**Výstavba odbočky Rajhrad**

Reakce na připomínky složek SŽDC s.o. a ČD a.s.

**Připomínky Stavební správa východ**

Ing. Kazimír Horák

K předložené dokumentaci DSP stavby „Výstavba odbočky Rajhrad“ máme tyto připomínky:

**Souhrnná část B:**  
- část B.6.3 Dendrologie – v textu uvedeno „Rozsah kácení bude stanoven zadavatelem na základě záborového elaborátu a místního šetření“. V odevzdané dokumentaci stavby musí být rozsah kácení definitivně specifikován, musí být dodány patřičná rozhodnutí o povolení kácení dřevin s určením případné náhradní výsadby. Na náhradní výsadbu musí být v dokumentaci zpracován projekt náhradních výsadeb - výsadbový plán a samozřejmě patřičný výkaz výměr. Požadujeme doplnění těchto chybějících dokladů.

**Reakce (Špaček): Objekt náhradní výsadby bude případně doplněn po projekdnání kácení**

- část B.6.4 Vibrace – není úplně jasný závěr posudku na vibrace. Je potřeba navrhnout opatření na snížení vibrací nebo jsou vibrace z drážního provozu v souladu s českou legislativou?

**Reakce (Špaček): Vibrace jsou v souladu s českou legislativou**

- část B.6.6 Hluková studie – z hlukové studie vyplývá, že po stavbě bude nutné změřit v některých vytypovaných objektech hluk v chráněných vnitřních prostorech. Dokumentace DSP musí obsahovat maximum opatření, která připadají v rámci stavby v úvahu. Součástí DSP a rozpočtu stavby musí být tedy i návrh IPO. V textu technické zprávy bude sděleno, že IPO budou realizovány až na základě provedeného měření hluku po stavbě.

**Reakce (Špaček): IPO budou doplněny do zadávací dokumentace do všeobecného objektu**

- část B.8 POV : dle dopisu Ing. Čiháka (SŽDC GŘ O13) ze dne 28.6.2019, č.j.:38709/2019-SŽDC-GŘ-O13 je nutné v rámci projektů počítat s využitím recyklovaného kolejového štěrku opět ve stavbě. Dopis byl projektantovi poskytnut v rámci emailové korespondence.   
V textu POV části B.8 dokumentace je zmínka o části dokumentace B.12. Tato část však v dokumentaci nebyla doložena.

**Reakce (Špaček): Bude navržena recyklace štěrkového lože**

**Celkové situace stavby část C:**  
- Doplnit do situací popisy SO a PS.

**Reakce (Špaček): Bylo doplněno**

**Obecně k jednotlivým projektů SO a PS:**  
- V technických zprávách (TZ) uvést správce objektu, kterému se bude SO nebo PS předávat. Uvést pozemky na kterých se SO nebo PS nachází.  
- Ze situací jednotlivých SO a PS není jasný rozsah prací. V situacích je řada barevných čar bez uvedení legendy na výkrese. Ze situací SO a PS nelze vyčíst rozsah dotčených pozemků. Navrhujeme situace dát do černé barvy a barevně zvýraznit pouze předmět SO nebo PS a podklad katastrální mapy. Vzorem může být situace z SO 01-40-02. Velmi vhodné je do SO a PS zařadit samostatnou situaci jen s předmětem SO nebo PS na podkladu katastrální mapy. Vzorem může být opět SO 01-40-02.

**Reakce: Bylo upraveno**

**SO 01-22-01** silniční most v km 130,810  
- správcem silničního mostu je OŘ Brno SŽDC?

**Reakce: Správcem objektu je obec Holasice**

**SO 01-40-01** technologický objekt  
 - chybí výkazy výměr

**Reakce: Bylo doplněno**

**SO 01-40-02** rekonstrukce VB Rajhrad

- výkres D.2.2.1, a-06 : materiálový nesoulad mezi půdorysem a řezem – energokanály.

**Breus: Sjednotili jsme u energokanálů materiály mezi výkresy.**

- z řezů není patrný průběh hydroizolací v podlahách a jejich navázání na svislé konstrukce.   
 Bylo by vhodné doplnit pár detailů, upravit řezy

**Breus: Průběh izolace je patrný na výkresu D.2.2.1.a – 08 – Řez A-A´**

- v dokumentaci chybí výpisy zámečnických prvků (kryty energokanálů a jejich lemování,   
 ocelová konstrukce nad střechou pro umístění kondenzačních jednotek stávající?),   
 klempířských prvků (prostup VZT střechou).

**Breus: Do dokumentace byly doplněny výpisy zámečnických prvku.**

**D2.2.1.a-12.1 – Výpis zámečnických prvků, záklop, lávka**

- proč jsou ve skladbě nových podlah dvě úrovně izolací?

**Breus: Skladba podlahy:**

**- NÁŠLAPNÁ VRSTVA - KERAMICKÁ DLAŽBA, ANTISTATICKÉ PVC**

**(DLE.TABULKY LEGENDA ÚČELŮ MÍSTNOSTÍ)**

**- LEPIDLO (DLE.NÁŠLAPNÉ VRSTVY)**

**- NIVELAČNÍ STĚRKA + PENETRACE**

**- BETONOVÁ MAZANINA TL. 100 MM + OCEL.KARI SÍTÍ**

**2X ∅6/100/100 MM**

**- PE FÓLIE**

**- TEPELNÁ IZOLACE XPS TL. 100 MM**

**- HYDROIZOLACE Z ASFALTOVÝCH PASŮ A IZOLACE PROTI RADONU**

**- PODKLADNÍ BETON TL. 150 MM + OCEL.KARI SÍTÍ**

**1X ∅4/100/100 MM**

**- HUTNĚNÝ ŠTĚRKODRŤOVÝ PODSYP TL. 50 MM**

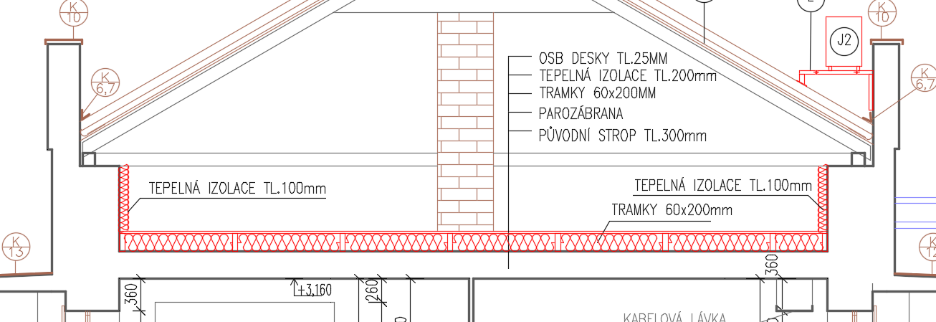
**ROSTLÝ/UPRAVENÝ TERÉN**

**Viz. výkres D.2.2.1.a-07 – Půdorys 1.NP (přízemi) nový stav**

- U skladeb konstrukcí (zejména podlah) je nutné blíže specifikovat použité materiály   
 (parametricky, ne názvy výrobků). Pod nášlapnou vrstvu PVC doporučujeme navrhnout   
 samonivelační stěrku.

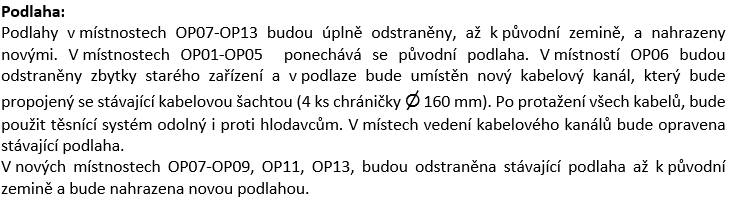
**Breus: Viz. skladbu podlahy výkres D.2.2.1.a-07 – Půdorys 1.NP (přízemi) nový stav**

- izolace stropu – stojka 60x200mm?? Popis konstrukce stropu blíže popsat, výpis řeziva.

**Breus:**

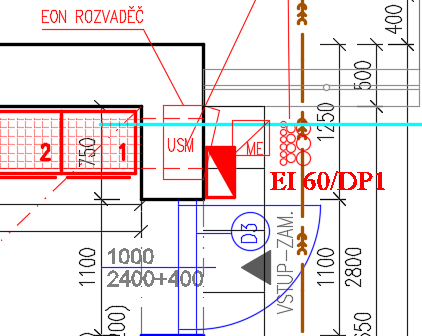
**Viz. výkres D.2.2.1.a-08 – řez A-A´ nový stav**

- v TZ nutné specifikovat bourací práce podlah – vztah na výkaz výměr, odpady

**Breus:**

**Informace o bouráni podlah byla doplněna do technické zprávy.**

- chybí specifikace prostupů pro vnitřní instalace se zákresem v půdoryse a jejich případné   
 ošetření požárními ucpávkami (převzetí závěrů požární zprávy)

**Breus:**

**Viz. výkres D.2.2.1.a-07 – Půdorys 1.NP (přízemi) Nový stav**

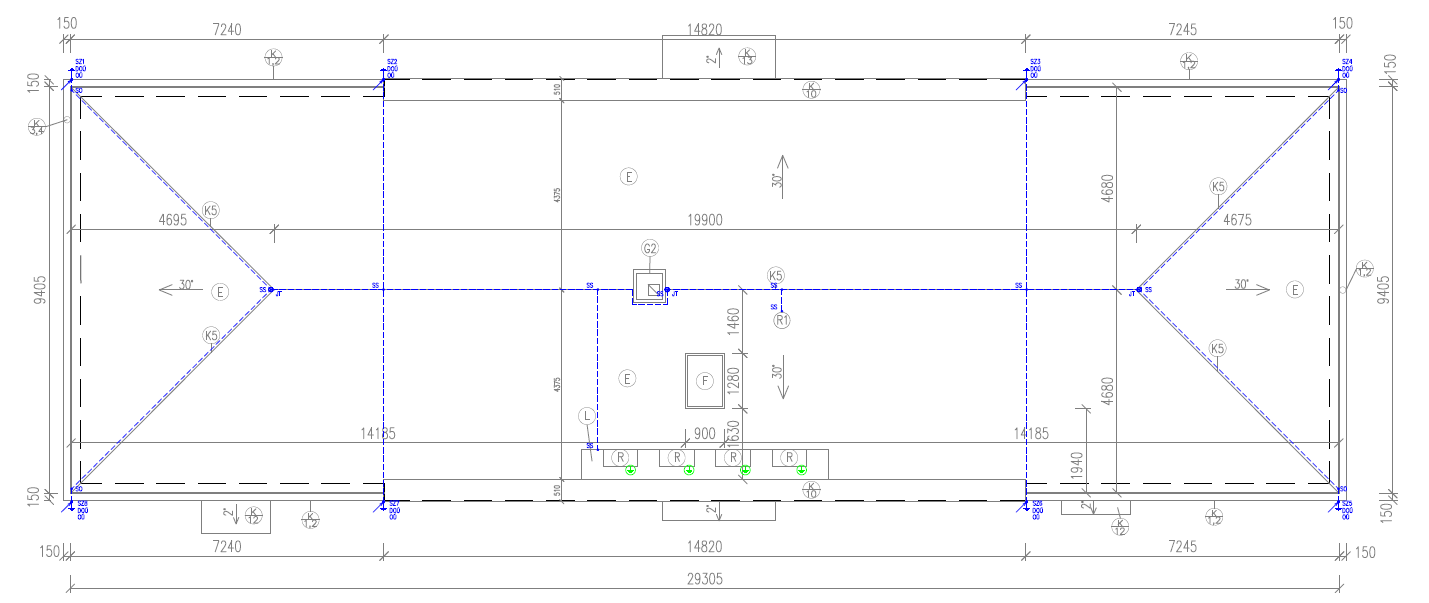
Elektro: uzemnění konstrukce pro kondenzační jednotky na střeše a VZT odvětrání z WC?  
ZTI: chybí podélné a příčné řezy ležaté kanalizace

**Breus: Doplnili jsme návaznost hydroizolace na svisle konstrukce**

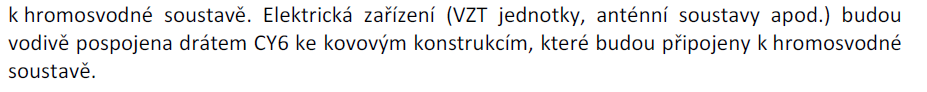
**Doplnili jsme výpis zámečnických prvku do dokumentace**

**Do TZ byly doplněny informace o bouracích pracích**

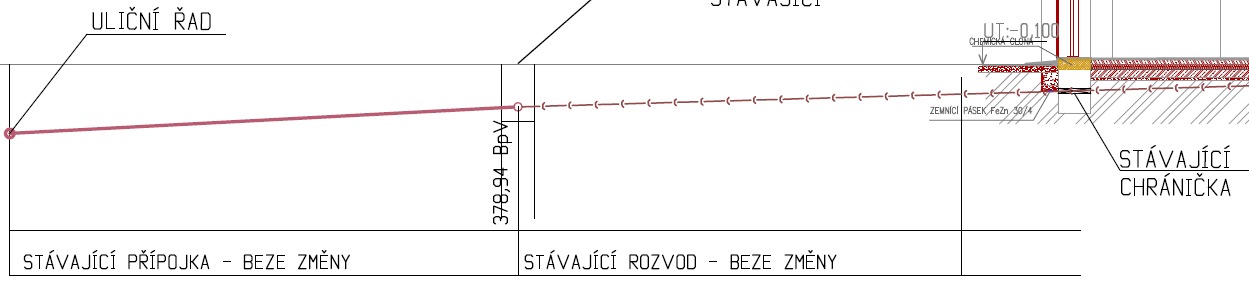
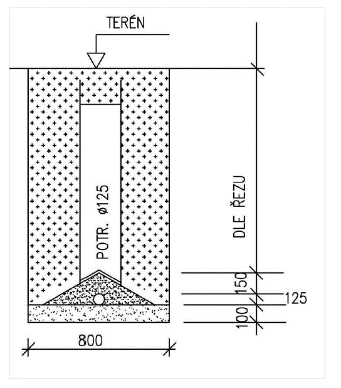
**Elektro: doplněno**



**provedení uzemnění/ochranné pospojení v TZ:**



**ZTI: D.2.2.1 – 03 – Technické prostředí staveb – ZTI**

** Kanalizace – řez podélný, příčný**

**Majetkoprávní projednání stavby, dokladová část**:

V dokumentaci DSP k připomínkám nebyla obsažena dokladová část a majetkoprávní projednání stavby.

Je nutné, aby projektant předjednal smluvní vztahy nejen k trvalým záborům stavby, ale i k dočasným záborům. Vzory smluv poskytne právní oddělení Stavební správy východ.

Majetkoprávní vztahy a smlouvy je nutné řešit u pozemků a staveb, kterých se stavba „Výstavba odbočky Rajhrad“ dotýká a nejsou ve správě SŽDC. To znamená, že je nutné zajistit smluvní vztah k objektu SO 01-26-02 ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů (CETIN, Blučina Net), SO 01-26-03 a 04 přeložky CETIN, SO 01-75-01 úprava kanalizace v km 131,237 (silniční nadjezd), SO 01-77-01 přeložka ZOK (ČD Telematika), SO 01-30-01 úprava pozemní komunikace u nadjezdu v km 130,810 nebo SO 01-30-02, SO 01-63-04 rozvodna vn a její napojení /zajišťuje drážní energetika Hradec Králové, v běhu). Ze smluv musí být jasný rozsah prací, cena, zda práce provede stavba SŽDC a nebo si úpravy zajistí správce sítě sám, termíny realizace v souladu s harmonogramem stavby, souhlas se zásahem do ochranného pásma inženýrské sítě, komunikace nebo mostu, případně další podmínky pro vlastní realizaci stavby.   
  
Nebyl doložen Souhrnný rozpočet stavby.

**Reakce: Bude doplněno**

**Připomínky O6 SŽDC**

Připomínky k dokumentaci (Ing. Miroslav Veliš)

Celá předložená dokumentace je zmatečná z hlediska odevzdaného stupně dokumentace. Podle informačního systému SŽDC byla zadána projektová dokumentace DSP (předchozí stupeň byla DUR). V průvodní zprávě, souhrnné technické zprávě, v koordinačních situacích a v části D se však uvádí DUSP (tj. projektová dokumentace pro společné povolení). V některých částech (např. železniční svršek a spodek) se v textu uvádí „přípravná dokumentace PD“. Je nezbytné celou dokumentaci zkontrolovat a opravit.

**Reakce: Z důvodu úpravy podjezdné výšky nadjezdu SO 01-22-01 bude dokumentace řešena jako DÚSP**

Dokumentace není úplná ve smyslu prováděcích vyhlášek ke stavebnímu zákonu, například v souhrnné technické zprávě kapitola Základní charakteristika stavby a jejího užívaní.

**Reakce: Bylo doplněno**

V dokumentaci se uvádí zjevně zavádějící a nepravdivé informace, patrně vzniklé v důsledku kopírování textů z jiné stavby. Např. na str. 13 STZ se uvádí, že “revitalizovaná železniční trať není ani nebude elektrifikována“. Na str. 12 STZ se v kapitole 2.3 uvádí zcela chybné vymezení začátku a konce stavby.

**Reakce: Bylo upraveno**

Uvádí se chybné odkazy na dokumenty. Např. na str. 4 technické zprávy k žel. svršku a spodku se uvádí, že dokumentace je navržena v souladu se směrnicí SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah – tato směrnice se však na tuto stavbu nevztahuje, nejedná se o regionální dráhu.

**Jetelina: Opraveno.**

Připomínky k technickému řešení (Ing. Radek Kubec, Ing. Eva Schorníková)

Do dokumentace žádáme doplnit, že navržené kolejové řešení a umístění návěstidel respektuje dopis č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.

**Jetelina: Doplněno.**

Část B.6.6 Hluková studie

Vzhledem k tomu, že realizace záměru je plánovaná do konce roku 2021, nelze tento rok považovat za výhledový stav, požadujeme opravit.

**Reakce: Hluková studie byla zpracována pro předchozí stupeň PD a kladně projednána s KHS i v rámci DUSP.**

Připomínky k budovám (Ing. Zdeněk Kratina)

K dokumentaci nemáme připomínek. Pouze apelujeme, na důslednou koordinaci mezi úpravami do VB zastávky Rajhrad a opravami, které zajišťuje OŘ.

**Reakce: Bylo respektováno**

**Připomínky Oblastní ředitelství Brno**

Oblastní ředitelství Brno zasílá, na základě žádosti Stavební správy východ, vyjádření k dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby, kterou zpracovala společnost Sagasta, a.s. Dokumentaci požadujeme opravit a doplnit na základě níže uvedených připomínek a znovu předložit k odsouhlasení.

Hlavním cílem stavby je zvýšení kapacity celostátní dráhy v mezistaničním úseku Hrušovany u Brna – Modřice vybudováním odbočky Rajhrad.

SEE (Ing. Jiří Milka, tel.: 972 624 047)

Trakce:

Předložená projektová dokumentace pro trakční vedení neobsahuje přílohy jako je stavební tabulka, SNDTV stávající stav, soupisy sestavení, výkazy základů a stožárů, výkres montáže napájecího vedení. Technická zpráva uvádí, že TV je navrženo dle vzorové sestavy "J", správně by mělo být "S". V části projektu týkající se ukolejnění není zpracován koordinační plán ukolejnění. Úsekový odpojovač Z08 pro trafo ZZ je špatně pojmenovaný. Nejedná se o odpojovač se zkratovačem.

**Reakce: Požadované přílohy byly doplněny. Chybné uvedení sestav bylo opraveno v TZ. Koordinační plán ukolejnění byl doplněn. Odpojovač Z08 není určen k vypnutí a uzemnění trakčního vedení, ale kabelového vedení k trafu ZZ.**

Silnoproud:

Požadujeme do rozvaděče R-EOV+VO doplnit samostatnou fotobuňku, která bude ovládat osvětlení na základě přepnutí na místní ovládání v případě poruchy systému DDTS.

**Reakce:  Fotobuňka doplněna do výkresu rozváděče**

Do projektové dokumentace (harmonogram prací, stavební postupy, STZ a případně výkaz výměr) požadujeme doplnit informace o zajištění napájení zastávky elektrickou energií v době přepojení z rušené trafostanice na novou kioskovou trafostanici TS1.

**Reakce: doplněno do TZ**

Nová trafostanice TS1 musí být plně zprovozněná před započetím zkoušek zabezpečovacího zařízení, které jinak nebude možno provést**.**

**Reakce: doplněno do TZ**

SO 01-63-01 - soupis prací - položka č.3 elektrické sklopné zařízení - požadujeme dodat ruční hydraulické zařízení.

**Reakce:  Opraveno v soupisu prací**

Požadujeme přečíslovat nové sklopné osvětlovací stožáry na odbočce. Číslování bude provedeno ve tvaru OS1-OS7 ve směru staničení dle předpisu E11.

**Reakce: Opraveno v dokumentaci**

Umístění nových sklopných osvětlovacích stožárů musí být zkoordinováno s umístěním zařízení trakčního vedení a zavěšeného optického kabelu na podpěrách TV, tak aby nedošlo ke vzájemné kolizi při manipulaci se sklopnými osvětlovacími stožáry. Jakékoliv kolize je nutné projednat a vyřešit se správci silnoproudého zařízení a trakčního vedení.

V případě změny umístění osvětlovacích stožárů, je nutné zaktualizovat výpočet intenzity osvětlení.

**Reakce:  Umístění OS upraveno dle TV tak, aby nedošlo ke vzájemné kolizi.**

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

SO 01-20-01 Železniční most v km 131,237

Jedná se o most ev. km 131,236 TÚ2001, evidenční km mostu je třeba v dokumentaci opravit.

**Knytl: Bude opraveno.**

Krátkodobý zatímní most – zcela nezvykle je navržena výroba nové provizorní ocelové konstrukce (mostního provizoria) o rozpětí 18,0 m. není nám známo, proč není navrženo vložení schváleného inventárního komorového provizoria v majetku SŽDC. Dokumentace krátkodobého zatímního mostu (provizoria) je naprosto nezvládnutá a je třeba ji zásadním způsobem přepracovat. Předloženou dokumentaci nelze odsouhlasit. Přepracovat je nutno i výkresy výkopu, etapizaci výstavby atd. jsou navrženy nerealizovatelné a nebezpečné stavy a úpravy.

**Knytl: Bude použito inventárního mostního provizoria SŽDC, příslušné přílohy budou opraveny. Etapizace byla konzultována se zpracovateli žel. svršku resp. technologie, takto se jeví jako finančně i časově nejvýhodnější.**

Znovu doporučujeme, vzhledem k celkové šířce objektu a tělesa náspu, zvážit dočasnou směrovou úpravu obou kolejí (směrový posun) na pravou stranu. Výstavbu koleji odbočky včetně výhybek a příslušné části mostu provést bez mostního provizoria. V této souvislosti upozorňujeme, že v podobě navržené MP by neumožňovalo zavedení vyšší rychlosti než 20 km/h.

**Knytl: Viz předchozí reakce.**

Zároveň znovu požadujeme zvážit navrženou šířku nového stavu mostu.

**Knytl: Šířka nového mostu byla schválena již v předchozím stupni a na několika poradách, ponecháváme ji tedy v tomto rozsahu.**

Základovou spáru jednotlivých celků nosné konstrukce mostu je třeba navrhnout vodorovnou, základy stupnit Šikmá základová spára na ponechaných částech základů (stupněných) původního mostu bude velmi problematická jak technologicky, tak staticky. (Různá tuhost základů)

**Knytl: Bude opraveno.**

Není zřejmé, jestli hlavní výztuž stěn polorámu je svislá nebo kolmá na základovou spáru.

**Knytl: Hlavní výztuž stěn je navržena jako svislá, nově při úpravě šikmé základové spáry na stupněnou vodorovnou bude i kolmá.**

Řešení přeložky kanalizace je nejasné, v části výkresů mostu zcela chybí.

**Knytl: Bude opraveno/doplněno.**

Rozsah výkopu (cca 30,3 m dle podél. řezu) nesouhlasí s uváděnou délkou provizoria 18,0 m).

**Knytl: Bude opraveno.**

Tvrdou ochranu požadujeme i na svislé plochy (rub polorámu).

**Knytl: Bude opraveno.**

Základ doporučujeme provádět vodorovně s odstupňováním**.**

**Knytl: Bude opraveno.**

Chybí kóty nivelety koleje.

**Knytl: Bude opraveno.**

Vzhledem k posunu legislativy je potřeba, aby most vyhovoval pro TTZ D2-200 a toto uvést v dokumentaci respektive v tabulce zatížitelnosti nového mostu.

**Knytl: Bude opraveno.**

V TZ chybí vlastnické a správní údaje nového mostu a způsob uvedení do provozu.

**Knytl: Bude opraveno.**

SO 01-75-01 Úprava kanalizace pod železničním mostem v km 131,237

Zdůvodňovat navrženou úpravu kanalizace rekonstrukcí mostu není možné. Z výkresové dokumentace mostu plyne, že pro realizaci přestavby mostu není nutné do kanalizace zasahovat a již vůbec ji není třeba přestavovat. Stavební úpravy mostu do kanalizace nezasahují (končí nad horním povrchem potrubí). Navrženou úpravu kanalizace by bylo možné provést jen v tom případě, že by ji plně hradil vlastník kanalizace respektive její provozovatel, nikoli SŽDC.

**Doležal: Na vstupní poradě dne 9.4.2019 bylo dohodnuto zařazení stavebního objektu do stavby se souhlasem Ing. Milana Nejeze:**

**- Dle požadavku správce kanalizace a následné odsouhlasení HIS Ing. Nejezem, bude do stavby zařazen nový stavební objekt přeložky kanalizace. V rámci přeložky budou navržené nové šachty před a za mostem v místě stávajících šachet, a provedení nové kanalizace mezi novými šachtami (úsek dl. cca 40 m).**

**Zdroj: zápis ze vstupní porady pro mosty dne 11.04.2019**

SO 01-30-02 Úprava pozemní komunikace pod železničním mostem v km 131,237

V úseku pod mostem a nad základy nelze zřizovat drenážní potrubí. Drenáž je třeba před mostem ukončit a zaústit do kanalizace. Jelikož komunikace pod mostem byla zřízena dodatečně, na základě žádosti obce, je třeba k tomuto SO přistupovat ve smyslu vydaného povolení (viz příloha). Změna staničení objektu byla provedena v roce 1936.

**Suchánek: Bude opraveno – drenáž bude před a za mostem zaústěna do kanalizace, v úseku pod mostem vynechána. Realizace SO bude provedena v souladu se zmíněným povolením. Staničení objektu bude opraveno.**

V dokumentaci chybí údaje o dalších podzemních vedeních, které se pod mostem ev km 131,236 TÚ 2001 a jsou zmíněny v dokumentaci mostu (kabel, vodovodní přípojka). Funkčnost a potřebnost těchto cizích zařízení nám není známa.

**Suchánek: Bude doplněno.**

Kabelizace: na most ev km 129,363 TÚ2001 již není možno fyzicky umístit další kabelové trasy.

**Reakce: Bylo upraveno**

SO 01-22-01 Silniční most v km 130,810

Nejedná se o objekt železniční infrastruktury, most bude předán do správy a majetku vlastníku pozemní komunikace. Toto je třeba zajistiti smluvně.

**Knytl: Bude zajištěno.**

Není uveden budoucí vlastník a správce, identifikace mostu musí být rovněž provedena z pohledu správce převáděné pozemní komunikace a ve smyslu předpisů platných pro mosty pozemních komunikací; chybí způsob uvedení do provozu, který je jiný než pro železniční mosty.

**Knytl: Bude opraveno/doplněno.**

Je třeba doplnit řádně okótovaný výkres prostorového uspořádání mostního otvoru v době výstavby hlavně v etapě budování horní příčle (věže PIŽMO), bednění příčle polorámu.

**Knytl: Bude doplněno.**

SSZT Brno (p. Zdeněk Chromek, tel.: 724 761 470, p. Robert Formanka, tel.: 724 503 812)

Sdělovací technika:

**PS 01-22-21** Rozpor výkresů-rozhlasový kabel je veden v nové kabelové trase naproti situačnímu výkresu, kde je veden podchodem.

**Reakce: Bylo opraveno, rozhlasový kabel bude veden podchodem.**

**PS 01-22-22** Tabule informačního systému musí být doplněna nikoliv majáčkem pro nevidomé, ale systémem AKIS (zvukový hlásič pro nevidomé).

**Reakce: Bylo opraveno v TZ.**

V projektové dokumentaci nutno dořešit napájení pro podružné prosvětlené hodiny umístěné na fasádě a napájení pro orientační majáček OHM.

**Reakce: Napájení by mělo výt součástí dokumentace elektroinstalace budovy.**

Zabezpečovací technika:

Bez připomínek k projektu zabezpečovacího zařízení.

ST Brno (Bc. Luboš Vrána, tel.: 724 773 817)

Požadujeme v dokumentaci opravit podle následujících připomínek:

Opravit ve vzorovém př. řezu min. tl. kolejového lože pod ložnou plochou pražce na 0,35 m.

**Jetelina: Opraveno, dle připomínky O13**

Doplnit detail napojení TZZ5 do stávajícího příkonu.

**Jetelina: Doplněno.**

Ve vzorovém př. řezu upřesnit umístění kóty 4,11 m.

**Jetelina: Chyba generování, kóta odstraněna.**

V pracovních příčných řezech opravit nečitelné kóty.

**Jetelina: Kóty opraveny.**

Nesouhlasíme s uložením kabelové trasy vlevo koleje č.1, kabelovou trasu nejlépe uložit tak, aby nenarušovala stabilitu kolejového lože.

**Jetelina: Opraveno dle připomínek O13.**

Do řezů doplnit ohumusování svahů.

**Jetelina: Opraveno dle připomínek O13.**

Doplnit detail přechodu mezi otevřeným a uzavřeným kolejovým ložem.

**Jetelina: Doplněno do situace, v kolejovém plánu je již zakresleno.**

V místě uzavřeného kolejového lože musím být zachován volný průchod na stezkách.

**Jetelina: Koordinováno s TV.**

Zajistit přístup pro údržbu výhybek a pohyb drobné mechanizace a práce nad příkopem.

**Jetelina: Doplněna přístupová stezka.**

V dokumentaci není řešena výstroj trati, budou osazeny staničníky včetně doměrků a zajišťovací značky.

**Jetelina: Opraveno dle připomínek O13.**

V části B.8 Organizace výstavby nesouhlasí popisy jednotlivých zařízení staveniště se situací (chybné parcelní číslo, katastrální území, km poloha i poloha vůči trati), tyto nesrovnalosti požadujeme opravit.

**Reakce: Bylo opraveno**

SPS Brno (pan Aleš Koukal, tel.: 725 222 957)

Výstavbu odbočky Rajhrad je nutné koordinovat již v projektové přípravě s opravou budovy zastávky Rajhrad (oprava SPS Brno).

Zástupce SPS Brno pro opravu budovy zastávky Rajhrad je HIS Ing. Krátký Luboš, email: KratkyL@szdc.cz, tel.: 725 784 851.

**Reakce: Oprava budovy a výstavba nových technologických místností je koordinována v rámci obou projektů.**

Objekt zastávky je jednopodlažní, samostatně stojící, obdélníkového půdorysu s valbovou střechou. Nachází se zde čekárna pro cestující, pokladna a zázemí pro personál, koupelna s WC, šatna a kuchyňka a skladovací prostory. Součástí investice Výstavba odbočky Rajhrad, je SO 01-40-02 Rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad“. Skladovací prostory budou v rámci investice využity pro umístění sdělovací a zabezpečovací zařízení a jako rozvodna nn a napájecí zdroj. Tento stavební objekt musí být koordinován s opravou výpravní budovy. Oprava budovy bude probíhat ve dvou etapách – oprava střechy a hromosvodu (předpříprava), výměna výplní otvorů v první etapě a oprava fasády po dokončení investice (resp. SO 01-40-02).

**Breus: zapracováno do TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

Koordinace opravy s projektem „Výstavba odbočky Rajhrad“:

1. Oprava budovy bude rozdělena na dvě etapy – před a po realizace SO 01-40-02.

V rámci první etapy se provede oprava střechy včetně instalace dvou výlezů na střechu a oprava hromosvodu a výměna oken a dveří. Jedno komínové těleso bude opraveno pro odvětrání vnitřních prostor.

Výplně otvorů budou plastové s izolačním dvojsklem, jejich rozměry a umístění budou dle projektu Výstavba odbočky Rajhrad.

**Breus: zapracováno do TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

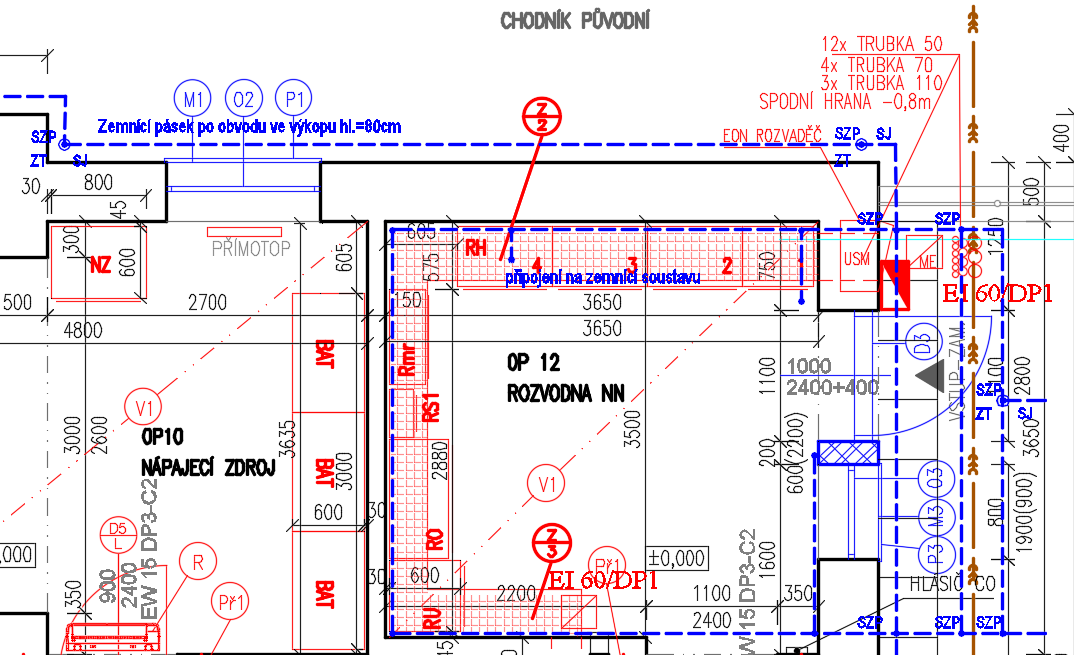
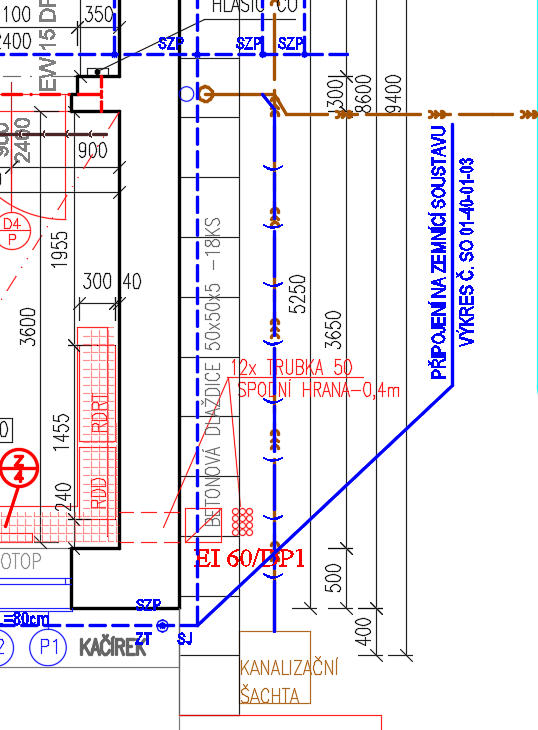
2. V rámci následné investice budou provedeny úpravy vnitřních prostor pro technologii, prostory technologie budou dispozičně odděleny od prostor sloužící dopravci a veřejnosti. Bude provedena sanace obvodového zdiva, demontáž prvků informačního systému na fasádě, osazení vzduchotechnických jednotek na střeše včetně kotvícího systému a bude provedena příprava pro osazení koncových prvků na fasádě (venkovní osvětlení s PIR detektory, orientační systém, venkovní hodiny, orientační majáčky …).

**Breus: zapracováno do TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

Součástí budou nové kanalizační přípojky včetně lapačů střešních splavenin a vsakovací jímka 2 m3 na pozemku investora.

Součástí investice bude hromosvodná soustava včetně položení zemnícího pásku kolem budovy a provedení nového okapového chodník kolem budovy.¨

**Breus: Nová dešťová kanalizace se napojí na stávající dešťovou kanalizaci.**

**Podrobné umístěni hromosvodu a zemnícího pásku najdete ve výkresech:**

**Viz. D.2.2.1.a-07 – Půdorys 1.NP (přízemí) nový stav**

**E.2.1.3 – Půdorys 1.NP – silnopr. el. – uzemnění**

3. Po dokončení úprav vnitřních prostor pro technologii ve VB bude provedena druhá etapa opravy - oprava fasády. Po dokončení fasády budu na výplních otvorů instalovány nové mříže.

**Breus: zapracováno do TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

4. Na opravenou fasádu budou osazeny v rámci investice Výstavba odbočky Rajhrad nové prvky orientačního systému, orientační majáčky, venkovní osvětlení vstupů do budovy …).

**Breus: zapracováno v TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

Další připomínky, které požadujeme zapracovat do projektu:

- Provoz v budově - služby pro cestující - nesmí být stavebními pracemi ohrožen.

**Breus: zapracováno v TZ**

**Viz. D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

- Během stavby musí být zajištěn provizorní informační a orientační systém pro cestující.

**Breus: Pro provizorní informační systém muže být použit nový návrh orientačních tabulí z projektu E.2.4 – Orientační systém.**

**Zajistí zhotovitel stavby.**

- Zhotovitel dle vlastní potřeby vybuduje provizorního zařízení staveniště včetně mobilního sanitárního zařízení. Dále umožní dílčím dodavatelům přístup ke staveništnímu rozvaděči a k vodě.

**Breus: Viz výkres zařízení staveniště. Zajistí ztovitel stavby.**

- Před započetím opravy je potřeba osadit elektroměr do stavebního rozvaděče, na který musí stavební firma před jeho připojením do LDSŽ, doložit revizní zprávu, č. elektroměru, počáteční stav a odběratele, na kterého bude spotřeba účtována, nahlásit na SŽDC s. o., SŽE Brno.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Nové rozvody venkovního osvětlení napojit na obvody správného odběratele, klimatizaci napojit na obvody správného odběratele, pokud budou další změny u el. energie, též napojit na obvody správného odběratele.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Před zahájením prací bude dočasně odstraněn kávový automat Pavigo. Automat bude na své místo instalován po dokončení fasády. O omezení provozu automatu je nutné s předstihem informovat nájemce zařízení.

**Breus: Doplněno do DUSP.**

**D.2.2.1.a-01 – technická zpráva**

- Na pozemek dráhy nesmí být ukládán žádný stavební materiál, zemina či jiný odpad. Vše musí být řádně likvidováno ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Dešťové vody nesmí být odváděny k železničnímu tělesu.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- V případě porušení okolní zatravněné plochy, případně dřevin, je nutné vše uvést do původního stavu.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Jakákoliv závada na zařízení dráhy způsobena prokazatelně uvedenou stavbou, musí být neprodleně odstraněna na náklady stavebníka, příp. dodavatele stavby.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Do kolejiště nesmí být odhazován žádný stavební materiál, ani vylévaná oplachovací voda z nářadí a pomůcek.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Materiál nebo jiné stavební pomůcky a stroje musí být uloženy minimálně 3 m od osy koleje.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Pokud dojde k narušení přístupové cesty, bude tato uvedena do původního stavu.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Do budovy zastávky Rajhrad vstupují metalické a optické kabely TÚDC. Uvnitř budovy v prostoru osobní pokladny se nachází metalické kabelové závěry, v prostoru skladu se nachází datový rozvaděč, optické a metalické kabelové závěry, optické průchodky, optický převodník, datový přepínač (switch), záložní zdroj, akumulátory.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Napájení telekomunikačního zařízení i během rekonstrukce NN rozvodů.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Ochránit sdělovací zařízení proti - poškození, prašnosti, krádeži (např. označením, překrytím, uzamčením).

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

- Zálohovat el. energii v případě výpadku.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

Případné úpravy, či změny dohodnutého rozsahu během stavby je třeba předem projednat se správcem budovy panem Šimonem Smetanou, tel.: 725 985 967, email: Smetana@szdc.cz.

V situaci 118092-2-KOO-Rajhrad-C.2\_02 není zakreslena kanalizace a vodovodní přípojka ve správě SPS Brno pro objekty v areálu žel. zast. Rajhrad. Podzemní inženýrské sítě jsou zakresleny pouze orientačně (zákres sítí byl předán HIP v předchozím stupni). V rámci stavby budou tyto sítě dotčeny (křížení, souběh). Sítě požadujeme dopracovat do dokumentace, včetně technického řešení způsobu jejich ochrany! Sítě konzultuje s místním správcem SPS Brno, panem Šimonem Smetanou.

Zahájení a ukončení prací bude 14 dní dopředu písemně oznámeno na SŽDC,s.o. SPS Brno, panu Smetanovi GSM: 725 985 967 email: Smetana@szdc.cz. Toto bude potvrzeno a uvedeno písemnou formou ve stavebním deníku.

**Breus: Zajistí ztovitel stavby.**

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

Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk. Žadatel ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 si zažádá o příslušné výluky.

**Reakce: Výluky jsou navrženy v části OV**

Úsek řízení provozu (Ing. Milan Šimon, tel.: 724 109 603)

Bez připomínek.

Úsek techniky – požární ochrana (paní Michaela Rejmanová, tel.: 724 899 221)

D.2.4 PBŘS SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad

Bod 6. Zhodnocení navržených stavebních hmot - doplnit: „Prostupy, které budou realizovány jako požárně bezpečnostní zařízení - požární přepážky, požární ucpávky, musí být zřetelně označeny

štítkem.“

Štítek musí obsahovat: požární odolnost, výrobce systému, druh a typ požární ucpávky, požární přepážky, pořadové číslo, datum provedení a údaje o zhotoviteli.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ, část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 10-11**

Prostupy musí být volně přístupné z důvodu kontroly provozuschopnosti PBZ, která se provádí 1 x za rok. Pokud budou prostupy kabelů zakryty stavební konstrukcí, musí být tato konstrukce opatřena označeným kontrolním otvorem. Prostupy nesmí být zakryty podlahovou krytinou.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ, část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 11**

Po dokončení stavby musí zhotovitel dodat doklady o provozuschopnosti všech instalovaných PBZ, oprávnění k montáži PBZ, certifikáty, prohlášení o shodě atd.

**Futóová: Uvedeno v TZ PBŘ, část.14 - Závěr**

Bod 12. Zhodnocení technických popř. technologických zařízení stavby

Nouzové osvětlení - opravit na doplňkové osvětlení k základnímu. V D.2.2.1-c Technika prostředí staveb, Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody se s nouzovým osvětlením nepočítá.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ , část.7.2 – Návrh únikových cest, str. 8**

Větrání - je zpracován projekt na VZT (D.2.2.1-c Technika prostředí staveb, Vzduchotechnika - v PBŘ se nepočítá s klimatizací, zapracovat VZT do PBŘS.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ , část.12 – Větrání str. 16**

Bod 13. Posouzení požadavků na zabezpečení stavby PBZ

ASHZ - posuzuje se zde technologický domek ne VB

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ , část.13 – ASHZ, str. 16**

D.2.4 PBŘS SO 01-40-01 Odb. Rajhrad, Technologický objekt

Bod 5. Zhodnocení navržených stavebních hmot - doplnit: Prostupy, které budou realizovány jako požárně bezpečnostní zařízení - požární přepážky, požární ucpávky, musí být zřetelně označeny štítkem.

Štítek musí obsahovat: požární odolnost, výrobce systému, druh a typ požární ucpávky, požární přepážky, pořadové číslo, datum provedení a údaje o zhotoviteli.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ, část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 7**

Prostupy musí být volně přístupné z důvodu kontroly provozuschopnosti PBZ, která se provádí 1 x za rok. Pokud budou prostupy kabelů zakryty stavební konstrukcí, musí být tato konstrukce opatřena označeným kontrolním otvorem. Prostupy nesmí být zakryty podlahovou krytinou.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ , část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 7**

Po dokončení stavby musí zhotovitel dodat doklady o provozuschopnosti všech instalovaných PBZ, oprávnění k montáži PBZ, certifikáty, prohlášení o shodě atd.

**Futóová: Uvedeno v TZ PBŘ, část.14 - Závěr**

Bod 7. Zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu, evakuace osob., 7.2. Návrh únikových cest

Nouzové osvětlení - opravit na doplňkové osvětlení k základnímu. V D.2.2.1-c Technika prostředí staveb, Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody se s nouzovým osvětlením nepočítá.

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ , část.7.2 – Návrh únikových cest, str. 8**

Úsek techniky – hluk a vibrace (Ing. Antonín Leitgeb, tel.: 972 626 017)

Vzhledem k vypočteným hodnotám požaduji v průběhu zkušebního provozu provést u všech výpočtových bodů v jejich hlukem ze železnice nejvíce zatíženém chráněném venkovním prostoru stavby kontrolní měření hluku. Chráněné prostory jsou definovány v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Toto měření ověří, jestli ve výše uvedených chráněných prostorech nebude nyní ani v budoucnu docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

**Reakce: Doplněno do STZ**

Správa obchodních činností (Bc. Hana Vlková, tel.: 725 719 917, paní Hana Rychlá, tel.: 724 879 037)

Evidujeme v rámci objektu zastávky Rajhrad následující smlouvy:

Pronájem nebytových prostor v objektu zastávky Rajhrad o celkové výměře 100,39 m2. Tento pronájem je stavbou Výstavba odbočky Rajhrad dotčen v plném rozsahu. Tyto nebytové prostory budou využity pro provozní potřeby SŽDC a to situováním nové technologie. Je tedy nutné ukončení tohoto pronájmu v celém rozsahu. Ukončení nájemní smlouvy bude realizováno v předstihu již v letošním roce a to z důvodu Opravy objektu zastávky Rajhrad.

Jde o koordinovanou stavbu SSV a SPS Brno.

Dále zde evidujeme pronájem nápojového automatu (kávový automat Pavigo), který je umístěn v těsné blízkosti objektu zastávky a to u vstupu do prostoru čekárny. Oznámení o omezení v užívání bude oznámeno nájemci v předstihu (cca 03/2020) a to také z důvodu předcházející stavby Opravy objektu zastávky Rajhrad.

V prostoru čekárny je umístěn nápojový automatu (Delikomat). V případě, že dojde k omezení v užívání tohoto automatu během stavby Výstavba odbočky Rajhrad, je nutné tohoto nájemce nápojového automatu v dostatečném předstihu informovat o omezení v užívání.

Dále zde evidujeme smlouvu s dopravcem a to na prostory pokladny a zázemí pro personál, koupelny s WC, šatny a kuchyňky. V případě, že dojde k omezení v užívání těchto prostor dopravce během stavby Výstavba odbočky Rajhrad, je nutné tohoto nájemce v dostatečném předstihu informovat o omezení v užívání.

V případě, že se stavba dotkne nějakým způsobem i bytových jednotek, je nutné o této skutečnosti informovat nájemce bytu.

Kontaktní osobou ve věcech majetkových (evidence nájemních smluv je Šárka Hrdličková Ba (Hons), email: HrdlickovaS@szdc.cz, tel.: 725 422 850.

V případě nutnosti pozastavení vodovodního řadu, je nutné o této skutečnosti informovat příslušné odběratele. V případě odběru vody z našich odběrných míst si musí zhotovitel po dohodě se správcem objektu osadit cejchovaný vodoměr a s námi uzavřít smlouvu o dodávce vody a odvádění odpadních vod. Pokud by se zasahovalo do původní nebo došlo k zřízení nové vodovodní instalace, požaduji vyměnit, případně osadit podružné vodoměry na měření spotřeby vody pro jednotlivé subjekty (např. byty, veř. WC, dopravní kancelář, samostatné komerční prostory aj.) a o této skutečnosti informovat energetika (voda).

**Reakce: Ve výpravní budově se nenalézají byty. Provozovatelé nápojových automatů budou informování o omezení provozu v dostatečném předstihu. Zhotovitel stavby přijme dostatečná bezpečnostní opatření tak, aby provoz cestujících a provoz pokladen nemusel být přerušen. Tj. čekárna musí zůstat přístupná po dobu výstavby.**

**Souhrnné vyjádření připomínek za úsek řízení provozu SŽDC s. o. (O11, O12, O16)**

K projektové dokumentaci pro společné povolení stavby (DUSP) „Výstavba odbočky Rajhrad“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

1. **Odbor řízení provozu (O11)**
2. **oddělení technologie a kontroly**

Ing. Milan Stehlík

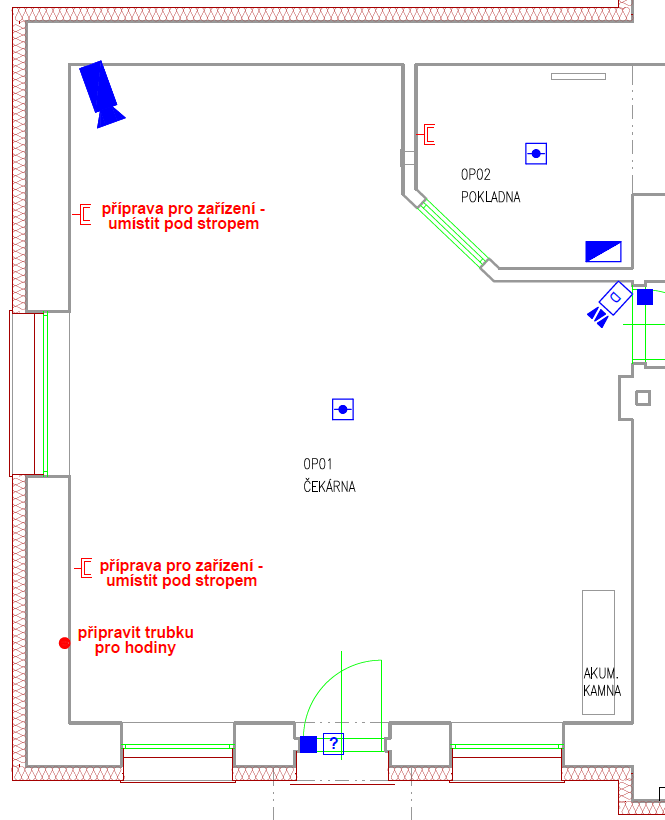
1. SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místnosti VB Rajhrad: navržený orientační systém není v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 – není navržen orientační systém na nástupištích a podchodu.

**Breus: Orientační systém na nástupišti a v podchodu není součást zakázky.**

1. PS 01-22-21 Odbočka Rajhrad, informační zařízení: navržený informační systém není v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 – nejsou navrženy nástupištní tabule. Není nám zřejmé, proč není navržen alespoň i odjezdový monitor v čekárně pro cestující.

**Breus: Informační systém na nástupišti a v podchodu není součást zakázky.**

1. PS 01-22-11 Odbočka Rajhrad, sdělovací zařízení: není nám zřejmé, proč nejsou navrženy hodiny i v čekárně pro cestující.

 **Breus:**



**Viz.: D.2.2.2 – V7pravní budova – umístění zařízení**

Část D.1.1 Zabezpečovací zařízení

1. V technické právě je uvedeno: *„V případě, že bude poruchou dotčeno i pracoviště PPV v ŽST Brno – Horní Heršpice, budou výhybky na odbočce Rajhrad pohotovostním výpravčím uzamčeny do přímého směru čelisťovými výměnovými zámky, aby byli možné jízdy po 1. a 2. koleji. Deska nouzových obsluh nebude zřízena.“.* V části B.4 Provozní a dopravní technologie, ve které je uvedeno: *„Pro případ výpadku a nemožnost stavění vlakových cest z CDP Přerov bude pro ovládání výhybek zřízena deska nouzových obsluh. Deska nouzových obsluh bude umístěna v ŽST Hrušovany u Brna a bude vycházet z návrhu příslušné TS SŽDC. Deska bude zapracována dle reliéfu kolejiště, ergonomicky vhodně umístěná.“.*

Uvedené je ve vzájemném rozporu. Požadujeme v dokumentaci jednoznačně popsat, jak budou traťový úsek Hrušovany u Brna – Modřice a odbočka ovládány v případě poruchy zabezpečovacího zařízení.

Postrádáme informaci, kde budou uloženy přenosné zámky čelisťového závěru. Tyto zámky musí být v uzamykatelném provedení.

**Guspan: bylo opraveno (ne v dopravní technologi). Zámky budou po dohodě s OŘ Brno uloženy**

**v místnosti OP07 Předsíň.**

1. Situační schéma v navrhovaném stavu:

* Není zohledněn 2. bod dokumentu SŽDC „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ v zastávkách Popovice a Rajhrad.
* Jsou uváděny chybné délky nástupišť. Dle Staničního řádu ŽST Modřice jsou v zastávkách na traťovém úseku Hrušovany u Brna – Modřice zřízena nástupiště délky 170 m.

**Guspan: bylo opraveno podle TTP**

* Telefonní objekty u vjezdových návěstidel odbočky jsou navrženy v rozporu s čl. 7.6 předpisu „SŽDC T1 Telefonní provoz“.

**Guspan: bylo opraveno**

Albín Servít

1. A Průvodní zpráva; Legenda použitých zkratek;

Doplnit: SŽDC, s. o.;

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Dokumenty;

Je uvedeno: „Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.,“.

Správně má být uvedeno: „Směrnice SŽDC, s. o.,“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Dokumenty; Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.;

Je uvedeno:

* č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
* č. 32/2007 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ v platném znění
* č. 20/2004 „Směrnice ke členění nákladů stavby u SŽDC…“, v platném znění
* vyhl. č. 499/2006Sb. Změna z 1.1.2018
* korozní průzkum

Správně má být uvedeno:

* SŽDC Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
* SŽDC Směrnice SŽDC č. 20 Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty
* SŽDC Směrnice SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah

Není nutné uvádět dovětek „v platném znění“. Všechny dokumenty se musí používat v platném znění v době zpracování dokumentace.

* Dokument „č. 20/2004 „Směrnice ke členění nákladů stavby u SŽDC…“, v platném znění“ měl správné označení „SŽDC Směrnice GŘ č. 20/2004 Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“, byl zrušen dne 01. 08. 2017 a nahrazen „SŽDC Směrnice SŽDC č. 20 Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Dokumenty; Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.;

Je uvedeno:

* vyhl. č. 499/2006Sb. Změna z 1.1.2018
* korozní průzkum

Tyto materiály nelze nazývat souhrnně jako „Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Dokumenty; Směrnice Generálního ředitele SŽDC, s.o.;

Doplnit: „SŽDC Směrnice č. 108 o postupu při užívání kamerových systémů“ a „SŽDC PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Je uvedeno: „TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC (ČD) TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Je uvedeno:

* SŽDC D1, Dopravní a návěstní předpis
* SŽDC S3, Železniční svršek
* SŽDC S4, Železniční spodek
* SŽDC Bp1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
* Předpis S5, Správa mostních objektů

Správně má být uvedeno:

* SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
* SŽDC S3 Železniční svršek
* SŽDC S4 Železniční spodek
* SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
* SŽDC S5 Správa mostních objektů

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Je uvedeno: „Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

Správně má být uvedena v části: „Směrnice SŽDC, s. o.,“ a zde správně uvést: „SŽDC Směrnice č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ a „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, statní organizace“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Je uvedeno: „TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Je uvedeno: „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“.

Tento předpis se netýká této stavby.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. A Průvodní zpráva; 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy;

Doplnit:

* SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
* SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
* 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
* SŽDC T1 Telefonní provoz
* SŽDC T7 Rádiový provoz
* SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
* SŽDC T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
* SŽDC T200 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

**Reakce: Bylo opraveno**

1. B Souhrnná technická zpráva; Legenda použitých zkratek;

Je uvedeno: „Žst., Dopravna D3 … železniční stanice“.

Správně má být uvedeno:

* „Žst. … železniční stanice
* Dopravna D3 … dopravna na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3“.

Dopravna D3 je dopravna s kolejovým rozvětvením na trati D3, určená k řízení jízda vlaků a PMD, která není obsazená výpravčím, výhybkářem ani strážníkem oddílu.(viz předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis článek 39).

Železniční stanice (dále jen „stanice“) je kolejovým rozvětvením umožňující křižování a předjíždění vlaků a se stanoveným rozsahem poskytovaných služeb (viz předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis článek 38).

Dopravna je místo na dráze, které slouží k řízení jízdy vlaků a posunu mezi dopravnami. Dopravny mohou být s kolejovým rozvětvením nebo bez kolejového rozvětvení.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. B Souhrnná technická zpráva; Legenda použitých zkratek;

Doplnit: SŽDC, s. o.; CDP Přerov; ŽST; NAD;

**Reakce: Bylo opraveno**

1. B Souhrnná technická zpráva; 1. Popis území stavby; 1. 1. Charakteristika území;

Je uvedeno: „Organizování a provozování drážní dopravy v železničních stanicích je dle předpisu SŽDC D1.“.

Správně má být uvedeno: „Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.“

**Reakce: Bylo opraveno**

1. B Souhrnná technická zpráva; 2. Celkový popis stavby;2.7 Základní popis stavebních objektů; D. 1. Technologická část; D. 1.1 Zabezpečovací zařízení; D. 1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ); PS 01-21-01 Odb. Rajhrad, SZZ;

Je uvedeno: „… nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu …“.

Správně má být uvedeno: „… nové SZZ 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu …“.

1. B Souhrnná technická zpráva; 2. Celkový popis stavby;2.7 Základní popis stavebních objektů; D. 2. Stavební část; D. 2.1 Inženýrské objekty; D. 2.1.8. Pozemní komunikace; SO 01-30-01 Úprava pozemní komunikace u nadjezdu km 130,810;

Je uvedeno: „… traťového úseku Brno předn. – Břeclav hl.n. a …“.

Správně má být uvedeno: „… traťového úseku Brno hlavní nádraží. – Břeclav předn. a …“.

Názvy železničních stanic musí být v souladu se služební rukovětí „SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. PS01-26-01 Odb. Rajhrad, DŘT vč. doplnění řídícího systému ED Brno; Technická zpráva; 7. Různé; 7.1 Požadavky na realizaci vyprojektovaného zařízení; 7.1.1 Podmínky použití výrobků a zařízení u SŽDC;

Je uvedeno: „… a směrnicí č.34 SŽDC.“

Správně má být uvedeno: „… a směrnicí „SŽDC Směrnice č. 34 SŽDC Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“.“

**Reakce: Bylo opraveno**

1. PS01-26-01 Odb. Rajhrad, DŘT vč. doplnění řídícího systému ED Brno; Technická zpráva; 7. Různé; 7.1 Požadavky na realizaci vyprojektovaného zařízení; 7.1.2 Požadavky na zabezpečení provozu a realizace;

Je uvedeno: „… také předpisem SŽDC Ob 14 …“.

Správně má být uvedeno: „… také předpisem „SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ …“.

**Reakce: Bylo opraveno**

1. PS01-26-01 Odb. Rajhrad, DŘT vč. doplnění řídícího systému ED Brno; Technická zpráva; 7. Různé; 7.2 Provoz a údržba;

Je uvedeno: „Platné ČSN a TNŽ“.

Správně má být uvedeno: „Platné ČSN a SŽDC TNŽ“.

**Reakce: Bylo opraveno**

*(zpracovatel p. Pavel Lášek, tel. 602 655 542)*

*Část D.1.2 Sdělovací zařízení* – bez připomínek.

1. **oddělení předpisů**

***(zpracovatel p. Michal Bára, tel. 972 244 450)***

Společné připomínky k projektové dokumentaci

1. V rámci DUR byly pro tuto stavbu některé připomínky již uplatňovány. Je poněkud zvláštní, že je v TZ (zejména B\_04\_DT) DUSP znovu chybně uváděno to, co již bylo připomínkováno v předchozím stupni projektové dokumentace – viz následující připomínka.
2. V příslušných TZ této projektové dokumentace je nutné správně aplikovat základní pojmy, jako je **širá trať**, **mezistaniční úsek**, **mezistaniční oddíl** a **traťový oddíl** – vše článek 46 předpisu SŽDC D1. Je třeba vycházet ze skutečnosti, že odbočka není stanice - z tohoto faktu a z ustanovení článku 46 předpisu SŽDC D1 je pak zřejmé následující:

* **mezistaniční úsek Hrušovany u Brna – odbočka Rajhrad nevznikne**;
* **mezistaniční úsek odbočka Rajhrad – Modřice nevznikne**;
* **dva malé mezistaniční úseky také nevzniknou**;
* po realizaci nové odbočky Rajhrad **zůstane stále zachován jeden** **mezistaniční** **úsek** **Hrušovany u Brna – Modřice**;
* nově vybudovaná odbočka Rajhrad se bude nacházet v tomto mezistaničním úseku (Hrušovany u Brna – Modřice), umožní přechod vlaků (PMD) z jedné traťové koleje na druhou uprostřed tohoto mezistaničního úseku a její výstavbou dojde k odlišnému uspořádání traťových oddílů než v současnosti – některé traťové oddíly budou z jedné strany ohraničeny vjezdovým návěstidlem odbočky Rajhrad. Dosud byly traťové oddíly ohraničeny z jedné nebo z obou stran pouze oddílovými návěstidly automatického bloku.

U jednotlivých TZ předchozí připomínky již neuvádím.

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. Mezi použitými zkratkami v projektové dokumentaci je zkratka ON = „občasná návěst“. Je možné vysvětlit, co to je „občasná návěst“? Celá řada návěstí svítí jen občas. Tento termín nezná předpis SŽDC D1, SŽDC (ČD) Z1 a ani se nevyskytuje v TNŽ 34 2620.

**Guspan: bylo odstraněno**

**A**

**A\_PZ**

1. Směrnici GŘ č. 20/2004, k členění nákladů stavby u SŽDC s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, č.j.: 4124/04 –OI, ze dne 19.11.2004, včetně všech příloh, dodatků, metodických pokynů a dalších dokumentů, které se k dané směrnici vztahují nebo na ní odkazují, plně nahrazuje Směrnice SŽDC č. 20, Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

**Špaček: bylo opraveno**

1. Správné označení předpisu S5 je SŽDC S5.

**Guspan: bylo opraveno**

**B**

**B\_01\_STZ**

1. (strana 6) 1.1 Charakteristika území

Text „*Organizování a provozování drážní dopravy v železničních stanicích je dle předpisu SŽDC D1*.“ nahraďte textem „Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1“.

* Podle předpisu SŽDC D1 je doprava organizována a řízena nejen ve stanicích, ale i v přilehlých  mezistaničních úsecích.
* Drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 15) PS 01-22-01 Odb. Rajhrad, místní kabelizace

„T1“ není směrnice, ale předpis, jehož správné označení je SŽDC T1.

**Guspan: bylo opraveno**

**B\_04\_DT**

1. (strana 6) 2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE STÁVAJÍCÍHO STAVU

Text „*Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na trati podle předpisu SŽDC D1*.“ nahraďte textem „Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1“. Vysvětlení: drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 7) Charakteristika traťových úseků

V textu „*Organizování a provozování drážní dopravy podle D1*“ nahraďte slovo „*provozování*“ slovem „řízení“. Vysvětlení: drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 16) Odbočka Rajhrad

Na konec věty „*Odbočka bude díky dvěma kolejovým spojkám sloužit k přejíždění z 1. traťové koleje na 2. traťovou kolej*.“ doplňte „a opačně“.

**Čapek: Bylo doplněno.**

1. (strana 18) SZZ odbočky Rajhrad

„*Nové SZZ bude umožňovat stavění vlakových cest od vjezdových návěstidel na obě dopravní koleje*.“

V souvislosti s odbočkou Rajhrad nelze hovořit o dopravních kolejích. Odbočka je dopravna s kolejovým rozvětvením na širé trati. Celkově je asi tato věta zbytečná, protože lze předpokládat, že po vybudování dvou kolejových spojek půjde stavět vlakové cesty na obě traťové koleje (v každém směru).

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 20) Zhodnocení navrhovaného stavu

„*Velký přínos bude mít převážně při operativním řízení provozu během výlukové činnosti, kdy bude také možné obvodu odbočky provádět změnu sledu vlaků*.“

V případě, např. výluky traťové koleje mezi odbočkou Rajhrad a sousední ŽST, bude možné, díky nově vybudované odbočce Rajhrad, provádět změnu pořadí vlaků.

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 23, 24, 26, 27, 28) U jednotlivých stavebních postupů je uváděna TK „Brno – Vranovice“, TK „Brno – Lanžhot st. hr.“. To je dost široký prostorový rozptyl vzhledem ke skutečnosti, že se vše bude odehrávat mezi ŽST Hrušovany u Brna a ŽST Modřice. Pokud je to však záměr, pak je vhodné ujednotit vymezení „Brno – xxx“.

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 30) 5 Závěr

„*Dále stoji za zmínění zlepšení operativního řízení na trati TEN-T díky možnosti změně sledu vlaků v Odb. Rajhrad*.“

V případě, např. výluky traťové koleje mezi odbočkou Rajhrad a sousední ŽST, bude možné, díky nově vybudované odbočce Rajhrad, provádět změnu pořadí vlaků.

**Čapek: Bylo opraveno.**

**B\_08\_OV**

**B\_08\_01\_TZ**

1. U jednotlivých stavebních postupů je uváděna „kolej“ (není uvedeno, že se jedná o TK) – „Brno – Vranovice“, „Brno – Lanžhot.“. To je dost široký prostorový rozptyl vzhledem ke skutečnosti, že se vše bude odehrávat mezi ŽST Hrušovany u Brna a ŽST Modřice. Pokud je to však záměr, pak je vhodné ujednotit vymezení „Brno – xxx“ v rámci této TZ a i v rámci stavebních postupů uvedených v „B\_04\_DT“.

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. Uvádět u vlaků, v rámci stavebních postupů, které dotčeným mezistaničním úsekem Hrušovany u Brna – Modřice pojedou, popis „*bez výluky dle výlukového JŘ*“ je poněkud zavádějící. Výluka příslušné TK bude probíhat, vlaky regionální osobní dopravy, které budou (z důvodu výluky TK) odřeknuty, budou nahrazeny náhradní dopravou a ostatní vlaky pojedou podle výlukového JŘ.

**Čapek: Bylo opraveno.**

1. Správný název vyhlášky MD č. 101/1995 Sb. je Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
2. Správný název předpisu SŽDC Ob1 díl II je Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
3. Správné označení a název předpisu SŽDC D7-2 Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace je SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností.
4. SŽDC (ČD) D31 Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých zrušena 1. června 2015. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC D31 Mimořádné zásilky.
5. Doporučuji neuvádět, např. u předpisů, výčet jejich změn, a pokud tak chcete učinit, je lépe uvádět, že je myšlena jejich platnost v aktuálním znění. Pokud uvádíte např. u předpisu SŽDC Zam1 změnu č. 1, musím Vás upozornit, že předpis SŽDC Zam1 je v současné době účinný již ve znění 5. změny (účinnost od 1. července 2019).
6. Správné označení směrnice SŽDC č. 100 je SŽDC SM100.
7. Správné označení předpisu Zam1 je SŽDC Zam1.

**Čapek: Bylo opraveno.**

**D**

**D.1.1\_Zabzar**

**D.1.1.1\_SZZ**

**D\_1\_1\_1\_3\_Situační\_schéma-nový\_stav**

1. Ve schématu je označení „popis“ odbočky Rajhrad situováno do místa zastávky Rajhrad.

**Guspan: bylo opraveno**

**D\_1\_1\_1\_Technicka\_zprava**

1. (strana 5) Co je myšleno pojmem „*čelisťový výměnový zámek*“? Je tím myšlen „přenosný zámek čelisťového závěru“?

Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení zrušen 31. května 2019. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.

**Guspan: bylo opraveno**

**D.1.1.2.1\_TZZ\_Hruš**

**D\_1\_1\_2\_1\_Technická\_zpráva**

1. Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení zrušen 31. května 2019. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.

**Guspan: bylo opraveno**

**D.1.1.2.2\_TZZ\_Modř**

**D\_1\_1\_2\_2\_Technicka\_zprava**

1. Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení zrušen 31. května 2019. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.

**Guspan: bylo opraveno**

**D.1.1.5\_DOZ**

**D\_1\_1\_5\_Technická\_zpráva**

1. Předpis SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení zrušen 31. května 2019. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.

**Guspan: bylo opraveno**

**D.1.2 Sdelzar**

**Společné připomínky k TZ v D.1.2 Sdelzar:**

1. Správné označení předpisu:

* SŽDC T31 je SŽDC (ČSD) T31,
* SŽDC T35 je SŽDC (ČSD) T35,
* SŽDC T81 je SŽDC (ČSD) T81.

**Reakce:**

**D.1.3 DRT**

**PS 01-26-01**

**PS012601\_01.2\_Technicka\_zprava**

1. Správný název vyhlášky MD č. 101/1995 Sb. je Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Na straně 20 máte název této vyhlášky uveden správně.
2. (strana 19) 7.1.2 Požadavky na zabezpečení provozu a realizace

„*Zam1*“ není směrnice, ale předpis, jehož správné označení je SŽDC Zam1. V pátém odstavci na téže stránce je označení předpisu uvedeno správně.

**Lukašík: V technické zprávě bude opraveno.**

**D.1.3.5 Silnotech**

**D\_1\_3\_5\_01\_TZ**

1. Správný název předpisu SŽDC E11 je Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
2. Název předpisu SŽDC Zam1 je Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Reakce:**

**D.2.1.1 koleje**

**E.1.1\_SO\_01-33-10\_01\_TZ**

1. Předpis SŽDC (ČD) M21 byl zrušen. Od 25. června 2019 je u SŽDC účinný předpis SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah.
2. Předpis SŽDC D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy nikdy neexistoval. Předpis SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy zrušen. U SŽDC je od 1. července 2013 účinný předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis - **tedy již více než 6 let!**
3. Správné označení předpisu:

* S3 je SŽDC S3,
* S3/2 je SŽDC S3/2,
* S3/5 je SŽDC S3/5,
* Zam1 je SŽDC Zam1.

1. Správný název předpisu SŽDC Ob1 díl II je Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
2. Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací SŽDC zrušena 1. září 2014. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
3. Správný název předpisu SŽDC Zam1 je Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Jetelina: Opraveno.**

**D.2.2\_Pozemni objekty**

**D.2.2.1 POB**

**SO\_01-40-01\_Tech. obj**

**D.2.2.1-c\_Tech.pros.stav**

**D.2.2.1-c\_ELE+HROM**

**01\_SO\_01\_40\_01\_ODB RAJHR\_ELE\_TZ**

1. Název předpisu SŽDC Zam1 je Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
2. Správné označení předpisu E11 je SŽDC E11.

**Reakce:**

**D.2.3.4 EOV**

**D\_2\_3\_4\_01\_TZ**

1. Správný název předpisu SŽDC E11 je Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
2. Předpis SŽDC Zam1 (prozatímní) neexistuje. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Reakce:**

**D.2.3.6 NN**

**D\_2\_3\_6\_01\_TZ**

1. Správný název předpisu SŽDC E11 je Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
2. Název předpisu SŽDC Zam1 je Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
3. SŽDC E11 není směrnice, ale předpis.

**Reakce:**

1. **Odbor plánování a koordinace výluk (O12)**

*(zpracovatel p. Petr Zelený, tel. 972 325 457)*

1. Předpokládaný termín výstavby (r. 2021) je v kolizi s řadou dalších velkých projektovaných staveb na navazujících ramenech a navrhovaná omezení provozování dráhy zcela ruší projednaná opatření těchto staveb (zejména Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC; Adamov – Blansko, BC; Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot – Kúty). S ohledem na výše uvedené, realizaci v tomto termínu nedoporučujeme.
2. Ve spojení s ostatními stavbami jsou dopravní opatření k jednotlivým SP zcela nedostatečná. V případě realizace v r. 2021 je nutno zpracovat komplexní dopravní opatření, vč. propočtů kapacity a modelových GVD, se vzájemnou vazbou na kolizní stavby. V souvislosti s plněním závazků dopravní obslužnosti je nutno projednat a vytvořit i vzájemné vazby pro náhradní dopravu (ND). Tzn., že v této fázi PD je nutno stanovit konkrétní rozsah ND, předpokládané zpoždění vlaků nahrazených ND a projednat jejich vazbu na další spoje dopravní obslužnosti, zejména v uzlu Brno.

**Reakce:** Bylo doplněn výlokový GVD. Není v moci projektanta koordinovat všechny stavby v uzlu Brno

1. **Odbor jízdního řádu (O16)**

*(zpracovatel Ing. Vladimír Fabík, tel. 972 741 701)*

Bez připomínek.

**Připomínky O13 SŽDC s.o.**

SO 01-33-10 Odb. Rajhrad, železniční spodek (Ing. Bernatík)

**Technická zpráva**

Kap. 1: upravte stupeň dokumentace, kde se nyní uvádí přípravná dokumentace.

**Jetelina: Opraveno.**

Kap. 3, Průzkum: Požadujeme předložit zprávu geotechnického průzkumu. Zároveň požadujeme doplnit a předložit následující archivní vrty (ČGS) s identifikačním číslem ID GDO: 451635; 451910; 451636 a 557270. Výsledky z kopaných sond jsou v příloze TZ, není však zohledněna hladina podzemní vody, geologické podmínky, četnost údržby tratí a další.

**Jetelina:** **Zpráva geotechnického průzkumu doložena jako příloha B13, přiloženy též archivní vrty. Více projednal RNDr. Košař**

Kap. 5: Požadujeme doplnit vyjádření správce tratě ohledně poruch a deformací železničního spodku, tj. četnosti prováděné údržby (zejména podbíjení koleje z důvodu propadů GPK), výskyt blaťáků, trvale vlhké svahy nebo dno odvodnění apod., která by mohly vést k brzkým poruchám spodku po realizace této stavby a mohou ovlivnit výsledný návrh konstrukce železničního spodku (viz také předchozí připomínka).

**Jetelina: Bylo vyžádáno vyjádření Správy tratí Brno. Bc. Luboš Vrána zaslal vyjádření: v uvedené lokalitě stavby „Odbočka Rajhrad“ správce neeviduje žádné poruchy železničního spodku. Nedochází k poruše GPK ani k tvorbě blátivých míst. V uvedeném úseku byla provedena vápenocementová stabilizace. Doplněno do technické zprávy.**

Kap. 6.2.3 b): Je požadována únosnost na zemní pláni 30 MPa - nutno také prokázat splnění tohoto požadavku geotechnickým průzkumem. Zároveň ve smyslu TKP kap. 3.5.8 nesmí být v aktivní zóně nevhodné zeminy, což v tomto případě nebylo ani zjištěno. Požadujeme doplnit údaje o kvalitě aktivní zóny.

**Jetelina: Projednal RNDr. Košař**

**Příčné řezy**

Sklony svahů jsou vzhledem k vyskytující se zemině v zemním tělese příliš strmé. Doplňte údaje alespoň z archivních vrtů a na základě zjištěných údajů z nich vhodně upravte sklony svahů a jejich ochranu před působením vody a mrazu.

**Jetelina:** **Opraveno. Použity údaje ze sond provedených průzkumem mostů.**

Kabelová trasa ve svahu v km 130,725 – 130,775: Vedení kabelové trasy ve svahu je zakázáno. Kabelovou trasu můžete umístit obdobně jak je tomu v řezu km 130,825.

**Jetelina:** **Kabelová trasa přemístěna.**

SO 01-33-11 Odb. Rajhrad, železniční svršek (Zpracoval Ing. Hartman)

**Technická zpráva**

Popis výhybek v tabulce výhybek upravte, osová vzdálenost se uvádí u středů DKS a upravte popis tepelného zpracování dle 3. změny předpisu SŽDC S3.

**Jetelina: Tepelná úprava opravena dle nejnovější S3. Opracována bude celá výhybka.**

V TZ je zmiňováno 10 ks MIB, ale v kolejovém plánu jsou vyznačeny pouze 4. Podle jaké části dokumentace se budou MIB osazovat? Upravte.

**Jetelina: Osazovat se bude dle dokumentace SZZ. Upřesněno.**

Součástí výhybek budou kalené LIS zřízené u výrobce jako součást dodávky výhybky. Výhybky budou vybaveny podle Směrnice č. 77 a v souladu s požadavky zabezpečovacího zařízení. Doplňte vybavení výhybek. Doplňte staničení náhrady LIS nebo odkaz na část dokumentace, která to požaduje.

**Jetelina: Vybavení výhybek doplněno. LISy řeší část dokumentace SZZ. Upřesněno.**

Celkovou tloušťku kolejového lože vypusťte, nejedná se o směrodatný údaj.

**Jetelina: Vypuštěno.**

Minimální délka kolejnic pro zřízení bezstykové koleje je 74 m, opravte.

**Jetelina: Opraveno**

Doplňte výstroj trati.

**Jetelina: Doplněno. Vznik nové přílohy výstroj tratě.**

**Situace**

Doplňte související objekty trakčního vedení a úpravy odvodnění v jejich místech.

**Jetelina: Doplněno.**

**Podélný řez**

Vyznačte a zkoordinujte rozsah zásypového klínu na mostě SO 01-20-01.

**Jetelina: Vyznačeno.**

**Příčné řezy**

VPŘ v km 131,125 a PŘ 12 - 21: V řezech v místě kolejových spojek je nutné uvažovat s výhybkovými pražci, přičemž výška sestavy železničního svršku UIC60 + VPS je 423 mm. V místě kolejových spojek je nutné dodržet tloušťku kolejového lože i pod kolejí mezi výhybkami vůči vrcholu sedlané pláně tělesa železničního spodku. V řezu tak není dodržena tloušťka kolejového lože, je třeba změnit znázorněný svršek a upravit výšku pláně.

**Jetelina: Svršek vyměněn a tloušťka kolejového lože upravena dle spojek.**

Niveleta obou kolejí a niveleta kolejové spojky musí být totožná, např. v řezu v km 131,125 je ve výhybce rozdíl 6 mm, upravte.

**Jetelina: Upraveno.**

Sklon svahu zapuštěného kolejového lože musí být 1:1,5, sklon 1:1,25 se připouští pouze u kolejového lože. Opravte.

**Jetelina: Opraveno.**

VPŘ km 131,425: Separační geotextilií neuzavírejte shora trativod, ale vyhněte ji na vrstvu stabilizace.

**Jetelina: Chyba generování, opraveno.**

Svahy delší než 1 m opatřete zatravňovací geotextililí a osevem. Doplňte vedení kabelových tras do VPŘ.

**Jetelina: Doplněno.**

Kabelová trasa v řezech 14-20 vlevo koleje č. 1 je umístěna nevhodně z hlediska zásahu do železničního spodku a odvodnění. Zához kabelové trasy takto nelze zhutnit a dojde k jeho odplavení. Doporučujeme přesun kabelové trasy do stezky.

**Jetelina: Přesunuto do stezky.**

Doplňte řezy v místech stožárů TV.

**Jetelina: Doplněno, příloha 5.2.**

Dle situace je v řezu v km 131,100 umístěn na svahu zářezu rozvaděč EOV+VO, zkoordinujte a zakreslete.

**Jetelina: Zakresleno.**

**Kolejový plán**

Chybí LIS v kolejových spojkách a výhybkách. Doplňte staničení LIS a jejich specifikaci (kalené a jejich délku).

**Reakce: Doplněno.**

Závěr

S dokumentací pro vydání společného povolení za oblast železničního spodku nesouhlasíme zejména z důvodu neznámých základových poměrů a neznámého stávajícího stavu včetně údržby GPK. Požadujeme předložit údaje o aktivní zóně, hladině podzemní vody, geologických podmínkách, vyjádření správce k údržbě a stavu předmětného úseku. Dokumentaci železničního spodku a svršku požadujeme řádně projednat a předložit znovu k posouzení.

**Připomínky O14 SŽDC s.o.**

Předkládáme souhrnné připomínky odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k projektové dokumentaci pro společné územní rozhodnutí a stavební povolení výše uvedené stavby s níže uvedenými závěry.

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 971 741 041, e-mail: [Cipris@szdc.cz](mailto:Cipris@szdc.cz))

**A Průvodní zpráva:**

- Část 3.Seznam výchozích podkladů

* Doplňte podklady pro železniční zabezpečovací zařízení.

**Guspan: bylo doplněno**

**B Souhrnná část**

-Část 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

* Revitalizovaná železniční trať není a projektem ani nebude elektrizována. To určitě není myšleno vážně.

**Reakce:Bylo upraveno**

-Část 2.7 Základní popis stavebních objektů

* Doplňte: „ … a provozních souborů“.

**Guspan: bylo doplněno**

D. 1 Technologická část

D. 1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D. 1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZZ)

Údaje o umístění balíz 1840-P a 1841-P neodpovídá jejich zákresu na situačním schématu. Tato informace je zkopírována také v PS 02-21-41 CDP Přerov, DOZZ.

**Guspan: bylo doplněno**

**D TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

**D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení**

**PS 01-21-01 Odb. Rajhrad, SZZ**

**Technická zpráva**

**2 Technické řešení**

2.2 Staniční zabezpečovací zařízení

Doporučujeme upřesnit text při poruše, a to, že v případě poruchy zabezpečovacího zařízení výhybky, elektrického přestavníku, při správné funkci výhybkového závěru použijeme k zajištění pohyblivé části výhybky v koncové poloze přenosný zámek čelisťového závěru.

**Guspan: bylo doplněno**

Doplnit text k informaci k diagnostice ZZ, a to že tato musí být podle Technické specifikace (dále jen TS) 2/2007 ‑ Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení, 1. vydání, z 15. 10. 2007. Připomínka platí i pro ostatní PS zabezpečovací.

K umístění elektrického stavědla doplňte konkrétní informace, kde budou jednotlivé části výstroje elektronického stavědla umístěny a jak bude řešeno udržování provozní teploty v místnosti (místnostech).

**Guspan: bylo doplněno**

**5 Ochrana elektrických rozvodů**

5.3 Uzemnění

Informaci o uzemnění doplňte, že je třeba respektovat „Stanovisko k ukládání zemnícího pásku do kabelové rýhy“, který vydalo GŘ SŽDC s. o., O14 dne 27. 1. 2015. Připomínka platí i pro ostatní PS zabezpečovací.

**Guspan: bylo doplněno**

**7 Závazné normy a předpisy**

Jsou zde uvedené informace aktuální? Např. Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení SŽDC T100 byl nově vydán 13. listopadu 2018, s platností od 1. 7. 2019, a již se neváže k ČSD. Prověřte ostatní uvedené dokumenty. Připomínka platí i pro ostatní PS zabezpečovací.

**Guspan: bylo prověřeno a opraveno**

**Výkresová část**

**Polohopisný výkres, příloha č. 1**

Polohopisný výkres je zřejmě převzat z části C projektu, je třeba jej však doplnit, aby byl v souladu s TNŽ 34 2602, čl. 34, zejména 34 b, např. doplnit název dopravny a sousedních dopraven, aj.

**Guspan: bylo doplněno *(prověřit na konferenci, zda je vše potřebné)***

**Situační schéma – navrhovaný stav, příloha č. 3**

Na výkrese doplňte, resp. upravte:

- způsob kreslení námezníků, stávající zákres neodpovídá TNŽ 34 5542 ed. 2, zařazení značky U91,

- u výhybky J60-1:14-760-l-zlp-… se používají při jejím pojíždění rychlostí > 120 km/h dva snímače polohy jazyka, viz Předpis SŽDC S3, Díl XIII,

- u vjezdových návěstidel odbočky Rajhrad nezřizujte venkovní telefonní objekty, viz Předpis T1 ve znění změny č. 1, čl. 7.6.

**Guspan: bylo doplněno a opraveno**

**Umístění zařízení, číslo přílohy 10**

Podle TNŽ 34 2602 Dispoziční náčrtek. Doplňte legendu k použitým barvám, pokud je nutná kresba v tolika barvách, což zhoršuje přehlednost výkresu.

Vyznačte orientaci výkresu vůči kolejišti, viz TNŽ 34 2602, čl. 33b.

**Guspan: bylo doplněno a opraveno**

**PS 01-21-11 Hrušovany u Brna - Rajhrad, TZZ**

**Technická zpráva**

**2 Technické řešení**

2.2 Traťové zabezpečovací zařízení

Doplňte konkrétními údaji větu v posledním odstavci a doplňte informaci o tom, co bude stávající a co nové (návěstidla, základy, kolejové obvody, aj.).

**Guspan: bylo doplněno**

2.4 Napájení

Doplňte tento článek o bližší informace o základním a náhradním napájení, o umístění zdrojů, atd. Viz TNŽ 34 262, kapitola 19.

**Guspan: bylo doplněno**

**Výkresová část**

**Situační schéma**

Výkres chybí, doplňte jej. Připomínka platí i pro PS 01-21-12 Rajhrad – Modřice, TZZ.

**Guspan: výkres je součásti PS 01-21-01**

**Polohopisný výkres, příloha č. 1**

Polohopisný výkres je výsek traťového úseku Hrušovany u Brna – Rajhrad, bez popisu. Naprosto nesplňuje TNŽ 34 2602, čl. 34, zejména 34 b, např. doplnit název sousedních dopraven, hlavní návěstidla TZZ, izolované styky, aj.

**Guspan: v tomto případě nemá význam uvádět všechny požadované údaje**

**PS 01-21-12 Rajhrad - Modřice, TZZ**

Platí zde připomínky, uvedené u PS 01-21-11 Hrušovany u Brna – Rajhrad, TZZ.

**Guspan: bylo doplněno a opraveno**

**PS 02-21-41 CPD Přerov, DOZZ**

Pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení se běžně používá zkratka DOZ. K uvedenému PS není co uvést. K TZ platí výše uvedené připomínky, výkresovou část PS víceméně neobsahuje vůbec, přiložený náčrt Schéma RBC je třeba dopracovat do výkresu, viz TNŽ 34 2602.

**Guspan: TNŽ 34 2602 Schému RBC vůbec nezmiňuje. Schéma byla konzultována s výrobcem zařízení a je podle něj postačující.**

Telekomunikační technika (zpracoval Ing. Tomáš Mádr, tel. 972 741 187,   
e-mail: [Madr@szdc.cz](mailto:Madr@szdc.cz))

**B – STZ**

PS 01-22-02 Odb. Rajhrad, úpravy DOK, TOK a TK – odstavec je v STZ dvakrát, jednou pouze nadpis.

**Reakce:Bylo opraveno**

PS 01-22-41 Odb. Rajhrad, DDTS ŽDC – tato část STZ je prázdná

**Reakce: Bylo doplněno**

**PS 01-22-22 Odbočka Rajhrad, informační zařízení -** Na přístupu k prvnímu nástupišti před budovou zastávky bude osazen nový informační systém – tj. šestiřádková elektronická informační tabule.  V TZ v čl. 2.2 na str. 3 je ve druhém odstavci uvedeno, že „součástí panelu bude hlasový majáček pro nevidomé“. Jak je tato informace myšlena? Informační panel musí mít v každém případě hlasový výstup pro zrakově postižené – žádáme toto doplnit a dále vyjasnit, jak je to s umístěním OHM v tomto místě. V případě jeho instalace žádáme o doplnění dalších informací – např. napájení OHM. Umístění OHM a uvedení nahraných frází musí pak být také součástí orientačního systému pro cestující.

**Reakce: Bylo opraveno v TZ.**

**PS 01-22-12 Odbočka Rajhrad, EZS a LDP** – je uvedeno, že pro ovládání EZS budou použity pouze klávesnice a nepožadují se čtečky služebních průkazů. SŽDC je dle zákona o kybernetické bezpečnosti provozovatelem kritické infrastruktury a požadavky tohoto zákona se na SŽDC tedy vztahují. Jedním z nich je i požadavek na identifikaci osob vstupujících k zařízením kritické infrastruktury, v tomto případě např. do prostor se zabezpečovacím nebo sdělovacím zařízením. Systém EZS s ovládací klávesnicí a čtečkou služebních průkazů toto může zajistit, a je v současné době standardním řešením u SŽDC. Pokud nebudou čtečky služebních průkazů instalovány, je třeba tuto identifikaci zajistit jiným způsobem. Doplnit, kým nebyla instalace čteček požadována.

**Reakce: Bylo opraveno v TZ. Budou použity čtečky karet.**

**PS 01-22-21 Odbočka Rajhrad, rozhlasové zařízení, úprava** – je navrhováno ozvučení nástupiště u koleje č. 2 pouze ve zmenšeném rozsahu. Kým bylo o tomto zmenšeném rozsahu rozhodnuto? Jakým způsobem a na základě jakých předpisů bude toto ozvučení ve zmenšeném rozsahu nastaveno a testována jeho hlasitost a srozumitelnost, zvláště pokud nebude nástupiště ozvučeno celé? Uvedený popis stávajícího stavu – vcelku vyhovující, je velmi nekonkrétní. Z jakého důvodu je zamítána možnost zásahu do stávajících osvětlovacích stožárů? Chybí informace, zda bude každé nástupiště ozvučeno jako samostatná reproduktorová větev, a zda a jakým způsobem je/bude ozvučena budova zastávky (čekárna).

**Reakce: Při profesních jednáních bylo dohodnuto, že se kvůli rozhlasu nebude rozkopávat celé nástupiště. Nástupiště jsou prakticky nové.**

**PS 01-22-22 Odbočka Rajhrad, informační zařízení** – je navrhována instalace jedné odjezdové tabule pro cestující. Chybí zde informace, zda je toto dostatečné, vzhledem k počtu a pohybu cestujících a zda by další tabule neměly být na druhém nástupišti a/nebo v podchodu.

**Reakce: Další tabule nebyli součástí předchozích stupňů schválené dokumentace, nástupiště jsou prakticky nové.**

**PS 01-22-23 Odbočka Rajhrad, kamerový systém, úprava** – je uvažováno s doplněním   
3 kamer. Chybí informace o tom, kde budou tyto kamery zobrazovány, tedy zda bude nutné i nějaká úprava na straně uživatelského přístupu ke kamerovému systému. Chybí informace o parametrech případného nahrávání těchto kamer a plnění podmínek GDPR (zvláště u kamery směřované na autobusový terminál – pravděpodobně místo mimo pozemky SŽDC), a o použití těchto kamer, tedy zda jsou určeny pro řízení provozu nebo pro účely ochrany majetku. Dále by bylo vhodné doplnit typy stávajících zařízení (NVR, kamery), aby nově dodávané zařízení (větší NVR, další kamery), bylo s těmi stávajícími kompatibilní.

**Reakce: Prozatím nedořešeno, je potřeba dohodnout se SŽDC.**

**Připomínky O15 SŽDC s.o.**

Zpracoval Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.

**Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Výstavba odbočky Rajhrad“**

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

1. **Ochrana přírody a krajiny**

Bez připomínek, pouze uváděné latinské názvosloví jednotlivých druhů rostlin v rámci textu by mělo být kurzívou.

**Reakce: Bylo upraveno**

1. **Ochrana ovzduší**

V části „B.3.1.n. Vliv stavby na kvalitu ovzduší“ je uvedeno „Pro stavbu odbočky Rajhrad není předpoklad realizace recyklační linky“, kdy upozorňujeme, že pokud se uvedený „předpoklad“ nepotvrdí, bude nutno uvedenou rozptylovou studii zpracovat. Požadujeme tedy tuto skutečnost ještě prověřit a s ohledem na stupeň dokumentace (DSP) jednoznačně uvést.

**Reakce: Dle požadavku O13 bude recyklováno štěrkové lože. V případě potřeby pro projednání bude rozptylová studie doplněna**

1. **Hluk a vibrace**

Realizací stavby, tj. zřízením nových výhybek, dojde objektivně k navýšení hlučnosti přejezdu vlaků – resp. v místě vznikne nový hluk v podobě rázů. Požadujeme prověřit možnost použití výhybek s pohyblivým hrotem srdcovky (PHS), není-li tento typ výhybky již navržen. Jelikož dnes je na trati stará hluková zátěž, další navyšování hlučnosti, resp. vznik nežádoucích hlukových efektů by měl být maximálně eliminován – především s ohledem na riziko zajišťování IPO. Připomínku považujeme za zásadní.

**Reakce: Bylo doplněno**

**Připomínky O23 SŽDC s.o.**

Zpracoval Ing. Stanislav Bytnar

Sdělujeme, že k předkládané dokumentaci DSP „Výstavba odbočky Rajhrad“, má odbor pozemních staveb následující připomínky:

**SO 01-40-01 Odb. Rajhrad, technologický objekt:**

PD požadujeme doplnit o vyřešení  odvodu dešťových vod od objektu. Požadujeme zaústění do dešťové kanalizace případně do vsakovací jímky.

**Breus: Zaústěni do dešťové kanalizace bylo doplněno do DSP.**

**D.2.2.1.a-07 – Půdorys 1.NP (přízemí) nový stav**

Místo tenkovrstvé fasádní omítky hladké s nátěrem RAL 000 90 000, preferujeme omítku probarvenou silikonovou nebo silikátovou (křemičité zrno), probarvenou v požadovaném odstínu RAL, opatřenou „antigrafity“ úpravou. Omítky tohoto typu jsou oproti hladkým štukovým trvanlivější (bez prasklin). Fasáda sousední VB bude při její opravě provedena taktéž z omítky silikonové nebo silikátové (ověřeno u SPS Brno).

**Breus: Zapracováno do DSP**

**D.2.2.1.a-09, a-10 – pohledy**

**D.2.2.4-a**

**SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad – orientační systém**

* V rámci této stavby je řešen pouze orientační systém na fasádě budovy zastávky, který je řešen podle Grafického manuálu SŽDC s odkazem na Směrnici SŽDC č. 118. Vzhledem k tomu, že prostor nástupišť není stavbou nijak dotčen, není zde řešen ani orientační systém na nástupištích a ani v podchodu. Předpokládáme, že na nástupištích a v podchodu je OS stávající - provedený ještě podle dřívějších pravidel. Nový orientační systém musí navázat na stávající systém a informace zde uváděné týkající se nástupišť či kolejí musí být v souladu s informacemi na nové elektronické informační tabuli a s rozhlasovým hlášením pro cestující. Tato poznámka se týká především tabule T4 (viz popis dále).

**Breus: Zapracováno do PD**

**D.2.2.4.a - 02 – půdorys VB**

**D.2.2.4.a - 03 – pohledy**

* Tabule T4 – seskupení piktogramů, velikost tabule a umístění není vhodné – už také vzhledem k tabuli T2, která je touto tabulí potlačena. Informace (piktogramy) budou rozděleny na více tabulí a budou jinak umístěny - věc bude s projektantem případně dále konzultována a vysvětlena:
  + Informace o přístupu k autobusovému terminálu a k WC je již jednou správně uvedena na východní fasádě na rohu budovy na tabuli T3 – slouží pro cestující vystupující z vlaku a pokračující k přestupu na autobus. (Pozn.: šipka „dolů“ na tabuli T4 se pro označení „za zády“ neužívá – pro cestující to není pochopitelné). Vhodné by bylo informaci o přístupu k terminálu uvést ještě na sousedním čtvercovém objektu (pravděpodobně jde o objekt WC, který je ovšem dle informace správce budov ve vlastnictví obce).
  + Informace o přístupu k čekárně a k pokladně by měla být uvedena už na západní fasádě z ul. Masarykova – zde je pouze jeden vstup a ten je služební, tedy pro cestující nepřístupný. Tj. na fasádě od ul. Masarykova umístit tabuli s piktogramy č. 19+30+3, dále ji zopakovat na levém rohu jižní fasády.
  + Informace o přístupu ke kolejím či k nástupištím zde není příliš účelná – toto bude při konzultaci s projektantem vyjasněno.

**Breus: Zapracováno do PD**

**D.2.2.4.a-02 – půdorys VB**

**D.2.2.4.a-03 – pohledy**

* Tabule T8 se zákazem kouření - není nutné ji opakovat několikrát na budově zastávky – stačí na fasádě u kolejiště, kde se předpokládá rozmístění čekajících cestujících, ale vhodné je doplnit ji do  čekárny (pro „lehké“ připomenutí pro neukázněné cestující).

**Breus: Zapracováno do PD**

**D.2.2.4.a-02 – půdorys VB**

**D.2.2.4.a-03 – pohledy**

* Tabule T6 je řešena jako samolepka na dveřích – zde jsou ovšem zvenčí mříže. Vhodnější by byla tabule na fasádě (nade dveřmi nebo vedle dveří).

**Breus: Zapracováno do PD**

**D.2.2.4.a-02 – půdorys VB**

**D.2.2.4.a-03 – pohledy**

* V TZ je uvedeno, že na fasádě je umístěn stávající OHM a ten je také naznačen na jižní fasádě. Je OHM funkční a jaká je v něm nahraná fráze základní a rozšířená? Jde o to, že v OHM by měly být ve frázích uvedené stejné informace jako ty uvedené na modrobílých tabulích. Poloha čekárny ani nástupišť a vstupu do podchodu se sice touto stavbou nemění, ale chyby ve frázích dříve instalovaných OHM (tj. před vydáním GM, kde je v kap. 8 návod, jak fráze sestavovat) se vyskytují často, proto fráze doporučujeme v rámci této stavby zkontrolovat a v případě nesrovnalostí napravit.

**Breus: Orientační hlasový majáček je plně funkční. Není potřeba ho měnit. Nahrané v něm fráze odpovídají skutečnosti.**

**fráze 1: železniční zastávka Rajhrad u Brna**

**Rozšířena fráze: pokladna jé podél zdi, rovně a za dveřmi do leva. Přístup na první nástupiště je podél zdi a mírně vpravo. Přístup na perón je podchodem vpravo v ose prvního nástupiště.**

* Umístění a velikost tabule T5 „prostor je monitorován“ budou ještě s projektantem konzultovány.

**Reakce:**

* Jak je to se stávajícím označením okénka na výdejně jízdenek? Dopravce ČD si obvykle označuje výdejní okénko samolepkou samostatně. Vhodné bude proto zvolit tabuli nad výdejním okénkem.

**Reakce: okénko je označeno samolepkou s piktogram 19 výdej jízdenek + 29 informace.**

**Označení okénka nálepkou mi přijde elegantnější, jednodušší a levnější než tabule.**

**D.1.2.3**

**PS 01-22-22 Odbočka Rajhrad, informační zařízení**

* Na přístupu k prvnímu nástupišti před budovou zastávky bude osazen nový informační systém – tj. šestiřádková elektronická informační tabule. V TZ v čl. 2.2 na str. 3 je ve druhém odstavci uvedeno, že *„součástí panelu bude hlasový majáček pro nevidomé“.* Jak je tato informace myšlena? Informační panel musí mít v každém případě hlasový výstup pro zrakově postižené – žádáme toto doplnit a dále vyjasnit, jak je to s umístěním OHM v tomto místě. V případě jeho instalace žádáme o doplnění dalších informací – např. napájení OHM. Umístění OHM a uvedení nahraných frází musí pak být také součástí orientačního systému pro cestující.

**Reakce:**

**Připomínky O24 SŽDC s.o.**

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby zasílá požadované připomínky:

Zásadně nesouhlasíme s textem uvedeným v Části 5.3 souhrnné technické zprávy (STZ), Že nejsou v rámci stavby navrhována žádná protikorozní opatření (PO)!!! Přitom ve stejné STZ je v Části 2.5 uvedeno, že problematika PKC) je řešena v samostatné Části B.10 předložené dokumentace. Příslušná příloha B. 10 je však prázdná, podle zpracovaných desek se navíc jedná o „Dopravní opatření"

**Reakce: Bylo upraveno**

Pokud autor tvrzení uvedeného v Části 5.3 STZ měl na mysli elektrochemickou korozi, měl by odkázat na příslušnou Část projektové dokumentace — tj. minimálně na samostatně provedený základní korozní prŮzkum (ZKP), včetně toho, které návrhy PKO uvedené zpracovatelem ZKP projektant stavby akceptuje. Případně také odkázat na konkrétní PS a SO projektové dokumentace.

**Reakce: Bylo upraveno**

Pokud autor tvrzení uvedeného v Části 5.3 STZ měl na mysli pouze atmosférickou korozi, pak by to měl uvést a měl by zde odkázat na příslušné Části v jednotlivých PS a SO (např. PKC) týkající se ocelového zábradlí u SO 01-20-01).

**Reakce: Bylo upraveno**

S ohledem na platné předpisy SŽDC (ČD) SR 5/7 a MD ČR TP 124 a vzhledem k plánovanému rozsahu celkových rekonstrukcí doporučujeme u obou mostních staveb provést základní ochranná opatření ve stupni č. 4 (tedy rozdílně oproti jejich zařazení zpracovatelem ZKP pouze do 3. stupně). Tím spíše, jestliže projektant v jednotlivých Částech 7.14 u obou SO v rámci svých přijatých konstrukčních opatření už předpokládá vodivé propojení výztuže včetně vyvedení kontrolních měřících bodů (tedy vlastně již plnění podle výše uvedenými předpisy vyžadovaného 4. stupně základních ochranných opatření).

**Reakce: Bylo doplněno**

Zpracovatel ZKP (EKOS SLUŽBY s.r.o.) v textu ZKP ani u jednotlivých měření neuvádí, jmenovitě kdo korozní měření provedl ani kým jsou jednotlivá ochranná opatření navrhována. Dále je nutno uvést odpovědnou osobu se specializací na korozi podle příslušných ustanovení předpisu MD ČR TP124.

**Reakce: Bylo upraveno**

Zpracovatelem Části B. 11 (K-GEO s.r.o.) je silniční most v km 130,810 nesprávně uváděn (v celém textu předmětné Části) jako Železniční most! Uvedený silniční most pouze překlenuje železniční trať — nelze však hovořit o Železničním mostě. (zpracoval: Ing. Dostál, 972 244 476)

**Reakce: Bylo upraveno**

**D.2.1.4, SO 01-22-01**

Nový most nevyhovuje ČSN 736201, čl. 5.3.3, který požaduje podjezdnou výšku minimálně 6790 mm. Nový most disponuje podjezdnou výškou cca 6,392 m (4.3, řez B-B v nejnižším bodě). U zcela nového mostu na koridorové trati nelze připouštět žádné výjimky, je tedy nutno upravit konstrukci mostu. (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

**Knytl: Dokumentace mostu bude upravena tak, aby výška spodní hrany konstrukce umožnila navrhnout TV bez snížené výšky sestavy.**

**E.3 Trakční a energetická zařízení**

**E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOV, plynový - POV)**

**SO 01-64-01 — Odb. Rajhrad, ohřev výměn**

Je nutné uvést, kde budou dělící místa (PLC v rozvaděči) a schéma rozvaděče. V PD není popsáno, jak bude EOV měřeno. Dále je vhodné uvést, zda byl prověřen požadavek na prodloužené topné tyče? Předpokládáme, že bude doplněno ve vyšším stupni dokumentace.   
**Reakce: Bylo doplněno**

Zpracoval Bc. Valníček

**Připomínky O30 SŽDC s.o.**

Zpracoval Ing. Mgr. Vladimir Abraham

V části D.2.4 je zpracováno požárně bezpečnostní řešení. V dalším částech projektu jsou zapracována dílčí opatření v požární ochraně.

***Navrhovaný způsob řešení požárně bezpečnostních požadavků je bez zásadních připomínek, přesto požadujeme zpřesnění resp. doplnění některých částí takto:***

**Doplnění v části D.2.4 SO 01-40-01 Požárně bezpečnostní řešení staveb – technologický objekt**

V kapitole 5 je nutno stanovit konkrétní požární odolnost požárních těsnění. **Požadujeme doplnit.**

V kapitole Závěrečné hodnocení požadujeme doplnit tento text:

*Pokud do technologického objektu budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo   
z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu utěsněny nehořlavou, požárně odolnou hmotou s požární odolností* ***EIxxx*** *a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:*

*a) požární odolnosti,*

*b) druhu nebo typu ucpávky,*

*c) datu provedení,*

*d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,*

*e) označení výrobce systému.“*

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ, část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 7**

**Doplnění v části D.2.4 SO 01-40-02 Požárně bezpečnostní řešení staveb – rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad**

V kapitole 6 je nutno stanovit konkrétní požární odolnost požárních těsnění. **Požadujeme doplnit.**

V kapitole Závěrečné hodnocení požadujeme doplnit tento text:

*„Požární ucpávky budou označeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o*

*a) požární odolnosti,*

*b) druhu nebo typu ucpávky,*

*c) datu provedení,*

*d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,*

*e) označení výrobce systému.“*

**Futóová: Zapracováno do TZ PBŘ, část 6 – Těsnění prostupů kabelů a potrubí , str. 10-11**

**Doplnění v části B.8 Zásady organizace výstavby - TZ**

Do bodu 16 odstavce Opatření ve fázi realizace požadujeme doplnit následující text:

*„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky   
č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.*

*Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.*

*Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00  Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065,   
v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah   
a záchranné práce. Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.“*

**Reakce (Špaček): Bylo doplněno**

**Připomínky Správa železniční energetiky Brno**

Ing. Libor Koňák

K dokumentaci pro územní řízení stavby „Výstavba odbočky Rajhrad“ uvádíme:

Dne 26.7.2019 byla naším prostřednictvím odeslána na E.ON nová žádost o navýšení rezervovaného příkonu ze stávajících 85 kW na 120 kW, protože původní Smlouva o připojení lokální distribuční soustavy ze dne 27.6.2018 nebyla mezi SŽE a E.ON uzavřena. Po obdržení nové smlouvy bude vyhotovena mezi SŽE a SSV Dohoda o úhradě nákladů spojených s připojením a se zajištěním požadovaného příkonu odběratele k LDS číslo 00359/2019 (E 617-S-2993/2019).

Další připomínky k této stavbě nemáme, neboť byly již akceptovány a zapracovány do projektové dokumentace.

**Reakce: Bereme na vědomí a děkujeme**

**Připomínky SŽG OLC**

**Správce PPK (Ing. D. Tomášek)**

**Obecně**

Nikde není uvedeno, že zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití (dle SŽDC SR 2/1 (S) a TKP kapitola 1). Měření PPK provede v celém rozsahu SŽG Olomouc jako nezadatelnou činnost (Dle směrnice SŽDC č. 55, čl. 3.2. patří toto kontrolní měření mezi výkony, které provádí OJ SŽDC jako určené (nemohou být provedeny zhotovitelem) práce pro zhotovitele, prováděné jako součást dodávky díla pro zhotovitele stavby financované z rozpočtu stavby).

**Reakce Jetelina: Bylo doplněno.**

**Zajištění prostorové polohy koleje**

Zajišťovací značky není potřeba umisťovat do charakteristických bodů koleje. ZZ budou umístěni na každé podpěře TV. Projekt umístění ZZ je třeba nechat odsouhlasit správce PPK a stavební správou.

Projekt zajištění musí být dle SŽDC S3, díl III v aktuálním znění, který řeší i odevzdání a kontrolu dokumentace technického projektu zajištění – v digitální podobě se odevzdá SŽG ke kontrole (k té je vystaven protokol o kontrole) a až po úspěšné kontrole je možné předávat dokumentaci v tištěné podobě OJ SŽDC.

**Reakce Jetelina: Bylo doplněno.**

**E.1.1\_SO\_01-33-10\_01\_TZ**

**6.1 Bezstyková kolej**

1. Zřízení bezstykové koleje a postup při přejímce těchto prací řeší příloha č. 1 SR 2/1 (S). O ní není v TZ ani v žádném z uvedených podkladů ani zmínka – kompletní dokument ke stažení na stránkách SŽDC <https://www.szdc.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/zeleznicni-svrsek/soubory-ke-stazeni/postup-praci?inheritRedirect=true>
2. Poloha a výška bezstykové koleje musí před jejím zřízením ověřena místně-příslušným Správcem PPK (SPPK). S tím je nutno počítat dle TKP čl. 8.3.6. již v harmonogramu výstavby. Resp. není možné svařovat ihned po směrové a výškové úpravě koleje, ale je nutné počkat na výsledky kontrolního geodetické měření.

**Reakce Jetelina: Bylo doplněno.**

Správce ŽBP (Ing. P. Bělehrad)

Bez připomínek.

Odd. mapování (Ing. H. Hrabacová)

V předání je pouze soubor JŽM převzatý od SŽG Olomouc, který pochází z let 2006-2010. Není tam doměření a ani v technické zprávě není napsáno, že by byla situace aktualizována (anebo že byl vznesen požadavek data neaktualizovat). Ve výkrese chybí minimálně balízy a ETCS návěsti, MIB, kabelové objekty u kolejových obvodů, změnila se poloha některých návěstidel – např.chybí (jsou přesunuty) tabule před zastávkou v km 129,9 a jinde, ve stanici chybí nové stožáry s kamerovým systémem atd.

**Reakce: Bude doplněno**

Odd. investiční geodézie (Bc. L. Zvěřina)

V dokumentaci chybí Koordinační výkres, dle technické zprávy bude doplněn a odevzdán po zapracování připomínek jednotlivých projektantů PS. Po doplnění připomínek projektantů PS  dodat tuto část ke kontrole.

**Reakce: Koordinační výkres je v části C.2**

Požadujeme dodání konečné verze geodetické dokumentace v digitálním formátu se zapracovanými připomínkami jednotlivých správců k opětovné kontrole a schválení.

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

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

Konečná verze tištěné geodetické  dokumentace se zapracovanými připomínkami bude ověřena ÚOZI zhotovitele DSP s OZ G-02 nebo G-03 .

**Reakce: Bude doplněno po 2. kole připomínkového řízení**

**Souhrnné stanovisko GŘ ČD, a.s**

Zpracování projektu stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2019 — Příprava a zabezpečení staveb. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. CIN dle Plánu jsou 10,750 mil. Kč.

Projekt stavby řeší zvýšení kapacity celostátní dráhy Lanžhot st. hr. — Modřice. Stavba je rekonstrukcí stávající železniční dopravní infrastruktury a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu S 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba. Na odbočce Rajhrad bude navrženo nové SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo, včetně nové kabelizace a venkovních prvků zabezpečovacího zařízení jako součást SZZ v ŽST Hrušovany u Brna. Výstroj bude umístěna v stávající budově zastávky Rajhrad. Výhybky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky s čelisťovými závěry. V rámci zřízení odbočky Rajhrad bude nutné realizovat úpravu stávajícího elektronického autobloku.

Odpovědný projektant: SAGASTA, Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4

Projekt stavby byl projednán na úseku náměstka pro obchod — bez připomínek, na odboru kolejových vozidel — 012 — bez připomínek a na odboru správy a prodeje majetku — 032 - souhlasí za předpokladu dodržení podmínek stanovených v přiloženém stanovisku RSM Brno.

**Reakce: Bereme na vědomí, děkujeme**

**Připomínky O32 ČD a.s.**

### Stanovisko: Regionální správa majetku Brno (organizační jednotka ČD) souhlasí s předloženou projektovou dokumentací, s umístěním a s realizací stavby za těchto podmínek:

1. Úvodní část

Toto vyjádření je stanoviskem RSM Brno jako správce majetku ČD v zájmovém území a **je podmíněno souhlasem Odboru správy a prodeje majetku (O32)**, ve kterém může být doplněno nebo změněno.  
**Souhrnné vyjádření Českých drah, a.s., bude vydáno Odborem investic (O3).**

1. Technická infrastruktura

V zájmovém území stavby se nachází následující technická infrastruktura v majetku ČD ve správě RSM Brno (viz Příloha č. 1 ):

* + - * RAJHRAD - OB (bývalý TO)-vodovod+studna (IC6100601013)
      * RAJHRAD - OB (bývalý TO)-kanal.přípojka (IC6100601014)

1. Majetkoprávní část

Stavbou není umísťována na pozemky ČD.

Stavbou nesmí být dotčena část mezistaničního pozemku p.č. 1116/1 v k.ú. Rajhrad určená v rámci projektu ÚMVŽST na základě dohody řídících osob k prodeji ČD (viz Příloha č. 1 – zeleně vyznačená plocha) a ani část tohoto pozemku dle bodu 4.1.

**Reakce: Bylo upraveno**

1. Jiné technické podmínky
   1. ČD nesouhlasí s umístěním části zařízení staveniště ZS2 (viz Příloha č. 1 – fialově vyznačená plocha). Tato část pozemku p.č. 1116/1 v k.ú. Rajhrad slouží jako jediná přístupová cesta k budově ČD na pozemku p.č.1112 v k.ú. Rajhrad.
   2. V případě jakéhokoliv poškození majetku ČD stavbou sjedná investor bezodkladně nápravu na své náklady.

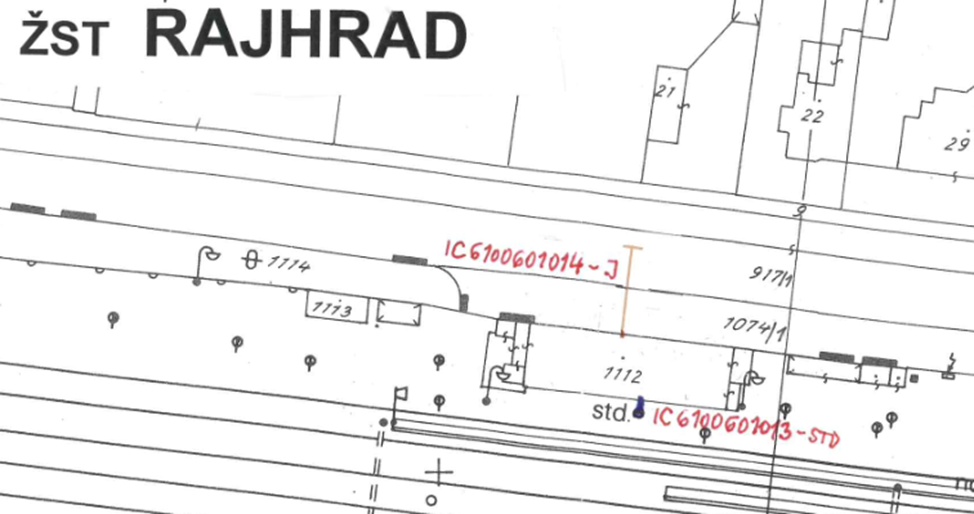
**Reakce: Bude respektováno**

1. Závěrečná část

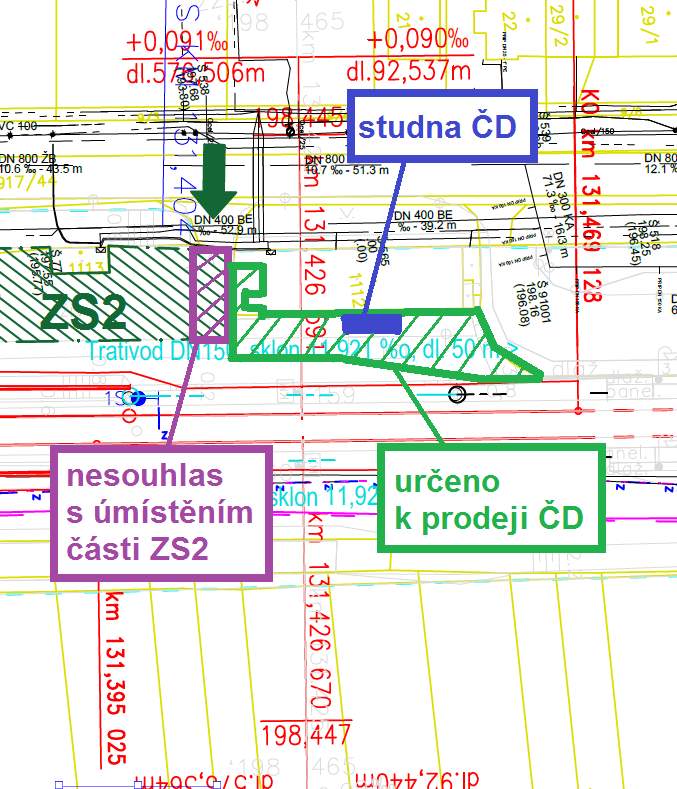
Toto stanovisko se týká stavby pouze v rozsahu dle předložené PD a je platné po dobu dvou let.

Změny a doplňky musí být znovu projednány s RSM Brno.

Příloha 1 Inženýrské sítě

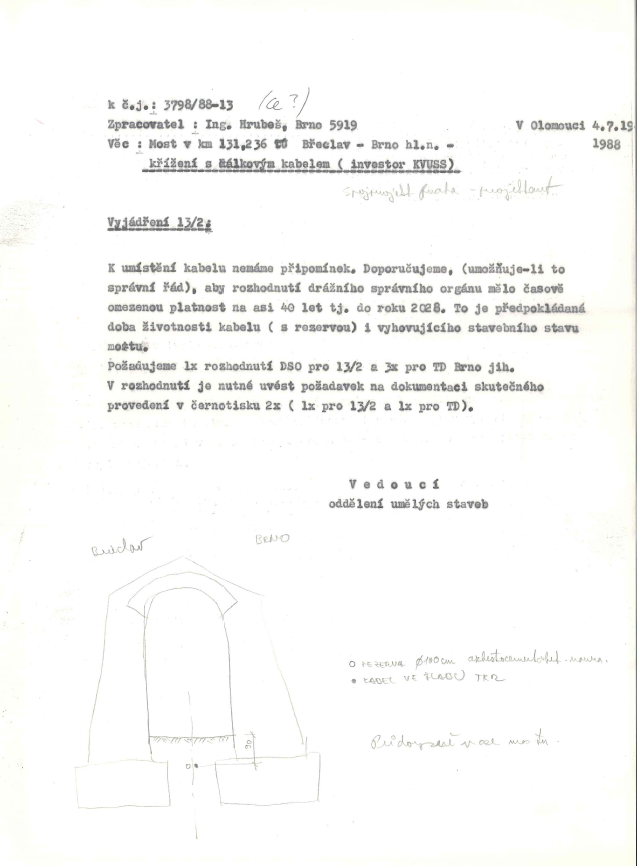
****

Příloha 2 Situační výkres



**Reakce: Bylo upraveno**

**Vyjádření SMT ke kabelu KVUSS**



**Vyjádření SMT k chodníku**

