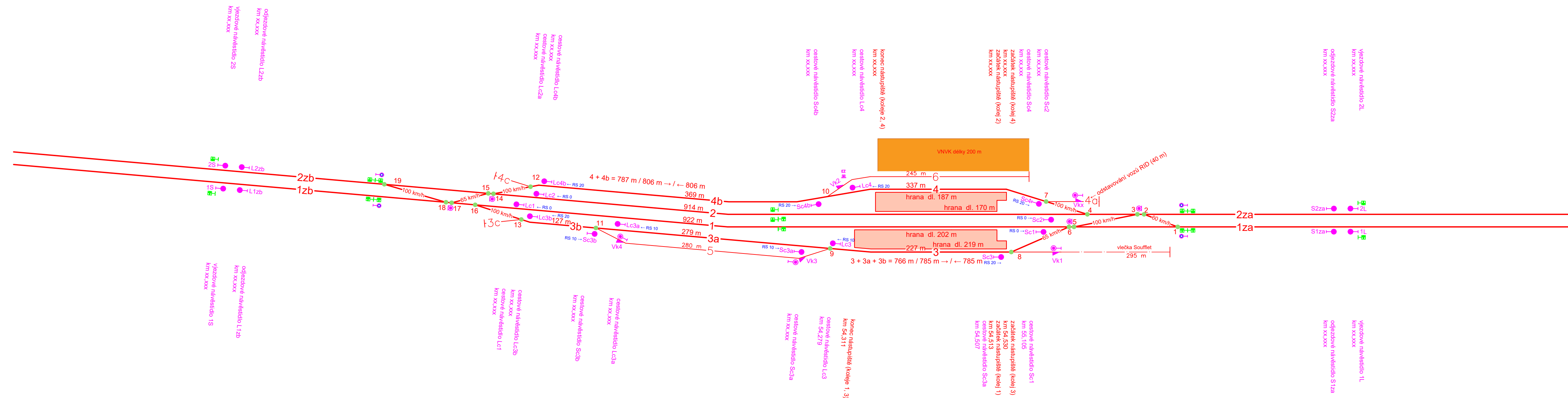
Dotaz č.13

- Žádáme investora o součinnost s dodatečným upřesněním požadavků na sdělovací zařízení.












Závěr z jednání: - budou specifikovány na profesní poradě

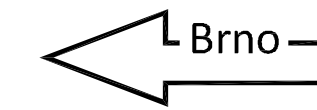


NÁVRH



Legenda:

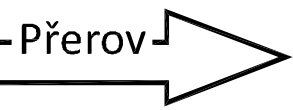
- | | | | | | |
|---|--------------------|---|----------------------|---|-----------------------|
|  | koleje dopravní |  | koleje stávající |  | hlavní návěstidla |
|  | koleje manipulační |  | koleje nové |  | seřadovací návěstidla |
|  | vlečky |  | nástupiště stávající |  | EOV |
|  | budovy |  | nástupiště nové | | |



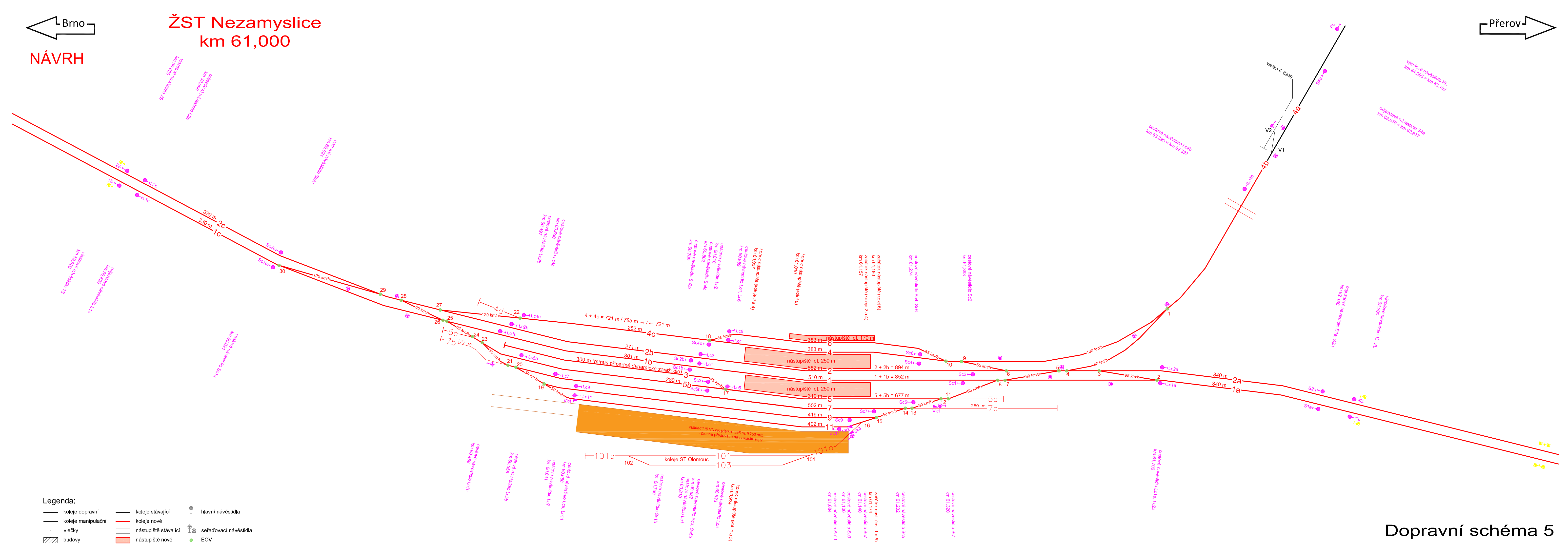
1 Brno –

ŽST Nezamyslice
km 61,000

NÁVRH



- Přerov -




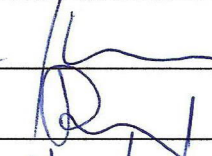
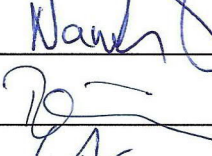

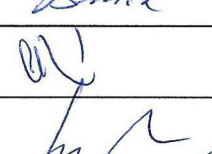
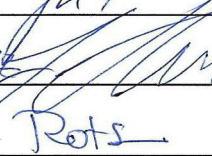
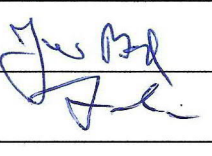



Dopravní schéma 5

PREZENČNÍ LISTINA

ze vstupní všeprofesní porady dokumentace aktualizace pro územní řízení staveby:

Modernizace trati Brno – Přerov, 3.stavba Vyškov - Nezamyslice

konaného dne: 9. 8. 2021

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	MORAŘEK MARTIN	SŽSRV	720 025 395 moravek.m@sprava-zeleznic.cz	
2	Vlastimil HORÁK	AMBERG	603 529 928 vhorak@amberg.cz	
3	STANISLAV KASÁREK	SUDOP BRNO	737 431 647 skasarek@sudop-brno.cz	
4	ROBERT ROSECKÝ	SUDOP BRNO	737 428 661 rrosecky@sudop-brno.cz	
5	Jiří Navrátil	Sudop Brno	733 385 347 jnavratil@sudop-brno.cz	
6	GABRIELA RŮŽIČKOVÁ	- II -	725 259 225 ruzickova@sudop-brno.cz	
7	Radim CIKL	- II -	727 870 650 cikel@sudop-brno.cz	
8	DAVID TRIBULA	Sudop Brno	702 205 845 dtribula@sudop-brno.cz	
9	LUBOMÍR BENÁK	- II -	721 600 323 lbenak@sudop-brno.cz	
10	JOHANILA CHARÁTOVÁ	OBEC DŘEVOVICE	421 215 923 starosta@drewnovice.cz	
11	IVO GREGOR	OBEC DŘEVOVICE	608 615 489 mistostarosta	
12	JARÍ HEUFL	SŽ, OR' BRNO	722 958 737 heufl@sprava-zeleznic.cz	
13	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO	732 484 306 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
14	JIŘÍ BASTL	SUDOP BRNO	720 259 336 jbastl@sudop-brno.cz	
15	MIROSLAV VALA	- II -	604 984 445 mvala@sudop-brno.cz	
16	MARTIN ŠVOBODA	- II -	608 865 277 msvoboda@sudop-brno.cz	
17	DUŠAN SLÁVIK	SUDOP Brno s r.o	607 065 998 dslavik@sudop-brno.cz	
18				
19				

PREZENČNÍ LISTINA PŘÍTOMNÝCH ON-LINE

Vstupní všeprofesní porada k akt. DÚR stavby

"Modernizace trati Brno - Přerov, 3.stavba Vyškov - Nezamyslice"

Jméno2	Firma, odbor:	Email:	Telefon:	Zúčastnil jsem se výše uvedeného online projednání.
Josef Rychtecký	Afry, tunely	Josef.Rychtecky@afry.com	723 284 990	Ano
Ing. Tomáš Toma	AFRY CZ, zabezpečovací zařízení	tomas.toma@afry.com	+420 732 539 411	Ano
Renata Stará	SUDOP BRNO	rstara@sudop-brno.cz	702 223 176	Ano
Bronislav Urbánek	SUDOP Brno	burbanek@sudop-brno.cz	732 421 227	Ano
Radoslav Molák	SUDOP BRNO, HIP. 2. stavby	rmolak@email.cz	972 625 051	Ano
Mojmír Bursa	Správa železnic s.o. GŘ O12	bursa@spravazeleznic.cz	607 968 945	Ano
Karol Dobosz	AFRY CZ, s.r.o.	karol.dobosz@afry.com	+421 904 800 203	Ano
Marek Michalík	Správa železnic, CDP Přerov	michalikm@spravazeleznic.cz	724 035 777	Ano
Jan Bernát	Správa železnic, OŘ Brno, ÚŘP	Bernat@spravazeleznic.cz	702 205 544	Ano
Milan Stehlík	SŽ GŘ O11	stehlikm@spravazeleznic.cz	601 387 025	Ano
Jaroslav Švec;	Sprava železnic GŘ 06/5	svecja@spravazeleznic.cz	602 514 501	Ano
Milan Juřík	VÍTKOVICE IT SOLUTIONS a.s.	milan.jurik2@vitkovice.com	606 081 908	Ano
Michal Franek	Jihomoravský kraj	franek.michal@jmk.cz	541 651 314	Ano
Ing. Soňa Prantlová	SŽ GŘ O31	Prantlova@spravazeleznic.cz	972 246 143	Ano
Oskar Rozbořil	AFRY	oskar.rozboril@afry.com	728 339 915	Ano
Aleš Zeman	Správa železnic, GŘ O6	ZemanA@spravazeleznic.cz	702 209 232	Ano
Vojtěch Popelář	SUDOP Brno	vpopelar@sudop-brno.cz	607 065 905	Ano
Ing. Tereza Domesová	SUDOP-BRNO, spol. s r.o.	tdomesova@sudop-brno.cz	702 287 366	Ano
Ladislav Sliva	SŽ GŘ O6	sliva@spravazeleznic.cz	724 981 227	Ano
Martin Trögel	SŽ GŘ O14	trogel@spravazeleznic.cz	725 793 635	Ano
Roman Cělý	Město Vyškov	r.cely@meuvyskov.cz	602 596 208	Ano
Ludmila Chudějová	SŽ GŘ O13	chudejova@spravazeleznic.cz	722 962 013	Ano
Ing. Dominik Schmidt	AFRY CZ	dominik.schmidt@afry.com	777 318 783	Ano
Jiří Plášil	Město Vyškov	j.plasil@meuvyskov.cz	517 301 270	Ano
Daniela Šímkovičová	SUDOP BRNO, spol. s r.o., Potrubní vedení	dsimkovicova@sudop-brno.cz	605 515 488	Ano
Petr Buchta	Město Vyškov	p.buchta@meuvyskov.cz	517 301 400	Ano

Vlastimil Novotný	SŽ GR O26	novotnyv@spravazeleznic.cz	602 252 401	Ano
Jan Marek	Správa železnic, SŽG	Marekj@spravazeleznic.cz	601 103 274	Ano
Ľubomír Bandžuch	AFRY CZ s.r.o.	lubomir.bandzuch@afry.com	+421903618445	Ano
Michal Patala	AFRY CZ	michal.patala@afry.com	731 361 527	Ano
Hana Vlková	SŽ, OR Brno, OČ	vlkovaha@spravazeleznic.cz	725 719 917	Ano
Jan Zářecký	Sudop Brno, spol. s r.o.	jzarecky@sudop-brno.cz	603 720 522	Ano
Aleš Cipris	Správa železnic, s. o., GR, O14 (OZT)	Cipris@spravazeleznic.cz	722 821 553	Ano
Radomír Pavlů	ČD Telematika	radomir.pavlu@cdt.cz	602 760 505	Ano
Robert Formanka	SŽ OR Brno ,SSZT	formanka@spravazeleznic.cz	724 503 812	Ano
Petr	Tišnovský	Tisnovsky@spravazeleznic.cz	606 630 718	Ano
Jaroslav Tyle	ŽESNAD.CZ	office@zesnad.cz	602 590 462	Ano
Lenka Seiolová	SŽ GR O6	seidlova@spravazeleznic.cz	606 708 805	Ano
Mgr. Vladislava Matoušová	GEOtest, a.s.	matousova@geotest.cz	773 789 281	Ano
Daniel Pilát	SŽ O26	pilatd@spravazeleznic.cz	731 100 335	Ano
Krejčí Petr	ČD-Telematika	petr.krejci@cdt.cz	972 623 108	Ano
Ing. Michaela Čejdová	SŽ, ST Brno	cejdova@spravazeleznic.cz	972 626 226	Ano
Ivana Navrátilová	SUDOP Brno spol. s r.o.	inavratilova@sudop-brno.cz	737 386 095	Ano
Václav Kubišta	Správa železnic, státní organizace, Odbor	Kubista@spravazeleznic.cz	724 791 413	Ano
Miroslava Vojteková	Afry CZ, koľaje	miroslava.vojtekova@afry.com	+421 910 463 507	Ano