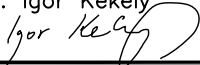
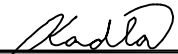
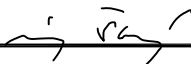
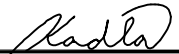


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKÁCH 02/2016	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	22 Zabezpečovací zařízení	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Miroslav Šerý	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Igor Kekely 	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Martin Kadla 	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Miroslav Šerý 	KONTROLOVAL Martin Kadla 	
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: Židlochovice		STUPEŇ: DÚR	
“Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice” Zabezpečovací zařízení			ZAK. ČÍSLO 15016-01-1115	ARCH. ČÍSLO 2015220048
			MĚŘITKO -	POČET FORMÁTŮ -
			DATUM: 04/2016	
			ČÁST DOKUM. D.1	

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

D.1.

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Technická zpráva

Zpracoval: Ing. Miroslav Šerý

OBSAH DOKUMENTACE ČÁSTI D.1

1. Technická zpráva

Přílohy technické zprávy:

Záznam z pracovní porady konané dne 20.5.2015

Záznam z pracovní porady konané dne 13.8.2015

Záznam z porady na projednání připomínek konané dne 12.2.2016

2. Výkresy

Situační schema Hrušovany u Brna (včetně) – Židlochovice (včetně) definitivní stav	0100
--	------

Situace přejezdů	0200
------------------	------

Dispozice	0300
-----------	------

Situační schema Hrušovany u Brna (včetně) – Židlochovice (včetně) stávající stav	0400
--	------

3. Výkaz výměr

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.1. Základní údaje stavby

Název stavby:	Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice
Místo stavby:	Žst.Hrušovany u Brna, ležící na dvokuložené trati č.320A (Kúty) – Lanžhot státní hranice - Břeclav – Brno hlavní nádraží (trať I.NŽK) s traťovou rychlostí 160km/h a zábrzdou vzdáleností 1000m Žst.Židlochovice – koncová stanice na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice se zastaveným provozem vlakové dopravy
Kraj:	Jihomoravský
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčedělná 1003/7, 110 00 Praha 1- Nové Město
Organizační složka:	SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Zpracovatel PD:	SUDOP BRNO spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace
Charakter stavby:	Modernizace a elektrizace
Druh stavby:	Stavba na dráze
Typ stavby:	Elektrizace trati a zvýšení bezpečnosti provozu

1.2. Výchozí údaje

Cílem stavby je prostřednictvím rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice (vč. zvýšení traťové rychlosti) obnovení železničního provozu a zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změny dopravního modelu ve prospěch železnice. Uvedený cíl předpokládá i generel dopravy Jihomoravského kraje.

Stanice Hrušovany u Brna se nachází na dvoukolejné trati s pravostranným provozem č. 320A (Kúty) – Lanžhot státní hranice - Břeclav – Brno hlavní nádraží (trať I.NŽK a trať hlavní sítě pro nákladní dopravu a osobní přepravu dle nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013). Traťová rychlost je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 m. Trať je provozována v závislé trakci, elektrizovaná střídavým systémem 25 kV, 50 Hz. Organizování a provozování drážní dopravy je na trati podle předpisu SŽDC D1.

Stanice je tvořena dopravními kolejemi č.6, 4, 2, 1, 3, 5-5b a manipulačními kolejemi 5a, 8, 8a, 8, 10, 12a, 12b a 14. Do stanice je napojeno na lichém zhlaví spojovací koleji č. 91 kolejíště nádraží Židlochovice (bývalá trať Hrušovany – Židlochovice, na níž je zastaven provoz a slouží pouze jako manipulační kolejíště obvodu žst.Hrušovany u Brna). Na tomtéž zhlaví jsou napojeny vlečka YTONG a vlečka ZEMPO Market, která se převádí na nového majitele EL-INSTA Energo s.r.o. Sousedními stanicemi jsou Vranovice a Modřice.

Stanice Židlochovice je koncovou stanicí na jednokolejné odbočné trati ze žst.Hrušovany u Brna. Stanice je v současné době tvořena třemi kolejemi č.101, 103, 105. Ze spojovací koleje odbočuje před dopravnou kolej zrušené vlečky.

Modernizace železniční stanice Hrušovany u Brna včetně trati směr Židlochovice a vlastní stanice Židlochovice zahrnuje vybudování elektrizace střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice a ve stanici Židlochovice. Modernizace obou dopraven spočívá v úpravách kolejíště pro definitivní stav a ve stanici Hrušovany u Brna i v uvedení kolejíště do stavu v souladu s normou TNŽ 34 2620 (zajištění boční ochrany vlakových cest uskutečňujících se vyšší rychlostí jak 120 km/h). Modernizované kolejíště stanice Hrušovany u Brna bude tvořeno dopravními kolejemi č.6a-6, 4b-4c-4, 2, 1 3, 5b-5, manipulační kolejí č.8 a odvrátnými kolejemi č.4a, 5a, 4d, 5c. Do stanice budou nově napojeny trať směr Židlochovice a vlečky YTONG a EL-INSTA. Ve stanici budou zřízena dvě ostrovní nástupiště, jedno u kolejí 4 a 2 a druhé u kolejí č. 1 a 5, a vnější jednostranné nástupiště u koleje č.6.

Stanice Židlochovice budou tvořit dvě kusé dopravní koleje č.1, 2. V obvodu žst. se bude nacházet úrovnový přejezd P 6986 v km 2,131 místní komunikace.

Mezistaniční úsek Hrušovany u Brna – Židlochovice bude jednokolejný. Na trati bude zřízen v km 1,015 úrovnový přechod pro pěší P6984 a v km 1,091 úrovnový přejezd P6985 místní komunikace.

2. STÁVAJÍCÍ STAV ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

2.1. ŽST Hrušovany u Brna

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 typu ETB, které bylo upraveno a doplněno pro dálkové ovládání a stanice stejně jako celý úsek trati Břeclav – Brno je dálkově řízen z CDP Přerov. Ve stanici jsou v činnosti interoperabilní kolejové obvody KOA 1 – KO6401 275 Hz, kódované VZ 75 Hz. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavíky nerozřeznými s kontrolou polohy jazyků pomocí snímačů jazyků nebo rozřeznými přestavíky. Pro ochranu vlakových cest z manipulačních kolejí nebo vleček jsou zřízeny výkolejky ovládané elektromotorickými přestavíky. Pro místní obsluhu lichého zhlaví v sudé kolejové skupině jsou zřízena dvě pomocná stavědla – na lichém zhlaví Pst.1a, 1b, na sudém zhlaví je Pst.2. Návěstidla jsou světelná. V obou přilehlých mezistaničních úsecích jsou v činnosti traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronický tříznakový autoblok typu ABE-1 s interoperabilními kolejovými obvody KOA 1 - KO 6301 75 Hz kódované VZ 75 Hz. Napájení SZZ a TZZ je z napájecího zdroje UNZ. Umístění stávající technologie SZZ ETB a TZZ ABE-1 je v provozní budově vedle výpravní budovy. V 1.NP budovy je umístěna místnost kabelových závěrů a místnost zdroje UNZ, v patře je umístěna stavědlová ústředna.

V době stavby budou ve stanici zřízeny balízy ETCS, neproměnné návěsti ETCS a magnetické informační body MIB AVV.

2.2. Mezistaniční úsek Hrušovany u Brna - Židlochovice

V mezistaničním úseku je v současné době zastavena vlaková doprava. Traťová kolej je označena jako spojovací koleji č.91 do kolejiště nádraží Židlochovice. Na spojovací koleji se nacházejí 4 úrovňové přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži (P6984 v km 1,015, P6985 v km 1,091, P 6986 v km 2,131 a P6987 v km 2,416).

2.3. ŽST Židlochovice

Kolejiště nádraží Židlochovice je nezabezpečené. Pouze odbočná výhybka z traťové koleje na zrušenou vlečku je zabezpečená výměnovými zámky a ve vazbě s uzamykatelnou výkolejkou.

3. PŘIPRAVOVANÉ A SOUVISEJÍCÍ STAVBY

3.1. Stavba „ETCS - I. koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“

Tato stavba je v současné době v realizaci a bude dobudovaná v roce 2015 před zahájením předmětné stavby. Vnitřní zařízení ETCS celého úseku Břeclav st.hr. – Kolín bude umístěno na CDP Přerov, protože budova CDP Praha ještě není vybudována. Skříň RBC, skříň HMI, vazební skříň a sestava napájecího zdroje UNZ pro ETCS budou umístěny v místnosti č. 2.14, skříň DOZ pro úseky bez dálkového ovládání budou umístěny v místnosti 2.12, a napájecí zdroj UNZ pro DOZ bude umístěn v místnosti 2.13.

3.2. Stavba „Instalace traťové části AVV pro oblast OŘ Brno, I.etapa“

V současné době probíhá výstavba magnetických informačních bodů MIB traťové části AVV na trati Břeclav – Brno. Stavba bude dokončena před zahájením této předmětné stavby a stav je brán jako výchozí.

3.3. Stavba „Žst.Hrušovany u Brna, zkrácení vlečky č.5092“

Na stavbu se zpracovává v současné době PSŘ. Stavba má být realizována v roce 2016. Stavba bude dokončena před zahájením této předmětné stavby a stav je brán jako výchozí.

4. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

- Zvláštní technické podmínky Zadávací dokumentace
- Zásady řešení zabezpečovacího zařízení dohodnuté na poradách (zápisy z porad jsou v příloze v části H.Doklady)
- Podklady (Projekt) dodané investorem ke stavbě „DOZ Břeclav – Brno“ a pro stavbu „ETCS - I. koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“
- Evidenční listy přejezdů
- Výsledky místního šetření a měření na místě stavby

5. PŘEHLED POUŽITÝCH ZÁKLADNÍCH NOREM A PŘEDPISŮ

- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 schválené dne 30.6.2006 pod č.j. 13 511/06-OP
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, SŽDC s.o., č.j. 3790/05-OP
- Pokyn generálního ředitele SŽDC č.9/2013 ze dne 15.10.2013 – Pracoviště pro dálkové řízení
- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 100/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace
- Vyhláška č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah s platnými změnami a doplňky
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah s platnými změnami a doplňky
- Nařízení vlády č. 178/1997, kterým se stanoví technické požadavky na výrobky v platném znění
- Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
- Nařízení č. 169/1997 Sb. vlády České republiky, kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska jejich elektromagnetické kompatibility
- Vyhláška 352/2004 Sb. O provozní a technické propojenosti evropského železničního systému ve znění vyhlášky č. 377/2006 Sb.
- TSI 2014/38/EU Směrnice Komise 2014/38/EU ze dne 10.3.2014, kterou se mění příloha III směrnice 2008/57/ES pokud jde o hluk
- TSI 2013/9/EU Směrnice Komise ze dne 11.3.2013, kterou se mění příloha III směrnice 2008/57/EU
- TSI 2013/710/EU Rozhodnutí Komise ze dne 2.12.2013, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU
- TSI 2012/88/EU Rozhodnutí Komise ze dne 25.1.2012 o TSI týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- TSI 2012/696/EU Rozhodnutí komise evropských společenství ze dne 6.11.2012, kterým se mění rozhodnutí 2012/88/EU o TSI týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- TSI 2012/463/EU Rozhodnutí Komise ze dne 23.7.2012, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES o TSI
- TSI 2012/464/EU Rozhodnutí Komise ze dne 23.7.2012, kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES, 2008/163/ES, 2008/164/ES, 2008/217/ES, 2008/231/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU a 2011/314/EU o TSI
- TSI 2012/757/EU Rozhodnutí Komise ze dne 14.11.2012 o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU a o změně rozhodnutí 2007/756/ES
- Oprava rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14.11.2012 o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU
- TSI 2011/18/EU Směrnice Komise ze dne 1.3.2011, kterou se mění přílohy II, V a VI směrnice 2008/57/EU
- TSI 2011/201/EU Nařízení Komise EU č.201/2011 ze dne 1.3.2011o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla
- TSI 2011/155/EU Rozhodnutí Komise ze dne 9.3.2011 o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl.27 odst.4 směrnice 2008/57/EU o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- TSI 2009/107/ES Rozhodnutí Komise ze dne 23.1.2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES o TSI subsystémů transevropského konvenčního železničního systému.
- TSI 2009/131/ES Směrnice Komise ze dne 16.10.2009, kterou se mění příloha VII směrnice 2008/57/EU
- TSI 2009/965/ES Rozhodnutí Komise ze dne 30.11.2009 o referenčním dokumentu uvedeném v čl.27 odst. Směrnice 2008/57/ES
- TSI 2008/57/ES Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 17.6.2008
- TSI 2008/164/ES Rozhodnutí Komise ze dne 21.12.2007 o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému
- Oprava rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21.12.2007 o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému
- TSI 2004/446/ES Rozhodnutí Komise ze dne 29.4.2004, kterým se vymezují parametry TSI pro subsystému Hluk, Nákladní vozy a Využití telematiky v nákladní dopravě

- ČSN IEC 38 Elektrotechnické předpisy, Normalizovaná napětí IEC
- ČSN 2000-1 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 1: Základní hlediska, stanovení základních charakteristik, definice
- ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti - Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 33 2000-4-473 Elektrotechnické předpisy. Elektrická zařízení. Část 4: Bezpečnost. Kapitola 47: Použití ochranných opatření pro zajištění bezpečnosti. Oddíl 473: Opatření k ochraně proti nadproudům
- ČSN 33 2000-5-51 ed.3 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 5-51: Výběr a stavba elektrických zařízení - Všeobecné předpisy
- ČSN 33 2000-5-54 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 5-54: Výběr a stavba elektrických zařízení - Uzemnění, ochranné vodiče a vodiče
- ČSN 33 2160 Elektrotechnické předpisy. Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN.
- ČSN EN 50272-2 Bezpečnostní požadavky pro akumulátorové baterie a akumulátorové instalace – část 2: Staniční baterie
- ČSN 61558-2-4 Z1 12.09 Bezpečnost výkonových transformátorů, napájecích zdrojů a podobně - Část 2-4: Zvláštní požadavky pro oddělovací ochranné transformátory pro všeobecné použití
- ČSN 61558-2-4 ed.2 Bezpečnost transformátorů, tlumivek, napájecích zdrojů a podobných výrobků pro napájecí napětí do 1 100 V - Část 2-4: Zvláštní požadavky a zkoušky pro oddělovací ochranné transformátory a pro napájecí zdroje obsahující oddělovací ochranné transformátory
- ČSN 34 1500 Z6 12.09 Elektrotechnické předpisy. Předpisy pro elektrická trakční zařízení.
- ČSN 34 1500 ed.2 Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Předpisy pro elektrická trakční zařízení
- ČSN 34 2040 změna c 05.91 Elektrotechnické předpisy. Předpisy pro ochranu sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy elektrické trakce 25 kV, 50 Hz
- ČSN 34 2600 ed.2 Drážní zařízení - Železniční zabezpečovací zařízení
- ČSN 34 2613 ed.3 Železniční zabezpečovací zařízení - Kolejové obvody a vnější podmínky pro jejich činnost
- ČSN 34 2614 ed.3 Železniční zabezpečovací zařízení - Předpisy pro projektování, provozování a používání kolejových obvodů
- ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení
- ČSN 37 5711 ed.2 Drážní zařízení - Křížení kabelových vedení s železničními drahami
- ČSN 37 6605 Připojování elektrických zařízení celostátních drah na elektrický rozvod
- ČSN 73 6006 Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN EN 61140 ed.2 Ochrana před úrazem elektrickým proudem – Společná hlediska pro instalaci a zařízení
- ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování staveb, Část 1: Základní požadavky
- ČSN 73 0420-2 Přesnost vytyčování staveb, Část 2: Vytyčovací odchylky
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6380 oprava 1 06.10 Železniční přejezdy a přechody
- TNŽ 34 2604 Železniční zabezpečovací zařízení. Závěrové tabulky
- TNŽ 34 2605 Návěstní nátěry a bezpečnostní sdělení na železničních sdělovacích a zabezpečovacích zařízeních
- TNŽ 34 2607 Indikace v železničních zabezpečovacích zařízeních
- TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
- TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla
- TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem
- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťová zabezpečovací zařízení
- TNŽ 34 2640 Železniční zabezpečovací zařízení. Předpisy pro vlakové zabezpečovací zařízení
- TNŽ 34 5542 Značky pro situační schemata železničních zabezpečovacích zařízení
- Základní požadavky na komplexní systém elektronického zabezpečovacího zařízení
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T100 Předpis pro provoz zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T120 Předpis pro provozování a údržbu zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu“

- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst

6. NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

6.1. Zásady řešení zabezpečovacího zařízení

Pro napojení tratě směr Židlochovice budou v žst. Hrušovany u Brna provedeny kolejové úpravy v sudé kolejové skupině. Zároveň budou provedeny odvraty z ostatních kolejí vůči hlavním kolejím pojižděných rychlostí 160 km/h na obou zhlavích a v obou kolejových skupinách. V žst. Židlochovice se kolejiště stanice upraví na nový stav.

S ohledem na rozsah kolejových úprav v žst. Hrušovany u Brna a vzhledem k tomu, že stávající SZZ ETB bude v době realizace starší než 20 let, navrhuje se proto vyměnit stávající SZZ ETB za elektronické stavědlo, jehož součástí bude i stanice Židlochovice. Elektronické stavědlo bude uzpůsobeno pro dálkové ovládání z CDP Přerov včetně tratě směr Židlochovice a včetně stanice Židlochovice. Výhybky budou zabezpečeny nerozřeznými přestavníky se snímači poloh jazyků nebo rozřeznými přestavníky podle typu výhybky. Výkolejky budou ovládány elektromotorickými přestavníky. Návěstidla budou nová světelná. V žst. Hrušovany u Brna budou pro spolupráci s kolejovými vozidly zřízeny dostupné interoperabilní kolejové obvody 275 Hz. Na trati směr Židlochovice budou zřízeny úseky s počítači náprav pro ovládání přejezdů. Mezistaniční úsek bude kontrolován kolejovým obvodem 75 Hz mezi vjezdovými návěstidly obou stanic, který bude použit i pro přenos kódu VZ. V žst. Židlochovice budou zřízeny kolejové obvody 75 Hz i na výhybce č. 1 (budou regulovány jako dílčí přímé obvody) pro umožnění přenosu kódu VZ. Kabelizace bude provedena celoplastovými kabely s kovovými obaly, které vyhovují provozu elektrické trakce střídavé 25 kV, 50 Hz, případně bez kovových plášťů u krátkých kabelů. Umístění vnitřního zařízení SZZ bude ve stávající provozní budově, která byla v samostatné akci revitalizována a vybavena plastovými okny. Protože v budově není možné využít jiné místnosti pro umístění technologie, bude zařízení umístěno do stávající stavědlové ústředny, do stávající místnosti kabelových závěrů a do místnosti zdroje UNZ.

V době výstavby bude na hlavní trati Břeclav – Brno již v činnosti ETCS a AVV. To bude znamenat provést příslušné úpravy v novém rozmístění balíz a návěstidel ETCS a zapracovat do ETCS i trať do Židlochovic včetně žst. Židlochovice. Budou přemístěny a doplněny i magnetické informační body MIB AVV v žst. Hrušovany u Brna i v žst. Židlochovice.

6.2. Technické řešení zabezpečovacího zařízení

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D1.1. Železniční staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část A, definitivní SZZ a úprava ETCS

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu ETB, které bylo upraveno a doplněno pro dálkové ovládání a stanice stejně jako celý úsek trati Břeclav – Brno je dálkově řízen z CDP Přerov. Ve stanici jsou v činnosti interoperabilní kolejové obvody KOA 1 – KO6401 275 Hz, kódované VZ 75 Hz. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky nerozřeznými s kontrolou polohy jazyků pomocí snímačů jazyků nebo rozřeznými přestavníky. Pro ochranu vlakových cest z manipulačních kolejí nebo vleček jsou zřízeny výkolejky ovládané elektromotorickými přestavníky. Pro místní obsluhu lichého zhlaví v sudé kolejové skupině jsou zřízena dvě pomocná stavědla – Pst. 1a, 1b a na sudém zhlaví Pst. 2. Návěstidla jsou světelná. V obou přilehlých mezistaničních úsecích jsou v činnosti traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronický tříznakový autoblok typu ABE-1 s interoperabilními kolejovými obvody KOA 1 – KO 6301 75 Hz kódované VZ 75 Hz. Napájení SZZ a TZZ je z napájecího zdroje UNZ. Umístění stávající technologie SZZ ETB a TZZ ABE-1 je v provozní budově vedle výpravní budovy. V 1. NP budovy je umístěna místnost kabelových závěrů a místnost zdroje UNZ, v patře je umístěna stavědlová ústředna.

V době stavby budou ve stanici zřízeny balízy ETCS, neproměnné návěsti ETCS a body AVV.

Kolejiště nádraží Židlochovice je nezabezpečené. Pouze odbočná výhybka z traťové koleje na zrušenou vlečku je zabezpečená výměnovými zámky a ve vazbě s uzamykatelnou výkolejkou. Na spojovací koleji č. 91 se nacházejí 4 úroňové přejezdy, zabezpečené pouze výstražnými kříži.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V žst.Hrušovany u Brna se navrhuje vybudovat na modernizovaném kolejišti nové staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo, které bude zabezpečovat jak vlastní stanici Hrušovany u Brna, tak i koncovou stanici Židlochovice. Traťové zabezpečovací zařízení mezi těmito stanicemi bude součástí elektronického stavědla pro obě stanice. Elektronické stavědlo bude uzpůsobeno pro dálkové ovládání z CDP Přerov.

Nasazení nového elektronického SZZ na modernizované kolejiště je podmíněno tím, že celá stanice musí kolejově vyhovovat normám a vzhledem k rychlosti po hlavních kolejích 160 km/h je nutno realizovat odvraty z ostatních kolejí na liché i sudé skupině.

Ve stanici budou zřízena nová návěstidla hlavní a seřaďovací podle potřeb dopravní technologie. Výhybky budou ovládány elektromotorickými přestavíky, nerozřezné výhybky budou zabezpečeny nerozřeznými přestavíky se snímači poloh jazyků. Výkolejky z manipulačních kolejí a z vleček budou ovládány elektromotorickými přestavíky. Stávající pomocná stavědla Pst.1a,1b a Pst.2 budou zrušena a nebudou u nového SZZ budována. Všechna návěstidla budou nová. Polohy vjezdových návěstidel se nemění. Na kolejišti stanice budou zřízeny dostupné interoperabilní kolejové obvody 275 Hz. Venkovní prvky ve stanici budou napojeny novými kabely TCEKPFLEY a TCEKPFLEZE. Pro vedení kabelů bude zřízen ve stanici kabelovod a ostatní trasy budou v chráničkách anebo ve výkopu s krytím fólií.

Umístění technologického zařízení elektronického stavědla žst.Hrušovany u Brna i žst. Židlochovice bude ve stávající provozní budově, z níž bude demontována stávající technologie ETB za činnosti provizorního SZZ (řeší část B tohoto PS) a budova bude stavebně upravena pro montáž nové technologie. Místnosti pro staniční zabezpečovací zařízení budou klimatizovány v rámci části C tohoto PS.

Ovládání SZZ bude obdobné jako ve stávajícím stavu. Stanice je dálkově ovládána z CDP Přerov. Ve vlastní stanici Hrušovany u Brna bude ve stávající DK umístěná nová deska nouzových obsluh.

Napájení SZZ bude zajištěno stávajícím napájecím zdrojem UNZ. Vstupní část zdroje bude upravena pro zajištění napájení z jednofázové přípojky z TV a ze třífázové přípojky z veřejné sítě. Nouzové napájení je řešeno stávajícími bateriemi a dobíječem. Výkon zdroje UNZ je dostatečný i pro napájení zab.zař. v žst.Židlochovice a pro napájení dvou přejezdů na trati a jednoho přejezdu ve stanici Židlochovice.

Na novém kolejišti budou znovu umístěny u návěstidel balízy ETCS a neproměnné návěsti ETCS, u některých nově zřízených návěstidel budou balízy doplněny.

Traťové zabezpečovací zařízení v obou sousedních úsecích ABE-1 bude ponecháno v provozu stávající s oddílovými návěstidly ve stávajících polohách. Kolejové obvody na trati zůstávají stávající KOA-1 KO 6301 75 Hz.

PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část B, úprava AVV

Během rekonstrukce kolejiště budou demontovány magnetické informační body MIB. Na novém kolejišti žst.Hrušovany u Brna se znovu umístí demontované magnetické informační body AVV do nových poloh k odjezdovým návěstidlům a u některých nových cestových návěstidel se doplní další body MIB AVV.

PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část C, provizorní SZZ

Tato část B tohoto PS řeší zabezpečení stanice Hrušovany u Brna provizorním SZZ během přestavby kolejiště na nový definitivní stav a během montáže nového staničního zabezpečovacího zařízení.

Před započítáním kolejových úprav se instalují ve stanici dva kontejnery provizorního SZZ v prostoru vně koleje č.5, kde je vedena i hlavní kabelová trasa. Kontejnery se napojí na stávající kabelizaci, část kabelizace bude upravena nebo nově zřízena pro umožnění stavebních prací. Přejech hlavní kabelové trasy napříč kolejištěm k provozní budově zůstane zachován a bude ochráněn před poškozením. Ovládání provizorního SZZ bude z provizorní DK z počítačového pracoviště provizorního SZZ. Buňka provizorní DK bude umístěna před začátkem nástupiště mezi kolejemi č.1 a 5. Bude napojena na el.energii a sdělovací zařízení.

Pro přepínání stávajícího SZZ ETB na provizorní SZZ v kontejnerech budou na obou zhlavích zřízena provizorní stanoviště výhybkářů, kteří budou případně uzamykat vypnuté výhybky z ústředního stavění, zjišťovat volnost výhybek a kolejí v oblasti celého zhlaví a případně dávat ruční přivolávací návěst při přepínání návěstidel. Provizorní stanoviště se využijí také při přepínání z provizorního SZZ na

definitivní SZZ. Buňky provizorních stanovišť výhybkářů budou napojeny na el.energii a sdělovací zařízení.

Provizorní buňky DK a výhybkářských stanovišť jsou řešeny v tomto PS.

Po přepnutí venkovních prvků na provizorní SZZ se v provozní budově demontuje stávající SZZ ETB. Napájecí zdroj UNZ bude ponechán. V rámci SO stavebních úprav se provedou nejnutnější stavební úpravy pro vstup kabelů a nových potřebných otvorů pro průstup kabelů, úprava krytiny podlahy apod. Do připravených místností se namontuje nové elektronické SZZ.

PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část D, klimatizace místností technologie

Tato část PS řeší klimatizaci pro udržení patřičné teploty v technologických místnostech zabezpečovacího zařízení, tj ve SÚ a v místnosti zdrojů zab.zař.. Stavědlová ústředna včetně místnosti zdrojů zab. zař. bude vybavena chladicími jednotkami pro udržení požadované teploty. Tyto jednotky budou sloužit k chlazení, případně i k vytápění místností (tepelné čerpadlo). Jednotky budou zdvojeny tak, aby v případě poruchy postačil výkon jedné k udržení patřičné normové teploty.

PS 03-28-01 Žst. Židlochovice, část A, definitivní SZZ a ETCS

Nové kolejiště stanice Židlochovice bude zabezpečeno společným novým SZZ elektronického typu 3.kategorie podle TNŽ 34 2620, které bude instalováno v žst.Hrušovany u Brna. Na kolejišti stanice budou použity kolejové obvody 75Hz s přenosem kódu VZ, pro ovládání PZS budou zřízeny počítače náprav. Veškeré venkovní prvky budou pomocí kabelových vedení napojeny do SZZ v provozní budově v žst.Hrušovany u Brna. V kabelu k přestavniku se žíly znásobí. K návěstidlům není třeba násobit žíly. Ke kolejovým obvodům budou žíly násobeny.

Přejezd v km 2,131 na spojovací koleji se stane nově staničním přejezdem na záhlaví žst.Židlochovice a bude zabezpečen PZS 3.kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie PZS 3SBI, ovládaný počítači náprav. Přejezd v km 2,416 bude zrušený. Umístění zařízení PZS bude v RD u přejezdu. Ústředna počítačů náprav bude společná pro všechny počítačí úseky a bude umístěná v žst.Hrušovany u Brna.

SZZ bude ovládáno z CDP Přerov. V případě nouzové obsluhy bude stanice Židlochovice ovládána z desky nouzové obsluhy v DK žst. Hrušovany u Brna.

Na novém kolejišti budou vybudovány balízy ETCS a neproměnné návěsti ETCS.

PS 03-28-01 Žst. Židlochovice, část B, doplnění AVV

Na novém kolejišti stanice Židlochovice se nově umístí magnetické informační body MIB k odjezdovým a k cestovým návěstidlům na konci dopravních kolejí a budou začleněny do systému AVV.

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-28-01 T.ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, traťové zabezpečovací zařízení, ETCS

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Na trati je zastaven provoz vlakové dopravy. Spojovací kolej č.91 slouží pro propojení obou dopraven Hrušovany u Brna a Židlochovice. Provoz po spojovací koleji je zajišťován pouze posunem. Na spojovací koleji se nacházejí 4 úrovně přejezdy, zabezpečené pouze výstražnými kříži.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku bude prováděna modernizace trati do rychlosti 80 km/h s místními omezeními, zábrzdňá vzdálenost bude 1000 m. První přejezd na spojovací koleji, který by se nacházel nově v obvodu žst.Hrušovany u Brna, bude zrušený. Ostatní dva přejezdy na trati a jeden přechod, který se stane staničním přechodem pro pěší v žst.Židlochovice, budou stavebně upraveny a zabezpečeny.

Na trati je navrženo vybudovat nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez návěstidel na trati. Na trati nebudou umístěny předvěsti vjezdových návěstidel. Jako předvěsti vjezdových návěstidel v žst.Hrušovany u Brna a v žst.Židlochovice budou využita odjezdová návěstidla v sousedních stanicích. Trať bude kontrolována kolejovým obvodem 75 Hz mezi vjezdovými návěstidly obou dopraven, který bude kódován pro přenos kódu VZ. Na trati budou vybudovány počítačí body počítačů náprav pro ovládání přejezdů. Ústředna počítačů náprav bude umístěná v žst.Hrušovany u Brna. Na trati budou dále vybudovány balízy ETCS a neproměnné návěsti ETCS. U vjezdových návěstidel budou doplněny magnetické informační body MIB AVV, což je řešeno v samostatných částech PS obou sousedních stanic.

Na trati zůstanou pouze dva úrovně přejezdy, které budou zabezpečeny PZS 3.kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2 s počítači náprav. Přechod pro pěší v km 1,015 bude zabezpečen kategorií PZS 3SBI, přejezd v km 1,091 bude zabezpečen PZS 3SBI. Umístění PZS bude v releových domcích u přejezdu, napájení bude přivedeno napájecím kabelem zab.zař. z napájecího zdroje UNZ v žst.Hrušovany u Brna.

K novým prvkům v kolejišti budou položeny nové kabely ze stanice Hrušovany u Brna v provedení TCEKPFLEY a TCEKPLFEZE. Kabelová trasa s ohledem na záplavové území je navržena v betonových žlabech, které budou umístěny v drážním tělese vedle gabionové zídky.

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 04-28-01 CDP Přerov, úprava DOZ a ETCS

Na CDP Přerov bude provedeno doplnění DOZ doplněním do SW o rozšíření ovládání nové stanice Židlochovice a úprava ovládání stanice Hrušovany u Brna. V DOZ na monitorech dispečerů i na VEZO bude provedena změna SW pro zobrazení změny konfigurace kolejiště žst. Hrušovany u Brna a doplnění zobrazení stanice Židlochovice. Dále se doplní úprava ETCS v RBC tratě Břeclav – Brno.

7. ZKUŠEBNÍ PROVOZ

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. Jsou tyto provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. U těchto provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko bezpečnostní zkouškou (TBZ) a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/95Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

8. OVĚŘOVACÍ PROVOZ

Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není schváleno pro provoz na síti SŽDC, pak dodavatel musí zajistit jeho schválení podle platné národní a evropské legislativy. Součástí schvalovacího procesu je i ověřovací provoz, který bude nutno zajistit podle směrnice SŽDC č. 34. Výběr konkrétního typu technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení na celém traťovém úseku této stavby.

Před uvedením do provozu je požadováno nezávislé testování, tj. integrity datových přenosů do RBC (přípustná chybovost, test balíz apod.) podle metodiky UIC a SŽDC, s.o.

9. POTŘEBNÉ VÝJIMKY

Výjimky nejsou potřebné.

10. PROJEDNÁNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Během zpracování Přípravné dokumentace byla provedena místní šetření.

V průběhu zpracování dokumentace byla vedena jednání a konzultace s investorem - Správou železniční dopravní cesty jako majitelem dosavadního i budoucího nového zařízení, OŘ Brno jako správcem zařízení a dalšími subjekty, jichž se stavba dotýká.

Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení byla průběžně projednávána na poradách dne 20.5.2015 a 13.8.2015.

V závěru prací byla dokumentace předložena k závěrečnému projednání zabezpečovacího zařízení. Všechny zápisy z porad jsou doloženy v dokladové části.

Záznam

Z porady pro všechny profese, konané dne 20.5.2015 v Brně (SUDOPu Brno, zasedací místnost č.317, Kounicova 26, Brno 611 36)

Předmět jednání : "Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice"
Záměr projektu a přípravná dokumentace

Přítomni : viz prezenční listina

Porada byla svolána za účelem projednání zadávacích podmínek pro záměr projektu a přípravnou dokumentaci, jejichž charakter a projednání principu technického řešení v jednotlivých profesích.

V úvodu HIP seznámil přítomné se zamýšleným pořadem jednání, a poté bylo dohodnuto následující:

Všeobecně:

Předmětem jednání bylo projednání a potvrzení technického řešení pro přípravnou dokumentaci v jednotlivých profesích, vyplývající ze Zvláštních technických podmínek. Projektant upozorňuje, že v rámci projektové přípravy nebyla realizována žádná studie proveditelnosti předmětné trati, která by byla objednána investorem tj. SŽDC, s.o. a která by sloužila jako vstupní podklad pro další projektovou přípravu. Pro návrh infrastruktury byli použity jako podklady pro výhledovou dopravu ze studie „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna“ z roku 2014 (kde byla zahrnuta i relace vlaku Brno – Židlochovice) a z dokumentu „Výhledový rozsah dopravy v železničním uzlu Brno“ z roku 2013 (vydaným O26 GR SŽDC,s.o.), v kterém je možné považovat výhledovou regionální dopravu na trati Břeclav-Brno za stabilizovanou

Na základě Zvláštních technických podmínek, které jsou součástí smluvního stavu mezi objednatelem a dodavatelem dokumentace prověřil v oblasti dopravní technologie a kolejového řešení možnosti řešení týkající se hlavně žst. Hrušovany u Brna. Na základě závěru z porady, které mají spíše neurčitý charakter bylo dohodnuto, že projektant vypracuje technické řešení v oblasti dopravní technologie a kolejí pro žst. Hrušovany u Brna ve třech variantách, na základě kterých proběhne na SŽDC, s.o. následné odsouhlasení vstupních parametrů celého díla. V mezidobí se rozsah těchto variant upravil, v zásadě se jednotlivé variantní řešení dají shrnout takto:

Varianta č.1 (dále jen červená) – základní varianta, která kolejově řeší úpravu sudé skupiny, kde je vyřešena odbočka směr žst. Židlochovice s výjezdem na 60 km/h, řeší se plná peronizace v žst. Hrušovany u Brna výstavbou druhého ostrovního nástupiště a nástupiště u VB délky 170m. dále je splněna podmínka dopravní koleje s $Luž=800m$ a doplnění boční ochrany v sudé skupině.

Varianta č.2 (dále jen zelená) – varianta, která kolejově řeší úpravu sudé skupiny, kde je vyřešena odbočka směr žst. Židlochovice s výjezdem na 60 km/h, řeší se plná peronizace v žst. Hrušovany u Brna výstavbou druhého ostrovního nástupiště a nástupiště u VB délky 170m. Dále je splněna podmínka dopravní koleje s $Luž=800m$ a doplnění boční ochrany v sudé skupině. Dále je zde řešena úprava liché skupiny v minimálním rozsahu tak, aby byla splněna podmínka dopravní koleje s $Luž=800m$ i v liché skupině a doplnění boční ochrany v liché skupině. Toto lze řešit jednoduchým vypuštěním stávající kolej č.3

Varianta č.3 (dále jen modrá) – varianta, která kolejově řeší úpravu sudé skupiny, kde je vyřešena odbočka směr žst. Židlochovice s výjezdem na 60 km/h, řeší se plná peronizace v žst. Hrušovany u Brna výstavbou druhého ostrovního nástupiště a nástupiště u VB délky 170m. Předmětem této varianty je i přestavba modřického zhlaví, které bude upraveno tak, aby na základě dynamického posouzení umožnilo vjezd/odjezd ze sudé skupiny směrem od/do Brna rychlostí 80 km/h. V rámci přestavby modřického zhlaví dojde k vysunutí kolejových spojek směrem ze stanice, což vyvolá úpravu polohy vjezdových návěstidel ve směru od Modřic i úpravu polohy některých oddílových návěstidel automatického bloku. Dále je splněna podmínka dopravní koleje s $Luž=800m$ a doplnění boční ochrany v sudé skupině. Dále je zde řešena úprava liché skupiny v minimálním rozsahu tak, aby byla splněna podmínka dopravní koleje s $Luž=800m$ i v liché skupině a doplnění boční ochrany v liché skupině. Toto lze řešit jednoduchým vypuštěním stávající kolej č.3

Samozřejmě se všemi těmito variantními řešeními úzce souvisejí i změny v ostatních profesích jako mosty, trakce, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproud v adekvátním rozsahu kolejových úprav.

V rámci jednání vystoupili zástupci obce Hrušovany u Brna (starosta a 1. místostarosta) jako účastníci Územního řízení. Obec Hrušovany u Brna podmiňuje své kladné stanovisko, jakožto účastníka územního řízení k naší stavbě, jinou stavbou, která vyřeší protihluková opatření komplexně v celé obci Hrušovany u Brna tj. i na koridorové trati. Námi projektovaná stavba řeší protihluková opatření pouze v oblasti stavebních úprav. Z tohoto důvodu je pro získání kladného stanoviska obce k DÚR vhodné zahájit samostatná jednání na toto téma.

Dalším bodem programu byla diskuze o podobě Autobusového terminálu (dále jen terminál), kterého investorem bude Město Židlochovice. Terminál je navržen tak, že je nutné demolovat stávající výpravní budovu v majetku SŽDC, s.o. Pro umístění drážních technologií je však tato budova nevhodnější. Projektant doporučuje svolat jednání s Městem Židlochovice ve věci terminálu, jako souběžné stavby tak, aby podklady měly stejný závazný charakter tj. charakter DÚR, jako naše stavba. Bez koordinace těchto dvou staveb, nelze dokončit podobu drážní části terminálu v Židlochovicích.

Vypracoval Ing. Igor Kekely

Dopravní technologie

Ing. Ľubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 813

Modelové GVD

Byly prezentovány modelové GVD pro krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont.

Krátkodobý horizont:

- Okrajové podmínky: přidání vlaků do 15' intervalu, ostatní vlaky fix dle stávajícího GVD;
- Řešení: takt nepravidelný, v Hrušovanech u Brna pravděpodobný výskyt pravidelného křížování vlaků S3 Brno – Židlochovice a pravidelné předjíždění vlaků EC-S3 Brno – Hustopeče u Brna;
- Požadavek na infrastrukturu: definován maximální rozsah v Hrušovanech u Brna, 2 koleje s nástupní hranou směr Židlochovice, 2 koleje s nástupní hranou směr Šakvice.

Střednědobý horizont:

- Okrajové podmínky: osa symetrie Židlochovice a Hrušovany u Brna;
- Řešení: takt mírně nepravidelný, křížování vlaků S3 Brno – Židlochovice v Židlochovicích, vyosení symetrie na 15' a 45' vlivem koexistence 30' taktu EC;
- Požadavek na infrastrukturu: definován maximální rozsah v Židlochovicích, 2 koleje s nástupní hranou.

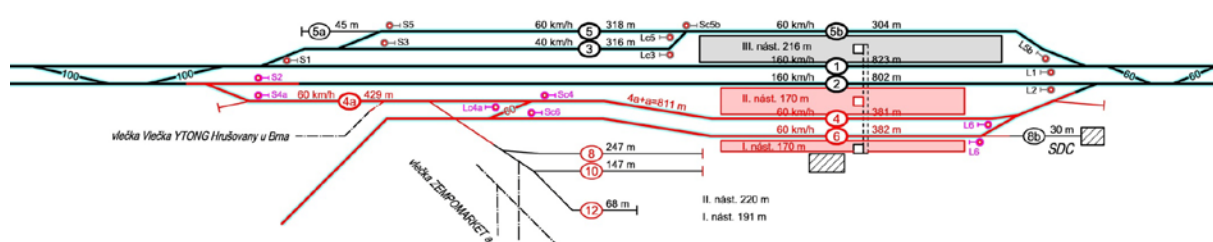
Dlouhodobý horizont:

- Okrajové podmínky: osa symetrie Židlochovice a Hrušovany u Brna;
- Řešení: takt pravidelný, křížování vlaků S3 Brno – Židlochovice v Židlochovicích, symetrie na 00' a 30';
- Požadavek na infrastrukturu: definován maximální rozsah v Židlochovicích, 2 koleje s nástupní hranou.

Návrh infrastruktury

Délky nástupních hran v Hrušovanech u Brna i Židlochovicích budou 170 m.

V Židlochovicích budou zřízeny dvě kusé dopravní koleje s nástupními hranami.



Oproti návrhu v zadání PD bylo řešení železniční stanice Hrušovany u Brna upraveno:

- Rychlost 60 km na výjezdu směr Židlochovice,
- Kolej č. 4 s užitečnou délkou nejméně 800 m,
- Zaústění vl. ITONG přímo do koleje č. 4, obsluha možná bez vlivu na provoz S3 do Židlochovic,
- Zaústění manipulačního obvodu a vl. ZEMPOMARKET (el-insta energo s.r.o.) přímo do koleje č. 4 křížením s kolejí č. 4, obsluha s vlivem na provoz S3 do Židlochovic.

Dále bylo prezentováno:

- Doplnění řešení s předjízdou kolejí 800 m i v lichém směru:
 - posun krajní výhybky břelavského zhlaví o 115 m - posun vj. návěstidla a dva oddíly,
 - posun obou kolejových spojek z výhybek 1:18,5-1200.
- Doplnění řešení s vložením spojky pro V=80 km/h na brněnském zhlaví:
 - posun krajní výhybky brněnského zhlaví o 175 m - posun vj. návěstidla a jeden oddíl,
 - navíc nová jedna spojka z transformovaných výhybek 1:18,5-1200 v D = 72 mm,
 - navíc nová transformovaná výhybka 1:18,5-1200 pro rozvětvení do sudé skupiny,
 - **úspora v jízdní době Hrušovany u Brna – Vojkovice nad Svratkou (60-80 km/h) je 11 s bez započtení vlivu posunu návěstidla.**
 - projektant dále prezentoval grafy dynamického průběhu rychlosti pro vjezd/odjezd vlaku do/ze sudé skupiny směrem od/do Modřic s porovnáním rychlostního omezení na 60, 80 a 100 km/h; z předložených dynamických grafů bylo zřejmé, že případná rekonstrukce modřického zhlaví pro vyšší rychlost má výrazně větší přínos při vjezdové/odjezdové rychlosti 100 km/h, kdy prakticky nedochází k nežádoucímu omezení rychlosti vlaku a k narušení plynulosti jízdy vlaku při vjezdu/odjezdu do/ze sudé skupiny

Připomínky k předloženému řešení

Po prezentaci výsledků byly vzneseny následující připomínky:

- (SŽDC GŘ, O26): S ohledem na prezentované výsledky dynamického prověření vjezdových/odjezdových rychlostí do/ze sudé skupiny ŽST Hrušovany u Brna ve směru od/do Modřic požadujeme prověřit možnosti technického řešení modřického zhlaví i pro rychlost 100 km/h pro jízdy do/ze sudé skupiny, včetně vyčíslení časové úspory oproti variantě s rychlostí pouze 80 km/h.
- (SŽDC OŘ, ST Brno) Uspořádání kolejíště v sudé skupině na odjezdu směr Židlochovice není vhodné pro potřeby údržby, proto bylo požadováno nahradit kolejový kříž křížovatkovou výhybkou. Dále je z hlediska správce nevhodné řešení v modré variantě, kde je nutné umístit rychlou spojku pro v=80km/h do oblouku s převýšením D=72mm. Bylo požadováno použití výhybek s PHS.

Návrh dalšího postupu

Protože na poradě nebyl učiněn závěr a nebylo vybráno výsledné řešení podoby železniční stanice Hrušovany u Brna, bude další postup následující. Projektant dodá na SŽDC tři pracovní návrhy řešení železniční stanice včetně vyčíslení investiční náročnosti:

- Základní návrh (červená varianta): úpravy v sudé skupině staničních kolejí, které souvisí s provozem linky S3 Brno – Židlochovice, užitečná délka 780-800 m jedné předjízdny koleje v sudé skupině staničních kolejí a boční ochrana v sudé skupině;
- Základní návrh rozšířený o užitečnou délku 780-800 m jedné předjízdny koleje v liché skupině staničních kolejí současně se zrušením koleje č. 3 (zelená varianta) a boční ochrana v liché skupině;
- Základní návrh rozšířený o užitečnou délku 780-800 m jedné předjízdny koleje v liché skupině staničních kolejí současně se zrušením koleje č. 3, boční ochrana v liché skupině a zároveň úpravy související s vjezdem od Brna na koleje č. 4 a č. 6 rychlostí 80 km/h (modrá varianta).

Následně se SŽDC vyjádří, který ze třech návrhů bude projektant v PD dále zpracovávat. Bez tohoto vyjádření není další postup na projekčních pracích možný.

Kolejová svršek a spodek, nástupiště a přejezdy

Ing. Igor Kekely, kekely@sudop-brno.cz, tel.: 972 624 627

Kolejové úpravy byly projednány jenom okrajově, protože nebyla nalezena shoda mezi jednotlivými složkami investora o podobě a úpravách v žst. Hrušovany u Brna. Z výše uvedeného textu vyplývá, že tři varianty kolejových úprav budou následně odsouhlaseny zástupci SŽDC, z těchto bude vybrána jedna, která bude sledována v dalším období.

Projektant prověřil možnost výjezdu ze stanice Hrušovany u Brna směr Židlochovice pro rychlost 60km/h. Toto lze dosáhnout za cenu příčných posunů, přínos tohoto řešení je ve zkrácení jízdní doby.

V samotné stanici Hrušovany u Brna bude vybudováno nové ostrovní nástupiště a nástupiště u VB, obě délky 170m s hranou nástupiště 550mm nad TK. Tímto dojde k plné peronizaci stanice. Přístup na nové ostrovní nástupiště se počítá ze stávajícího podchodu schodišťovým ramenem a výtahem.

Mezistaniční úsek Hrušovany u Brna – Židlochovice je v maximálně možném rozsahu navržen na rychlost 80km/h.

Samotná stanice Židlochovice je dle požadavků dopravní technologie navržena jako hlavová s dvěma kusými kolejemi u kterých jsou navrženy krajní nástupiště dl. 170m s nástupní hranou výšky 550mm nad TK. Koleje jsou ukončeny betonovými zarážedly. Definitivní podoba kolejového řešení ve stanici Židlochovice bude upřesněna na základě jednání s Městem Židlochovice o podobě autobusového terminálu, který s polohou a umístěním kolejí a nástupišť úzce souvisí.

Na trati se nacházejí čtyři stávající úroňové přejezdy. Dva jsou na okraji intravilánu obce Hrušovany u Brna, jeden z nich v km 1,018 je ve stávajícím stavu přehrazen betonovými prefabrikáty a je využíván jako přechod, druhý v km 1,039 je po realizaci stavby obslužné komunikace průmyslového areálu z rekonstruován a využíván – tento bude upraven dle potřeb kolejového řešení a zabezpečený. Na základě Zvláštních technických podmínek, kde je zakotvena možnost prověření realizace nového přechodu v km 0,713 projektant doporučuje využití stávajícího přejezdu v km 1,018 jako nového zabezpečeného přechodu a z důvodu zvyšování rychlosti na trati a případných komplikací s rozhledem a viditelností v oblouky na výjezdu z Hrušovan u Brna upustit od případné realizace nového přechodu v km 0,713. Obec Hrušovany u Brna k tomuto problému zaujme stanovisko, které sdělí písemně projektantovi a investorovi do 14 dnů od obdržení záznamu z porady. Předběžně se dá konstatovat, že zástupci obce Hrušovany u Brna preferují řešení přestavby stávajícího přejezdu v km 1,018 na přechod, který bude postačující pro zájmovou oblast. Další přejezdy se nacházejí na okraji intravilánu města Židlochovice jeden v km 2,134, který bude rekonstruován v plném rozsahu a zabezpečen. Poslední přejezd se nachází v km 2,419, tento projektant navrhuje zrušit v plném rozsahu. Přejezd je definován jako příjezd k samostatně stojící nemovitosti. Město Židlochovice nabídlo součinnost při jednání s majiteli této nemovitosti o možnosti jeho zrušení a vybudování náhrady za tento přejezd v rámci výstavby autobusového terminálu z jiného směru.

Mosty, propustky, zdi

Ing. Hana Hanáková, hhanakova@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 817

V rámci stavby bude řešeno celkem 10 mostních objektů.

V žst. Hrušovany u Brna bude provedena rekonstrukce mostu v km 125,879 - stávajícího podchodu zajišťujícího přístup na ostrovní nástupiště. S ohledem na změnu konfigurace stanice a výstavbě nového ostrovního nástupiště bude stávající tubus podchodu opatřen novým schodištěm na dané nástupiště a výtahovou šachtou s výtahem pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště.

V prostoru vlastní tratě se nachází jeden most a 8 propustků. S ohledem na technický stav objektů se navrhuje jejich kompletní přestavba. Nové objekty budou navrženy na účinky zatěžovacího vlaku LM71 s klasifikačním součinitelem 1,1. Prostorové uspořádání bude vyhovovat ČSN 73 6201.

U mostu v km 1,038 přes potok Šatava je navržena výstavba nového mostu s železobetonovou nosnou konstrukcí s kolmým ukončením.

Veškeré propustky budou nahrazeny novými trubními, pokud to konfigurace terénu dovolí se šikmým ukončením.

S ohledem na záplavové území budou vlastní dimenze mostu a propustků navrženy na základě hydrotechnického posouzení a odsouhlasení ze strany Povodí Moravy.

Zabezpečovací zařízení

Ing. Miroslav Šerý, msery@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 818

Současný stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Hrušovany u Brna je v činnosti zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, hybridní staniční zabezpečovací zařízení ETB ovládané z JOP. V současné době je stanice již dálkově ovládána z CDP Přerov. V současné době probíhá stavba „ETCS - I. koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“ a stavba „Instalace traťové části AVV pro oblast OŘ Brno, I. etapa“.

Staniční kolejové obvody jsou KOA 275 Hz. Kolejové obvody jsou v hlavních kolejích dodatečně kódovány v celé délce vlakové cesty, v předjízdňových kolejích jen na staničních kolejích.

Umístění technologického zařízení ETB je v provozní budově vedle výpravní budovy. V přízemí provozní budovy je místnost kabelových závěrů, v patře je stavební ústředna.

Úpravy zabezpečovacího zařízení v žst. Hrušovany u Brna pro napojení tratě směr Židlochovice

Pro napojení tratě směr Židlochovice je nutno ve stanici provést kolejové úpravy v sudé kolejové skupině. S ohledem na rozsah kolejových úprav se navrhuje proto vyměnit stávající SZZ ETB za elektronické stavědlo ve funkci traťového stavědla, které bude zároveň ovládat vzdálené stavědlo v Židlochovicích. Instalace nového elektronického SZZ vyvolá změny rozmístění venkovních prvků ETCS a AVV a je nutno upravit SW DOZ a ETCS na CDP Přerov.

Z účasti na poradě se omluvili zástupci O14 SŽDC. Ing. Špála sdělil projektantovi dne 19.5.2015 vyjádření O14 SŽDC:

Odbor 14 vzhledem ke kolejové přestavbě stanice Hrušovany u Brna a vzhledem k tomu, že stávající ETB bude v době realizace starší než 20 let, souhlasí s vybudováním nového elektronického SZZ v Hrušovanech u Brna. Pokud se bude na celou stanici nasazovat nové elektronické stavědlo, musí celá stanice kolejově vyhovovat normám a vzhledem k rychlosti po hlavních kolejích 160 km/h je nutno realizovat odvraty z ostatních kolejích na liché i sudé skupině. Odbor 14 doporučuje využít stávající ETB jako provizorní zab.zař. pro zabezpečení stanice po dobu její kolejové přestavby.

Zabezpečení stanice Židlochovice je možné řešit dvěma způsoby:

- a) detašovaným traťovým stavědlem v Židlochovicích elektronického stavědla v žst. Hrušovany u Brna*
- b) kabelově stáhnout všechny prvky zab.zař. do elektronického stavědla žst. Hrušovany u Brna*

Odbor 14 dále upozorňuje, že v době výstavby bude na hlavní trati Břeclav – Brno již v činnosti ETCS. To bude znamenat provést příslušné úpravy.

Připomínky k předloženému řešení

Po prezentaci výsledků byly vzneseny následující připomínky:

- Vzhledem k tomu, trať Hrušovany u Brna – Židlochovice bude provozně i vozebně propojena s tratí Brno – Břeclav, kde je předpokládán provoz vlaků výhradně pod dohledem ETCS a AVV, požaduje O26 GR SŽDC vybavit i odbočnou trať Hrušovany u Brna – Židlochovice traťovou částí ETCS a AVV.

Sdělovací zařízení

Ing. Vít Řihošek, vrihosek@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 858

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

Podél předmětného traťového úseku bude položen nový traťový kabel, společně s ním budou v hlavní kabelové trase uloženy dvě trubky HDPE a v částech společné zemní trasy rovněž místní sdělovací kabely (ve stanicích). Do jedné z nových trubek HDPE bude zafouknut diagnostický optický kabel. Dimenze kabelů bude zvolena na základě dalších jednání.

Stávající místní kabelizace v Hrušovanech bude upravena a doplněna dle nové situace stanice a potřeb drážního provozu. V Židlochovicích bude zbudována nová místní kabelizace, která pokryje nově vzniklé požadavky v této lokalitě. Na nový optický kabel se nasadí nový přenosový systém, který zajistí v rámci předmětné stavby potřebné přenosy do Židlochovic.. Přenosový trakt bude realizován v aktuální technologii.

Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ASHS, EZS, atd.)

V obou stanicích budou nové nebo adaptované prostory osazeny novými rozvody a dle potřeby doplněny EZS, LDP nebo ASHS.

V Hrušovanech budou upraveny a doplněny stávající technologie – telefonní zapojovač, přenosový systém, telefonní ústředna, hodiny atd.

Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)

Nové nástupiště v Hrušovanech i Židlochovicích budou osazeny standardní výbavou pro dálkově ovládané stanice – informační systém, rozhlas, hodiny a kamerový systém. Budou doplněny digitálními hlasovými majáčky. Četnost a parametry zařízení budou odpovídat stanicím obdobného rozsahu a budou upřesněny na dalších jednáních.

Stávající zařízení v Hrušovanech bude upraveno nebo doplněno.

Rádiové spojení (MRTS, GSM-R)

Stávající rádiová síť (GSM-R) bude rozšířena pro pokrytí nového úseku trati, rozsah úprav bude definován na základě výpočtu a měření.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

V rámci stavby budou doplněny pracoviště určené k dálkovému řízení provozu a dohledu v daném úseku.

Přeložky sdělovacích zařízení

V rámci stavby dojde v Hrušovanech k dotčení stávajících drážních sítí, které musejí být ve stavbě ošetřeny. V Židlochovicích se přeložky drážních sítí nepředpokládají.

Dále dojde stavbou k dotčení mimodrážních sítí, u kterých budou na základě konzultace se správci navrženy přeložky a ochranná opatření.

Trakční vedení a ukolejnění

Jiří Košíček, jkosicek@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 111

Výchozí stav

Technické údaje stávajícího trakčního vedení

Železniční stanice Hrušovany u Brna (km 125,600) je elektrizovaná jednofázovou proudovou soustavou 25kV, 50Hz. Modernizace celé žst., včetně trakčního vedení byla provedena v rámci stavby „ČD DDC Modernizace t.ú. do 160 km/hod Vranovice – Brno“ s termínem dokončení stavby v roce 2000.

Návrh energetického napájení trati

Trať Hrušovany – Židlochovice bude napájena z trakčního vedení hlavního tahu v žel. stanici Hrušovany, tzn. z TNS Modřice.

Z důvodů vypínání zkratů a neohrožení kvality a spolehlivosti napájení hlavní trati není možné přímé propojení trakčního vedení hlavní a odbočné trati.

Proto bude **nutné** v žst. Hrušovany **vybudovat jednovypínačovou spínací stanici** s jedním podélným vypínačem, připojeným přes dálkově ovládané odpojovače k trakčnímu vedení hlavních kolejí napájecího úseku TNS Modřice – SpS Popice.

Návrh technického řešení nového trakčního vedení

V traťovém úseku **Hrušovany – Židlochovice** bude provedena montáž nového trakčního vedení v délce 1.900 m.

V **žst. Židlochovice** bude provedena montáž nového trakčního vedení v rozvinuté délce cca 0,9 km. Připojení trolejového vedení žst. od vedení přilehlého traťového úseku bude provedeno ve výměnném poli elektrického dělení. Elektrifikovány budou obě koleje v celé délce.

Samostatné stavební objekty řeší problematiku ochrany nebezpečného dotyku neživých částí TV a vodivých konstrukcí individuálním ukolejněním.

Návrh technického řešení úpravy trakčního vedení v žst. Hrušovany u Brna

V **žst. Hrušovany** je návrh úpravy TV podmíněn variantou kolejových úprav.

V červené a zelené variantě dochází k úpravám železničního svršku na jednotlivých zhlavích sudé skupiny. Pro zajištění sjízdnosti TV dochází ke stavebním úpravám trakčních podpěr a navazující výměně trolejových drátů v hlavních kolejích.

V modré variantě je dochází i vysunutí výměnného pole elektrického dělení brněnského zhlaví.

Úprava ukolejnění ve všech variantách v návaznosti na stavební úpravy a úpravy zabezpečovacího zařízení.

Připomínky k předloženému řešení

Po prezentaci výsledků byly vzneseny následující připomínky:

- (SŽDC GŘ, O26): Doporučujeme navrhnout TV v ŽST Hrušovany u Brna tak, aby 4. a 6. SK nebyly společně v jedné napájecí sekci, ale bylo možné vypínat TV nad každou z těchto kolejí samostatně a byl tak při vypnutí TV nad jednou z uvedených kolejí umožněn provoz závislou trakcí do Židlochovic.

Silnoproudé rozvody

Ing. Jan Zářecký, jzarecky@sudop-brno.cz, tel.: 972 625 120

Žst. Hrušovany u Brna

Ve stanici budou řešeny úpravy osvětlení, silnoproudých rozvodů a elektrického ohřevu výhybek v závislosti na kolejovém řešení. Bude vybudováno osvětlení nových nástupišť a upraveno osvětlení podchodu. Napájení zabezpečovacího zařízení

"Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice" Záměr projektu a přípravná dokumentace - 2015
bude nově provedeno z trakčního vedení a nové trafostanice 22/0,4kV, která bude ve stanici vybudována. Nové trakční vedení do Židlochovic bude napojeno přes jednovypínačovou spínací stanici.

T.ú. Hrušovany u Brna - Židlochovice

V traťovém úseku budou řešeny přeložky venkovních vedení vn, které svou výškou nevyhoví požadavkům ČSN EN 50 423-1. Dále bude proveden přepočít křížení linek 110kV s tratí v souladu ČSN EN 50 341-1 a příslušnými PNE.

Žst. Židlochovice

Ve stanici bude řešeno osvětlení nástupišť a přístupových cest. Dále bude řešen elektrický ohřev výhybek a případné napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Pozemní stavby

Ing.Arch. Robert Rosecký, rrosecky@sudop-brno.cz, tel.: 737 428 661

V profesi pozemních staveb bude v rámci stavby řešeno následující :

V žst. Hrušovany u Brna bude stavebně upravena výpravní a sousední technologická budova za účelem umístění nové technologie. Pro novou technologickou budovu není v žst. dostatek místa. Dále se počítá s novou spínací stanicí a kabelovodem. Pro ochranu cestujících před nepřízní počasí budou v žst. na nových nástupištích zřízeny přístřešky a zastřešení nad výstupy z podchodu.

V mezistaničním úseku budou u přejezdů pro umístění PZS zřízeny releové domky.

V žst. Židlochovice nutno zřídit vhodné prostory pro umístění nové zabezpečovací, silnoproudé a sdělovací technologie a pro odbavení cestujících (čekárna,...). Tyto provozy se umístí buď v stavebně upravené stávající výpravní budově, nebo v novém objektu při vstupu na nástupiště od města. V případě realizace nového objektu by byla stávající výpravní budova demolována (požadavek SŽDC-SBBH). Budova není památkově chráněna, prostor výstavby je však v památkové zóně zámku a proto je nutné navržené řešení projednat s památkovým ústavem. Pro ochranu cestujících před nepřízní počasí budou v žst. na nástupištích zřízeny přístřešky.

Pro ochranu proti negativním účinkům hluku z železniční dopravy budou navrženy protihluková opatření (PHS+IPO). Zástupci (starosta a místostarosta) Hrušovany u B. požadují provedení PHO i ze strany žel.trati Břeclav – Brno, dle sdělení investora možno provést PHO pouze v rozsahu kolejových úprav prováděných v rámci této stavby.

Přílohy:

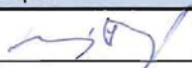

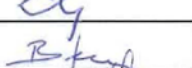
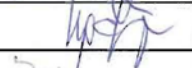
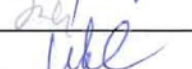
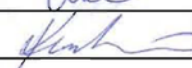


Prezenční listina

PREZENČNÍ LISTINA

z jednání k akci: "Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice"
Přípravná dokumentace a záměr projektu - vstupní porada vězprofesní
konané dne: 20.5.2015 v zasedací místnosti č.317 SUDOPu Brno, Kounicova 26,
3.patro.

Poř. č.	jméno	Organizace	Telefon/email	podpis
1	ALEŠ ZETMAN	SŽDC GR 06	702 209 232 ZETMAN@SZDC.CZ	Zetman
2	MILAN STEHLÍČ	SŽDC GR 012	601387025 STEHLICH@SZDC.CZ	Stehlíč
3	Jan Komárek	SŽDC, OŘ Brno	972626003, komarek.j@szdc.cz	Jan Komárek
4	VLADIMÍR ŠÍŠKE	SŽDC, OŘ BRNO, ST BRNO	972626032, siske@szdc.cz	Šiške
5	Tomáš Kremen	SŽDC, OŘ BRNO, ST BRNO	972626036, KREMENT@SZDC.CZ	Kremen
6	Jan Kremen	SŽDC, GR 026	602167740, kremen@szdc.cz	Jan Kremen
7	W.B. FERENC	SUDOP-BRNO, spol.s.r.o.	721 089 009 jferenc@sudop-brno.cz	Ferenc
8	UDÁNEK DOMISLAV	SUDOP-BRNO, spol.s.r.o.	972 625 102, UDANEK@SUDOP-BRNO.CZ	Udánek
9	Tomáš Haushold	SŽDC, GR 041	9723 25457 - Haushold@szdc.cz	Haushold
10	VÁCLAV KUŠYN	SUDOP Brno	972624039, KUŠYN@SUDOP-BRNO.CZ	Kušyn
11	PROSECKÝ ROBERT	SUDOP BRNO	972625505, PROSECKY@SUDOP-BRNO.CZ	Prosecký
12	VÍT ŘÍHOŠEK	— 11 —	972 024 669, RHOSEK@SUDOP-BRNO.CZ	Říhošek
13	LUBOŠ VÁLÍČEK	ČD-Telematika	602760451, lubomir.valicek@cd.cz	Valíček
14	Jiří Kubina	SŽDC GR 013	972244477, KUBINA@SZDC.CZ	Kubina
15	FRANZ	KÚJHK OR1	54165134, FRANZ.KUBICEK@KUPKEMATATV.CZ	Franz
16	KAMIL NOVÁK	KÚJHK OR1	543426653, KAMIL@KUPKEMATATV.CZ	Novák
17	Jan Jareček	Sudop Brno	972627120, jarecek@sudop-brno.cz	Jareček
18	Dušan SLÁVÍK	Sudop Brno s.r.o.	972624052, dslavik@sudop-brno.cz	Slávik
19	HAUSOLD TOMÁŠ	OŘEC HAUSOLD	602 766 388	Hausold
20	KUPOČEK DUŠAN	OŘEC HAUSOLD	775 075 058	Kupoček
21	PETR KAPOUN	SUDOP BRNO	972 625 813, pkapoun@sudop-brno.cz	Kapoun
22	LUBOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	972 625 813, lbenak@sudop-brno.cz	Benák
23	KAREL PUKL	SUDOP BRNO	972625039, kpukl@sudop-brno.cz	Pukl
24	MAN BARGEL	SŽDC SV	724932348, bargel@szdc.cz	Bargel

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

č.	jméno	Organizace	Telefon/email	podpis
25	MIROSLAV ŠERT	SUDOP BRNO	972 62 5818 msery@sudop-brno.cz	
26	Martin KADLA	SUDOP BRNO	972 62 5934 mkadla@sudop-brno.cz	
27	JIRÍ KOŠICEK	SUDOP BRNO	602 860910 j.kosicek@sudop-brno.cz	
28	Petr BENC	OE Brno SBBM	602 626 021 sbmc@szdc.cz	
29	Ing. Čížek	ČD s. KSM Brno	602 331 390 cizek@tsm.cz	
30	Michal Bědík	SUDOP BRNO	mlb@k@sudop-brno.cz	
31	Jan Vítek	Zidlochovice	vitale@zidlochovice.cz	
32	Jdeňka Koutná	— II —	604 290 311 KOUTNA@ZIDLOCHOVICE.CZ	
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				

Z á z n a m

z pracovní vstupní porady na Přípravnou dokumentaci stavby v profesi zabezpečovací zařízení, která se konala dne 13.8.2015 na SUDOP BRNO s.r.o., pro stavby:

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

Přítomní: podle prezenční listiny, která je nedílnou součástí záznamu.

Zabezpečovací zařízení

Zásady technického řešení, byly projednány na vstupní poradě: Dopravní technologie a v profesi kolejí (železniční spodek-návrh pražcového podloží a svršek), nástupiště a přejezdy, konané dne 13.7.2015 v Brně (SUDOPu Brno, zasedací místnost č.317, Kounicova 26. Závěry z této porady byly přeneseny do profese zabezpečovacího zařízení, dále rozpracovány a předloženy na dnešním jednání.

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

PS 01-28-01 žst. Hrušovany u Brna, část A, definitivní SZZ a úprava ETCS a AVV
část B, provizorní SZZ
část C, klimatizace místností technologie

PS 02-28-01 t.ú. Hrušovany u Brna- Židlochovice, traťové zabezpečovací zařízení, ETCS a AVV

PS 03-28-01 žst. Židlochovice, definitivní SZZ, ETCS a AVV

PS 04-28-01 CDP Přerov, úprava DOZ a ETCS

1. Technologie mezistaničního úseku Hrušovany u Brna – Židlochovice a nově vniklá stanice Židlochovice jsou od stanice Hrušovany u Brna ve vzdálenosti, která umožňuje soustředit technologii pouze do Hrušovan u Brna, nebude třeba budovat technologii ve stanici Židlochovice. Tímto dojde k drobnému navýšení kabelizace z důvodu násobení žil, ale nezřízení technologie zabezpečovacího zařízení a dalších profesí potřebných pro jeho fungování SZZ Židlochovice dojde k výrazné ekonomické úspoře.
2. Po místním šetření projektantů zabezpečovacího zařízení a pozemních staveb ve stávající technologické budově bylo zjištěno, že jediná místnost, do které se dá umístit nové staniční zabezpečovací zařízení, výstroj traťového zabezpečovacího zařízení a kompletní výstroj TZZ a SZZ ve směru do Židlochovic, je místnost stávajícího SZZ-ETB. Popřípadě zbudovat v blízkosti novou technologickou budovu. Možnost výstavby nové budovy byla na poradě zamítnuta a to zejména z důvodu proběhlých investic do stávající technologické budovy.
3. Po dobu stavebních úprav sudé kolejové skupiny stanice Hrušovany u Brna, traťového úseku Hrušovany u Brna – Židlochovice, žst. Židlochovice a technologické budovy žst. Hrušovany u Brna bude na zbývajícím kolejišti v činnosti mobilní zabezpečovací zařízení umístěné v kontejnerech a ovládané ze stávající DK. Provizorní SZZ bude zabezpečovat vlakové cesty po zbývajících staničních kolejích s vazbou na stávající obousměrné elektronické autobloky Vranovice – Hrušovany u Brna a Hrušovany u Brna - Modřice.
4. Stávající místnost v 2NP, ve které je umístěno SZZ 3.kategorie typu ETB bude po spuštění provizorního SZZ vyklizena a po drobných stavebních úpravách bude do této místnosti umístěno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronického typu s kolejovými obvody s parametry podle TSI umožňující přenos kódu VZ a s navázáním traťových mezistaničních úseků
5. Stávající místnost zdrojů v 1NP bude ponechána včetně zdroje UNZ -1.88De. Zdroj je zbudovaný ve stavbě: [Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno z roku 2009](#). Ve zdroji budou provedeny pouze drobné úpravy způsobené změnou vstupního napájení a výměnou SZZ ETB za nové staniční zabezpečovací elektronického typu. V místnosti budou upraveny pouze prostupy stěnami pro vstup kabelů. Dále bude vyměněn napájecí kábel mezi zdrojem a místností silnoproudu.
Při zpracování projektu pro stavební povolení bude prověřeno, zda je třeba kompletní výměna baterií ve zdroji.
6. Stávající místnost kabelových závěrů v 1NP bude profesí zabezpečovacího zařízení opuštěna, v místnosti zůstanou pouze kabely sdělovacího zařízení. Nová místnost kabelových závěrů vznikne adaptováním opuštěné místnosti NN nazvané jako dílna. V této místnosti budou zazděny nepotřebné otvory a zbudování nové pro vstup kabelů z kolejiště – kabelovodu. Propojení místnosti kabelových závěrů a technologie SZZ bude prostupy ve stropě.
7. Správce zabezpečovacího zařízení upozorňuje na skutečnost, že všechny venkovní prvky staničního zabezpečovacího zařízení bude třeba vyměnit za nové. A to i v místech, kde kolejiště není dotčeno touto stavbou,

navrhuje ponechat pouze základy pod návěstidla nedotčená stavbou. Stávající kabelizace bude použita pro činnost provizorního SZZ. Pro nové staniční zabezpečovací zařízení bude kabelizace zřízena nová a to v celém obvodu stanice.

8. Z důvodu ponechání částí stanice bez zásahu do kolejového svršku a spodku, jedná se o oblast mezi vjezdovými návěstidly a výhybkami odbočujícími do předjízdnych kolejí, bude třeba přepínat tyto prvky zabezpečovacího zařízení mezi několika SZZ. Z tohoto důvodu budou na zhlavích zřízena provizorní výhybkářská stanoviště St.I a St.II. Stanoviště budou vybavena telefonem, přípojkou NN a provozována po nezbytně nutnou dobu.
9. Deska nouzové obsluhy bude upravena na nový stav kolejiště a bude do ní doplněn úsek Hrušovany u Brna - Židlochovice včetně.
10. Kusá kolej č.3 bude pouze odjezdová, volnost kusé koleje bude zjišťována pomocí PN.
11. Mezistaniční úsek Hrušovany u Brna - Židlochovice bude pro potřebu kódování vybaven kromě počítačů náprav i jedním kolejovým obvodem ohraničeným vjezdovými návěstidly.
12. V nově vybavené místnosti SZZ bude zřízena nová klimatizace. Ve stávající místnosti zdrojů bude provedena výměna stávající klimatizace za novou. Obě tyto jsou součástí samostatné části tohoto PS.
13. Všechna hlavní návěstidla, u kterých to bude požadováno, budou vybaveny funkcí: "Jízda podle rozhledových poměrů". Návěstidlo za námezníkem výhybky č.9 (Lc4b) bude vybaveno funkcí: "Jízda vlaku povolena".
14. Část koleje mezi koncem výhybek a zarážedlem sloužících jako přímá boční ochrana bude pojmenována příslušným číslem koleje doplněné příslušným abecedním indexem.

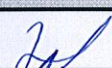

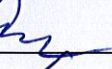
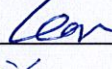
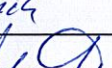
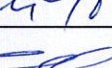
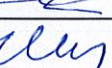
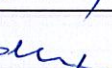
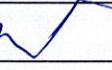

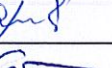
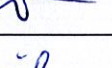
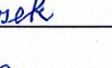

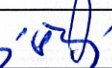
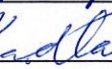
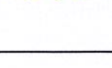

Zaznamenal: Martin Kadla

PREZENČNÍ LISTINA

z pracovní porady v profesi zabezpečovacího zařízení na Přípravnou dokumentaci stavby

„Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“

konané na SUDOP BRNO dne 13.8.2015

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon e-mail	podpis
1	BARGEL IVO	SZDC, SSV	924 932 348 · bargel@s2dc.cz	
2	CIPRIJ ALEJ	SZDC, GŘ 014	722 821 113, ciprij@s2dc.cz	
3	ONDRUŠKA Radovan	GŘ SZDC 012	602 435 577 / ondruska@s2dc.cz	
4	KAMIL NOVÁK	SUDOP BRNO	543 426 683 605 292 364 / kamon2@brno.sudop.cz	
5	LUDOMÍR BENÁK	SUDOP BRNO	972 625 815 / benak@sudop-brno.cz	
6	MICHELÍK MARIE	SZDC ESP AČCVOU	724 035 779 michelik@s2dc.cz	
7	CHOUŘEK VĚL	SZDC SSVT Brno	CHOUŘEK E SZDC. CZ 724 761 972	
8	SPISAR DAVID	SZDC, OR BRNO, ÚRP	602 417 443 SPISAR@SZDC.CZ	
9	BENC PETR	SZDC, OR BRNO SSBH	972 626 024 benc@s2dc.cz	
10	VITKA MÜLLEROVÁ	SZDC, OR BRNO, ÚT	942 626 045 mullerova@s2dc.cz	
11	Tomáš Křemen	SZDC, OR BRNO, ST	972 626 036 KREMENT@SZDC.CZ	
12	PAPOUŠEK Radislav	SZDC, OR - POITRHO	606 758 397, papousek@s2dc.cz	
13	SVOBODA RADIM	SZDC, OR - ZD technol.	972 625 180, SVOBODARA@s2dc.cz	
14	ŘÍHOŠEK VÍT	SUDOP BRNO	972 624 669 / 702 205 845 VRHOSEK@SUDOP-BRNO.CZ	
15	PROSECKÝ ROBERT	SUDOP BRNO	737 428 661 rroseccky@SUDOP-BRNO.CZ	
16	KEKELY IGOR	SUDOP BRNO spol. s r.o.	972 62 4624 kekely@sudop-brno.cz	
17	MIRSLAV JERÝ	SUDOP BRNO	972 625 818, 606 952 818 msery@sudop-brno.cz	
18	Martin KADLA	SUDOP BRNO	972 62 58 34 mkadla@sudop-brno.cz	
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				

Záznam

Z porady na projednání připomínek k projektu stavby „**Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice**“, konané dne 12.2.2016 v Brně (SUDOPu Brno, zasedací místnost č.317, Kounicova 26, Brno 611 36)

Předmět jednání : „**Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice**“
Přípravná dokumentace a záměr projektu

Přítomni : viz prezenční listina

Porada byla svolána za účelem projednání zapracování připomínek v jednotlivých profesích, které mají vliv na konečnou cenu díla. V úvodu HIP seznámil přítomné se zamýšleným pořadem jednání, a poté bylo dohodnuto následující:

Všeobecně:

Základním vstupem pro jednání konané dne 12.2.2016 je skutečnost, že všechny nově vzniklé připomínky na tomto jednání, případně po něm, nebudou akceptovány.

Všechny části dokumentace budou po připomínkovém řízení označeny nad rozpiskou textem „PO PŘIPOMÍNKÁCH 02/2016“

Odpovědi projektantů na jednotlivé připomínky jsou sepsány *červenou barvou, kurzíva, písmo textu Arial*. Připomínky, které byly projednány přímo na jednání, mají odpověď projektanta vyznačenou *Modrou barvou, tučné, kurzíva, písmo textu Arial*. Pokud jsou připomínky odeslány v otevřené formě, jsou odpovědi přímo v textu, pokud jsou připomínky odeslány v uzavřené formě jsou odpovědi sepsány na samostatném listu.

Vypracoval Ing. Igor Kekely

1. Připomínky SŽDC s.o., GŘ, O6-OPS

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

2. Připomínky SŽDC s.o., GŘ, O12-OZŘP

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

3. Připomínky SŽDC s.o., GŘ, O13-OTH

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

4. Připomínky SŽDC s.o., GŘ, O14-OAE

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

5. Připomínky SŽDC s.o., GŘ, O15-OPrS

Bez připomínek.

6. Připomínky SŽDC. SŽE ÚS Brno

Bez připomínek.

7. Připomínky SŽDC. TÚDC Praha

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

8. Připomínky SŽG

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

9. Připomínky SŽDC, OŘ Brno

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

10. Připomínky ČD GŘ, O3

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

11. Připomínky ČD RSM

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

12. Připomínky ČDT

Připomínky vysvětleny nebo zapracovány podle textu.

Přílohy. Připomínky se zapracovanými reakcemi projektanta k bodům č. 1 - XX

Konferenčním projednáním je připomínkové řízení uzavřeno a připomínky budou zapracovány v projektové dokumentaci podle tohoto záznamu.

Vypracoval Ing. Igor Kekely

POTVRZENÍ PŘIPOMÍNEK

Dne 3.3.2016

Každá uvedená připomínka byla řádně prostudována a prověřena projektantem, odpovědným za daný problém. Reakce projektanta (na každou relevantní připomínku samostatně) je vždy uvedena vložím červeného textu pod připomínkou. Odpovědi byly řádně projednány a odsouhlaseny.

Ing. Igor Kekely –HIP

.....

Ing. Radim Chrástek - HIS stavby souhlasí s formou i obsahem takto vypořádaných připomínek.

.....

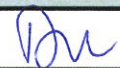







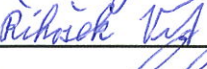
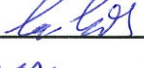
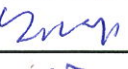
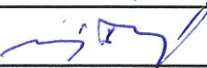

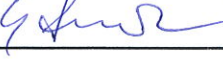

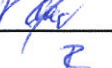

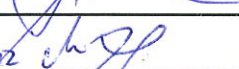






PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci: "Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice"

Přípravná dokumentace a záměr projektu

KONFERENČNÍ PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK

konané dne: 12.2.2016 v zasedací místnosti č.317 SUDOPu Brno, Kounicova 26,
3.patro.

Poř. č.	jméno	Organizace	Telefon/email	podpis
1	JAN DUORÁK	SUDOP BRNO	972 625 817 / JDUORAK@SUDOP-BRNO.CZ	
2	HANA HANÁKOVÁ	— II —	— II — HHANAKOVA@SUDOP-BRNO.CZ	
3	KARL ULICNY	SUDOP BRNO	736 462 708 KULICNY@SUDOP-BRNO.CZ	
4	CHROMKA ZDENEK	SZDC OŘ BRNO SZDC BRNO	729 761 470 CHROMKA@SZDC.CZ	
5	Macallan Jaroslav	SZDC OŘ BRNO OP1	972 626 099 / Macallan@szdc.cz	
6	HAJDUK TEREZA	SZDC, OŘ SZDC BRNO	724 114 025 TEREZA.HAJDUK@SZDC.CZ	
7	KOŠTICEK VÍT	SUDOP BRNO	602 576 390 V.KOSTICEK@SUDOP-BRNO.CZ	
8	KADISAR GAVJA	IXPROJEKTA	602 723 790 Vladislav.Gavja@ixperta.com	
9	ŘÍHOŠEK VÍT	— II —	603 570 167 VIT.RIHOSEK@IXPERTA.COM	
10	Martin Ambros	— II —	733 780 668 martin.ambros@ixprojekta.cz	
11	Mark Lubdík	— II —	733 780 667 mark.lubdik@ixprojekta.cz	
12	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972 625 818, 606 952 818 m.sery@sudop-brno.cz	
13	BEDNÁŘ	SZDC OŘ OŘ	972 626 060 BEDNAR@SZDC.CZ	
14	JAN SVOBODA	SZDC, OŘ SZDC BRNO - SZDC	972 626 060 Svoboda@szdc.cz	
15	Jalub Marsálek	SZDC, OŘ BRNO, JT	702 211 871 marsalekja@szdc.cz	
16	Petr KACÁČ	SZDC, OŘ BRNO, SJT	972 626 062 kacac@szdc.cz	
17	Petr BENC	SZDC OŘ BRNO SBJM	972 626 021 benc@szdc.cz	
18	ALEŠ CIPRIJ	SZDC, OŘ, O14	722 821 153 ciprij@szdc.cz	
19	ROMAN MITRIK	SZDC, SZDC'S BRNO	972 623 409 mitrik@szdc.cz	
20	LIBOR TRLIČKA	SZDC, SZDC'S BRNO	972 623 411 trlica@szdc.cz	
21	JIRÍ DOSOUDIL	SZDC, OŘ BRNO SEE	724 114 024 dosoudil@szdc.cz	
22	RADEK ZEZULKA	ASYC, s.r.o.	730 616 046 rzezuka@asyc.cz	
23	JAN ŽDREČEK	Sudop Brno s.r.o.	603 720 122, jzrecek@sudop-brno.cz	
24	ZDENEK NETECZEK	SZDC - SZDC	724 244 271 NETECZEK@SZDC.CZ	

25. IČOR KEKELÝ

SUDOP BRNO spol. s r.o.

972 624 627 kekely@sudop-brno.cz

26. VLADIMÍR ŠISKE

SZDC OŘ BRNO - JT BRNO

602 411 586 siske@szdc.cz



SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

PREZENČNÍ LISTINA**z porady k akci: “ Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice ”**

Přípravná dokumentace a záměr projektu

KONFERENČNÍ PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK

**konané dne: 12.2.2016 v zasedací místnosti č.317 SUDOPu Brno, Kounicova 26,
3.patro.**

Poř. č.	jméno	Organizace	Telefon/email	podpis
1	LUDOMÍR BENÁK	SUDOP-BRNO	972 623 811 lbenak@sudop-brno.cz	Buřák
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				

Váš dopis zn.: 13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař

Ze dne:

Naše zn.: 51749/15-SŽDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 31. 12. 2015

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice

K předložené přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

Souhrnné části (zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 724 951 970, Ing. Veliš, tel. 724 578 493)

- Obecně konstatujeme, že předložená dokumentace neplní některé požadavky směrnice GR č. 11/2006. *Dle smlouvy o dílo má být dokumentace vyhotovena v souladu s vyhláškou č.499/2006Sb. o dokumentaci staveb a se směrnicí GR SŽDC č.11/2006, v platném znění, „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.“ V případě rozdílů mezi těmito dokumenty platí ustanovení vyhlášky č.499/2006Sb. Tímto se projektová dokumentace řídí! (Ing. Kekely)*
- Součástí předložené dokumentace není část týkající se architektonického řešení (viz směrnice GR č.11/2006). Podstatným prvkem je zejména návrh protihlukových stěn. Požadujeme tuto část předložit k připomínkám. *Část dokumentace C. bude doplněna o část C.4. Architektonické řešení, kde budou zpracovány PHS. (Ing. Kekely)*
- Kapitoly A.3.8 a A.4.7 průvodní zprávy a dokladovou část dokumentace bude nutno doplnit o výsledky projednání odchylného technického řešení od vzorových listů železničního spodku. V tomto smyslu bude nutné dopracovat i další části dokumentace – např. nedokončený text na str. 3 ekonomického hodnocení. *Bude doplněno, dle výsledků projednání odchylného technického řešení. (Ing. Kekely)*
- V souvislosti s výše uvedenou připomínkou požadujeme, aby dokladová část obsahovala veškeré dokumenty vztahující se k problematice volby technického řešení průchodu železniční trati inundačním územím, tj. aby bylo prokazatelně doloženo, že projektant, investor i ostatní účastníci připomínkového řízení se danou problematikou intenzivně zabývali. V dokladové části E.5.2 chybí ekonomické hodnocení porovnávající obě posuzované varianty, což je rozhodující dokument sloužící k výběru varianty. *Výše uvedené, vč. ekonomického hodnocení je součástí dokumentace odevzdané investorovi k připomínkám (Ing. Kekely)*
- Kapitola A.4.1 průvodní zprávy se týká zcela jiné stavby. Nutno opravit. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- Termíny uváděné v kapitole A.4.10 průvodní zprávy jsou patrně nereálné a jsou též v rozporu s aktuálními informacemi z kontrolních dnů. Nutno případně opravit podle pokynů SSV. Připomínka se týká též kapitoly B.8 souhrnné technické zprávy, samostatné přílohy B.6

(Organizace výstavby) a popisu jednotlivých SO a PS. *V mezidobí bylo rozhodnuto o případné samotné realizaci stavby v roce 2018, bude opraveno ve všech částech dokumentace. (Ing. Kekely)*

- Dokumentace byla odevzdána neúplná bez souhrnného rozpočtu. *Souhrnný rozpočet byl předám investorovi jako součást dokumentace k připomínkám (Ing. Kekely)*
- Část stavby (žst. Hrušovany u B.) je součástí sítě TEN-T. V dokumentaci není tato skutečnost dostatečně zdůrazněna. Dále chybí informace, že stavba musí plnit veškeré podmínky vyplývající z příslušných platných TSI. *Bude doplněno (Ing. Kekely)*

Dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel. 702 209 232)

- Vybrané schéma zelené varianty v podkapitole „Prověřování variant řešení“ neodpovídá popisu v podkapitole „Návrh vybrané varianty“. Je nutné doplnit minimálně slovní popis, z jakého důvodu bylo výsledné schéma upraveno. *Zpracováno. (Beňák)*

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš, tel. 724 578 493)

- S navrženou koncepcí kolejového řešení souhlasíme.
- Podle akustické studie a popisu železničního svršku se uvažuje s pryžovými bokovnicemi v km 125,100-125,420 a 0,42-0,70 (celkem 620 m). Je třeba, aby toto řešení bylo písemně odsouhlaseno ze strany O13. *Na jednání bylo dohodnuto, že bude podána oficiální žádost na SŽDC, s.o. GR – O13 o rozhodnutí zřízení bokovnic dle výnosu č.j. 30884/11-OTH (Ing. Kekely)*
- Na str. 10 technické zprávy se chybně uvádí, že se u koleje č. 3 v žst. Židlochovice navrhuje poloostrovní nástupiště. Je nutno používat správnou terminologii. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- Na str. 18 technické zprávy a v situacích se uvádí vybavení výhybek v rozporu se směrnicí č. 77 (srdcovky ZP a ZPT u nových výhybek S49 v dopravních kolejích). *Bude navrženo v souladu se směrnicí č.77 SŽDC (Ing. Kekely)*
- V km 0,450 až 0,825 doporučujeme s ohledem na malý poloměr oblouku uvažovat zpevněný materiál kolejnic z oceli R350HT. *Bude doplněno do TZ (Ing. Kekely)*
- V kusých kolejích žst. Židlochovice doporučujeme z bezpečnostních důvodů navrhnout dynamická zarážedla. *Pokud existuje nějaký dokument schválený SŽDC, kde jsou náležitosti dynamických zarážedel řešeny, případně vyobrazeny, lze prověřit, zda ve stísněném prostoru žst. Židlochovice a terminálu IDS je možné z prostorových důvodů dynamické zarážedlo umístit. V rámci přípravy DÚR bylo na výrobních poradách domluveno, že celková délka nástupiště bude prodloužená o min. 10m (bylo docíleno 14m) z důvodu používání vlaků pod dohledem ETCS. (viz. záznam z porady kolejové ze dne 13.7.2015) Zde již vznikla rezerva pro bezpečné zastavení soupravy. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že dokumentace bude uvažovat o použití dynamických zarážedel ve stanici Židlochovice. Bude zasláno i stanovisko SŽDC, s.o. GR – O14 v souvislosti se zaváděním ETCS, které je nedílnou součástí tohoto záznamu. (Ing. Kekely)*
- V příčném řezu č. 3 a 4 jsou nástupištní dílce nového nástupiště založeny na stávajícím trativodu. S tímto řešením nelze souhlasit (existuje značné riziko nestabilní polohy nástupištní zídky). Není zřejmý účel trativodu v konstrukci nového ostrovního nástupiště. *Lze uvažovat s návrhem hrany nástupiště typu SUDOP a s posunutím trativodu za úložné bloky pod desky*

nástupiště. Větší zásah do úpravy koleje č.2 – vybudováním trativodu mezi hlavními koleje a tím použitím nástupištní hrany z L prefabrikátů, není z hlediska technologických postupů vhodný. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že z technického hlediska lze hranu nástupiště řešit typ SUDOP, tím lze stávající vsakovací žebro vybudovat se zhutnělým zásypem a pro odvodnění koleje u hrany nového ostrovního nástupiště vybudovat nový trativod v místě příčně dál od koleje pod nástupištními deskami. Bude ponecháno do dalšího stupně projektové dokumentace(Ing. Kekely)

- V technické zprávě není zhodnoceno, zda jsou splněny veškeré požadavky TSI INF a TSI PRM (ve vztahu k úpravám žst. Hrušovany u B.). Zejména požadujeme doložit šířkové parametry v prostoru vyústění schodiště na nové ostrovní nástupiště.

Pozemní stavby, demolice, protihluková opatření, komunikace

(zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 724 951 970)

Stavební zásahy do stávajících budov

- Stavební zásahy jsou doloženy popisem a půdorysem objektu. Zásadně postrádáme zhodnocení (průzkum) současného stavu objektů a posouzení, zda objekty vyhovuje pro instalaci nové technologie. Vzhledem k této skutečnosti považujeme návrh za neuzavřený. *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*
- **Zásadní připomínka – v rámci investice SŽDC není možno budovat bufety a podobné provozy. Příslušnou část úprav stávající výpravní budovy je nutno vypustit, protože ji nelze financovat v rámci této stavby. Budou vypuštěny úpravy pro bufet, zůstane byt bez úprav. (Rosecký)**

Reléové domky

- Do situace k příslušným objektům je nutno doplnit průkaz, že navrhované RD nezasahují do rozhledových poměrů na přejezdu. *Do situací budou doplněny rozhledové trojúhelníky. (Rosecký)*
- Doporučujeme uvažovat s volným skapáváním dešťových vod na terén, tedy vypustit okapové žlaby a svody (lze v dalším stupni). *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*

Spínací stanice – stavební část

- Z dokumentace není zřejmý způsob likvidace dešťových vod. Doporučujeme zvážit vsakování. Technické řešení je nutno doplnit. *Vsakování bude doplněno do TZ. (Rosecký)*

Zastřešení a přístřešky pro cestující

- Upozorňujeme, že dle předloženého řezu je zastřešení v minimální vzdálenosti od okraje nástupiště a není možno do prostoru nástupiště zasáhnout ani okapovým svodem. Žádáme doložit (textově nebo výkresově), jak bude řešeno vedení dešťových svodů v prostoru zídek podchodu vystupujících nad plochu nástupiště. *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*
- Podobně je nutno toto doložit u zastřešení na ostrovním nástupišti v Hrušovanech. *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*

Technologie výtahu

- Požadujeme použití rozměrů výtahové kabiny dle připravovaných standardů provozovatele dráhy (tedy 1100×2100 mm). Případné použití menšího rozměru musí být prokazatelně projednáno s O13. *Žádáme o poskytnutí těchto připravovaných standardů. Projektant není schopen reagovat na nepublikované dokumenty (Hanák)*
- Upozorňujeme, že vybavení neprůchozí výtahové kabiny musí obsahovat zrcadlo. Z tohoto důvodu jsou preferovány průchozí kabiny. *Zrcadlo lze nahradit leštěným povrchem stěny (Hanák)*

Protihlukové objekty

- Upozorňujeme na požadavek opatření transparentních polí PhS ochranou proti nárazům ptáků šrafováním, nikoliv siluetami dravců (jak je chybně zobrazeno v SO 01-19-04). *Bude opraveno. (Kameš)*
- Žádáme popsat základní principy architektonického (viz připomínka k souhrnným částem) a technického řešení – např. návaznost na související SO, na kterých jsou PhS navrhovány atd. Rovněž je nutno doložit výkresově základní principy technického řešení. *Bude doplněno a doloženo. (Rosecký)*

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Zunt, tel. 727 876 501)

Bez připomínek.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 13239/2015-SZDC-SSV-U1/Bař
Ze dne: 2.12.2015
Naše zn.: 260/2016-SZDC-O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 043
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 6.1.2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC

„Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“, souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci

K předložené přípravné dokumentaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Bc. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

Část A Průvodní zpráva

- 1) Kap. A.3.9 Seznam souvisejících investic požadujeme doplnit projekt stavby „Žst. Hrušovany u Brna, zkrácení vlečky č. 5092“. *Nesouvisí se stavbou modernizace, samostatná stavby, která je řešena před modernizací (Ing. Kekely)*
- 2) Kap. A.4.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby je uvedeno: „navíc dochází pouze k výstavbě nové zast. Šlapanice-Brněnská Pole v km cca 9,250“; není zřejmé, jak uvedené souvisí s předloženou dokumentací? Požadujeme opravit. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*

Část B.2 Provozní a dopravní technologie

- 3) V kap. 2.1. v tabulce 2 v řádku Organizování a provozování drážní dopravy u předpisu SZDC D1 požadujeme vynechat slovo „posun“. *Zpracováno. (Beňák)*
- 4) Kap. 2. 2. Současný provoz železniční dopravy; nákladní doprava
Je uvedeno: „Nákladní doprava je na trati Břeclav – Brno v nejsilnějších dnech zastoupena přibližně 40-50 vlaky. To je o 40-50 % méně, než je zakresleno v GVD.“ Je vhodné doplnit poznámku, že se jedná o ad hoc vlaky. *Zpracováno. (Beňák)*
- 5) Kap. 3. Požadavky na výhledový provoz, krátkodobý horizont je v bodě 3. Uvedeno: „bude již od prosince roku 20149“, zřejmě se jedná o překlep a má být uveden rok 2019. *Zpracováno. (Beňák)*
- 6) Kap. Navrhovaný stav ŽST Hrušovany u Brna, Kolejové uspořádání str. 27 je uvedeno: „V modřickém zhlaví je provedeno zapojení stávající kusé manipulační koleje SDC, která je nově č. 6a.“ dle Dopravního schématu 1 se jedná o kolej č. 6b – požadujeme uvést do souladu. *Zpracováno. (Beňák)*
- 7) V současnosti jsou v ŽST Hrušovany u Brna zřízena PSt. 1a/b a PSt. 2, ale v dokumentaci nejsou uváděna, v navrhovaném stavu budou zrušena, ale jejich zrušení není okomentováno – požadujeme doplnit. *Zpracováno. (Beňák)*
- 8) U plánu obsazení kolejí pro ŽST Židlochovice v krátkodobém a dlouhodobém horizontu jsou chybně uvedeny Hustopeče u Brna. *Zpracováno. (Beňák)*
- 9) V dopravním schématu 1 je zakreslena vlečka ZEMPOMARKET a.s. Hrušovany u Brna. Požadujeme uvést poznámku, že vlečka bude nově přejmenována na vlečku „EL-INSTA ENERGO“ dle projektu stavby „Žst. Hrušovany u Brna, zkrácení vlečky č. 5092“, tomuto stavu odpovídá i číslování výkolejky EVK1. *Zpracováno. (Beňák)*
- 10) Dle SO 01-06-01 Žst. Hrušovany u Brna, úprava EOv bude doplněna i výhybka č. 15 ohřevem výhybek; požadujeme doplnit Dopravní schéma 1. *Zpracováno. (Beňák)*

Část B.1. Souhrnná technická zpráva

- 11) Část D 1.1. Železniční staniční zabezpečovací zařízení stávající stav není uvedeno PSt. 2. V navrhovaném stavu není uvedeno, že PSt. 1a/b a PSt. 2 budou zrušena – požadujeme doplnit i do návazných částí dokumentace. *Bude zpracováno. (Šerý)*

- 12) V kap. D.2.3. Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém) není uveden informační systém pro cestující – požadujeme doplnit. *Bude doplněno (Ing. Kekely)*
- 13) PS 01-14-09 žst. Hrušovany u Brna, kamerový systém str. 15 je uvedeno: „Záznamy budou uchovány max. na dobu 7 dní.“ Požadujeme upravit i v návazných částech dokumentace na znění: „Doba uložení záznamu bude minimálně 168 hodin“, platí i pro ŽST Židlochovice (viz č.j. 7058/2015-O14 ze dne 13.2.2015 „Základní technické požadavky na kamerové systémy“). *Bude upraveno (Říhořek)*
- 14) SO 03-01-01 žst. Židlochovice, trakční vedení není uvedeno dělení do sekcí – požadujeme doplnit.
- 15) SO 01-06-01 Žst. Hrušovany u Brna, úprava EOv – požadujeme doplnit poznámku, že ohřevem výhybek budou vybaveny všechny výhybky ve stanici.

Část D.1. Zabezpečovací zařízení

- 16) Z dokumentace není zřejmé, zda budou zřizovány desky nouzových obsluh. *Bude zřízena v žst. Hrušovany u Brna i pro žst. Židlochovice. (Šerý)*
- 17) Příloha 0100 „Situační schéma Hrušovany u Brna (včetně) – Židlochovice“ neodpovídá požadavkům TNŽ 34 2602 „Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení“, např.:
ŽST Hrušovany u B.: nejsou číslována návěstidla Se1, 2; u odbočného trati není uvedena traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost;
ŽST Židlochovice: chybně číslována návěstidla Se1, 2; u hlavních návěstidel není uvedena km poloha; není uvedena traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost; traťová kolej Hrušovany u.B. – Židlochovice je chybně číslována jako kolej 91. *Bude opraveno. (Šerý)*
- 18) Číslování seřadovacích návěstidel v ŽST Hrušovany u B. neodpovídá Dopravnímu schématu 1 v části Provozní a dopravní technologie – nutno dát do souladu. *Bude uvedeno do souladu. (Šerý)*
- 19) Příloha 0400: chybí očíslování kolejí a výhybek v obvodu Židlochovice. *Bude doplněno. (Šerý)*
- 20) V dokumentaci není doloženo SO 50-17-01 Výstroj trati – požadujeme doplnit. *Bude doplněno do Technické zprávy část dokumentace D.5.1. Kolejový svršek a spodek (Ing. Kekely)*

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

- 1) A. Průvodní zpráva;
Není předložen seznam použitých zkratk, jen u části B.
- 2) A. Průvodní zpráva; A.3 Údaje o území; A.3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území;
Je uvedeno: „Jedná se o žst. Hrušovany u Brna na elektrifikované dvoukolejné trati ...“. Správně má být uvedeno: „Jedná se o žst. Hrušovany u Brna na elektrizované dvoukolejné trati ...“. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- 3) A. Průvodní zpráva; A.3 Údaje o území; A.3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území;
Je uvedeno: „... jednokolejnou neelektrifikovanou trať ...“. Správně má být uvedeno: „... jednokolejnou neelektrizovanou trať ...“. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- 4) B. Souhrnná technická zpráva; B.1 Popis území stavby;
Je uvedeno: „Jedná se o žst. Hrušovany u Brna na elektrifikované dvoukolejné trati ...“. Správně má být uvedeno: „Jedná se o žst. Hrušovany u Brna na elektrizované dvoukolejné trati ...“. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- 5) B. Souhrnná technická zpráva; B.1 Popis území stavby;
Je uvedeno: „... jednokolejnou neelektrifikovanou trať ...“. Správně má být uvedeno: „... jednokolejnou neelektrizovanou trať ...“. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- 6) Nikde není uveden přehled základních předpisů SŽDC:
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- Předpis SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
Vyjmenované bude doplněno do PTZ. (Ing. Kekely)

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel p. Tomáš Marhold, tel. 972 325 457)

B2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- 1) Kap. 2. 1. Současný stav železniční infrastruktury: ve větě „Sídlem vrchního přednosty uzlové železniční stanice je železniční stanice Brno hl. n.“ je použito již neplatné terminologie. Vzhledem k uskutečněným změnám v organizační struktuře SŽDC je třeba nahradit větou „Sídlem přednosty PO je stanice Brno hlavní nádraží“. *Zpracováno. (Beňák)*

V části Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC ve větě „Účelové kolejiště SCD je tvořeno jednou kusou manipulační kolejí.“ Správa dopravní cesty (SDC) již několik let neexistuje, správný název organizační a správcovské jednotky je Oblastní ředitelství (OR) – opravit. *Zpracováno. (Beňák)*

- 2) Kap. 5. 4. Stavební postupy; Stavební postup SP 2 + 4: souhlasíme se současným vyloučením staničních kolejí č. 2, 4, 6 v ŽST Hrušovany u Brna v prvním týdnu měsíce července 2017, tj. v době kdy nejezdí vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15'. Pro případ změny termínu, dodatečné reetapizace, atd., požadujeme doplnit do části Dopravní opatření požadavek, následujícího znění: „V případě nutnosti změny termínu stavebního postupu SP 2 + 4 musí být tento SP realizován výhradně v období letních prázdnin. Požadavek na současnou výluk staničních kolejí č. 2, 4, 6 v období mimo letní prázdniny (kdy jezdí vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15') nebude akceptován z důvodu nedostatečného počtu nástupních hran v ŽST Hrušovany u Brna“. *Zpracováno. (Beňák)*

- 3) Část B.6. Organizace výstavby; Dopravní technologie po dobu výstavby; Stavební postup SP 2 + 4: souhlasíme se současným vyloučením staničních kolejí č. 2, 4, 6 v ŽST Hrušovany u Brna v prvním týdnu měsíce července 2017, tj. v době kdy nejezdí vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15'. Pro případ změny termínu, dodatečné reetapizace, atd., požadujeme doplnit do části Dopravní opatření požadavek, následujícího znění: „V případě nutnosti změny termínu stavebního postupu SP 2 + 4 musí být tento SP realizován výhradně v období letních prázdnin. Požadavek na současnou výluk staničních kolejí č. 2, 4, 6 v období mimo letní prázdniny (kdy jezdí vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15') nebude akceptován z důvodu nedostatečného počtu nástupních hran v ŽST Hrušovany u Brna“. *Zpracováno. (Ferenc)*

Ing. Josef Hendrych
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

Váš dopis zn. 13239/2015-SZDC-SSV-U1/Bař

Ze dne 2. 12. 2015

Naše zn. 621/2016-SZDC-O13

Vyřizuje Ing. Josef Bednář

Telefon 972 244 564

Mobil 727 827 266

E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum: 7. 1. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Ing. Bařinková

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice, připomínky k přípravné dokumentaci

V rámci posouzení **přípravné dokumentace** máme k předložené dokumentaci za SZDC GR O13 následující připomínky.

Obecné připomínky k projektu

SZDC GR O13 se tímto dokumentem vyjadřuje k předložené dokumentaci, která navrhuje průchod inundačním územím řeky Svratky a Šatavy pod hladinou stoleté vody.

Tento návrh neodpovídá zásadám platným pro průchod tratě inundačním územím a pro jeho realizaci bylo projektantem požádáno o souhlas SZDC GR O13 s řešením odlišným od vzorového listu železničního spodku Ž6.

O udělení tohoto souhlasu nebylo zatím v interním schvalovacím procesu GR SZDC rozhodnuto a proto nelze toto vyjádření chápat jako požadovaný souhlas.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz a Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- V oblouku na židlochovickém záhlaví žst. Hrušovany u Brna je navržena vzešupnice se sklonem 1:420, což přesahuje mezní hodnotu. Jsou opravdu místní poměry tak stísněné, že nelze dosáhnout mezní hodnoty sklonu vzešupnice alespoň 1:445? (Prodloužení přechodnice o cca 2,6 m). *Bude prověřeno (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že bude dořešeno v dalším stupni projektové dokumentace (Ing. Kekely)*
- Vybavení výhybek a typy srdcovek navrhuje dle směrnice SZDC č. 77. Zásadně nesouhlasíme s použitím montovaných srdcovek v předjízdňých kolejích žst. Hrušovany u Brna. *Bude navrženo v souladu se směrnici č. 77 SZDC (Ing. Kekely)*
- Za výhybkou č. 13 následuje vlečka EL-INSTA ENERGO. Na této vlečce bude probíhat související stavba „Žst. Hrušovany u Brna, zkrácení vlečky č. 5092“. Ovšem i po této stavbě bude kolej vlečky stykovaná. Vzhledem k tomu, že je v žst. Hrušovany u Brna navrhováno zřídit bezstykovou kolej (dále jen BK), bude v dalším stupni dokumentace potřeba dodržet minimální vzdálenost ukončení BK za výhybkou č. 13 směrem do předmětné vlečky dle předpisu SZDC S3/2. *Vlečková kolej je navržena v délce 55m za KV č. 13. Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*
- Rovněž bude v dalším stupni dokumentace potřeba upřesnit osazení pražcových kotev při přechodu tvarů kolejnic v bezstykové koleji dle SZDC S3/2. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*

- Výh. č. 9 je navržena jako nová v soustavě S49 1. generace s požadovaným prodloužením výhybky kvůli svažitelnosti. Požadujeme navrhnout vhodnější výhybku v soustavě S49 2. generace. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- Výh. č. 13 je taktéž navržena jako nová v soustavě S49 1. generace. U nových výhybek požadujeme použít soustavu S49 2. generace. Pro použití 1. generace v tomto konkrétním případě nevidíme opodstatnění. Rovněž zvažte, zda je nutné navrhovat hákový závěr, když v celé stanici jsou u ostatních výhybek navrženy závěry čelistové. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*
- V technické zprávě je výh. č. 15 uvedena bez elektrického ohřevu (EOV). Ovšem ve výkrese situace je u výhybky EOV zakreslen. Sjednoťte. *Bude sjednoceno (Ing. Kekely)*
- V žst. Hrušovany bude pouze jedna definiční soustava staničení, v níž budou určeny polohy všech objektů ve stanici dle M21, příloha č. 8. Židlochovické staniční bude začínat na konci krajní výhybky v žst. Hrušovany. Návrh staničení ve vztahu k předpisu M21 a M12 bude samostatně projednán se správcem staničení na OŘ, úsekem řízení provozu na OŘ a správcem dat systému staničení na SŽG a doložen v dokladové části již v přípravné dokumentaci. *Bude projednáno a doloženo dokladem (Ing. Kekely)*

Vzhledem k tomu, že za konci kusých kolejí v Židlochovicích jsou hlavní přístupové cesty k nástupištím a je zde situována trakce, jsou na jejich konci navržena dynamická zarážedla. Zarážedla musí být ale umístěna před jejich pracovním prostorem, kde bude i situované návěstidlo. *Na konci kusých kolejí není umístěno dynamické zarážedlo, ale betonové typ SUDOP. Pokud existuje nějaký dokument schválený SŽDC, kde jsou náležitosti dynamických zarážedel řešeny, případně vyobrazeny, lze prověřit, zda ve stísněném prostoru žst. Židlochovice a terminálu IDS je možné z prostorových důvodů dynamické zarážedlo umístit. V rámci přípravy DÚR bylo na výrobních poradách domluveno, že celková délka nástupiště bude prodloužená o min. 10m (bylo docíleno 14m) z důvodu používání vlaků pod dohledem ETCS. (viz. záznam z porady kolejové ze dne 13.7.2015) Zde již vznikla rezerva pro bezpečné zastavení soupravy. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že dokumentace bude uvažovat s použitím dynamických zarážedel ve stanici Židlochovice. Závěr jednání bude doplněn o sdělení SŽDC, s.o. GR-O14 o náležitosti související se zavedením ETCS. Projektant upozorňuje, že pokud bude nárokováno prodloužení kolejí v žst. Židlochovice z důvodu zavedení dynamických zarážedel a zavedení ETCS, není možné kolejiště v takovém rozsahu v předmětném prostoru vyřešit. Není zde žádná územní rezerva pro rozšíření kolejí. Projektant požádá o specifikaci dynamického zarážedla (Ing. Kekely). Odbor 14 SŽDC zaslal dopis ohledně umístění návěstidel na konci kusých kolejí ve vztahu k ETCS, v něm je uvedeno, že: „Pro nasazení systému evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS můžeme, zde uvedenou vzdálenost umístění hlavního návěstidla cca 35 m od konce nástupiště změnit, a to u kusé koleje, při použití dynamického zarážedla. V tomto případě je možno umístit hlavní návěstidlo s návěstí Konec vlakové cesty do úrovně tohoto zarážedla, tj. na úroveň konce nástupiště. Je třeba však zde aplikovat využití uvolňovací rychlosti, která bude odpovídat vlastnostem dynamického zarážedla, délce a hmotnosti provozovaných vlaků.“*

- Do podélného profilu zakreslete mostní objekty. *Bude doplněno. (Ing. Kekely)*
- Pro soustavu výhybek 49E1 2. generace se srdcovky typu ZPT nevyrábějí. Měly by tam být srdcovky typu SK. *Bude opraveno. (Ing. Kekely)*
- Požadujeme upravit text v TZ u SO 02-17-01. Není pravda, že zdvihem nivelety by protipovodňová ochrana ztratila svůj význam. V případě návrhu inundačních mostů, bude funkčnost zajištěna dle stávajícího stavu. *Věta bude opravena na: „bez vybudování soustavy inundačních mostů o celkové světlosti cca 100m by při zvýšení nivelety tyto hráze ztratili svůj význam.“ (Ing. Kekely)*
Rozsah návrhu kolejnicových absorbérů není blíže specifikován. O jejich zřízení bude rozhodnuto dle výnosu č.j. 30884/11-OTH. Jejich použití požadujeme blíže specifikovat a zdůvodnit. Například dle hlukové studie se v posuzovaném bodě č. 12 předpokládá mírný nárůst hluku a mírné překročení limitu. Požadujeme ekonomicky porovnat, zda cca 300 m kolejnicových absorbérů je výhodnější než osamoceně stojící dům v objektu sportovního areálu ochránit IPO. *V rámci hlukové studie bylo tato problematika řešená, kde byla porovnána varianta prodloužení PHS (ekonomicky 270m PHS=7mil Kč.) a instalace kolejnicových absorbérů (ekonomicky 940m absorbérů=2,2 mil. Kč) (Ing. Kekely) Na jednání*

bylo dohodnuto, že bude podána oficiální žádost o použití bokovnic dle výnosu c.j. 30884/11-OTH. Žádost bude zaslána na SZDC,s.o. GR-O13-Ing. Bednář (Ing. Kekely)

- Požadujeme upravit text v TZ u SO 03-17-01. Druhé nástupiště není poloostrovní. *Bude opraveno. (Ing. Kekely)*
- V dokumentaci není uvedeno, jak bude nakládáno s výziskem kolejového roštu a kolejového lože. Předkategorizace nebyla doložena. *Předkategorizace nebyla objednána pro další stupeň dokumentace, nakládání s vyzískaným materiálem bude řešeno na základě výsledků předkategorizace. Vzhledem k tomu, že traťový úsek Hrušovany – Židlochovice a žst. Židlochovice tvoří kolejový rošt z roku 1947-1959 je tento uvažován, jako odpad. V žst. Hrušovany u Brna je část postradatelného kolejiště tvořena svrškem z roku 1974-1988 je uvažován jako odpad, ostatní svršek na dotčených kolejích byl vložen v roce 1999 bude řešen dle předkategorizace, do rozpočtu je navržen jako odpad. (Ing. Kekely)*

Železniční spodek (zpracoval Ing. Bernatík, tel. 972 762 485, Bernatik@szdc.cz a Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- Vzhledem k tomu, že v žst. Hrušovany navazují úpravy na předchozí koridorovou stavbu, požadujeme v dokumentaci, zejména v situacích a řezech, zakreslit stávající stav odvodnění pro posouzení navržených návazností. V případě napojení nového odvodnění do stávajícího je nutné v dalším stupni posoudit jeho stav a doložit kapacitní posouzení. Např. v řezech 03 a 04 není mezi hl. kolejemi žádné odvodnění. Pod nástupištní zídou u kol. č. 2 zůstává stávající trativod, který může negativně ovlivňovat založení zídky a její stabilitu za provozu a šachty není kam vyvést. Pokud není již trativod třeba, bude řádně zrušen. *Projektant pracoval s existujícími podklady (dokumentace skutečného provedení), které obdržel od investora. Všechny podstatné náležitosti z této dokumentace jsou zakreslené v situacích, podélných řezech a příčných řezech. Dle dostupných podkladů, sanace a odvodnění v hlavních kolejích č. 1 a 2 nejsou zřejmé. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že do podélných řezů budou doplněny výškové návaznosti nového stávajícího odvodnění, dále budou do souhrnných částí doplněny požadavky na doplňkový průzkum funkčnosti stávajícího odvodňovacího systému v žst. Hrušovany u Brna (Ing. Kekely)*
- V km 125,4 – 125,6 jsou nové základy TV situovány mezi kol. č. 3 a 5b, kde je stávající trativod. Jak bude upraveno jeho vedení? *Trativod nebude upravován. Případnou kolizi lze řešit použitím zapuštěných základů TV – dle zkušeností z koridorových staveb, nebo případných návrhů TV až za kolej č.5b. Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Košíček, Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že TV, které je v kolizi se stávající trativodním systémem bude vymístěno až za kolej č.5b (Ing. Kekely)*
- V úseku průchodu tratě inundačním územím zvažte, zda nebude vhodnější podél odpařovacího příkopu situovat stožáry TV na druhé straně. *Bude prověřeno. (Ing. Kekely) Umístění TV vyplývá ze směrového řešení koleje (oblouk před a za přímou v inundačním území). Na jednání bylo dohodnuto, že bude doplněn příčný řez v místě TV v oblasti inundačního území. (Ing. Kekely)*

Technická zpráva

- Kap. 4.3, SO 01-16-01: Upravte hodnotu Eor u typu PP 1, aby byla v souladu s částí J.3. V textu je uveden typ 6.1 se zlepšenými zeminami, ale v řezech je zakreslena štěrkodrt' stabilizovaná cementem. Požadujeme navrhnout štěrkodrt' stabilizovanou cementem, která bude lépe odolávat zátopám. *Bude sjednoceno s částí J.3, která bude upravena dle připomínek pro tuto část, viz. níže (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že do podélných řezů budou doplněny výškové návaznosti nového stávajícího odvodnění. (Ing. Kekely)*
- Kap. 4.3, SO 02-16-01, odst. 9: Zdůvodněte návrh podélného sklonu trativodu menšího než 5 ‰. *Podélného sklonu trativodu menšího než 5 ‰ je nutné při návrhu nových trativodů použít z důvodu celé*

konceptu návrhu odvodnění. Jedná se o úsek u přejezdu v km 2,134 kde pro odvodnění zemní pláň je navržený podélný trativod, který je zaústěn do zpevněného příkopu, hloubka příkopu je limitována propustem v km 2,224, do kterého je příkop zaústěn. Jedná se o trativod délky cca 25m (Ing. Kekely)

- Kap. 4.3, SO 03-16-01, odst. 4: Zdůvodněte návrh podélného sklonu trativodu menšího než 5 ‰.
- V obou případech nejsou jasné návaznosti na místa vyústění, v podélných profilech chybí zákres stávajících kanalizací, propustků apod. *Podélného sklonu trativodu menšího než 5 ‰ je nutné při návrhu nových trativodů použít z důvodu celé koncepce návrhu odvodnění. Jedná se o úsek odvodnění koleji žst. Židlochovice kde je navržený podélný trativod, který je zaústěn do zpevněného příkopu, hloubka příkopu je limitována propustem v km 2,224, do kterého je příkop zaústěn. Jedná se o úsek délky cca 294m. (Ing. Kekely)*

Požadujeme upravit text první věty posledního odstavce v TZ u SO 02-16-01. Takovéto řešení Ž 6.13 neobsahuje, proto se z něho žádá o souhlas s řešením odlišným. *Bude opraveno. (Ing. Kekely)*

Podélné řezy

- Pláň tělesa ŽSp a zemní pláň jsou v místech lomu nivelety koleje zaoblené dle poloměru zaoblení koleje. Upravte. *Bude upraveno. (Ing. Kekely)*
- Řez kolejí č. 1: u trativodu v km 0,688 – 0,900 upravte hodnotu podélného sklonu na 14,76 ‰. *Bude opraveno. (Ing. Kekely)*

Příčné řezy

- Pro lepší odvádění srážkových vod je vhodnější skloněná pláň tělesa ŽSp. Zvažte její návrh do dalšího stupně. *Z prostorových důvodů není šťastné řešit pláň ŽSp zkloněnou, vodorovnou pláň ŽSp řeší jak Předpis SŽDC S4, tak Vzorové listy železničního spodku. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že bude dořešeno v dalším stupni projektové dokumentace (Ing. Kekely)*
- Řez 1 v km 125,200: Požadujeme navrhnout v koleji č. 4b zlepšenou zeminu. Nelze mít půl koleje v PP typu 6 a půl koleje v typu PP 3. *Bude řešeno dle návrhu pražcového podloží (Ing. Kekely)*
- Řez 2 km 125,600: Požadujeme navrhnout v koleji č. 4 zlepšenou zeminu. Nelze mít „půl“ koleje v PP typu 6 a „půl“ koleje v typu PP 3. *Bude řešeno dle návrhu pražcového podloží (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že projektant pro návrh sanace v koleji č.4a, 4b, 4c zohlední výše uvedený požadavek (Ing. Kekely)*

Návrh konstrukce pražcového podloží

- Kap. 2.2, tab.: Dle části J.1 „Geotechnický průzkum“ je v kvazihomogenním celku 1 a 2 zastižen nižší redukováný modul přetvárnosti na zemní pláni, než se uvádí v tabulce. Hodnoty modulů upravte a přizpůsobte tomu návrh konstrukce pražcového podloží (dále i KPP nebo PP), tj. navrhnete typ PP 6.1. Viz také připomínka k příčným řezům.
- *Zpracovatel trvá na navrženém řešení. Hodnoty redukováného modulu přetvárnosti uvedené v části J.1 - příloze č. 1 se týkají úrovně provedené zatěžovací zkoušky. Při použití navrženého typu PP 2.1 bude zachována část stávající konstrukční vrstvy a lze předpokládat, že při správném technologickém postupu při odtěžování stávajících konstrukčních vrstev bude dosaženo požadované hodnoty $E_{or} = 15$ MPa. (Ing. A. Kropáček, GeoTec-GS, a.s.) Na jednání bylo dohodnuto, že projektant pro návrh sanace v koleji č.4a, 4b, 4c zohlední výše uvedený požadavek (Ing. Kekely)*
- ZKPP u trubních propustků se neprovádí, u přejezdu bude délka ZKPP dle přejezdu + výběhy, požadavek na min. délku 7 m se týká mostních objektů.

Bude opraveno. (Ing. A. Kropáček, GeoTec-GS, a.s.)

- Vzhledem k tomu, že se v úseku s navrženými zlepšenými zeminami vápnem a cementem uvažuje s promrznutím 1/3 tl. zlepšené zeminy, bude v dalším stupni doloženo složení stavební směsi dle S4, příloha 13, čl. 26.
- *Bude ověřeno v dalším stupni. (Ing. A. Kropáček, GeoTec-GS, a.s.) Na jednání bylo dohodnuto, že do souhrnných částí bude napsáno jako požadavek na doplňkový průzkum pro další stupeň dokumentace (ing. Kekely)*

V úseku za povodňovou hrází v Židlochovicích, mimo dosah záplavových vod se jeví jako dostatečné v úseku zemin F6 v podloží navrhnout zlepšené zeminy místo štěrkodrtě stabilizované cementem. *Od přejezdu v km 2,134 až na onec stavby 2,702 bude navržena sanace typu 6.1t.j. štěrkodrtě tl.150mm a zemina stabilizovaná směsným pojivem na místě-dorosol tl. 350mm. V úseku inundace od přejezdu v km 1,090 k přejezdu v km 2,134 bude navržena sanace typu 6.1t.j. štěrkodrtě tl.150mm a zemina stabilizovaná cementem- z centra tl. 350mm. (Ing. A. Kropáček, GeoTec-GS, a.s.)*

Výstroj trati (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz)

- Tabule s názvem stanice umístěné před vjezdem do stanic přemístěte do objektu orientačního systému. Tyto tabule nemají funkci návěsti. Svým významem a barevným provedením tvoří součást orientačního systému. Důvodem je požadavek na jednotnost vzhledu těchto tabulí a jednotnost při zadání tabulí do výroby. *Bude zapracováno (Ing. Kekely)*

Nástupiště (zpracoval Ing. Kubina, tel. 972 762 022, KubinaJ@szdc.cz a Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- Druhé nástupiště v žst. Hrušovany u Brna je navrženo se střechovitým příčným sklonem. Na nástupišti je umístěn přístřešek pro cestující. Není zřejmé, jak je odvedena dešťová voda z přístřešku. Vyústění dešťového svodu volně na plochu nástupiště neschvalujeme z důvodu možné tvorby námrazy. *Voda z přístřešku bude zaústěna do kanalizace, ne na plochu nástupiště (Kapoun)*
- Pod podkladní beton L prefabrikátu nenavrhuje tenký klín ze štěrkodrti. Vhodnější je podkladní beton položit přímo na stabilizovanou zeminu/přehutněnou zemní pláň. *Bude doplněno (Kapoun)*
- V dalším stupni dokumentace řešte podrobněji založení L prefabrikátu druhého nástupiště v žst. Hrušovany u Brna nad rušeným trativodem. *Bude řešeno v dalším stupni PD (Kapoun)*
- Ukončení nástupiště musí být dle ČSN 73 4959 čl. 7.9 uzamykatelnou zábranou. Preferujeme řešení s čelní zídkou, na které bude zábradlí s brankou a na délku rampy bude dodržen volný schůdný a manipulační prostor 3,0 m v přilehlých kolejích. Zakreslené stožárky osvětlení v rampě jsou zřejmě omyl. *Bude opraveno podle výše popsaného návrhu (Kapoun)*
- Pro doložení vazby na VB doložte příčný řez. *Bude doplněno (Kapoun)*
- V řezu 13 je v těsné blízkosti navržena точка pro autobusy. Prověřte, zda v tomto místě nebude účelné zřídit zábradlí, aby nedošlo ke kolizi s najíždějícími vozidly. *Prostorově lze zábradlí umístit. Dle našeho názoru není nezbytně nutné, v případě požadavku investora lze doplnit. Případně bude řešeno v dalším stupni dokumentace. (Kekely)*
- Únosnost základové spáry pod nástupištěm předepište min. 20 MPa, min. míru zhutnění I_d 0,80, resp. 100 % Proctor Standard. Prosíme doplnit do dalšího stupně dokumentace posouzení základové spáry pro založení nástupiště, aby bylo možné ověřit stabilitu nástupištní zídky a průzkum podloží pro založení nástupiště. *Bude řešeno v dalším stupni PD (Kapoun)*
- V řezu 03 upravte niveletu kolejí tak, aby na 2. nástupišti vzniknul střechovitý sklon s vrcholem uprostřed. *Kolej č.4 lze zvednout tak, aby bylo možné docílit střechovitého sklonu na novém ostrovním nástupišti, vzniká však problém s odvodněním plochy nástupiště skloněné směrem ke koleji č.2 –*

z dostupných podkladů, s kterými pracuje projektant, není zřejmé, zda je mezi hlavními kolejemi vybudováno odvodnění, tudíž, není prokazatelně zabezpečeno odvodnění zemní pláň u koleje č.2 podél nově navrženého nástupiště. Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace. (Kekely)

- *V Židlochovicích navrhnete oplocení podél ul. Nádražní. Prostorově lze plot umístit na hranici drážního pozemku- jaký typ? Dle našeho názoru není nezbytně nutný, v případě požadavku investora lze doplnit. Případně bude řešeno v dalším stupni dokumentace v rámci stavebního objektu železničního spodku. (Kekely) Na jednání bylo nutnost jakékoli bariéry mezi ul. Nádražní a samotným prostorem nádraží ze strany SBBH zpochybněna. (Ing. Kekely)*
- *Ze situace není zřejmé, jak budou ukončena nástupiště v Židlochovicích ve vazbě na přilehlý chodník od přechodu, zda zde bude rampa. Nástupiště přímo navazují na zpevněné plochy budované v rámci akce „Přestupní terminál Židlochovice“, výškové řešení komunikací v terminálu vychází z výškového řešení nástupišť (Kapoun). Jak je vyřešen bezbarierový přístup do VB. Úpravy výpravní budovy budou řešeny rovněž v rámci výše zvedné související stavby, bude využito skutečnosti, že ve stávajícím stavu je výškový rozdíl mezi úrovní nástupiště a podlahy budovy řešen schody, které budou zrušeny (Kapoun). Úpravy zpevněných ploch v okolí a navázání na okolní infrastrukturu řešení stavba cizího investora, doporučujeme do naší stavby zahrnout minimální úpravy pro případ, že by se nepodařilo zrealizovat obě stavby v souběhu. Obě stavby („Modernizace“ a „Terminál“) tvoří logický celek a jen obtížně si lze představit situaci, kdy by byla realizována jen jedna z nich. (Kapoun)*

Orientační systém (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

- *Součástí obou SO nástupišť je orientační systém – pro stupeň PD musí být uveden alespoň výpis a počet tabulí OS pro odhad ceny – požadujeme doplnit. Bude doplněno (Kapoun) Podrobné řešení tabulí a piktogramů bude zpracováno v rámci projektu stavby, a to na základě konzultace s pracovníky O13 (Heltová, Šimánková). V souvislosti s popisem orientačního systému uvedeném v TZ upozorňujeme, že:*
 - *součástí orientačního systému bude také vyznačení sektorů na nástupištích v souladu s § 16 vyhl. 177/1995 Sb. (pravidla na návrh a realizaci sektorů poskytne O13); Bude doplněno (Kapoun)*
 - *fólie na tabulích bude s trvanlivostí 10 let; Bude doplněno (Kapoun)*
 - *požadujeme, aby součástí orientačního systému byly orientační hlasové majáčky pro nevidomé - jejich zařazení do PS 01-14-05 a PS 03-14-04 je pro nás nevyhovující. V rámci dalšího stupně (projektu stavby) požadujeme doložit nejenom umístění majáčků, ale také text namluvených frází. Je nutné si totiž uvědomit, že hlasové majáčky znamenají pro orientaci nevidomých to samé, co pro ostatní cestující znamenají orientační „modré tabule“ - hlasové majáčky s orientačním systémem tedy přímo souvisí a velmi záleží na správnosti namluvených frází, neboť ty pak nevidomé cestující dál nasměrují. Zkušenosti totiž ukazují, že pokud se řešení frází ponechává až na realizaci stavby, resp. na prováděcí dokumentaci stavby, jsou ve většině případů při realizaci stavby fráze nevhodně namluvené – a to i přesto, že je v dokumentaci uvedeno, že v rámci projektu stavby budou fráze projednány se SONS. K tomu totiž patrně nedochází, neboť právě k tomu jsou pak po realizaci stavby stížnosti od SONS - orientační majáčky pak zcela ztrácejí svůj smysl a význam.*

Orientační systém včetně hlasových majáčků bude zahrnut do nových samostatných SO 01-15-04 Žst. Hrušovany u Brna, orientační systém a SO 03-15-03 Žst. Židlochovice, orientační systém. (Kapoun)

Nesouhlasím však s uvedením textu frází dříve než na konci realizace, protože tento požadavek vychází z praxe a od samotných zástupců SONS, kteří k tomu přistupují opravdu svědomitě a před vydáním frází si chtějí danou lokalitu vždy pořádně projít, s tím, že bude v dané lokalitě stavba již v dokončovací fázi, aby mohli zaručit následný bezproblémový provoz majáčku (mnohdy přímo na místě provádí diskuzi s nevidomými). Uvedený problém je tedy spíše otázkou nekvalitní realizace nebo realizační dokumentace.

(Říhošek)

Železniční přejezdy (zpracovala Ing. Boublerlová, tel. 972 244 498, Boublerlova@szdc.cz)

Km 1,018

- V rámci stavby dojde k přestavbě stávajícího přejezdu na přechod. V této souvislosti požadujeme doplnit do PD nové dopravní značení. *Bude doplněno v příštím stupni PD (Urbánek)*

Protihlukové objekty (zpracoval Ing. Šídlo, tel. 972 244 489, Sidlo@szdc.cz)

- Doplnit případné únikové otvory a jejich napojení na komunikace. *Únikové otvory jsou v situaci vyznačeny, doplníme napojení na komunikace. (Rosecký)*
- Doplnit nutnost prostupových polí pro IZS. *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*
- Doplnit nutnost zajištění protihlukových panelů proti pádu na mostech nad komunikacemi. *Bude doplněno do TZ. (Rosecký)*

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Bárta, tel. 972 244 144, BartaM@szdc.cz)

Všeobecné

- Zařazování tratí z hlediska mostů podle předpisu 18/1986 – PMR je chybné, je nutno postupovat podle ČSN EN 1991-2, změna 4, nebo ČSN EN 1991-2 ed.2. Tam je odkaz na tabulku umístěnou na internetových stránkách SŽDC: (<http://www.szdc.cz/soubory/zeleznicni-svrsek/kategorizace-mapa-cr.pdf>).

Bude opraveno.

Z ní vyplývá, že část úseku je zařazena do 1 třídy (posouzení na LM1 s a = 1,21 a SW2), zbytek úseku bude zařazen do 3 třídy (posouzení na LM1 s a = 1,10). Oba úseky pak musí vyhovět přechodnosti D4 při navržené traťové rychlosti.

Bude opraveno.

Posuzování zatížitelnosti podle SR 5 (S), včetně uvádění tohoto předpisu v seznamu použité literatury je chybné, neboť předpis byl k 31.8.2015 zrušen. Nově je nutno tuto problematiku posuzovat podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ – SŽDC MP S30135/2015-O13.

Bude opraveno.

Název TKP používaných na železnici je: „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“ (nikoli „celostátních“), třetí vydání. Dále upozorňuji, že pokud za tímto označením následuje výčet změn, musí být kompletní (to znamená změna 1 až 9), lépe je napsat pouze „v platném znění“.

Bude opraveno.

Investorem stavby je Stavební správa východ, nebo OŘ Brno? U jednotlivých TZ se tento údaj liší.

Bude opraveno.

SO 01-19-01

- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
- Na přiložené situaci není znázorněn rekonstruovaný propustek. Je zde uveden SO 01-19-02 ve stejném km. Na situaci chybí legenda. *Na situaci je znázorněn řešený propustek, uvedené SO 01-19-02 je chybné a bude opraveno*
Ing. Dvořák

Reakce na připomínky byly akceptovány. (Ing.Dvořák)

SO 01-19-02

- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka.
Bude opraveno
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně.
Bude opraveno
Zapsal Ing. Petr Gregor

SO 01-19-03

Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
Ing. Dvořák

Reakce na připomínky byly akceptovány. (Ing.Dvořák)

SO 01-19-05

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno.*
- Na situaci chybí legenda. *Bude doplněno.*

SO 02-19-01

- Opravit investora v TZ – viz všeobecná připomínka.
bude opraveno
- Na situaci chybí legenda.
bude doplněno
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně.
bude opraveno
- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
bude opraveno
- Na výkrese jsou navrženy piloty průměru 800 mm, ve výkazu výměr je uveden průměr 1200 mm, je nutno upřesnit a sjednotit.
bude opraveno, Balas

SO 02-19-02

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
Bude opraveno
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně.
Bude opraveno
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka.
Bude opraveno
Zapsal Ing. Petr Gregor

SO 02-19-03

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
Bude opraveno
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně.
Bude opraveno
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka.
Bude opraveno
Zapsal Ing. Petr Gregor

SO 02-19-04

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
bude opraveno
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně.
bude opraveno
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka.
bude opraveno
- Na situaci chybí legenda.
bude opraveno
- Opravit investora v TZ – viz všeobecná připomínka.
bude opraveno
- Rekonstrukce je prováděna částečně na cizím pozemku (situace znázorňuje jednu stranu, výkresy nového stavu obě, TZ o narušení cizích zájmů nehovoří). Je nutno sjednotit a upřesnit.
bude opraveno, Balas

SO 02-19-05

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
Umístění geotextílie hmotnosti 1200 g/m² na trubním propustku je chybné. Je nutno postupovat podle MVL649.
Bude opraveno
Zapsal Ing. Štěpán Kameš

SO 02-19-06

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka.
- Umístění geotextílie hmotnosti 1200 g/m² na trubním propustku je chybné. Je nutno postupovat podle MVL 649.
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka.
- Doporučuji kreslit nové konstrukce červeně (sjednotit s ostatními projekty).
Bude opraveno
Zapsal Ing. Štěpán Kameš

SO 02-19-07

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně. *Bude opraveno*
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
- Na situaci chybí legenda. *Bude doplněno*
- V názvech jednotlivých příloh doplnit „nový stav“. *Bude doplněno*
Ing. Dvořák
Reakce na připomínky byly akceptovány. (Ing.Dvořák)

SO 02-19-08

- Opravit TKP – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
- Opravit zmínky o předpisu SR 5 (S) – viz všeobecně. *Bude opraveno*
- Opravit v TZ zařazení trati z hlediska mostů – viz všeobecná připomínka. *Bude opraveno*
- Na situaci chybí legenda. *Bude doplněno*

Ing. Dvořák

Reakce na připomínky byly akceptovány. (Ing.Dvořák)

Přístřešky pro cestující (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

- Z PD nevyplývá, na jakém podkladě je určena půdorysná plocha přístřešků pro cestující (není uvedena špičková frekvence ani výpočet plochy) – požadujeme do dokumentace doplnit způsob určení plochy navržených přístřešků. *Bude doplněno do TZ.(Rosecký)*
- Jednostranný přístřešek: v TZ je uvedeno, že stěny jsou z bezpečnostního skla, z řezu v příloze 3.8 se ale jeví, že jednostranný přístřešek má pouze zadní stěnu, resp. nemá boční stěny – což znamená nedostatečnou ochranu cestujících před povětrnostními vlivy. Chybí příčný řez přístřeškem ve vztahu k hraně nástupiště, ze kterého by byla patrná vzdálenost přístřešku od hrany nástupiště (nutno dodržet ustanovení ČSN 73 4959). Pokud jsou zvoleny jednostranné přístřešky bez bočních stěn z důvodu úzkého nástupiště a nemožnosti dodržení ČSN 73 4959 co do min. vzdálenosti 2 m mezi boční stěnou a hranou nástupiště, pak požadujeme znovu věc přehodnotit – např. na nástupišti u VB v žst. Židlochovice lze přístřešek více zapustit do pozemku SŽDC, určité řešení je možné i u druhého nástupiště (zapuštění směrem do kolejiště). Požadujeme věc lépe popsat v TZ, ve výkrese doplnit, případně věc přehodnotit ve smyslu uvedené připomínky. *Do příčných řezů budou doplněny hrany nástupiště. Na nástupišti u VB v žst. Židlochovice budou přístřešky zapuštěny do pozemku SŽDC a budou mít boční stěny, na nástupišti v kolejišti (méně frekventovaném) nelze z důvodu dodržení průjezdného profilu zapustit do kolejiště – budou bez bočních stěn. (Rosecký) Dále bude projednáno samostatně s Ing. Šimánkovou, doklad bude nedílnou součástí tohoto záznamu (Ing. Kekely)*
Pozn.: v TZ na str. 4 u SO 03-15-02 chybí v textu část rozměru půdorysné plochy přístřešku. *Bude doplněno. (Rosecký)*

Rozhlasového zařízení (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

- Součástí obou PS mají být orientační hlasové majáčky – problematiku hlasových majáčků, resp. jejich umístění a text namluvených frází požadujeme zařadit do SO 01-16-02 a SO 03-16-02 (nástupiště) - viz vysvětlení uvedené v připomínkách k SO nástupišť. Kromě toho uvádíme, že v textu TZ je nevhodně formulováno umístění OHS na přístřešcích na nástupišťích - OHS se umísťují na přístřešku u vstupu do podchodu (nad schodištěm), nikoli však na jednostranných a oboustranných přístřešcích, jaké jsou řešeny v rámci této dokumentace na nástupišťích.

Orientační systém včetně hlasových majáčků bude zahrnut do nových samostatných SO 01-15-04 Žst. Hrušovany u Brna, orientační systém a SO 03-15-03 Žst. Židlochovice, orientační systém. (Kapoun)

Technologie výtahů (zpracovala Ing. Šimánková, tel. 972 244 561, Simankova@szdc.cz)

- Hloubka výtahové klece je navržena 1400 mm (předpokládáme, že v tomto případě byla hloubka zvolena shodně se stávajícími výtahy) - požadujeme však zvolit hloubku výtahové klece 2100 mm.

Pro vysvětlení uvádíme, že tento rozměr je vhodný jak pro jednoho uživatele na vozíku pro invalidy s průvodcem, tak pro přepravu dvou dětských kočárků nebo i jízdních kol (klec o rozm. 1400 mm není vhodná pro přepravu jízdních kol, umožňuje přepravu jen jednoho kočárku). K tomu doplňujeme, že SŽDC nyní připravuje předpis na navrhování zdvihacích zařízení, v němž bude zakotveno upřednostnění výtahů o rozměru 1100 x 2100 mm s tím, že výtahy o rozměru 1100 x 1400 mm budou navrhovány pouze tam, kde větší rozměry výtahu nejsou z prostorových důvodů možné.

Žádáme o poskytnutí těchto připravovaných standardů. Projektant není schopen reagovat na nepublikované dokumenty (Hanák)

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky doložení souhlasu O13 s řešením odlišným od vzorového listu železničního spodku Ž6 a řádného vypořádání výše uvedených připomínek.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

Pane Kekely,

zasílám vám text doplnění zápisu z projednání připomínek ke zpracované přípravné dokumentaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“ (12. 2. 2016). Jedná se o naši připomínku k výkresové části dokumentace, konkrétně výkresu č. 0100 Situační schéma, a to k umístění hlavních návěstidel u nástupišť.

Pro nasazení systému evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS můžeme, zde uvedenou vzdálenost umístění hlavního návěstidla cca 35 m od konce nástupiště změnit, a to u kusé koleje, při použití dynamického zarážedla. V tomto případě je možno umístit hlavní návěstidlo s návěstí **Konec vlakové cesty** do úrovně tohoto zarážedla, tj. na úroveň konce nástupiště. Je třeba však zde aplikovat využití uvolňovací rychlosti, která bude odpovídat vlastnostem dynamického zarážedla, délce a hmotnosti provozovaných vlaku.

— Zdravím Vás

Ing. Aleš Cipris

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

— O14 (Odbor automatizace a elektrotechniky)

Oddělení zabezpečovací techniky

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8

Tel. +420 972 244 369

Pracoviště: Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc 2

Tel. +420 972 741 041

Mob. +420 722 821 553

— Cipris@szdc.cz, www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Simankova@szdc.cz [<mailto:Simankova@szdc.cz>]
Sent: Monday, February 22, 2016 4:17 PM
To: Rosecký Robert Ing.
Subject: RE: Hrušovany-Židlochovice

Dobrý den, pane inženýre,
K Vašemu dotazu sděluji:

S níže uvedenou formulací Vaší reakce souhlasím. Opravdu stojím o alespoň částečné boční zástěny u přístřešku částečně zapuštěného do kolejiště.

Pozn.: materiál zástěn doporučuji dořešit v dalším stupni dokumentace – obvykle toto necháváme na správci (SBBH), neboť ten je znalý místních poměrů a ví, zda zde hrozí vandalismus – tj. např. opakované rozbití skla apod., což by vedlo k neúměrným nákladům na údržbu.....

S pozdravem

Ing. Vanda Šimánková

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor traťového hospodářství

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

Pracoviště: Křížkova 2, 180 00 PRAHA 8

Tel.: 972 244 561

Mobil: 725 813 615

<http://www.szdc.cz>

From: Rosecký Robert Ing. [<mailto:RRosecky@sudop-brno.cz>]
Sent: Tuesday, February 16, 2016 10:07 AM
To: Šimánková Vanda, Ing.
Cc: Kekely Igor Ing.
Subject: Hrušovany-Židlochovice

Dobrý den paní inženýrko,

v pátek 12.2. proběhlo u nás na Sudopu projednání připomínek k přípravné dokumentaci výše uvedené stavby, na které byl přítomen Váš zástupce. Protože je Vaše stanovisko k reakci na Vaši připomínku k „Přístřeškům pro cestující – druhý odstavec“ důležité, zašlete, prosím, vyjádření k naší reakci:

Do příčných řezů budou doplněny hrany nástupiště. Na nástupišti u VB v žst. Židlochovice budou přístřešky zapuštěny do pozemku SŽDC a budou mít boční stěny. Na nástupišti v kolejišti lze z důvodu dodržení průjezdného profilu zapustit přístřešky do kolejiště pouze o cca 30cm a boční prosklené stěny budou končit 205cm od okraje nástupiště, budou tyto široké pouze cca 95cm (místo standardních 135cm) . (Rosecký)

Předem děkuji za písemné vyjádření. S pozdravem

Rosecký – Sudop Brno

Váš dopis zn.: 13239/2015-SZDC-SSV-U1/Bař

Ze dne: 7. 12. 2015

Naše zn.: 51491/2015-SZDC-O14

Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek

Telefon: 972 244 491

Mobil: 727 827 268

E-mail: plocek@szdc.cz

Datum: 29.12.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

„Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“

Odbor automatizace a elektrotechniky k přípravné dokumentaci výše uvedené stavby zasílá následující připomínky:

1. Zabezpečovací technika, zpracoval: Ing. Cipris, 972 741 041

A Průvodní zpráva

A. 3 Údaje o území

A. 3.4 Údaje o odtokových poměrech

Doplnit, zdali dochází ke změně nivelety koleje č. 91, z čehož bude patrné, která varianta byla vybrána k řešení. *Bude doplněno do textu (Ing. Kekely)*

A. 4 Údaje o stavbě

A. 4.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

V rámci této stavby dochází k výstavbě nové zastávky Šlapanice – Brněnská pole v km 9,250? Vysvětlit, resp. opravit. V další větě je potom uvedeno, že směrové a výškové vedení tratě se nemění, platí to pro tuto stavbu nebo uvedenou zastávku? Upřesnit. *Bude opraveno dle náležitostí stavby Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice (Ing. Kekely)*

B Souhrnná technická zpráva

B. 1 Popis území stavby

B. 1.5 Poloha vzhledem k záplavovému území, ...

Záplavové území

Zde je uvedeno, že: „... zájmové území železnice může být při povodních (opravit přepis slova) zaplaveno. *Bude opraveno (Ing. Kekely)*. Při stoleté povodni Q100 ve Svatce bude železnice přelévána. Ke zvýšení hladiny v inundaci nad železnici nesmí dojít, protože je nutno zachovat funkci výše uvedené protipovodňové ochrany.“Co když dojde? Jak bude ochráněno železniční zabezpečovací zařízení (kabely, návěstidla, venkovní prvky kolejových obvodů, aj.)? Popsat. *Pro řešení bez zdvihu nivelety, tudíž může docházet k občasnému zaplávání všech drážních zařízení v inundačním území je vyřizován souhlas s odchylným řešením od vzorového listu železničního spodku Ž6. Z tohoto důvodu nelze zařízení zab. zář, nějak speciálně chránit. (Ing. Kekely) Na jednání bylo dohodnuto, že řešení ochrany kabelových tras v inundačním území bude doloženo písemným vyjádřením správce SZDC,s.o. OR Brno , SEE Brno (Ing. Kekely)*

D Technologická část (dále jen TZ)

D. 1.1 Zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

1 Všeobecná část

1.2 Výchozí údaje

V TZ a na výkrese č. 0100 jsou rozdílné km polohy přejezdů P6985 a P6986. Opravit. *Bude opraveno. (Šerý)*

6 Navržené technické řešení

6.2 Technické řešení zabezpečovacího zařízení

Řešení zabezpečovacího zařízení

PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část A, definitivní SZZ a úprava ETCS a AVV

V části „Řešení zabezpečovacího zařízení“ chybí informace o zrušení pomocných stavědel Pst. 1a, Pst. 1b a Pst. 2, s ohledem na skutečnost, že nejsou zakreslena na výkrese č. 0100 (je zde jen rušené Pst. 2). *Bude opraveno. (Šerý)*

PS 03-28-01 Žst. Židlochovice, definitivní SZZ, ETCS a AVV

Vybudování systému ETCS tj. umístění balíz a neproměnných návěstí ETCS v ŽST Židlochovice je v souladu s koncepcí SŽDC GŘ, O14. Totéž platí i pro traťovou část zabezpečovacího zařízení (PS 02-28-01). *Bude doplněno. (Šerý)*

D. 1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-28-01 T. ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, traťové zabezpečovací zařízení, ETCS a AVV

Navržené technické řešení pro přenos návěstidel národním vlakovým zabezpečovačem LS není v souladu s požadavky technických specifikací TS 1/2012-Z – Přenos kódu vlakového zabezpečovače na tratích bez automatického bloku. Zejména není splněna podmínka článku 2.1.1 uvedených technických specifikací, neboť předvěsti jsou umístěny pouze 700 m od vjezdových návěstidel. Dále nejsou v návrhu situačního schéma definitivního řešení (v. č. 0100) zakresleny izolované styky pro rozdělení kódovacích úseků. S případným použitím kódovacích smyček nesouhlasíme. *Zábrzdná vzdálenost bude opravena na 1000m. Kódovací smyčky nebudou použity, izolované styky se doplní. (Šerý)*

Výkresová část

Výkresová část musí být v souladu zejména s TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení, viz připomínky k jednotlivým výkresům.

v. č. 0100 Situační schéma Hrušovany u Brna (včetně) – Židlochovice (včetně) definitivní stav

- doplnit legendu k použitým barvám na výkrese a prvkům, které nejsou v TNŽ 34 5542, pro přehlednost je vhodné doplnit výkres jen nového stavu, *Bude doplněno. (Šerý)*
- s ohledem na chybějící tabulku návěstidel nelze posoudit umístění hlavních návěstidel v rámci evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. S ohledem na nasazení tohoto systému doporučujeme umisťovat odjezdová, resp. cestová návěstidla cca 35 m od konce nástupiště. Tato vzdálenost bude, na základě požadavku projektanta, upřesněna ze strany provozovatele dráhy při zpracování projektu, *V přípravné dokumentaci neuvádíme tabulku návěstidel. Bude doplněna v dalším stupni PD. (Šerý) Na jednání bylo dohodnuto, že tabulka návěstidel bude doložena s orientačním staničením, které se v rámci přípravy a realizace stavby může změnit. (Ing.Kekely)*
- vzhledem k dělené 6/6a SK (odbočující výhybka č. 15) a nutnosti u nového SZZ aplikovat funkcionalitu eliminace ztráty šuntu doporučujeme na této koleji použít jako systém pro detekci vlaků počítače náprav namísto kolejových obvodů, *Bude doplněno. (Šerý)*
- odstranit původní označení koleje č. 91, *Bude opraveno. (Šerý)*
- opravit označení seřadovacích návěstidel Se1 a Se2 v ŽST Židlochovice, *Bude opraveno. (Šerý)*
- doplnit sklonové poměry, staničení v obou ŽST a na trati, *Sklonové poměry budou doplněny do situačního schéma v dalším stupni PD. (Šerý) Na jednání bylo dohodnuto, že sklonové poměry budou do situačního schéma doplněny, které se v rámci přípravy a realizace stavby mohou změnit. (Ing.Šerý)*
-
- doplnit číslo vlečky YTONG, *Bude doplněno. (Šerý)*

- návěstidla Se1 a Se2 v ŽST Hrušovany u Brna nejsou označena, *Bude opraveno. (Šerý)*
- chybí vyznačení doplňovaného systému ETCS na traťovém úseku do Židlochovic a ve vlastní ŽST Židlochovice, doplnit, *V tomto stupni PD je popsáno v TZ, balízy a návěstidla pro ETCS budou doplněna v situačním schéma v dalším stupni PD (Šerý)*
- vyznačit funkcionalitu VNPN uvedenou v TZ (kapitola 6, čl. 6.1) *V tomto stupni PD je popsáno v TZ, prvky VNPN v kolejišti budou doplněny v situačním schéma v dalším stupni PD (Šerý)*

v. č. 0400 **Situační schéma Hrušovany u Brna (včetně) – Židlochovice (včetně) stávající stav**

- doplnit stávající prvky zabezpečovacího zařízení v dopravně Židlochovice a na koleji č. 91, vč. přejezdů. *Bude doplněno. (Šerý)*

v. č. 0300 **Umístění zařízení v 1NP**

- doplnit orientace budovy a RD vůči kolejišti, *Bude doplněno. (Šerý)*
- doplnit legendu použitých barev. *Bude doplněno. (Šerý)*

2. Sdělovací zařízení, (zpracoval: Ing. Dudek, Ing. Mádr, Ing. Rosa)

Část D.1.5 (Ing. Dudek, 972 741 485)

Požadujeme doplnit, že součástí prováděných úprav musí být i stávající provozní aplikace pro vedení elektronické dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení, tedy GTN v aktuální verzi. Ke zvážení předkládáme doplnění automatického stavění vlakových cest, které se pro koncové stanice typu Židlochovic plně osvědčuje (probíhající ověřovací provoz v žst. Milovice a Josefův Důl), neboť umožňuje v tomto případě automatizované přiřazování čísel vlaků. *Na jednání bylo dohodnuto, že se zařízením GTN se ve stanici Hrušovany u Brna uvažuje. Bude doplněno i ASJC a AVV. (Ing. Šerý)*

Část D.2 PS 01-14-01

Požadujeme doplnit místní kabelizaci k nově instalovaným výtahům pro přenos informací dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC – propojení řídicího rozvaděče výtahů a rozvaděče dálkové diagnostiky a hlasovou komunikaci z výtahů (viz připomínky k části D.4).

Kabely k nově instalovaným výtahům budou doplněny a ukončeny v technologické budově. (Labudík)

Část D.2 PS 02-14-01

V traťovém metalickém kabelu jsou uvedeny spoje, které v uvedeném úseku nepřicházejí vůbec v úvahu, např. RM - ovládání rozhlasu na zastávkách, NS – ovládání osvětlení na zastávkách, NI – indikátor horkoběžnosti, atd. Dále upozorňujeme, že organizační složka SDC již delší dobu neexistuje. Požadujeme opravit.

Bude opraveno. (Říhošek)

Část D.2 PS 50-14-01

Vybavování uvedeného traťového úseku optickým kabelem se 48 vlákny nepovažuje O14 za účelné ani ekonomické. Jedná se o koncovou trať, která nebude sloužit k žádnému geografickému zálohování ani nebudou v optickém kabelu využita vlákna pro zabezpečovací zařízení (viz navrhované řešení v části D.1). Nejsou zde ani žádné mezistaniční úseky, kde by měla být vyváděna optická vlákna. Za postačující považujeme kabel s dvanácti vlákny, pokud by po kabelu mělo být přece jenom přenášeno i zabezpečovací zařízení, pak kabel se čtyřicetivláknem. Tuto připomínku vznesl O14 již k zadávací dokumentaci, na jejím respektování trvá a požaduje její zapracování.

Návrh na dimenzi vycházel z aktuálního výnosu O14 o minimálním počtu vláken v nově budovaných optických kabelech a požadavku na zachování stejného vybavení této trati jako stávající koridorová trať v ŽST Hrušovany u Brna. Případná redukce bude s ohledem na náklady provedena až v dalším stupni dokumentace, kdy budou známy bližší zařízení a předpokládané požadavky na DOK. (Říhošek)

Část D.2 PS 50-14-02

S použitím přenosového systému SDH nesouhlasíme. Pro IP technologie požadujeme použít gigabitový přepínač s prioritizací datových toků (QoS), pro připojení BTS pár modemů E1 na optickém kabelu do stávajícího přenosového zařízení SDH v žst. Hrušovany u Brna (stávající rozhraní E1 a Ethernet). Tuto připomínku vznesl O14 již k zadávací dokumentaci, na jejím respektování trvá a požaduje její zapracování.

V Židlochovicích byl navržen nový přenosový uzel POTP s kompatibilitou SDH STM-1. (Říhošek)

„Připomínky O14 a ČD-Telematika akceptujeme, v úseku Hrušovany – Židlochovice budou řešeny potřebné přenosy pouze v úrovni IP. Přenosová cesta bude realizována prostřednictvím datových přepínačů s moduly SFP, vzhledem k návaznostem v žst. Hrušovany se však požadavek O14 (gigabitový přenos) zdá naddimenzovaný, zcela postačí Eth. 10/100. Dva přenosové toky E1 pro napojení nové BTS v žst. Židlochovice budou realizovány prostřednictvím páru optických modemů E1.“

Část D.2 PS 03-14-05

V žst. Hrušovany u Brna není žádné pohotovostní pracoviště uvažováno. Pracoviště pohotovostního výpravčího je v Brně Horních Heršpicích. Požadujeme směřovat nouzové ovládání informačního zařízení na pracoviště pohotovostního výpravčího v Horních Heršpicích.

V Horních Heršpicích je již pracoviště nouzového ovládání informačního systému pro Brno – Břeclav zbudováno, takže se zde pouze zapracuje nová lokalita, proto bylo lokální ovládání navrženo do DK v ŽST Hrušovany u Brna, kde by doplnilo stávající zařízení pro lokální nouzovou obsluhu (případně může být v dalším stupni zrušeno). (Říhošek)

Část D.2 Kap. 2.4

V uvedeném úseku nejsou žádné tunely. Požadujeme opravit dokumentaci.

Bude opraveno (Ambros)

Část D.3.1,4,5,6,7 Kap. 4.5

Vzhledem k tomu, že správcem integračního serveru dálkové diagnostiky na CDP Přerov je SSZT, nemůže být u PS 50-05-02 uvedena jako správce pouze SEE, musejí být uvedeny obě správy. Požadujeme opravit.

Část D.4 PS 01-40-01 Kap. 4

Nesouhlasíme s použitím GSM modulu, požadujeme připojení do železniční služební telefonní sítě s přechodem do veřejné telefonní sítě (mobilní nebo pevné) přes centrální bránu.

Část D.4 PS 01-40-01 Kap. 5.3

Komunikace z výtahu nemůže probíhat s místní dopravní kanceláří, protože ta nebude trvale obsazena. Hovor musí být směřován na trvale obsazené pracoviště, tedy např. pracoviště dispečera železniční dopravní cesty. Doporučujeme „hot line“ na pracoviště dispečera na CDP Přerov.

PS 01-14-02 (Slaboproud)

Na výše uvedený PS, na který je uveden odkaz v PS 01-40-01, v této dokumentaci neexistuje. Požadujeme opravit odkaz na soubor, který je v dokumentaci obsažen.

Požadujeme uvést konkrétně, v kterém SO (PS) jsou zahrnuty kabely pro připojení řídicího rozvaděče výtahů k rozvaděči dálkové diagnostiky. V SO 01-19-02 není o žádných sdělovacích kabelech zmínka, a to ani v technické zprávě ani ve výkazu výměr. Doporučujeme zahrnout kabely do PS 01-14-01. (Ing. Dudek, 972 244 485)

D2_1.0_PD_TZ.pdf Technická zpráva (Ing. Mádr, tel. č. 972 741 187)

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

Ve které stanici bude MRS základnová radiostanice umístěna? Kolik VF dílů bude tato ZR mít? Jaký bude její anténní systém, jaké území má obsloužit? Kudy bude vedena kabeláž, jak budou řešeny přepětíové ochrany a ochrana před atmosférickými jevy (blesky)? Odkud bude ZR ovládána, v případě použití lokálních

ovládacích panelů, kde budou tyto umístěny a kudy bude vedena kabeláž. V případě uvažovaného umístění anténního systému na stožár GSM-R a ZR ve výpravní budově, jak a kudy budou vedeny koaxiální kabely od anténního systému. Doplnit chybějící informace.

Podstatné informace jsou uvedeny v TZ u popisu PS 03-14-07 žst. Židlochovice, MRS. Všechny další požadované informace nejsou předmětem přípravné dokumentace a budou upřesněny v dalším stupni dokumentace. (Ambros)

PS 50-14-03: t.ú. Hrušovany u Brna-Židlochovice, GSM-R

Hrušovany u **Brna** – opravit chybu v názvu stanice. *Bude opraveno.* Doplnit chybějící informace o rádiovém plánování nově navržené GSM-R BTS (výsledky matematického modelu pokrytí případně výsledky předprojektového měření).

Rádiové plánování nebylo prováděno. Vzhledem k faktu, že stávající BTS 265 žst. Hrušovany u Brna byla původně určena pro pokrytí koridorové trati, je její poloha pro pokrytí předmětné žel. trati nevýhodná. Důvodem je fakt, že v těsné blízkosti stáv. BTS je vysoká budova, kterou nelze v běžně dostupném plánovacím SW namodelovat tak, aby byl zcela průkazný její vliv na šíření elektromagnetického vlnění. Z tohoto důvodu bude před započítáním projekčních prací v dalším stupni dokumentace provedeno předprojektové měření, které zcela jednoznačně určí, zda bude vybudována nová BTS 267 žst. Židlochovice nebo, zda bude doplněn nový sektor na stávající BTS 265 žst. Hrušovany u Brna. (Ambros)

D2_2.6_PD_rozhlasové_zařízení_schéma žst. Hrušovany u Brna

Popis počtu větví si navzájem odporuje, opravit.

Bude opraveno (Turský)

Pravděpodobně špatný popis barevného označení stávajícího a nového zařízení, opravit.

Bude opraveno (Turský)

Vzhledem k předpokladu montáže IP rozhlasové ústředny do 19" skříně společně s dalšími sdělovacími zařízeními nejsou řešeny přepětové ochrany na kabelech pro připojení reproduktorů. Tyto ochrany nejsou pravděpodobně potřebné pro ochranu vlastní rozhlasové ústředny, ale pro ochranu ostatních zařízení umístěných ve společné skříně. Umístění přepětových ochrany je vhodné před vstupem kabelů do 19" skříně. Zkontrolovat a doplnit do dokumentace.

V žst. Hrušovany u Brna se nachází stávající IP RÚ (DCom RU6-IP), která je umístěna v 19" skříně ve sdělovací místnosti. Kabely pro připojení stávajících reproduktorů jsou ukončeny v této 19" skříně (bez přepětových ochrany). V rámci této stavby budou stávající i nové kabely k reproduktorům umístěny na stávajícím kabelovém stojanu (mimo 19" skříně) a vybaveny přepětovou ochranou. (Turský)

D2_2.5_PD_Přehledná situace systému GSM-R

V technické zprávě je zmiňován návrh rozmístění a počtu GSM-R BTS na základě výpočtu a rádiového plánování. V předložené dokumentaci je pouze umístění, směřování a typ antény. Tyto údaje nejsou nijak dokumentovány – výsledky výpočtů a rádiového plánování nejsou v předložené dokumentaci obsaženy. Doplnit podklady rádiového plánování. (Ing. Mádr, 972 741 187)

V TZ bude upraveno dle reakce výše. (Ambros)

Kapitola D.2. (Ing. Rosa, 972 241 492)

Kapitola D.2.4, str. 16

Vzhledem k souběžnému vybudování základnové radiostanice GSM-R v Židlochovicích a jejímu začlenění do sítě, je budování jakýchkoliv jiných místních rádiových sítí v pásmu 150 MHz – kromě „Všeobecné operativní sítě“ VOS, která bývá využívána jako náhradní rádiové spojení – zbytečné. Pro jakou síť je ale tato základnová stanice proponována z dokumentace nevyplývá. Budování jiných rádiových sítí v pásmu 150 MHz je i neekonomické.

V žst. Židlochovice bude vybudována základnová radiostanice MRS pracující v pásmu 150 MHz. Zda tato

radiostanice bude pracovat na kmitočtu VOS, SRV či jiném bude určeno v dalším stupni dokumentace. Na osazení základnové radiostanice to nemá žádný vliv. (Ambros)

3. Elektrotechnika a energetika, zpracoval Ing. Kriš, Ing. Tošovský, Dalešický

Žst. Hrušovany u Brna, trafostanice 22/0,4 kV

Je zde navržen rozvaděč 22 kV, ve skříňovém zapouzdřeném provedení s plynovou izolací SF6.

Požadavek: Rozvaděč s SF6 nahradit rozvaděčem se vzduchovou izolací pokud to prostorové uspořádání v rozvodně 22 kV umožňuje.

Bude upraveno. Ing. Zářecký.

Spínací stanice Hrušovany u Brna

Je zde uvedeno označení „rozvodna 27 kV“ nebo „kobka 27 kV“.

Požadavek: Označení 27 kV nahradit označením 25 kV v celé dokumentaci. (Ing. Kriš, 972 741 610)

Bude upraveno. Ing. Zářecký.

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Do podkladů pro zpracování přípravné dokumentace je nutné zahrnout i předpis SŽDC E8.

D.3 Silnoproudá technologie

D.3.1 Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systému žel. dopravní cesty

Do systému DDTS zahrnout i zařízení NZZ ve smyslu předpisu E8.

Monitoring NZZ ve stanicích bude realizováno systémem DŘT (v souladu s „Výklad k čl. 45 předpisu SŽDC E8“). Monitoring NZZ mimo žst. nebude realizováno, neboť se v mezi-staničním úseku systém DDTS ŽDC nebuduje. (Ing. Radek Zezula, Ph.D., rzezula@asyc.cz, mob.: 730 616 046)

Dokumentace není členěna v souladu se směrnicí generálního ředitele č. 11/2006. (Ing. Tošovský, 972 241 273)

Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 „Dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty“ nezná. Věcně je však DDTS ŽDC nejbližší částí D.3.1 (Dispečerská řídicí technika), proto byla do této části zařazena. O případném zařazení DDTS ŽDC do jiné části objektové skladby stavby rozhodne HIS a HIP. (Ing. Radek Zezula, Ph.D., rzezula@asyc.cz, mob.: 730 616 046)

Dokumentace v části Dispečerská řídicí technika a Dálkové ovládání železniční infrastruktury neobsahuje tabulky povelů a informací ve smyslu směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006, doplňte. (Dalešický 9722 44 479)

Tabulky povelů a informací budou součástí dalšího stupně dokumentace. V tomto stupni dokumentace by se jednalo pouze o jejich obecný rozsah odvozený z přehledového schema napájení. (Ing. Radek Zezula, Ph.D., rzezula@asyc.cz, mob.: 730 616 046)

D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu (Bc. Valníček, 972 741 487)

V technické zprávě je uvedeno, že hlavní napájení bude z trakčního vedení přes trafostanici 25/0,4kV, záložní z drážní trafostanice 22/0,4kV – distribuční síť E.ON. Požadujeme, hlavní napájení z nové trafostanice 22/0,4kV a záložní z trakčního vedení.

Bude upraveno. Ing. Zářecký.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

Pane Kekely,

zasílám vám text doplnění zápisu z projednání připomínek ke zpracované přípravné dokumentaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“ (12. 2. 2016). Jedná se o naši připomínku k výkresové části dokumentace, konkrétně výkresu č. 0100 Situační schéma, a to k umístění hlavních návěstidel u nástupišť.

Pro nasazení systému evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS můžeme, zde uvedenou vzdálenost umístění hlavního návěstidla cca 35 m od konce nástupiště změnit, a to u kusé koleje, při použití dynamického zarážedla. V tomto případě je možno umístit hlavní návěstidlo s návěstí **Konec vlakové cesty** do úrovně tohoto zarážedla, tj. na úroveň konce nástupiště. Je třeba však zde aplikovat využití uvolňovací rychlosti, která bude odpovídat vlastnostem dynamického zarážedla, délce a hmotnosti provozovaných vlaků.

Zdravím Vás

Ing. Aleš Cipris

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

O14 (Odbor automatizace a elektrotechniky)

Oddělení zabezpečovací techniky

Křížkova 552/2, 186 00 Praha 8

Tel. +420 972 244 369

Pracoviště: Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc 2

Tel. +420 972 741 041

Mob. +420 722 821 553

Cipris@szdc.cz, www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 2992/2016 – SZDC – OŘ BNO –
SSZT BNO

Vyřizuje Chromek Zdeněk

Telefon 972626043

Mobil 724761470

E-mail chromek@szdc.cz

Datum 19. února 2016

Ing Kekely Igor

SUDOP Brno

Kounicova 26

Brno

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice

Na základě závěru z porady, konané dne 12. 2. 2016 na SUDOPu Brno, spol. s r.o. ve věci připomínkového řízení na výše uvedenou stavbu, Vám zasíláme písemné stanovisko k problematice vedení kabelové trasy v oblasti inundačního území, která byla řešena za účasti Investora SZDC, s. o., SSV (Ing. Němeček), dále SZDC, s.o., GŘ-O14 (Ing. Ciprys), SZDC, s.o., OŘ Brno, SSZT Brno a generálního projektanta.

Kabelová trasa v inundačním území je v tomto stupni dokumentace odevzdané k připomínkám navržena v kolejovém loži v kabelových žlebech napr. TK2, je krytá ze strany „nad železnici“ drátokamenným košem rozměru 1000x1000xN(mm) kabelový žlab není přímo pochozí je umístěn pod drážní stezkou tl. 100mm, která je vysypána štěrkokrtí fr. 4-16.

SSZT OŘ Brno jako správce v tomto úseku Hrušovany u Brna - Židlochovice, souhlasí s navrženým uložením kabelové trasy dle projektové dokumentace. Zároveň znovu upozorňujeme, že požadujeme v úrovni kabelové trasy (kolejovém loži) uložení kabelových rozdělovačů a ostatní technologie zabezpečovacího zařízení.

S pozdravem



Ing. Miroslav Konečný
ředitel Oblastního ředitelství Brno

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(44)



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 3965/2016 – SZDC - O15

Vyřizuje: Ing. Rudolf Zelinka

Telefon: 972 244 672

Mobil: 724 076 530

E-mail: Zelinka@szdc.cz

Datum: 26.2.2016

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Stavební správa východ

Ing. Bařínková

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Stanovisko k dokumentaci „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“, části dotýkající se vlivu stavby na životní prostředí

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí, kdy k výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že nemáme žádné připomínky. Dále dodáváme, že i nadále je zpracovatelem dokumentace a zhotovitelem stavby potřeba problematice ochrany životního prostředí věnovat pozornost danou legislativou ČR.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru provozuschopnosti



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční energetiky

Riegrovo náměstí 914

500 02 HRADEC KRÁLOVÉ

Správa železniční energetiky, Územní správa Brno, Markéty Kuncové 990/12, 615 00 Brno

VÁŠ DOPIS ZN.: 13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař
ZE DNE: 11.11.2015
NAŠE ZN. (č.j.): 1322/2016-SŽDC-SŽE ÚS BNO
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Libor Trlica
TEL.: 972 623 411
FAX: 972 623 428
E-MAIL: trlica@szdc.cz
DATUM: 3.2.2016

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Ing. Pavlína Bařinková
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC

Věc: „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“

Ze strany SŽE ÚS Brno nejsou připomínky k zaslané přípravné dokumentaci výše uvedené stavby.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace (11)
Správa železniční energetiky
Územní správa Brno
Markéty Kuncové 990/12, 615 00 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Libor Trlica 
energetik SŽE ÚS Brno

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky, Územní správa Brno, Markéty Kuncové 990/12, PSČ 615 00 Brno

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz

Váš dopis zn.: 13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař
Ze dne: 2.12.2015
Naše zn.: 10013/2015-SŽDC-TÚDC-ÚATT
Vyřizuje: Ing. Stanislav Cinádr
Telefon.: 972 544 621
Mobil:
E-mail: stanislav.cinadr@tudc.cz
Datum: 21.12.2015

SŽDC s.o.
Stavební správa východ
Ing. Bařinková

Nerudova 1
772 58 Olomouc

Věc: Vyjádření k přípravné dokumentaci stavby: „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“

Technická ústředna dopravní cesty (jako správce železničního telekomunikačního majetku Správy železniční dopravní cesty s.o. – dále jen TÚDC) obdržela Vaši žádost (č.j. 13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař ze dne 2.12.2015) o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice“. Telekomunikačního zařízení SŽDC s.o (předávaného do správy TÚDC) se týkají následující PS a SO:

- PS 01-14-01 žst. Hrušovany u Brna, MK
- PS 02-14-01 t.ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, TK
- PS 03-14-01 žst. Židlochovice, MK
- PS 50-14-01 t.ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, DOK
- PS 50-14-02 t.ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, přenosový systém
- PS 01-14-03 Žst. Hrušovany u Brna, telefonní zapojovač
- PS 50-14-03 t.ú. Hrušovany u Brna – Židlochovice, GSM-R
- PS 03-14-07 žst. Židlochovice, MRS
- SO 01-14-01 žst. Hrušovany u Brna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC

K předložené projektové dokumentaci má TÚDC následující připomínky:

GSM-R (zpracoval ing.Jiří Šustr)

- 1) Zásadně nesouhlasíme s navrženou výstavbou nové BTS v Židlochovicích z důvodu její těsné blízkosti se stávající BTS Hrušovany u Brna a pravděpodobnému vzniku IM s následnými problémy s QoS. Proto doporučujeme osadit nový sektor vykrývající předmětnou trať ze stávající BTS Hrušovany u Brna.

Vzhledem k faktu, že stávající BTS 265 žst. Hrušovany u Brna byla původně určena pro pokrytí koridorové trati, je její poloha pro pokrytí předmětné žel. trati nevýhodná. Důvodem je fakt, že v těsné blízkosti stáv. BTS je vysoká budova, kterou nelze v běžně dostupném plánovacím SW namodelovat tak, aby byl zcela průkazný její vliv na šíření elektromagnetického vlnění. Z tohoto důvodu bude před započítáním projekčních prací v

dalším stupni dokumentace provedeno předprojektové měření, které zcela jednoznačně určí, zda bude vybudována nová BTS 267 žst. Židlochovice, nebo zda bude doplněn nový sektor na stávající BTS 265 žst. Hrušovany u Brna. (Ambros)

Vzhledem k těmto okolnostem a následujícím projednáváním bude zatím počítáno s horší variantou, tzn. nová BTS a její umístění v lokalitě Židlochovice vedle VB. (Říhošek)

DOK, TK, MK (zpracoval p.František Čáp a ing.Stanislav Cinádr)

- 2) Schéma MOK Mezi VB a BTS žst. Židlochovice v současné době tam BTS ani OK není

BTS a MOK v Židlochovicích jsou plánovány v rámci této stavby. (Říhošek)

- 3) PS 50-14-01- budoucí zastávka Šlapanice (mezi Židlochovicemi a Hrušovany u Brna taková zastávka není)

Bude opraveno. (Říhošek)

- 4) V r. 2013 proběhla stavba „Doplnění EOv výh.č. 8,10,17 v žst. Hrušovany u Brna“. V rámci stavby proběhlo zakabelování včetně optických kabelů k REOV. Ve schématickém plánu MK je nutno označit v legendě jako stávající kabeláž. V TZ je popisováno, že bude nově vybudováno. V rámci výstavby musí být nově položené kabely ochráněny, v případě nutnosti přeložek musí být zachovány technické parametry a především záruční podmínky nebo v případě rozsáhlé kolize se stavební činnostmi kabeláž kompletně nahrazena.

Kabelizace v rámci stavby „Doplnění EOv...“ bude porovnávána s navrhovaným stavem stavby „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“. V případě kolizí budou navrženy přeložky a ochrany těchto kabelů. (Kučera)

Kromě dotčení stávajících kabelových tras dojde v rámci stavby i k posunu původních REOV, které budou i doplněny o nové lokality. Vzhledem k těmto okolnostem a ještě očekávaným doladováním EOv je proto z důvodu nákladů uvažováno ve finále jako o nové kabelizaci. (Říhošek)

- 5) Navrhovaný profil TK 15XN se zdá na tomto krátkém úseku, při vybudování DOK předimenzován – prověřit obsazení

Zmíněný profil 15XN byl navržen dle zvyklostí na koridorové trati (trať do Židlochovic má mít stejné parametry), i když v tomto případě by se určitě dala dimenze ponížít. Případná redukce bude s ohledem na náklady provedena až v dalším stupni dokumentace, kdy budou známy blíže zařízení a předpokládané potřebné okruhy. (Říhošek)

- 6) Vlákna DOK budou ukončena v koncových lokalitách 1-12 na SU 13-48 ve SM

Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)

- 7) Je nutno použít kabel i pigtaily od stejného výrobce a stejné specifikace vláken

Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)

- 8) Při ukládání kabelů a souběhu se silnoprůdými kabely požadujeme dodržet ČSN 73 6005.

Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)

- 9) Kabelové spojky a kabelové komory požadujeme označit ball markery.

Bude zpracováno (Kučera)

10) Kabelové vedení požadujeme označit modrou výstražnou fólií dle ČSN 73 6006.
Bude zapracováno (Kučera)

11) Po pokládce HDPE trubek budou provedeny zkoušky tlakutěsnosti a průchodnosti.
Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)

12) V případě přeložek stávajících kabelů je nutno řešit též geodetické zaměření a opravu stávající dokumentace.
Se zaměřením a opravou stávající dokumentace se počítá, v dalším stupni bude zdůrazněno. (Kučera)

Ostatní

13) Stavbou nesmí dojít k poškození stávajícího provozovaného telekomunikačního zařízení v žst. Hrušovany u Brna.
Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)

14) Žádáme o předložení dalšího stupně PD k vyjádření.
Zajišťuje zpracovatel dalšího stupně. (Říhošek)

S pozdravem

Vedoucí specializovaného střediska
telekomunikační a rádiové techniky
Ing. Jiří Šustr

Dobrý den,

zasíláme vám připomínky k předložené přípravné dokumentaci výše uvedené stavby:

(NAŠE ZN: 2337/2015-SŽDC-SŽGOL-OLC)

Připomínky Správce PPK : (Ing. M. Navrátilík) – případné připomínky zašle samostatně v požadovaném termínu

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. P. Bělehrad) -)-

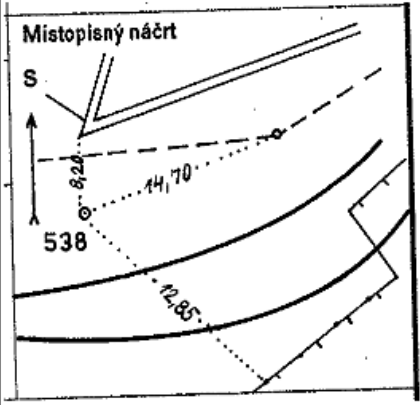
1. požadujeme včasné přeložení bodového pole, u kterého je předpoklad zničení v průběhu výstavby, nejlépe na základy nových stožárů trakčního vedení.
2. v kilometru 2,319 vlevo je v blízkosti kolejiště žulový kámen státního PBPP (viz místopisy níže, nalezen asi 4,5 metru od osy koleje).
V projektu je na tomto místě nová kolej několik metrů vlevo od stávající koleje, kámen přeložit dále od osy a zaměřit spolu s přeloženým bodovým polem.

Polohové bodové pole - geodetické údaje o bodech podrobného polohového bodového pole - Windows Internet Explorer provided by SŽ

http://dat... Polohové bodové pole - geo...

GEODETICKÉ ÚDAJE O BODECH PODROBNÉHO POLOHOVÉHO BODOVÉHO POLE

Kat. území **648833 Hrušovany u Brna**
Obec **583081 Hrušovany u Brna**
Okres **CZ0643 Brno-venkov**
[\[hlášení závad\]](#) Verze bodu: 1

Bod 538	Bod zřídil (jméno, rok)	Y	599593,46	SM5	BRNO 9-9
Kód kv.: 3	Platnost od: 01.01.1968	X	1179012,54	Místopisný náčrt	
Popis, způsob stabilizace a určení bodu kámen s křížkem polygonovým pořadem		nadm. výška Bpv.	181,37		
Poznámka		Detail			
ETRS89					

100%

Polohové bodové pole - geodetické údaje o bodech podrobného polohového bodového pole - Windows Internet Explorer provided by SŽ

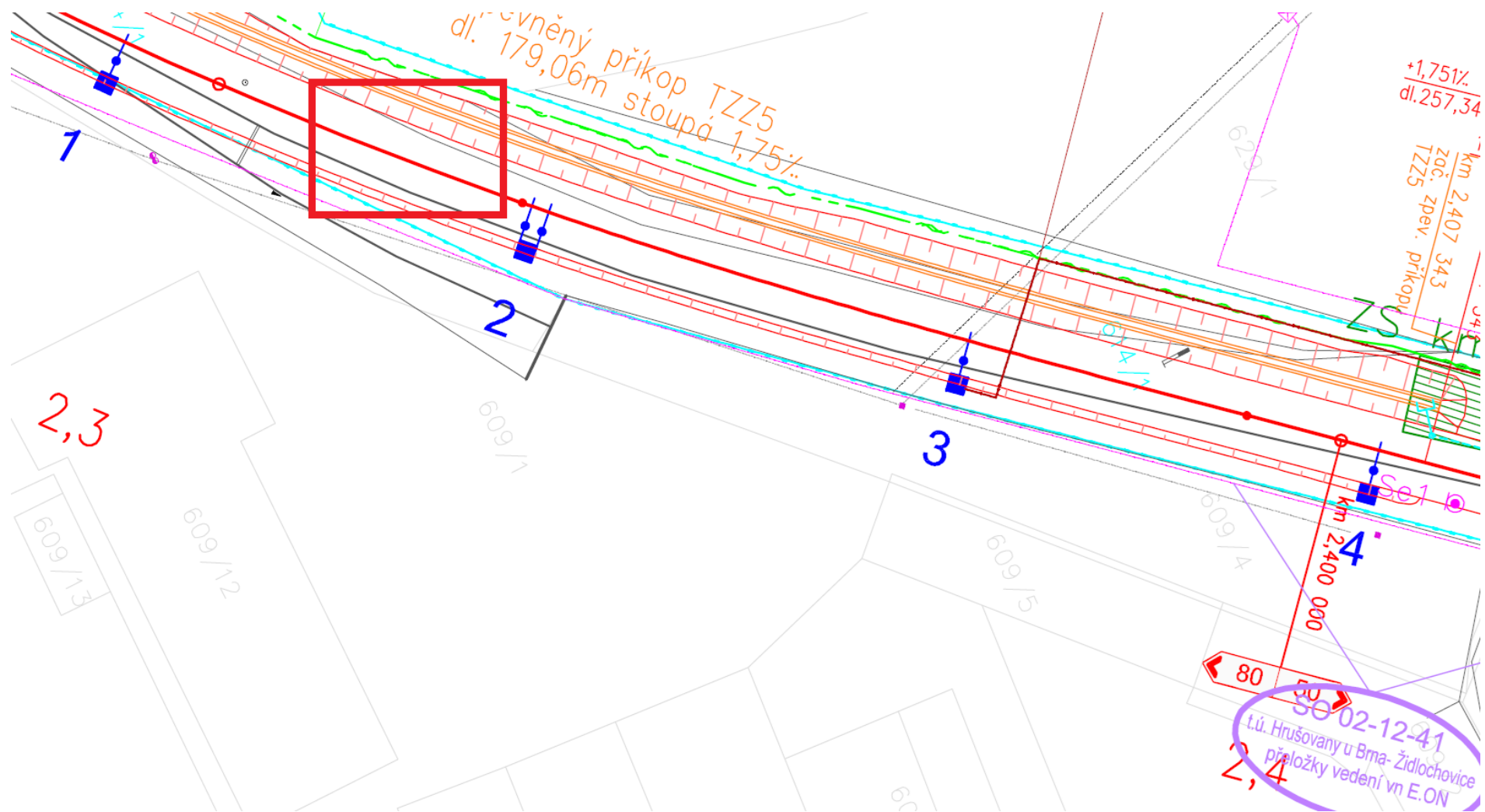
http://dat...
Polohové bodové pole - geo...

GEODETICKÉ ÚDAJE O BODECH PODROBNÉHO POLOHOVÉHO BODOVÉHO POLE

Kat. území **796701 Židlochovice**
Obec **584282 Židlochovice**
Okres **CZ0643 Brno-venkov**
[\[hlášení závad\]](#) Verze bodu: 1

Bod 953 Kód kv.: 3	Bod zřídil (jméno, rok) Platnost od: 01.01.1996	Y 599593,42	SM5 BRNO 9-9
		X 1179012,45	Místopisný náčrt
Popis, způsob stabilizace a určení bodu hranol 16x16 cm MNČ		nadm. výška Bpv. Detail	
Poznámka			
ETRS89			

100%



Připomínky Odd. investiční geodézie : (pan D. Kaizar)- bez připomínek

Pro výkon funkce ÚOZI objednatele na této stavbě požadujeme předání kompletní I- Geodetická dokumentace

Tištěná dokumentace bude ověřena ÚOZI zhotovitele přípravné dokumentace.

Digitální dokumentace bude předána na CD v otevřené formě (*.dgn a *.xls).

S pozdravem

Ing. Jaroslav Eichler

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Olomouc

vedoucí oddělení investiční geodézie

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUC
Mobil: 724 932 340
www.szdc.cz

Dobrý den,

Vzhledem k absenci staveních částí E.1. a souřadnic hlavních bodů se nemám k čemu vyjadřovat.

S pozdravem

Ing. Martin Navrátilík

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Olomouc

oddělení inženýrské geodézie
správce prostorové polohy koleje

Lazaretní 11, 615 00 BRNO

Tel.: 972 625 257

Mobil: 602 754 417

www.szdc.cz

Stavební část E.1 není zařazena dle směrnice č.11/2006 SŽDC, ale dle smlouvy o dílo, má být dokumentace zpracována i v souladu s vyhláškou č.499/2006sb, v případě rozdílů, mezi těmito dokumenty má platit ustanovení vyhlášky č.499/2006sb. Proto je celá stavební část zařazena do části D. Výkresová dokumentace předkládané dokumentace k připomínkám. Také jsme ve stupni dokumentace DÚR, kde geodetická část, řeší hlavně majetkovo-právní část.

S pozdravem Igor Kekely

Váš dopis zn. 13239/2015-SZDC-SSVU1Bař
Ze dne 2. prosince 2015
Naše zn. 23189/2015-SZDC-OR BNO-OPS

Vyřizuje Ing. Jakub Maršalík
Telefon +420 972 625 983
Mobil +420 702 211 871
E-mail marsalikja@szdc.cz

Datum 27. prosince 2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Ing. Bařínková
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

Přípravná dokumentace výše uvedené stavby řeší zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zlepšení jízdního komfortu, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukci železničních stanic se zlepšením komfortu pro cestující zřízením nových nástupišť a vybudováním informačního systému.

Předloženou dokumentaci je třeba dopracovat a opravit podle následujících připomínek.

SBBH (p. Míčka V., tel.: 602 564 761)

RD si převezme do majetku SSZT. Provádění stavebních úprav na budově RZZ je nutno provádět co nejšetrněji. **Bude doplněno. (Rosecký)** Stávající VB v Židlochovicích je v současné době užívána třetí osobou - je nutno s ní vstoupit v jednání, nutno urychleně dodat IDS - točna Židlochovice.

SEE (Ing. Milka J., tel.: 972 624 047) – bez připomínek.

SMT (Ing. Kácal P., tel.: 724 221 023)

Úsek Hrušovany u Brna - Židlochovice

Hlavní kabelová trasa je zbytečně navržena v KL, a je kvůli ní rozšířeno zemní těleso (plán). Úpravy jsou navrženy tak, že je třeba vykoupit souvislý pás pozemků a rozšířit stávající drážní pozemek a obvod dráhy. V takovém případě je však možné umístit hlavní kabelovou trasu mimo těleso žel. spodku a umístění hlavní kabelové trasy v KL a na mostních objektech je nelogické.

S předloženým návrhem propustků (SO 02-19-03 propustek v km 1,207; SO 02-19-04 propustek v km 1,344; SO 02-19-05 propustek v km 1,522, SO 02-19-06 propustek v km 1,750, SO 02-19-07 propustek v km 2,076) v inundačním území nemůžeme souhlasit. Část trati navržená v inundačním území (km 1,100 - 2,115) je v rozporu s drážními standardy, kdy hladina při Q100 má být 0,50 m pod plání žel. spodku. Dle návrhu má být plán pod vodu již při Q20. Odpařovací příkop bude sotva plnit svoji úlohu, když jeho dno je z části navrženo pod naraženou hladinou podzemní vody. Navržené propustky v tomto úseku jsou fakticky zbytečné a neudržovatelné, jejich funkci mohou převzít kamenná žebra. Nelze navrhovat propustky bez odtoku, přičemž za odtok není možné považovat odpařovací příkop.

Projektant si je vědom, že nebylo dodrženo ustanovení dle vzorového listu železničního spodku (plán tělesa železničního spodku má být 0,50m nad hladinou Q100. Jelikož není možné bez zásadního zdvihu železničního tělesa na úseku dlouhém cca 1,0km tuto podmínku dodržet, bylo požádáno o souhlas s odlišným řešením od vzorového listu Ž6.

Zrušení propustků není možné z toho důvodu, že Povodí Moravy je zásadně proti zrušení jakýchkoli otvorů v tomto úseku trati. (Zapsala Ing. Hanáková)

SO 02-19-03: Požadavkem Povodí Moravy bylo zachování počtu a velikosti otvorů všech propustků, s ohledem na výšku NK je propustek zaústěn do vypařovacího příkopu. Zapsal Ing. Petr Gregor.

Vzhledem k jasnému písemnému požadavku PMO, s.p., Útvar správy povodí na ponechání stejného počtu otvorů (propustků), aby nové technické řešení nenarušilo celkovou koncepci vybudované PPO Židlochovice bude ponecháno navržené technické řešení v PD, tj. budou ponechány všechny navržené propustky v inundačním území. V dalším stupni dokumentace se pouze upřesní technické řešení 4ks sporných propustků.
(Ing. Kekely, Investor - SŽDC, s.o. SSV - HIS - Ing. Chrástek)

SO 02-19-01 most ev. km 1,038 TÚ2041.

Chybí návrh způsobu uložení desky na úložných prazích. Vzhledem k tomu, že je navržen hlubinně založený objekt, neslouží dláždění koryta jako ochrana mostu. Dlažbu nebude SŽDC spravovat a přejímat do majetku. Návrhové zatížení u nového objektu je třeba uvést jednoznačně a správně (pro nové objekty není zatížitelnost, či přechodnost základním návrhovým parametrem). To platí pro všechny nově navrhované mostní objekty. Ochrana hydroizolace bude na všech plochách navržena tvrdá, beton.

Nosnou konstrukci bude tvořit monolitický polorám uložený na pilotách. Rám bude do pilot vetknut, proto není třeba řešit způsob uložení. V dokumentaci bude toto řešení upřesněno.

ŘEŠENÍ DLAŽBY (TECHNICKY I MAJETKOVĚ) BY MĚLO BÝT UPŘESNĚNO NA KONFERENCEM JEDNÁNÍ.

Dlažba koryta a břehových hran ke stávajícím opěrám bude v dokumentaci znázorněna jako stávající, bude doplněna pouze do míst stávajících odbouraných křídel a nebude se o ní mluvit jako o ochraně, ale jako o sjednocení způsobu úpravy břehových hran. (Hanáková)

Údaje o návrhovém zatížení budou opraveny.

Ochrana izolace bude upravena dle požadavků.

Zapsal Ing. Balas

SO 02-19-02 propustek ev. km 1,062 TÚ2041

Zvážit, zda je v tomto místě propustek nutný a není lepší a levnější provést drážní příkopy (či jinou terénní úpravu) k mostu v km 1,038 přes vodní tok. Je vhodné též zvážit propustek s nízkými průčelními zdmi s povrchem říms v úrovni pláně. Letopočet výstavby bude umístěn u nových objektů v jejich ose. **Bude ponecháno do dalšího stupně. (Hanáková)**

Doporučujeme návrh upravit na propustek s otevřeným KL a povrchem říms v úrovni pláně. Z výkresů lze těžkou posoudit, zda je prostorové uspořádání na propustku navrženo správně. Bylo by vhodné změnit uspořádání kót v příčném řezu.

Požadavkem Povodí Moravy bylo zachování počtu a velikosti otvorů všech propustků, s ohledem na výšku NK je propustek zaústěn do vypařovacího příkopu.

Umístění letopočtu bude opraveno.

Zapsal Ing. Petr Gregor. SO 02-19-08 propustek ev. km 2,224 TÚ2041

žst. Hrušovany u Brna

Propustek v km 125,151 TÚ 2001 (SO 01-19-01):

Na základě běžných prohlídek nám není známo, že by se v otvoru nacházelo tolik naplavenin, kolik je uváděno v projektu. **Bude prověřeno a případně opraveno.**

Je třeba doplnit požadavek na sanaci vtokové trouby a výtokového čela, lokální sanaci trub a zapravení spár mezi troubami. **Bude doplněno**

Návrh úprav musí řešit i odvedení vody od propustku (plynulý odtok tak, aby nedocházelo k usazování plavenin a splavenin v propustku). **Bude opraveno.**

Ing. Dvořák

SO 01-19-02 most ev. km 125,879 TÚ 2001

Návrh opatření je třeba rozšířit o celkovou sanaci mostu (nátěry, podlahy, včetně schodišť a výtahových šachet a o instalaci dálkově ovládaných uzávěrů vstupů na nástupiště (schodiště) v době, kdy podchod slou-

ží výhradně jako veřejný podchod pod kolejemi. Ochrana hydroizolace bude na všech plochách navržena tvrdá, beton.

V rámci stavby Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice mělo dojít pouze k částečné úpravě podchodu, tak aby byl zajištěn přístup na nástupiště. Z tohoto důvodu a z důvodu že objekt je z roku 1999 a je hodnocen K1, S1 nebyla sanace navržena. Byl navržen pouze sjednocující nátěr vnitřních prostor. **Bude doplněna sanace podlah a stávajících schodišťových ramen. (Hanáková)**

Řešení připomínky o instalaci dálkově ovládaných uzávěrů vstupů na nástupiště by bylo vhodné ponechat na konferenční projednání, jelikož toto řešení má vliv na více stavebních objektů než jen podchod. **Připomínka nebude akceptována. (Hanáková)**

Izolace bude na svislých plochách s ochranou s cihelnou přízdívkou a na svislých s ochranu z betonu. Bude doplněno do TZ.

Zapsal Ing. Petr Gregor.

Kabelovod (SO 01-15-05) požadujeme umístit pod nově navrženou část podchodu, nikoli nad hydroizolaci nosné konstrukce. **Nesouhlasíme, z hlediska kabelovodu technicky složité a neekonomické.(Rosecký). V dalším stupni bude kabelovod zaintegrovan do stěn konstrukce schodiště a horní rámové příčle podchodu. (Hanáková)** Zastřešení (SO 01-15-06) požadujeme navrhnout tak, aby základové patky nebyly umístěny nad nově navrženou částí podchodu. 3 Doporučujeme, aby byl navržen stejný systém a rozsah jako na nástupišťích č. 1 a 3. **Bude dodrženo.(Rosecký).** Znovu upozorňujeme, že nám není znám žádný předpis SŽDC, který by vyžadoval existenci kamerového systému v podchodu, navíc již jeden kamerový systém v podchodu instalován je. **Dle předložené projektové dokumentace se jedná o doplnění kamerového systému na nových nástupišťích a vstupu do podchodu, kamerový systém je navržený z důvodu bezpečnosti cestujících a v neposlední řadě i k relativní ochraně majetku před vandalismem. Rádi dopřejeme připomínkovateli absolvování jednání na obecním úřadě v Hrušovanech u Brna za účasti starosty jmenované obce a argumentaci o použitelnosti kamerového systému proti nepřizpůsobivým občanům. V rámci souhrnného stanoviska obce vznikl dokonce požadavek napojení tohoto kamerového systému na služebnu městské policie, která je součástí komplexu drážních budov na žst. Hrušovany u Brna. Opodstatnění instalace tohoto systému shledáváme za nutnost. (Ing. Kekely)**

Kamerový systém bývá do podchodu instalován na základě požadavku složek SŽDC. (Říhošek)

Most ev. km 126,159 TÚ 2001 (SO 01-19-03)

Není nám znám dostatečný důvod, proč je navrhována PHS (SO 01-33-01) v místech, kde stavba vůbec neprobíhá. Naopak PHS vyžaduje úpravy stávajících objektů a zařízení, z nichž některá jsou v době udržitelnosti. K instalaci PHS a z toho plynoucích úprav mostu se nemůžeme kladně vyjádřit, jelikož z předložené dokumentace není zřejmé, zda návrh PHS je nutný a zda před jeho návrhy byly zváženy všechna možností, které stávající legislativa v této věci umožňuje (např. Vyhl. 268/2009 Sb. (§14, odst.2.; §26, odst. 7).

Dle požadavku obce Hrušovany u Brna byla na pokyn HISA navržena protihluková opatření pro celou obec Hrušovany. Tato opatření byla navržena již dříve v rámci stavby „DOZ Břeclav – Bmo“. Tato protihluková opatření nebyla dosud realizována a budou provedena v rámci předmětné stavby. **Růžičková**

Navíc není ani naznačena nutnost posouzení bezpečnosti navrženého řešení z hlediska mostu. **Bude doplněno**

Ing. Dvořák

Reakce na připomínky byly akceptovány. (Ing.Dvořák)

Nová lávka pro PHS v km 126,159 (SO 01-19-04)

Podpěrnou nosnou konstrukci PHS nelze považovat za samostatný mostní objekt, je třeba ji zahrnout do PHS. SMT ji nebude spravovat. **Na jednání bylo dohodnuto, že nová lávka pro PHS bude řešena v rámci SO 01-33-01 Žst. Hrušovany u Brna, PHS, jako samostatná příloha této dokumentace, v případě realizace bude správcem SŽDC,s.o. OŘ Brno, ST Brno (Ing. Kekely)**

SSZT Brno (p. Krejcar P., tel.: 602 520 291) v dokumentaci chybí požárně bezpečnostní řešení, které bude na základě komunikace s projektantem teprve dodáno k připomínkám dodatečně.

ST Brno (Ing. Šiške V., tel.: 602 411 586, Ing. Křemen T., tel.: 972 626 036) – všeobecně:

Požadujeme, aby projektant se správcem staničení (ST Brno) projednal stav budoucí s ohledem na předpis M12. Je potřeba nově definovat definiční a traťové úseky a jejich kilometrické polohy a skoky staničení. Takto nově vytvořené schéma s definičními úseky bude sloužit pro určení kilometrické polohy všech součástí dráhy. *Bude projednáno a doloženo dokladem (Ing. Kekely)*

B.6 Organizace výstavby

Požadujeme projektem upřesnit místa, kde bude prováděna demontáž a uskladnění vyzískaného materiálu. Nejvhodnější místo pro tyto účely je nákladíště v žst. Brno dolní n. Do rozpočtu následně požadujeme zapracovat přesuny hmot na určenou vzdálenost. *Doplněno. (Ferenc)*

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 01-28-01, PS 03-28-01, PS 02-28-01

Požadujeme dokumentaci rozdělit tak, aby úprava AVV byla v samostatném provozním souboru. Toto požadujeme, protože správcem AVV je ST. *PS bude rozdělen na samostatnou část AVV. (Šerý)*

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 01-14-01 žst. Hrušovany u Brna, MK

Schéma místní kabelizace neodpovídá koordinační situaci.

Kabelová trasa od km 124,540 do km 125,050 je vedena v rozporu s předpisem S4 – ve svahu, v příkopu.

Požadujeme přeložit do souladu s tímto předpisem.

Od km 126,200 po návěstidlo 1S požadujeme vést kabelovou trasu tak, aby nenarušila stávající za-puštěné kolejové lože s drážní stezkou.

Schéma místní kabelizace bude upraveno. Kabely pro VTO budou přiloženy do tras zabezpečovacích kabelů. (Labudík)

D.5 Inženýrské objekty

SO 01-16-01, SO 01-17-01, SO 02-16-01, SO 02-17-01, SO 03-16-01, SO 03-17-01 (žel. spodek a svršek)

-Železniční trať prochází záplavovým územím a pod hranicí Q100. Předpokládáme, že taková investice požaduje udělení výjimky, v dokumentaci není uveden souhlas příslušného úřadu nebo oddělení. *Bude doplněno, dle výsledků projednání odchylného technického řešení. (Ing. Kekely)*

- Před výhybkou č. 4 prověřit zda není nutné vložit před tuto výhybku betonové výhybkové pražce. Stejně tak za výhybkou. *Bude prověřeno. Za výhybkou budou doplněné VP (Ing. Kekely)*

- Před původní výhybkou č. 10 vyměnit původní výhybkové pražce a vyjmout LIS. *Bude doplněno. (Ing. Kekely)*

- Před a za původní výhybkou č. 6 vyměnit původní výhybkové pražce a vyjmout LIS. *Bude doplněno. (Ing. Kekely)*

- Žádáme prověřit, zda není možné více napřímit napojení koleje č. 6b na výhybku č. 17. *Lze použít výhybky štíhlejších tvarů např. 1:12-500-I, vzhledem k významu koleje 6b je použití této výhybky nadstandardní. Tímto lze upravit GPK koleje č.6b dle požadavku. (Ing. Kekely)*

- Mezi výhybkami č. 20 a 21 prověřit, zda není nutné vložit nové výhybkové pražce. *Za výhybkou č.20 jsou navrženy VPS (Ing. Kekely)*

- Výhybku č. 9 požadujeme vložit novou na betonových pražcích II. generace J49-1:7,5-190 –I. *Bude navržena (Ing. Kekely)*

- S ohledem na to, že v koleji č. 5 je ve stávajícím stavu použit regenerovaný svršek tv. R65, požadujeme výhybku č. 20 vložit tvaru UIC 60. *Výhybka bude tvaru UIC (Ing. Kekely)*
- Ve spojnici mezi výhybkami č. 20 a 21 požadujeme vložit nové kolejnice, aby zde nevznikl další svar. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*
- Délky odvrátů musí být nejméně 25 m – s ohledem na čl. 138 předpisu S3/2 o vevaření výhybek do BK. *Jsou (Ing. Kekely)*
- Při zřízení přechodku BK z tvaru UIC 60 na S49 musí být zapracovány podmínky dle čl. 75 předpisu S3/2 – pražcové kotvy, pružné upevnění. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*
- Provéřit, zda není možné provést zdvih kolejí 4 a 6. Jejich niveleta je oproti kolejím 1 a 2 hodně nižší (dle řezů v km 125,6-125,8). *Rozdíl nivelety souvisí z výstavbou vnějšího nástupiště u VB. Případný zdvih nivelety bude prověřen v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*
- V km 2,109 železniční trať prochází přes protipovodňovou hráz. V současné době je těleso svršku i spodku probetonováno, aby nedocházelo k průniku vody drážním tělesem. Z výkresové dokumentace není patrné, jak je tento detail řešen v novém návrhu. Požadujeme do dokumentace doplnit samostatný příčný řez řešící tento detail. *Tato problematika bude řešena stejným způsobem, jako je ve stávajícím stavu tj. štěrkové lože bude v mezipražcovém prostoru v místě protipovodňové hráze upraveno, bude nahrazeno betonovou membránou tl. min. 200mm, z betonu B20 vyztuženou kari sítí a zapuštěnou min 600mm pod pláň tělesa železničního spodku. Tato úprava bude provedena do vzdálenosti 3000mm od osy koleje. Na takto upravenou část štěrkového lože se budou ukládat v případě nakumulování vod do inundačního území velkoobjemové tkaninové vaky. Text bude doplněn do TZ (Ing. Kekely)*
- V příčném řezu PF02 mezi kolejemi 6 a 8 vysypat stezku na celou šířku. *Takto upravované povrchy zbytečně navyšují náklady stavby, stezky jsou navrženy v nezbytně nutném rozsahu. detaily budou řešeny v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*
- Prostor po zrušené koleji č. 4 vysypat drážní stezkou. *Takto upravované povrchy zbytečně navyšují náklady stavby, stezky jsou navrženy v nezbytně nutném rozsahu. (Ing. Kekely)*
- Vysypat stezku, která je v příčných řezech PF06, PF07, PF08, PF10 tvořena materiálem zemní pláně.
- V příčném řezu PF07 odbagrovat zeminu mezi kolejí a silnicí, tak aby zde nebyl hrobeček.
- V příčném řezu PF09 gabion a jeho bok obalit geotextilií, aby nedocházelo k propadu jemné frakce kame-niva do gabionu. Pokud nemají být použity pochozí kabelové žlaby, pak požadujeme kabelovou trasu zapus-tit min. 0,5 m pod úroveň stezky. V navrženém stavu bude docházet k vymílání stezky. *Bude doplněná geo-textilie pro obalení gabionu, kabelová trasa bude zapuštěna (Ing. Kekely)*
- V příčném řezu PF10 požadujeme zřídit ohumusování svahů drážního příkopu. *Bude doplněna ochrana hydroosevem (Ing. Kekely)*
- V příčném řezu PF12 nám připadá zbytečné zřizovat odvodňovací žlab na rozhraní nástupiště a přestupní-ho terminálu.
- V situaci požadujeme sklon trativodu znázornit šipkou, ne textem klesá, protože ten nic nevypovídá o smě-ru. *Bude upraveno (Ing. Kekely)*
- Staničení musí odpovídat předpisu M12 – viz. výše. *Bude projednáno a doloženo dokladem (Ing. Kekely)*
- Pryžové absorbery na kolejnice požadujeme vložit takového typu, které nebudou překážkou ve strojním podbíjení koleje.

SO 01-16-02 žst. Hrušovany u Brna, nástupiště

Požadujeme odstranit úrovnový přechod před dopravní kanceláří i přes koleje č. 1 a 2. Následně pod zruše-ným přechodem požadujeme vyměnit komplety upevnění a ručně pročistit kolejové lože. Pod novým přecho-dem požadujeme vyměnit a vložit nové komplety upevnění v antikorozi úpravě. *Bude doplněno (Kapoun)*

SO 03-16-02 žst Židlochovice, nástupiště

Na nástupištích požadujeme na hrušovanské straně zřídit služební schodiště. *Bude doplněno (Kapoun)*

SO 02-17-02 Železniční přechod v km 1,018

Požadujeme upravit šířku přechodu tak, aby modul přejezdových panelů vycházel na rozdělení pražců – násobky 0,6 m. Při navržené šířce 2,7 m nebudou okraje krajních panelů podepřeny. Do popisu přejezdové konstrukce žádáme doplnit, že přejezdové panely budou sepnuty a bude použito zábran proti podélnému putování panelů. *Bude upraveno a doplněno (Urbánek)* SO 02-17-03 Železniční přejezd v km 1,089

Do popisu přejezdové konstrukce žádáme doplnit, že přejezdové panely budou sepnuty a bude použito zá-bran proti podélnému putování panelů. *Bude doplněno (Urbánek)*

SO 02-17-04 Železniční přejezd v km 2,134

Na komunikaci před přejezdem od Židlochovic požadujeme zřídit příčný odvodňovací žlab typu monoblok. Do popisu přejezdové konstrukce žádáme doplnit, že přejezdové panely budou sepnuty a bude použito zábran proti podélnému putování panelů. *Bude doplněno. Přípojka odvodňovacího žlabu bude zaústěna do trativodní šachty (Urbánek) Na jednání bylo dohodnuto, že zůstane bez nároku na příčný odvodňovací žlab, bude ponecháno navržené technické řešení (Ing. Kekely)*

- Považujeme za vhodnější, aby trakční podpěry č. 64, 66, 68, 78 byly přístupné z koleje, tedy aby PHS procházela až za nimi. *Bude upraveno. (Rosecký)*
- Z dokumentace není zřejmé, jak jsou u PHS 1 řešeny úniky. *Poloha úniků je patrná ze situace (plný trojúhelník – bude doplněno do legendy). Z důvodů stísněnosti u PHS2 zde budou navrženy únikové dveře (2ks). PHS1 bude mít 2ks úniků, u mostu v napojení na stávající PHS překrytím, jako druhý bude sloužit podchod – bude doplněno do TZ. (Rosecký)*
- PHS 1 požadujeme navrhnout v půdorysu přímkovou, nebo ji alespoň půdorysně více narovnat. Příliš mnoho zlomů bude znamenat mnoho atypických sloupků a vysokou přesnost při realizaci. *Trasa PHS je dána tím, že musí respektovat množství stávajících konstrukcí a stávajících inž.sítí, dále konfiguraci terénu a požadavky protihlukové ochrany. (Rosecký)*
- U PHS požadujeme používat prosklené panely pouze v nezbytných případech. *Je respektováno (Rosecký)*
- Musí být řešen každý únik z PHS – úprava terénu, schody, rampy, odláždění. *Bude řešeno v dalším stupni PD. (Rosecký)*
- Z důvodu vandalismu a životnosti požadujeme panely PHS z betonu. *Projektant neurčuje materiál PHS. (Rosecký).*

D.6 Pozemní stavební objekty

PS 01-15-04 žst, Hrušovany u Brna, kabelovod

- Přejchod přes koleje v km 126,050 požadujeme zřídit protlakem a kolmo k ose kolejí. Požadavek z důvodu přechodu přes stávající kolejiště. *Bude doplněno. (Rosecký)*
- Přejchod přes koleje č. 1, 2, 5 v km 125,750 požadujeme zřídit protlakem. Požadavek z důvodu přechodu přes stávající kolejiště *Bude doplněno. (Rosecký).*
- Přejchod přes koleje č. 1, 2, 3, 4, 5 v km 125,290 požadujeme zřídit protlakem. Požadavek z důvodu přechodu přes stávající kolejiště. *Bude doplněno. (Rosecký)*
- V případě, že nebude z technických důvodů možné výše uvedené přechody přes koleje zřídit protlakem, bude proveden překop v hloubce min. 0,5 m pod stávajícím dnem trativodu. Snesený kolejový rošt bude vyměněn za nový, budou obnoveny konstrukční vrstvy žel. spodku a bude obnoven trativod v délce mezi šachtami.
- Požadujeme doložit příčné řezy kolejištěm v místě přechodu kabelovodů. *Bude doplněno. (Rosecký)*

D.7 Trakční a energetická zařízení

SO 01-01-01 žst. Hrušovany u Brna, úprava TV

Základy trakčních podpěr č. 31, 35, 37 jsou pravděpodobně v kolizi se stávajícím podpovrchovým odvodněním – trativodem. Všechny původní nevyužité základy trakčních podpěr požadujeme vybourat, s následnou úpravou povrchu do původního stavu.

Bude upřesněno v dalším stupni PD. Košíček

SO 03-01-01 žst. Židlochovice, trakční vedení

Prověřit polohu trakční podpěry 4 a trpasličího návěstidla Se1, aby nebylo návěstidlo skryto za základem.

Bude upřesněno v dalším stupni PD. Košíček

SO 03-06-02 žst. Židlochovice, rozvody nn

Zásuvkové stojany u nástupišť v Židlochovicích požadujeme umístit do vzdálenosti min 2,2 m od osy koleje.

Bude upřesněno v dalším stupni PD. Ing. Zářecký.

Úsek provozu infrastruktury (Ing. Macálka J., tel.: 725 502 691) –

Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk na rok 2017. Žadatel si zažádá o výluky, hlavně výluky provozu, napětí TV a staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hrušovany u Brna, do ročního plánu výluk ve lhůtách stanovených předpisem D7/2.

Přílohou tohoto dopisu je vyjádření Úseku řízení provozu č.j. 23225/2015-SŽDC-OR BNO-OT.

S pozdravem

Ing. Miroslav Konečný
ředitel Oblastního ředitelství Brno

Přílohy

Příloha 1 – vyjádření Úseku řízení provozu

Váš dopis zn.: E-mail (ISPD)
Ze dne: 8. 12. 2015
Naše zn.: 23225/2015-SZDC-OŘ BNO-OT

Vyřizuje: Ing. Mgr. Aleš Černý
Telefon: +420 972 621 005
Mobil: +420 602 739 131
E-mail: CernyA@szdc.cz

Datum: 29. 12. 2015

Vážený pan
Ing. Jakub Maršalík
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Odbor přípravy staveb
Kounicova 26
611 43 Brno

pouze elektronicky

Vyjádření k PD – Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice

SZDC, s.o., Oblastní ředitelství Brno, úsek náměstka pro řízení provozu má následující připomínky k dodanému stupni PD – Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice.

- Část B2

Opravte SDC na OŘ.

Zpracováno. Beňák.

Je zapotřebí aktualizovat tabulky 4, 5, 6.

Po dodání podkladů (mail: lbenak@sudop-brno.cz) bude zpracováno. Beňák.

V části 3, strana 17, odstranit z předpokládaných staveb modernizaci Modřice – H.H. (realizováno 03-09/2015). Bod 3, strana 17, opravit údaj roku 20149.

Zpracováno. Beňák.

V části 2.1 v textu *Zastávky k sousedním stanicím* upravte text *uzlové železniční stanici Brno hl.n.* na *Provozní obvod Brno*.

Zpracováno. Beňák.

V části 4.1 je v první odrážce uvedeno, že jedna dopravní kolej v liché staniční skupině bude zakusena. Po relativně náročných jednáních napříč mnoha různými úseky a odbory SZDC jsme se před několika měsíci dohodli na určitých závěrech. Podle závěrů porad v tomto roce bylo dohodnuto, že bude zakusena současná kolej č. 3. Na takto dohodnutých závěrech uspořádání kolejiště - viz zápis ze 13. 7. 2015, str. 3 - trváme a požadujeme, aby byla tato skutečnost zakreslena do všech návrhů v PD jako základní varianta a nikoliv jako další možná varianta.

Text první odrážky v pododstavci „Navrhované úpravy obecně“ má poskytnout obecné informace o řešení stavby, proto v něm nejsou jmenovány konkrétní koleje. Kolej č. 3 patří do liché skupiny kolejí.

Podkapitola „Prověřování variant řešení“ v kapitole „Žst. Hrušovany u Brna“ má sloužit k popisu vývoje návrhu kolejového řešení žst. Hrušovany u Brna. Tehdy byly předloženy 3 varianty řešení a jako takové byly posuzovány a připomínkovány jednotlivými složkami SZDC. Z těchto tří variant byla následně vybrána výsledná varianta (zelená). Tato výsledná varianta byla však upravena tak, aby splňovala všechny požadavky, které byly různými úseky a odbory SZDC požadovány. Považují za zcela

matoucí, aby všechny dříve prověřované varianty popisované v této podkapitole byly nyní upraveny do podoby výsledné varianty. Celá podkapitola by potom ztrácela smysl. Naopak jako doložení toho, že v přípravné dokumentaci byly prověřovány různé varianty řešení, je tato kapitola nezbytná. Je to nutné i z pozice následující přípravy stavby. Do textové části však bude doplněn vysvětlující odstavec, čím se liší výsledná varianta od vybrané zelené varianty, která je uvedena v podkapitole „Prověřování variant řešení“. Beňák.

V části 4.1. je dále uvedeno, že v střednědobém horizontu se bude v Židlochovicích křížovat se dvěma osobními vlaky, ale už není popsáno jakým způsobem s ohledem na konfiguraci kolejíště (přechody, přístup cestujících, jejich bezpečnost). Požadujeme tyto zásadní parametry zapracovat do PD.

S ohledem na konfiguraci kolejíště Židlochovic je tvrzení „Ve střednědobém horizontu je navrženo v železniční stanici Židlochovice křížování Os vlaků linky S3 střídavě na kolejích č. 1 a č. 2.“ vyčerpávající. Beňák.

V popisu jednotlivých variant návrhu řešení není uvedeno zakusení 3. SK ze směru od Brna. Tato kolej bude zatrolejována v celé své reálné délce s dopravním programem pro odjezdy vlaků. Důvodem tohoto požadavku jsou výluky, při kterých bude zcela jistě tato kolej využita pro odstavení souprav. Bez existence této koleje není možno při výluce (zejména TK Hrušovany-Židlochovice) plnit GVD. Pro operativnost je třeba zvažovat i možnosti mimořádného odstavení souprav, HV, prostředků pro výluky, údržbu apod. Pro tyto potřeby požadujeme alespoň zapojení manipulační koleje č. 8 v obou zhlavích, jak je v PD uvedeno v zelené variantě. Není to však zakresleno v situačním schématu. Upravte.

Viz odpověď na připomínku výše. Všechny tyto požadavky výsledná varianta, která je jenom jedna, splňuje. Beňák.

V části Technologie železniční stanice Hrušovany u Brna – střednědobý a dlouhodobý horizont je zapracováno, že Os vlaky linky S3 v relaci Brno hl.n. – Židlochovice budou v ŽST Hrušovany u Brna vedeny po 1. a 2. SK. Tato technologie však není možná v žádné navržené variantě. TK ze Židlochovic je zaústěna do 4/6 SK.

Jedná se o chybu v názvu relace vlaku. Zapracováno. Beňák.

V části Technologie železniční stanice Židlochovice – střednědobý horizont upravte v poslední větě text ...krasý vlaků.

Zapracováno. Beňák.

Z části 4.3 Modelové grafikonky není zřejmé, jak bude organizována osobní doprava v úseku Šakvice – Břeclav. Je řešeno pouze v dopise JMK č.j.: JMK 28178/2014, který je přílohou studie. Doplněte do PD.

Modelové grafikonky v přílohách jsou řešeny pro celý úsek Břeclav – Bmo, přestože část Břeclav – Šakvice je zcela mimo rozsah řešené oblasti a zadání. JMK uvádí, že bude objednávat cca 5 vlaků/24 hod. Os linky S3 Vranovice – Břeclav ve zbývajících nepokrytých R a Sp vlaků. Řešení takovýchto odchylek od pravidelného provozního konceptu by si vyžádalo sestavu celodenního GVD. Sestava celodenního GVD není v rámci zpracovávání přípravné dokumentace projektantem možná, pakliže si jej nevynutí požadavek komplexního řešení koncepce dané tratě jako podklad k technickému řešení infrastrukturních opatření. Trasy těchto doplňkových vlaků nemají vliv na technické řešení stavbu Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice. Proto ani nejsou v přípravné dokumentaci podrobněji popisovány. Beňák

V popisu SP 2+7 je situační schéma, kde jsou zohledněny požadavky OŘ Brno úsek ŘP (zakusení 3. SK a napojení manipulační koleje č. 8 z obou stran). Toto schéma požadujeme zařadit do studie jako základní (jak uvádíme výše). Stejně schéma je i v grafické příloze – dopravní schéma 1.

Viz odpověď na připomínky výše. Změna podoby schémat v podkapitole, ve které se prověřovaly různé varianty řešení Hrušovan u Brna, nemá vliv na výsledné řešení. Naopak daná podkapitola by následně ztratila částečně smysl. Beňák

Manipulační kolej č. 8 musí být v celé délce zatrolejována.

Ve výsledném řešení je manipulační kolej č. 8 zatrolejována. Beňák

Na straně 66 je velmi zjednodušený náčrt budoucího stavu ŽST Židlochovice, který není totožný s nákresem v části D1. Část B2 ovšem neobsahuje žádný náčrt budoucí ŽST Židlochovice. Upravte, doplňte.

V grafických přílohách je k dispozici Dopravní schéma 2, který obsahuje schéma žst. Židlochovice a v něm všechny informace k tomu, aby bylo možné sestavit výhledový provozní koncept na předmětných relacích. Beňák

Nikde se v PD nehovoří o informačním systému a kamerovém systému (resp. 3-14-05 informační systém nenalezen, 3-14-06 kamerový systém nenalezen). Požadujeme uvést do PD. *V části dokumentace D. Výkresová dokumentace, D.2. Železniční sdělovací zařízení je vše co připomínkovatel postrádá řešeno min. v rozsahu TZ (Ing. Kekely)*

S pozdravem

Ing. Kateřina Onderková

náměstek ředitele

Oblastního ředitelství Brno pro řízení provozu

Dobrý den, na základě naší domluvy zasílám stanovisko SBBH Brno k přípravné dokumentaci „Modernizace Hrušovany u Brna – Židlochovice“

To co jste mě citoval bylo pouze částečné a nepodepsané stanovisko. Níže uvedené je již odsouhlasené a podepsané naší správou.

Pro doplnění pouze uvádím, že není jasno jak bude zajištěn přístup imobilních cestujících na nástupiště vzdálenější od VB Židlochovice.

K jednotlivým pozemním objektům máme tyto připomínky:

SO 01-15-01 RZZ v Hrušovanech u Brna

Stavební úpravy na budově RZZ je nutno provádět co nejšetrněji. Veškeré nové prostupy řádně zapravit a všechny dotčené místnosti kompletně vymalovat. *Bude doplněno do TZ.(Rosecký)*

SO 01-15-02 Hrušovany úpravy ve VB - je nutné vyjádření vlastníka - ČD

SO 01-15-04 Hrušovany Kabelovod - tento majetek si převezme vlastník kabelů.

So 01-15-05, SO 01-15-06 a SO 03-15-02 přístřešky pro cestující a zastřešení výstupu z podchodu - V rámci mobiliáře umístit odpadkové koše na tříděný odpad (nikoli směsný komunál, jak je navrženo nyní *Bude doplněno do TZ.(Rosecký)*)

V dalším stupni doplnit detaily kotvení opláštění na přístřešcích a výstupních objektech a doložit statické posouzení těchto konstrukcí včetně posouzení na tlakovou vlnu od projíždějících vlaků.

Navrhnout takové řešení aby nedocházelo k vypadávání výplní (skel) po průjezdu vlaku.

SO 03-15-01 VB v Židlochovicích

Požadujeme generální opravu, ne pouze kosmetické úpravy. Vzhledem k technickému stavu jsme preferovali demolici tohoto objektu. Pakliže má být tato budova zachována je nutné ji kompletně rekonstruovat. Tento požadavek jsme prezentovali ve všech našich předchozích vyjádřeních a na všech jednáních, kterých jsme se účastnili. Z technické zprávy přípravné dokumentace si nejsme jisti, že je tento požadavek akceptován. Požadujeme aby byl jednoznačně stanoven rozsah kompletní rekonstrukce (tzn. rekonstrukce střechy a krovu- jeho kompletní výměna, výměna a sjednocení všech výplní otvorů, kompletní výměna všech klempířských prvků, kompletní rekonstrukce ZTI a el instalace, nově vyřešit vytápění objektu po ucelených částech, kompletní rekonstrukce vnitřních povrchů a podlah ne pouze nášlapných vrstev, po obnažení stropních kci bude možná nutné rekonstruovat nebo zesílit i stropy, kompletní obnova fasády se zachováním historických prvků). *Výčet požadavků bude doplněn do TZ.(Rosecký)* To se týká celé budovy ne pouze části pro novou technologii!!! Rovněž je nutné vyřešit odkanalizování budovy do veřejné kanalizace (pro odvod splaškových vod nelze v žádném případě využít stávající kapacitně nevyhovující žumpu). Rovněž požadujeme v rámci stavby zrekonstruovat vodovodní přípojku. *Bude řešeno ve stavbě Terminálu.(Rosecký)*

K předloženému řešení pak uvádíme:

Nesouhlasíme s propojením čekárny a komerčního prostoru (místn č.3) novými dveřmi- prostory požadujeme oddělit zdí. Nesouhlasíme s navrženým využitím komerčního prostoru jako bufetu - tento způsob využití je nevhodný a přitahuje nepříznivě živly. *Dveře budou zrušeny, adaptace na bufet nebude navržena, zůstane byt.(Rosecký)*

V rámci ZTI osadit podružná měření a uzavírací a vypouštěcí armatury pro jednotlivé "provozy" - (služební prostory, komerční prostor, veřejná WC a prostory ve dvoupodlažní části) *Bude řešeno v dalším stupni PD. (Rosecký)* Veřejná WC doporučujeme dispozičně přeřešit - umístění výlevky v předsíni WC ženy je zcela nevhodné.

V rámci střechy je nutné nepotřebné komíny odbourat a řádně zaslepit. Doplnit hromosvod. *Bude řešeno v dalším stupni PD. (Rosecký)*

Upozorňujeme rovněž, že prostory dotčené stavebními úpravami jsou v současnosti pronajaty - výpověď je nutno řešit se značným předstihem.

Před vydáním stavebního povolení je nutné mít s městem smluvně ošetřeny budoucí majetkové vztahy k objektu výpravní budovy a to zejména s ohledem na skutečnost, že dvoupodlažní část budovy má být dotčena úpravami v rámci stavby terminálu jejímž investorem je město. Způsob vkládání finančních prostředků, dalšího užívání a provozování této budovy musí být vyřešen již v rámci přípravy stavby, tedy v dalším stupni dokumentace.

V dalším stupni zpracovat PENB.

Rovněž požadujeme předložit dokumentaci přestupního terminálu obsahující úpravy VB.

SO 02-15-01 Releové domky si převezme do majetku SSZT.

Další obecné požadavky:

Nástupiště označit sektory *Bude doplněno (Kapoun)*

Řešit orientační systém - piktogramy, označení stanic, směry jízd,... *Bude doplněno (Kapoun)*

Doplnit chybějící dokumentaci výtahu **Dokumentace byla k připomínkám odevzdána (Hanák)** a v souvislosti s tím přeféšit umístění současné GSM brány z ostatních výtahů někam mimo uzamčenou a nepřístupnou DK - nejvhodnější je prostor, který bude přístupný výtahářské firmě.

U stavebních objektů doplnit v dalším stupni požárně bezpečnostní řešení.

Na jednání byla vznesena připomínky SBBH k umístění GSM brány k technologii výtahu do nové výtahové šachty, kde by byla přístupna pro údržbu výtahu (fa. mimo SŽDC) (Ing. Kekely)

Vlastimil Míčka, ing. Petr Benc

V Brně: 30. prosince 2015

Vlastimil Míčka

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Brno

Organizační jednotka

Správa budov a bytového hospodářství

Kounicova 26, 611 43 Brno

Tel.: 972 626 026

Mobil: 602 564 761

www.szdc.cz



Váš dopis č. _____

13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař

Ze dne _____

2. 12. 2015

Naše čj. _____

1562/2015-O3

Datum _____

8. 1. 2016

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Stavební správa východ

Ing. Pavlína Bařínková

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Vyřizuje _____

Ivana Pospíšilová

Generální ředitelství | odbor investic

T 724 030 430

E pospisilovaivana@gr.cd.cz

Souhrnné stanovisko GŘ ČD, a.s. k přípravné dokumentaci

„Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice,,

Zpracování přípravné dokumentace stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2015 – 6. změna - Příprava a zabezpečení staveb. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. CIN dle Plánu nejsou stanoveny.

Přípravná dokumentace stavby řeší zvýšení traťové rychlosti (se zkrácením jízdních dob), zlepšení jízdního komfortu, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železniční stanice pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, vybudování informačního systému a zvýšení bezpečnosti novým traťovým zabezpečovacím zařízením. Zvýšení rychlosti bude dosaženo rekonstrukcí železničního svršku a sanací železničního spodku.

Odpovědný projektant: SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno

Přípravná dokumentace stavby byla projednána na odboru kolejových vozidel – O12 – **bez připomínek**, na odboru provozu osobní dopravy - O11 – **bez připomínek** a na odboru správy a prodeje majetku – O32 – **který s přípravnou dokumentací souhlasí za předpokladu, že:**

- budou dodrženy podmínky správce nemovitostí ČD, a.s. RSM Brno, uvedené ve stanovisku č.j. 10/16-RSMBRNO ze dne 10.12.2015,
- rozsah stavby na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. bude v souladu s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. V případě nesouladu rozsahu stavby s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. musí být tento návrh upraven před žádostí o uzavření smlouvy o právu provedení stavby. Jestliže je vyvolaná úprava ÚMVŽST ve prospěch stavby SŽDC, s.o. vyloučena, je nutné přepracovat projektové řešení tak, aby nebylo v kolizi se záměry ČD, a.s. na využití vlastního majetku,
- majetkoprávní vztahy budou ošetřeny ještě před vydáním stavebního povolení – investor uzavře s ČD, a.s. „smlouvu o právu provést stavbu“, která bude upravovat mimo jiné i následné majetkoprávní vypořádání po realizaci stavby,
- pro účely uzavření smlouvy o právu provedení stavby na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. bude do majetkoprávní části projektové dokumentace doplněn výkres s vyznačením trvalých a dočasných záborů a nových kabelových tras včetně jejich ochranných pásem. Požadovaný

výkres je pak nutné předat ČD, a.s. GŘ O32 v digitální editovatelné podobě (tj. v některém z uvedených formátů – DGN, DWG a DXF) a také ve formátu PDF – kontaktní osoba Ing. Jitka Jelínková, tel. 606 762 706, e-mail: jelinkova@gr.cd.cz.

S pozdravem



Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA
ředitelka Odboru investic

Příloha

Vyjádření 032 GŘ ČD, a.s., č.j. /2015-032 ze dne
Vyjádření RSM Brno č.j. 10/16-RSMBRNO ze dne 10.12.2015

Na vědomí

SUDOP Brno, spol. s r.o., Ing. Igor Kekely, Kounicova 26, 611 36 Brno

Váš dopis čj. _____

13239/2015-SŽDC-SSV-U1/Bař

Ze dne _____

2.12.2015

Naše čj. _____

0010/16-RSMBRNO

Datum _____

10.12.2015

Vyřizuje _____

Tomáš Venera

RSM Brno | technické oddělení

T 972 621 016

Ing. Bařínková

SŽDC s.o

Stavební správa Východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

E venera@rsm.cd.cz

Stanovisko ČD a.s., RSM Brno k přípravné dokumentaci (01/2016) stavby:

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice

Investor: SŽDC, s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 709 94 234.

Žadatel: SŽDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, IČ 709 94 234.

Umístění stavby:

Jedná se o stavbu na TU 2001 Lanžhot st.hr. – Brno hl.n., v žst. Hrušovany u Brna, na trati č.320A od km 124,540 do km 126,770 a na TU 2041 Hrušovany – Židlochovice a žst. Židlochovice (vč.) trať, která je součástí žst. Hrušovany u Brna, jako manipulační obvod Židlochovice od km 0,000=km 125,833 do km 2,702, v celkové délce 4,932 km na pozemcích v katastrálním území Hrušovany u Brna, Unkovice a Židlochovice.

Stavba se dotkne nemovitostí ve vlastnictví ČD a.s.:

k.ú. Hrušovany u Brna

- p.č. 860 se stavbou č.p. 112 – výpravní budova žst. Hrušovany u Brna
- p.č. 862/5 (stavba bez čp/če na pozemku je ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření ve prospěch SŽDC s.o.)
- p.č. 856, p.č. 857, p.č. 859 a p.č. 862/4

Uvedené pozemky i stavby jsou ve správě RSM Brno. Na pozemku p. č. 859 v k.ú. Hrušovany u Brna se nachází komunikace v majetku Města Hrušovany u Brna.

Způsob dotčení pozemků a nemovitostí ČD a.s. (trvalé a dočasné zábory, věcná břemena a POV-zařízení stavenišť) je uveden v geodetické části DUR v části I.2.2 Informace ze souboru popisných informací KN a na výkrese I.2.1.

Popis: Z hlediska provozovatele dráhy je cílem zvýšení traťové rychlosti, rekonstrukce železniční stanice, vybudováním informačního systému a zvýšení bezpečnosti novým traťovým zabezpečovacím zařízením, rekonstrukce žel. svršku a sanace žel. spodku. Přeložky trati nejsou navrženy. Nemovitostí ČD a.s. ve správě RSM Brno se dotknou tyto provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO), které jsou podrobně popsány v předložené DUR:

- PS 01-07-01 Žst. Hrušovany u Brna, rozvodna nn
- PS 01-13-01 Žst. Hrušovany u Brna, trafostanice 22/0,4kV
- PS 01-14-01 žst. Hrušovany u Brna, MK
- PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část A, definitivní SZZ a úprava ETCS a AVV
- PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část B, provizorní SZZ
- PS 01-28-01 Žst. Hrušovany u Brna, část C, klimatizace místností technologie
- SO 01-01-03 žst. Hrušovany u Brna, připojení jednovypínačové SpS na TV
- SO 01-01-04 žst. Hrušovany u Brna, připojení TR ZZ na TV
- SO 01-06-01 Žst. Hrušovany u Brna, úprava EOV
- SO 01-06-02 Žst. Hrušovany u Brna, úprava venkovního osvětlení
- SO 01-14-01 žst. Hrušovany u Brna, ochrana a přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 01-15-01 žst. Hrušovany u Brna, stavební úpravy technologické budovy
- SO 01-15-02 žst. Hrušovany u Brna, stavební úpravy výpravní budovy
- SO 01-15-04 žst. Hrušovany u Brna, kabelovod
- SO 01-15-05 žst. Hrušovany u Brna, přístřešky pro cestující
- SO 01-15-06 žst. Hrušovany u Brna, zastřešení výstupů z podchodu
- SO 01-16-01 žst. Hrušovany u Brna, železniční spodek
- SO 01-16-02 žst. Hrušovany u Brna, nástupiště
- SO 01-17-01 žst. Hrušovany u Brna, železniční svršek
- SO 01-19-01 T.ú. žst. Hrušovany u Brna, propustek v km 125,151
- SO 01-19-02 žst. Hrušovany u Brna, most v km 125,879
- SO 01-19-03 žst. Hrušovany u Brna, most v km 126,159
- SO 01-19-04 žst. Hrušovany u Brna, lávka pro PHS v km 126,159
- SO 01-33-01 žst. Hrušovany u Brna, PHS
- SO 02-16-01 t.ú. Hrušovany u Brna- Židlochovice, železniční spodek
- SO 02-17-01 t.ú. Hrušovany u Brna- Židlochovice, železniční svršek

Pro umístění nové technologie zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení bude v rámci SO 01-15-02 stavebně upravena dopravní kancelář ve stávající výpravní budově žst. Hrušovany u Brna a v rámci SO 01-15-01 pro umístění nové technologie zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení bude stavebně upravena stávající technologická budova nacházející se vpravo od výpravní budovy za objektem TO rovněž v žst. Hrušovany u Brna. Na tyto úpravy budou navazovat PS 01-07-01 a PS 01-13-01 při dočasném záboru v obou budovách.

Pozemky p.č. 856, p.č. 857 a p.č. 859 a p.č. 862/4 vše k.ú. Hrušovany u Brna budou dotčeny SO 01-06-02, SO 01-16-01, SO 01-19-01 PS 01-28-01 s požadavky dočasného záboru, trvalého záboru a věcného břemene.

Pozemek p.č. 862/4 v k.ú. Hrušovany u Brna bude dotčen SO a PS dle specifikace ve výše uvedeném popisu s požadavky dočasného záboru a v případě SO 01-14-01 věcného břemene.

Nově navržené pozemní objekty (opevnění propustku) jsou dle aktuálního stanoviska ÚMVŽST částečně situovány v ploše určené pro ČD, a.s.

Zařízení staveniště je navrženo mimo pozemky ČD a.s.

V zájmovém území stavby se nenachází inženýrské sítě v majetku ČD, a.s. ve správě RSM Brno.

Stanovisko:

RSM Brno (organizační jednotka ČD, a.s.) souhlasí s vydáním územního rozhodnutí za těchto podmínek:

1. Z hlediska technického řešení souhlasíme s předloženou přípravnou dokumentací bez připomínek. **Následně** požadujeme **předložit k** našemu **vyjádření části projektu** stavby (**DSP/RDS**), které se dotknou zájmů ČD a.s. (pozemků i objektů), a to **v tištěné i digitální podobě** (DWG, DXF). Situace stavby budou zpracovány na podkladu JŽM i katastrální mapy. Majetkoprávní část musí obsahovat identifikaci všech dotčených pozemků a objektů, v případě záboru pozemků ČD a.s. pak i záborový elaborát s vyznačením trvalých a dočasných záborů (včetně případných záborů pro skládkovou plochu a zařízení staveniště). *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace (Ing. Kekely)*

2. V zájmovém území stavby se nachází inženýrské sítě a další majetek ČD a.s. ve správě RSM Brno. IS jsou zakresleny v předložených situacích dle podkladů předaných projektantovi pro potřebu přípravy DUR. Jedná se o kanalizaci, vodovod, kabelové rozvody NN a oplocení. Inženýrské sítě i další majetek musí být respektován. *V rámci dokumentace pro územní řízení, respektovány vlastnické práva ČD a.s., v případě zásahů do výše vyjmenovaných IS, jsou navrženy přeložky, případně ochrany těchto zařízení (Ing. Kekely)*

Upozorňujeme, že PS 01-13.02 zasahuje do odsouhlaseného prodeje pozemku 862/12 (viz. Příloha č.1 GP č 1412-72-2015). **Požadujeme** proto, **aby** byl respektován příložený GP a v DSP **byl PS 01-13.02 navržen s ohledem na aktuálně řešený odprodej**. **SO-01-16-02** žst. Hrušovany u Brna, nástupiště, **se dotýká oplocení (v majetku ČD, a.s. RSM Brno - IC5000309186) - zábradlí před VB**. Pro informaci uvádíme, že stavbou protihlukové stěny SO-01-33-01 žst. Hrušovany u Brna, PHS bude dotčeno oplocení (p.č. 866), které bylo nedávno prodáno včetně stavebního objektu. *Vše bude respektováno a zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace. (Ing. Kekely)*

3. Dotčení nemovitostí ČD a.s. projednávanou stavbou bude na základě žádosti investora/projektanta pověřeného investorem řešeno **uzavřením Smlouvy o právu provést stavbu**. Návrh smlouvy vypracovaný dle vzoru odsouhlaseného mezi SŽDC s.o. a ČD a.s. bude elektronicky předložen protistraně k odsouhlasení a následně zajištěno uzavření smlouvy. Kontaktní pracovník za ČD a.s., RSM Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno, Mgr. Iva Kleinbauerová, tel. 972 621 023, e-mail: kleinbauerova@rsm.cd.cz. *Bude dodrženo. (Ing. Kekely)*

4. V předstihu upozorňujeme, že do doby zahájení procesu uzavření Smlouvy o právu provést stavbu mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. musí být provedena změna v návrhu ÚMVŽST (úprava majetkových vztahů v žst.). **SŽDC, s.o.** v pozici investora stavby **musí iniciovat** prostřednictvím řídicích osob **úpravu v ÚMVŽST** tak, aby stavba (resp. trvalý zábor) byla navržena pouze na pozemcích určených pro převod k SŽDC, s.o., tzn., že veškerá trvalá zařízení zřizovaná v rámci stavby musí být umístěna v objektech a v hranicích pozemků vymezených pro železniční dopravní cestu uzavřeným platným Stanoviskem železniční stanice ze systému projektu ÚMVŽST. *Bylo předáno investorovi SŽDC, s.o. (Ing. Kekely)*

5. České dráhy, a.s., jako vlastník pozemku **nesouhlasí s ořezem** dřevin, které jsou v jejich vlastnictví – doporučujeme jejich pokácení. **S kácením** dřevin na pozemcích **souhlasíme**. Kácení bude provedeno včetně likvidace dřevní hmoty. Již v tomto stupni projektové dokumentace upozorňujeme na požadavky, které budou uplatněny v rámci stavebního řízení

Bude splněno. (Mgr. Růžicková)

- Kácení bude provedeno včetně likvidace dřevní hmoty.

Bude splněno. (mgr. Růžicková)

- Investor/zhotovitel se zaváže k dodržování předpisu ČD M 30 Systém náležité péče Českých drah, a.s., dle nařízení EU č. 995/2010, o uvádění dřeva a dřevařských výrobků na trh a k dodání řádně vyplněného tiskopisu Evidence vytěženého dřeva pro České dráhy, a.s., uvedeného v příloze č. 2, vlastníkovu pozemku nejpozději 14 dnů po provedení zásahu, kromě případu, že veškerá dřevní hmota vzniklá z tohoto kácení bude na místě spálena nebo ve formě štěpky, třísek nebo pilin, ponechána na místě k zetlení. **ČD, a.s. nesouhlasí s případnou náhradní výsadbou** na pozemcích v majetku ČD, a.s.

Bude splněno. Náhradní výsadbu určí příslušný úřad v rozhodnutí o kácení mimo pozemky dráhy. (ing. Jánská)

Toto souhrnné stanovisko se týká stavby pouze v rozsahu dle předložené projektové dokumentace. Případné změny a doplňky musí být znovu projednány.

Toto vyjádření k přípravné dokumentaci stavby definuje podmínky ČD, a.s. Regionální správy majetku Brno jako správce dotčeného majetku a nenahrazuje souhrnné vyjádření Českých drah a.s, které bude následně vydáno ČD a.s. GR O03 Praha.

V postavení účastníka řízení trváme na tom, aby výše uvedené podmínky tohoto stanoviska byly stavebníkovi zapracovány do podmínek územního rozhodnutí jako nezbytně závazné, popř. bylo uvedeno č.j. a datum vydání souhrnného stanoviska.

Příslušný stavební úřad žádáme o zaslání všech povolení týkající se dané stavby na adresu ČD, a.s. RSM Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno.

S pozdravem

Ing. Lubomír Křivánek

pověřen řízením Regionální správy majetku Brno

Přílohy:

Příloha č.1 GP č 1412-72-2015

Na vědomí

ČD a.s. GŘ Praha O31 Ing. Palkoska

ČD a.s. GŘ Praha O3 p. Pospíšilová

SŽDC, s.o., SS Východ ing. Bargel

Sudop Brno, s.r.o. HIP Ing. Kekely

RSM Brno:

Správce zařízení TH –p. Koukal

Váš dopis zn./ze dne		Vyřizuje	Jaromír Šindelka
Číslo jednací	0211/2016	Tel.	+ 420 602760474
Datum	22.12.2015	e-mail	jaromir.sindelka@cdt.cz

Věc: **Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice**

K realizační projektové dokumentaci akce „Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice“, máme tyto připomínky:

- Traťový kabel ukončit v technologické budově
Bude zapracováno. (Říhošek)
- Stávající optické kabely jsou ukončeny v technologické místnosti ne výpravní budově ŽST Hrušovany u Brna
Bude opraveno. (Labudík)
- Nový MOK ukončit v technologické budově ŽST Hrušovany u Brna
Bude zapracováno. (Labudík)
- V Židlochovicích není stávající BTS a MOK
BTS a MOK v Židlochovicích jsou plánovány v rámci této stavby. (Říhošek)
- Zařízení SDH se již nevyrábí je nutno navrhnout jinou technologii
V Židlochovicích bude nový přenosový uzel POTP s kompatibilitou SDH STM-1. (Říhošek)

„Připomínky O14 a ČD-Telematika akceptujeme, v úseku Hrušovany – Židlochovice budou řešeny potřebné přenosy pouze v úrovni IP. Přenosová cesta bude realizována prostřednictvím datových prepínačů s moduly SFP, vzhledem k návaznostem v žst. Hrušovany se však požadavek O14 (gigabitový přenos) zdá naddimenzovaný, zcela postačí Eth. 10/100. Dva přenosové toky E1 pro napojení nové BTS v žst. Židlochovice budou realizovány prostřednictvím páru optických modemů E1.“

- Nejsou zpracovány přeložky stávajících metalických a optických kabelů SŽDC
Přeložky byly zpracovány a předloženy k připomínkám v rámci SO 01-14-01. (Kučera)
- Není zpracována přeložka stávajících optických kabelů ČD
Přeložky byly zpracovány a předloženy k připomínkám v rámci SO 01-14-02. (Kučera)
- Kabelové spojky a kabelové komory požadujeme označit ball markery
Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace. (Kučera)
- Zpracovat knihu plánů nových kabelů.
Zpracujeme do dokumentace. (Říhošek)
- K připomínkám předložit další stupeň projektové dokumentace.
Zajišťuje zpracovatel dalšího stupně. (Říhošek)

ČD – Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00, Praha 3, tel.: +420 972 225 555,
tel.2: +420 972 245 305, fax: +420 972 225 556, IČ: 61459445, DIČ: CZ61459445,
cdt@cdt.cz, www.cdt.cz, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze,
oddíl B, vložka 8938



Záznam

Z projednání problematiky definičních soustav staničení ve vztahu k M21 a M12 konané dne: 18.1.2016 v místnosti č. , SŽDC, s.o. OŘ Brno, Kounicova 26.

**Předmět jednání : “Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice”
Záměr projektu a přípravná dokumentace**

Přítomni : viz prezenční listina

Porada byla svolána za účelem projednání problematiky definičních soustav staničení ve vztahu k M21 a M12 na základě připomínek SŽDC, s.o., GR O13-OTH a SŽDC, s.o. OŘ Brno, ST Brno.

V úvodu HIP seznámil přítomné se zamýšleným pořadem jednání, a poté bylo dohodnuto následující:

Všeobecně:

Na základě připomínek od jednotlivých složek investora SŽDC, s.o. bylo svoláno jednání se správcem staničení na OŘ, kde bylo projednáno následující:

Jednotlivé TU DU budou ponechány dle stávajícího stavu tj.

2001 F1 – žst. Hrušovany u Brna koleje 1-8

2001 FA – žst- Hrušovany u Brna koleje 6a (SDC)

2001 FC – vlečka ZEMPOMARKET č. 5092

2001 FD – vlečka YTONG č.5093

2041 02 – traťový úsek Hrušovany – Židlochovice

2041 B1 – žst. Židlochovice

Pro všechny TU 2001 bude použito staničení „břeclavské trati“ tj. č. 320A Lanžhot st.hr. – Brno hl.n. (km 125,833) pro všechny TU 2041 bude použito staničení „spojovací kolej č.91“= mezistaniční úsek Hrušovany u Brna - Židlochovice, které začíná km 0,0 u VB v žst. Hrušovany u Brna v dopravní kanceláři, z toho vyplývá, že na konci výhybky č.11 (KV č.11) bude staničení „břeclavské trati“ ztotožněno se staničením „spojovací koleje č.91“ a to km 125,410 6=km 0,422 8. Následně bude toto staničení v mezistaničním úseku pokračovat až do stanice žst. Židlochovice.

Další podrobnosti viz. přiložené schéma stanice.

V Brně 20.1.2016

Vypracoval Ing. Igor Kekely

Přílohy:

1. prezenční listina
2. schéma stanice

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

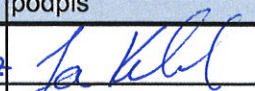


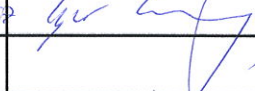
Kounicova 26

611 36 Brno

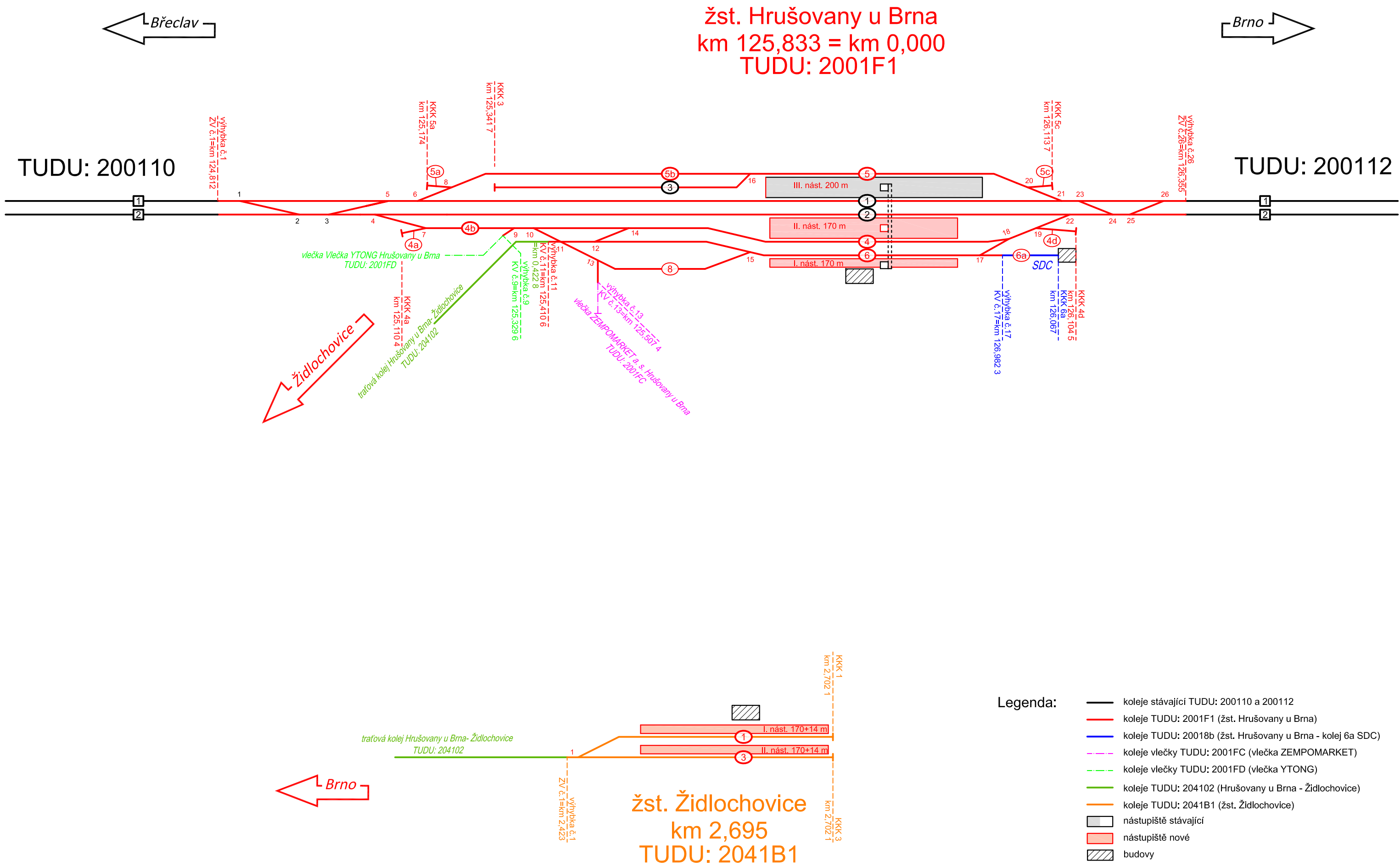
PREZENČNÍ LISTINA

z jednání k akci: "Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice"

Přípravná dokumentace a záměr projektu – jednání k problematice definičních soustav staničení ve vztahu k M21 a M12 konané dne: **18.1.2016** v místnosti č. , SŽDC, s.o.
OR Brno, Kounicova 26.

Poř. č.	jméno	Organizace	Telefon/email	podpis
1	Jan Komárek	SŽDC, OR Brno	972 626 003 / komarek.j@sazka.cz	
2	Tomáš Krémek	SŽDC, OR BRNO, ST	KREMEN.T@SZDC.CZ	
3	VLADIMÍR ŠÍŠKA	SŽDC, OR BRNO, ST BRNO	602 411 586 siske@szdc.cz	
4	IGOR KEKELÝ	SUDOP BRNO spol. s r.o.	972 62 46 77 kekely@sudop-brno.cz	
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				

NÁVRH DEFINIČNÍCH SOUSTAV STANIČENÍ



From: Jemelka Libor, Ing.
Sent: Thursday, January 21, 2016 2:24 PM
To: Komárek Jan, Ing. Bc.
Cc: 'Kekely Igor Ing. <IKekely@sudop-brno.cz> (IKekely@sudop-brno.cz)'
Subject: RE: Hrušovany - Židlochovice staničení

Dobrý den,

se staničením lokality SŽG souhlasí s těmito připomínkami.

Hodnota staničení je udávána na mm. V textu je uveden skok staničení na dm.

V dokumentu není uvedeno, po kterých osách kolejí jsou vedeny definiční osy staničení.

V žst. Židlochovice doporučujeme vedení definiční osy staničení přes výhybku č.1 v přímém směru.

V žst. Hrušovany předpokládáme, že definiční osa staničení probíhá po koleji č. 1.

S pozdravem

Ing. Libor Jemelka

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Olomouc

vedoucí odboru informačního systému a dokumentace

Nerudova 1, 772 58 OLOMOUC
Tel.: 972 742 472
Mobil: 721 557 816

www.szdc.cz