**Výstavba odbočky Rajhrad**

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

2. kolo

**Připomínky O6 SŽDC**

Na základě Vaší žádosti č.j. 11008/2019-SŽDC-SSV-ÚT/OLC/Ba ze dne 11.12.2019 sdělujeme,

že k technickému řešení předložené aktualizované dokumentaci pro stavební povolení, která byla spojená se zvýšením nivelety silničního nadjezdu v km 130,81 z důvodu nízké sestavy trakčního vedení, nemáme připomínky.

**Připomínky Oblastní ředitelství Brno**

Oblastní ředitelství Brno zasílá, na základě žádosti Stavební správy východ, vyjádření k aktualizované dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby, kterou zpracovala společnost Sagasta, a.s. Dokumentaci požadujeme opravit, doplnit a popř. dopracovat na základě níže uvedených připomínek, zapracování připomínek pak musí být znovu odsouhlaseno záastupci OŘ Brno.

Hlavním cílem stavby je zvýšení kapacity celostátní dráhy v mezistaničním úseku Hrušovany u Brna – Modřice vybudováním odbočky Rajhrad, v aktualizované dokumentaci je zpracovaná změna spojená se zvýšením nivelety silničního nadjezdu z důvodu nízké sestavy trakčního vedení.

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

Trakce

Připomínky již byly zapracovány.

Silnoproud:

PS 01-23-12 Zast. Rajhrad, Rozvodna 400V (Část D1.3.5. TZ)

- Chybně uveden název trafostanice v části elektroinstalace. Jedná se o TS1 nikoliv TS11. Nutno opravit.

- Chybí výkresy jednotlivých nových i upravovaných rozvaděčů a kabelových skříní - (R-EOV+VO), KS11, KS2, KS3. Také chybí výkresy všech rozvaděčů v rozvodně NN a místnosti DŘT ve výpravní budově, požadujeme doplnit.

- Měření všech odběrů el. energie je vhodné řešit samostatnými elektroměry.

- V části D.1.3.5 Přehledové schéma je patrná instalace společného měření v rozvaděči RH na vývodu pro rozvaděč R-EOV+VO a KS11. Je nutné zajistit samostatné měření pro odběr EOV a VO (venkovního osvětlení).

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

Nadále chybí kóty nivelety koleje, ve výkresech je třeba jednoznačně specifikovat kótu nivelety koleje a příp. i kótu nivelety temene kolejnice.

**Reakce: Bylo doplněno**

Nadále 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

**Reakce: Tato otázka a možnosti realizace byly již konzultovány se zpracovateli žel. svršku resp. technologie, toto řešení je z hlediska finančního i časového nejvýhodnější. (Knytl)**

**OŘ vzalo na vědomí**

Zároveň znovu požadujeme zvážit navrženou šířku nového stavu mostu.

**. Reakce: Tato otázka již byla konzultována v minulosti, šířka nového mostu byla schválena již v předchozím stupni a na několika poradách, ponecháváme původní řešení. (Knytl)**

**OŘ vzalo na vědomí**

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 jeho 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). Navržená úprava kanalizace by měla být realizována na základě úhrady jejím vlastníkem.

**. Reakce: Řešení z DUR**

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 minulého vyjádření). Změna staničení objektu byla provedena v roce 1936.

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

**Podélná drenáž komunikace bude zkrácena na hran základů mostních křídel.**

**Do situace SO 01-30-02 budou doplněny všechny zjištěné stávající inženýrské sítě. V místě úprava pozemní komunikace se nachází pouze kanalizace – přeložka řešena SO 01-75-01  a kabel CETIN – přeložka řešena SO 01-26-04. V blízkosti se nachází stoup VO, který zůstává zachován.**

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

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. Identifikace mostu musí být rovněž provedena z pohledu správce převáděné pozemní komunikace a ve smyslu předpisů platných pro mosty pozemních komunikací (způsob uvedení do provozu je jiný, než pro železniční mosty).

**Reakce: Smluvní předání bude zajištěno, identifikace mostu byla upravena. (Knytl)**

**OŘ vzalo na vědomí**

SSZT Brno (Bc. Petr Jambor, tel.: 602 520 291)

Bez připomínek k projektu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

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

- Ve vzorových příčných řezech opravit v popisu tloušťku kolejového lože pod pražcem na 0,35.

**Reakce: Opraveno.**

- V příčném řezu v km 131,125 je nevhodně umístěna kabelová trasa, zpevněný příkop a kabelová trasa při realizaci nebude probíhat současně.

**Reakce: Opraveno.**

- Separační geotextilii by bylo vhodné z důvodu zřízení stabilizace vytáhnout pod štěrkové lože.

**Reakce: Opraveno.**

- V situaci opravit délky odvodnění TZZ5.

**Reakce: Opraveno.**

- V PP koleje č. 1 a 2 opravit popisy příkopu, zda budou použity TZZ5 nebo TZZ4 a jejich délky.

**Reakce: Opraveno. Použity TZZ5.**

- V PP koleje č. 1 a 2, opravit nečitelné kóty.

**Reakce: Opraveno.**

- Doplnit vzorový příčný řez v místě UCB0 s popisy podkladních vrstev.

**Reakce: Řez doplněn.**

- V TZ v čl. odvodnění jsou zmatečně uvedeny SO mostů (sklony příkopu od začátku úseku k mostu SO 01-20-01??).

**Reakce: Opraveno.**

- V TZ v čl. podpovrchové odvodnění nesouhlasí začátek km trativodu se situací.

**Reakce: Opraveno.**

- Umístění šachty začátku trativodu prověřit zda nedochází ke kolizi z TZZ5.

**Reakce: Odvodnění upraveno, aby nedošlo ke kolizi.**

- V pracovním řezu v km 131,450 doplnit šachtu trativodu.

**Reakce: Opraveno.**

- Dle situace v km 131,400 začíná trativod, v příčném řezu č. 29 je zakreslena TZZ5, sjednotit.

**Reakce: Opraveno.**

- Ve vzorovém příčném řezu v km 131,425 doplnit tloušťku a popis vyrovnávací vrstvy pod trativodem.

**Reakce:Opraveno.**

- V detailu napojení příkopové zídky UCB0 na TZZ5 doplnit v místě vtoku a výtoku označení odláždění z kamenné dlažby.

**Reakce: Opraveno.**

Dobrý den,

koleje a silnoproud souhlasíme se zapracováním/reakcemi.

S pozdravem

**Ing. Jakub Maršalík**

**Správa železnic, státní organizace**

**Oblastní ředitelství Brno**

vedoucí oddělení

odbor přípravy staveb,

oddělení investiční

Kounicova 688/26, 611 43 Brno

T 972 625 983

M 702 211 871

E  [marsalikja@szdc.cz](mailto:marsalikja@szdc.cz)

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz/)

SPS Brno (pan Aleš Koukal, tel.: 725 222 957, Ing. Luboš Krátký, tel.: 725 784 851)

Nutno upozorňuji na zmatečné označení jednotlivých SO a PS. Některé označení dokumentace neodpovídá Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení dle PZ:

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů - D.2.2.1 Pozemní objekty budov

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

- Samotná příloha TZ - SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad je vedena jako E.2.1? Předložená dokumentace totiž dle PZ částí E vůbec nedisponuje.

- V TZ SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad je uvedeno, že cílem stavebních úprav objektu jsou především: „…umístění technologii pro řízení ČD a.s... Řízení ČD,a.s….“ Toto musí být opraveno a doplněno.

Koordinační situace stavby C.2 2 vykazuje značné nedostatky

- Legenda Koordinační situace stavby C.2 2 není v souladu se situací (např. záměna podbarvení zařízení staveniště).

**Reakce: Opraveno.**

- V Koordinační situace stavby C.2 2 i nadále není zakreslena kanalizace a vodovodní přípojka ve správě SPS Brno pro objekty v areálu žel. zast. Rajhrad.

**Reakce: Opraveno.**

- Podzemní inženýrské sítě jsou zakresleny pouze orientačně (zákres sítí byl předán HIP v předchozím stupni).

**Reakce: Opraveno.**

- V rámci stavby budou tyto sítě dotčeny (křížení, souběh). Sítě požadujeme dopracovat do dokumentace, včetně technického řešení způsobu jejich ochrany!

**Reakce: Opraveno. Doplněno do STZ a objektů zab zař a vedení nn**

- Sítě konzultuje s místním správcem SPS Brno, panem Šimonem Smetanou email: Smetana@szdc.cz, tel.: 725 985 967.

- V předložené Koordinační situaci stavby C.2 2 chybí např. SO 01-40-01 Odb. Rajhrad, technologický objekt a SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad.

Výstavbu odbočky Rajhrad je nutné koordinovat 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.

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, výměna výplní otvorů v první etapě a oprava fasády po dokončení investice (resp. SO 01-40-02).

Vzhledem k tomu, že v současné době VB Rajhrad není chráněna hromosvodnou soustavou, není možné v rámci opravy realizovat přípravu tohoto nového zařízení.

Projekt a realizace hromosvodné soustavy musí být tedy řešeno kompletně v rámci investiční akce SSV - Výstavba odbočky Rajhrad.

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 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.

2. V rámci následné investice budou provedeny následující úpravy:

- 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 …).

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

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

3. Po dokončení úprav vnitřních prostor pro technologii ve VB bude provedena druhá etapa opravy:

- Oprava fasády, po jejímž dokončení fasády budu na výplních otvorů instalovány nové mříže.

4. Na opravenou fasádu budou osazeny v rámci investice Výstavba odbočky Rajhrad:

- Nové prvky orientačního systému, orientační majáčky, venkovní osvětlení vstupů do budovy.

Další připomínky, které požadujeme zapracovat do projektu:

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

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

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

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

- 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.

- 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.

- 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. Dešťové vody nesmí být odváděny k železničnímu tělesu. V případě porušení okolní zatravněné plochy, případně dřevin, je nutné vše uvést do původního stavu. Jakákoliv závada na zařízení dráhy způsobena prokazatelně uvedenou stavbou, musí být neprodleně odstraněna na náklady stavebníka, příp. dodavatele stavby. Do kolejiště nesmí být odhazován žádný stavební materiál, ani vylévaná oplachovací voda z nářadí a pomůcek. Materiál nebo jiné stavební pomůcky a stroje musí být uloženy minimálně 3 m od osy koleje. Pokud dojde k narušení přístupové cesty, bude tato uvedena do původního stavu

- 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.

- Napájení telekomunikačního zařízení musí být zajištěno i během rekonstrukce NN rozvodů.

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

- Zálohovat el. energii v případě výpadku.

- Případné úpravy, či změny dohodnutého rozsahu během stavby je třeba předem projednat se správcem budovy panem Šimonem Smetanou. Zahájení a ukončení prací bude 14 dní dopředu písemně oznámeno na SŽDC,s.o.

Doplnění připomínek ve vztahu se související opravou budovy:

- Je potřeba sjednotit dle skutečnosti rozměry budovy, tl. obvodového zdiva (zvláště ve výklencích ke kolejišti) a rozměry oken a dveří - u obou projektů jsou uvedeny jiné údaje.

- Projektant opravy budovy navrhl výměnu střešní krytiny realizovat pomocí PVC folie v imitaci falcovaných plechů se stojatými drážkami (kvůli krytině není třeba hromosvodné soustavy a nedojde k přitížení stávajícího krovu).

- Upřesnit výplně otvorů v m.č. OP12-rozvodna - SO 01-40-02 - dveře 1000/2044+400, pilíř 200, okno 800/1900(900); oprava dveře 700/1970+850, pilíř 350, okno 850/2050(850).

- Upřesnit jak a kde bude osazena lávka pro venkovní klimatizační jednotky a její rozměry; projektant opravy doporučuje umístit jednotky na konzoly kotvené do atiky.

- Komín má sloužit pro odvětrání - je potřeba, aby byl vysoký 1,5 m nad hřeben střechy? (problematická údržba i provádění); navrhujeme jeho snížení.

- Stanovte bezpečnostní parametry výplní otvorů, aby bylo možné parametry zapracovat do projektu opravy; požadavky na způsob otevíraní (klika-klika, FAB, samozavírač, dvojsklo nebo trojsklo apod.).

- Bude mít přemístění hlavního uzávěru vody požadavky na úpravy ve fasádě budovy?

- Při opravě fasády budou ponechány nebo vyměněny za nové konzoly na vlajky (průčelí ke kolejišti) - v PD nejsou zakresleny kolidují s nimi prvky J2 na výkrese Pohledu východní nový stav.

- Dořešit likvidaci dešťových vod a určit místa napojení dešť. svodů (v PD Sagasta lapače střešních splavenin).

**Reakce: Bylo doplněno a zkoordinováno.**

Úsek provozu infrastruktury (Ing. Filip Doskočil, tel.: 601 082 697)

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

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

Bez připomínek.

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

U následujících SO doplnit:

SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad, bod 6 Zhodnocení navržených stavebních hmot

SO 01-40-01 Odb. Rajhrad, Technologický objekt bod 5 Zhodnocení navržených stavebních konstrukcí a požárních uzávěrů z hlediska jejich požární odolnosti

- 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, typ požární ucpávky, požární přepážky, pořadové číslo, datum provedení a údaje o zhotoviteli.

- 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.

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

**Reakce: Bylo doplněno.**

Dobrý den,

k Vámi zaslané projektové dokumentaci (zapracované připomínky) pro objekty SO 01-40-01 Odb. Rajhrad, Technologický objekt – požárně bezpečnostní řešení a SO 01-40-02 Odb. Rajhrad, rekonstrukce technologických místností VB Rajhrad nemám připomínky.

Děkuji a přeji hezký den.

**Michaela Rejmanová**

**Správa železnic, státní organizace**

**Oblastní ředitelství Brno**

systémový inženýr

odbor technického rozvoje a informatiky  
oddělení technického rozvoje

Pávovská 2a, 586 01 Jihlava

T 972 646 437

M 724 899 221

E [Rejmanova@szdc.cz](mailto:Rejmanova@szdc.cz)

<www.szdc.cz>

Správa obchodních činností (Šárka Hrdličková, BA (HONS), tel.: 725 422 850)

Na pozemku p. č. 325 v k. ú. Popovice evidujeme nájemní smlouvu č. 6398102503 s Obcí Popovice, výměra 161 m2. Km 133,4 až 133,5. Před zahájením stavby je nutné, aby zhotovitel informoval nájemce.

V k.ú. Holasice evidujeme pronájem pozemku p.č. 494/1. Na pozemku p.č. 1114/1; 1116/1, 1122 k.ú. Rajhrad evidujeme nájemní smlouvy.

Na pozemku p.č. 1110 a p.č.1111 k.ú. Rajhrad evidujeme v budově nájemní smlouvu, v budově zastávky evidujeme pronájem ČD, automat Delikomat, panu Staňkovi skončí nájemní vztah 31. 12. 2019. Před budovou zastávky směrem ke kolejím je postavený kávový automat Pavigo. V případě zásahu do majetkových práv, je nutné, co nejdřív nájemce informovat.

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

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

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

*(zpracovatel: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)*

1. V aktualizaci dokumentace nejsou zpracovány připomínky č. 4 (v části B.2 Provozní a dopravní technologie) a č. 5 dle vyjádření č.j. 52338/2019-SŽDC-GŘ-O11 ze dne 29.8.2019. Požadujeme jejich zapracování.

*(zpracovatel: p. Albín Servít, tel. 972 646 212)*

**Reakce Čapek: odevzdaná dokumentace byla zkontrolována a všechny připomínky byly zapracovány. Muselo dojít ke záměně dokumentů.**

1. V Průvodní zprávě kap. 3. Seznam výchozích podkladů; Normy, předpisy je uvedeno:

* TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení
* TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
* TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla

Správně má být uvedeno:

* SŽDC (ČD) TNŽ 34 2602 Pravidla pro kreslení schémat železničních zabezpečovacích zařízení
* SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
* SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2610 Železniční světelná návěstidla

**Reakce Guspan: opraveno**

1. **oddělení předpisů**

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

Společné připomínky k projektové dokumentaci:

1. V rámci DUR, následně pak i v rámci DUSP byly pro tuto stavbu některé připomínky již uplatňovány. Přesto je opět v některých TZ v DSP znovu chybně uváděno to, co již bylo připomínkováno v předchozích stupních projektové dokumentace (včetně neplatné legislativy).

**Reakce Čapek: Odevzdaná dokumentace byla zkontrolována a všechny připomínky byly zapracovány. Muselo dojít k záměně dokumentů.**

1. **Po realizaci nové odbočky Rajhrad zůstane stále zachován pouze 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.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

B

B\_01\_STZ

1. SŽDC E11 je předpis, ne směrnice.

**Reakce Špaček: Bylo opraveno.**

B\_04\_DT

B.2 Provozní a dopravní technologie.doc

1. (strana 12) 3.1 Koncepce technického řešení

„*V mezistaničním úseku Modřice – Rajhrad – Hrušovany u Brna budou navržena nová TZZ 3. kategorie, která vzniknou variantně buď úpravou stávajícího TZZ, nebo zcela novými zařízeními*.“

* Mezistaniční úsek je vymezen mezi ŽST Modřice a Hrušovany u Brna.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 14) Charakteristika traťových úseků

„*Stávající mezistaniční úsek Hrušovany u Brna – Modřice bude rozdělen novou odbočkou Rajhrad*.“

* Stávající mezistaniční úsek Hrušovany u Brna – Modřice zůstane po výstavbě odbočky Rajhrad ve stejném vymezení jako v současnosti. Nedojde k jeho rozdělení v tom smyslu, že by vznikly dva mezistaniční úseky. 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.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 19) Zhodnocení navrhovaného stavu

„*Vybudováním odbočky Rajhrad dojde k rozdělení mezistaničního úseku 11,190 km*.“

* Stávající mezistaniční úsek Hrušovany u Brna - Modřice zůstane po výstavbě odbočky Rajhrad ve stejném vymezení jako v současnosti. Nedojde k jeho rozdělení v tom smyslu, že by vznikly dva mezistaniční úseky. 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.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. U jednotlivých stavebních postupů je uváděna TK „Brno – Lanžhot st. hr.“. To je dost široký prostorový rozptyl vzhledem ke skutečnosti, že se vše bude odehrávat na příslušné traťové koleji v mezistaničním úseku mezi ŽST Hrušovany u Brna a ŽST Modřice. Současně jde o nesoulad s B\_08\_01\_TZ.pdf.

**Reakce Čapek: Jedná se o vymezení traťového úseku nikoliv vymezení mezistaničního úseku. Bylo uvedeno do souladu.**

1. V souvislosti z „bezpečnostní“ pomalou jízdou upozorňuji na skutečnost, že takové označení pro pomalou jízdu se podle předpisu SŽDC D1 používá v souvislosti s vyšetřováním a odstraňováním následků mimořádných událostí.

**Reakce Čapek: Označování „Bezpečnostní pomalá jízda“ je v praxi uváděno v elektronických depeších při zavádění pomalých jízd z důvodu defektoskopických kontrol kolejnic.**

B\_08\_ZOV

B\_08\_01\_TZ.pdf

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 na příslušné traťové koleji v mezistaničním úseku mezi ŽST Hrušovany u Brna a ŽST Modřice. Současně jde o nesoulad s B. 2 Provozní a dopravní technologie.doc.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno a uvedeno do souladu.**

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 NAD a ostatní vlaky pojedou podle výlukového JŘ.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. **Předchozí dvě připomínky byly uplatněny již v předchozím stupni, a přestože je ve vypořádání připomínek u nich uvedeno „Bylo opraveno“, text se nezměnil!**
2. Vzhledem ke skutečnosti, že výstavba odbočky Rajhrad bude probíhat na širé trati (traťové koleji), je poněkud zvláštní, že v souvislosti s omezením rychlosti hovoříte ve stavebních postupech o „provozu po staničních kolejích sousedících s místem stavby, kde bude rychlost 50 km/h“.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. (strana 22) 16. Bezpečnostní opatření při provádění stavby

„*HZSP SŽDC*“ opravte na „HZS SŽDC“.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. Správný název vyhlášky MD č. 101/1995 Sb. je Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. Správné označení předpisu SŽDC Dp17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí je SŽDC D17.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. Správný název předpisu SŽDC Ob1 díl II je Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. 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.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. 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.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. 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).

**Reakce Čapek: Bylo zapracováno.**

1. Správné označení směrnice SŽDC č. 100 je SŽDC SM100.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. Správné označení předpisu Zam1 je SŽDC Zam1.

**Reakce Čapek: Bylo opraveno.**

1. **Připomínky týkající se legislativy byly uplatněny již v předchozím stupni, a přestože je ve vypořádání připomínek u nich uvedeno „*Bylo opraveno*“, text se nezměnil!**

D

D.1.1\_Zabzar

D.1.1.1\_SZZ

D\_1\_1\_1\_Technicka\_zprava.pdf

1. K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.

**Reakce Guspan: doplněno**

1. (strana 4) 2.1 Navrhované řešení

„*V mezistaničních úsecích je navržena úprava traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu automatický blok ABE 1, která je předmětem PS 01-21-11 Hrušovany u Brna - Rajhrad, TZZ a PS 01- 21-12 Rajhrad - Modřice, TZZ*.“

* Nejsou „mezistaniční úseky“, je pouze jeden mezistaniční úsek mezi ŽST Hrušovany u Brna a mezi ŽST Modřice, ve kterém se bude nacházet odbočka Rajhrad.

**Reakce Guspan: opraveno**

1. (strana 5) 2.2 Staniční zabezpečovací zařízení

Klíče od uzamčených uzamykatelných přenosných zámků čelisťového závěru bude muset mít u sebe ten výpravčí, který bude obsluhovat návěstidla, kterými bude dovolována přes dané výhybky jízda vlaku.

**Reakce Guspan: doplněno**

D.1.1.2.1\_TZZ\_Hruš

D\_1\_1\_2\_1\_Technická\_zpráva.pdf

1. (strana 4) 2.1 Navrhované řešení

„*V mezistaničních úsecích je navržena úprava traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu automatický blok ABE 1, která je tohoto PS a PS 01-21-12 Rajhrad - Modřice, TZZ*.“

* Nejsou „mezistaniční úseky“, je pouze jeden mezistaniční úsek mezi ŽST Hrušovany u Brna a mezi ŽST Modřice, ve kterém se bude nacházet odbočka Rajhrad.

**Reakce Guspan: opraveno**

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

**Reakce Guspan: opraveno**

D.1.1.2.2\_TZZ\_Modř

D\_1\_1\_2\_2\_Technicka\_zprava.pdf

1. (strana 4) 2.1 Navrhované řešení

„*V mezistaničních úsecích je navržena úprava traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu automatický blok ABE 1, která je tohoto PS a PS 01-21-11 Hrušovany u Brna - Rajhrad, TZZ*.“

* Nejsou „mezistaniční úseky“, je pouze jeden mezistaniční úsek mezi ŽST Hrušovany u Brna a mezi ŽST Modřice, ve kterém se bude nacházet odbočka Rajhrad.

**Reakce Guspan: opraveno**

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

**Reakce Guspan: opraveno**

D.1.1.5\_DOZ

D\_1\_1\_5\_Technická\_zpráva.pdf

1. (strana 4) 2.1 Navrhované řešení

„*V mezistaničních úsecích je navržena úprava traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu automatický blok ABE 1, která je předmětem PS 01-21-11 Hrušovany u Brna - Rajhrad, TZZ a PS 01-21-12 Rajhrad - Modřice, TZZ*.“

* Nejsou „mezistaniční úseky“, je pouze jeden mezistaniční úsek mezi ŽST Hrušovany u Brna a mezi ŽST Modřice, ve kterém se bude nacházet odbočka Rajhrad.

**Reakce Guspan: opraveno**

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

**Reakce Guspan: opraveno.**

D.1.2\_Sdelzar

Společné připomínky k TZ v D.1.2\_Sdelzar:

1. K technickým specifikacím, které vydala SŽDC a není to u nich uvedeno, doplňte vlastnickou značku SŽDC.

**Bylo opraveno**

1. „…*nová Směrnice T1 z prosince 2018*“ není směrnice, ale předpis, jehož správné označení a název je SŽDC T1 Telefonní provoz.

**Bylo opraveno**

D.1.3.5\_Silnotech

D\_1\_3\_5\_01\_TZ.pdf

1. K technickým specifikacím, které vydala SŽDC a není to u nich uvedeno, doplňte vlastnickou značku SŽDC.

**Doplněno do TZ.**

D.2.1.1\_Koleje

D.2.1.1\_SO\_01-33-10\_01\_TZ.pdf

1. Správné označení předpisu S4 je SŽDC S4.

**Bylo opraveno (Ing. Petr Jetelina)**

1. (strana 21) 9. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

První věta posledního odstavce na straně 21 „*SŽDC, s. o. stanovuje ve svém předpisu SŽDC Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy*.“ není dokončena.

**Bylo opraveno (Ing. Petr Jetelina)**

1. Správný název předpisu SŽDC Zam1 je Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Bylo opraveno (Ing. Petr Jetelina)**

D.2.1.4\_Mosty,propustky a zdi

SO 01-20-01 Železniční most v km 131,237 / SO012001\_1.1\_Technicka\_zprava.pdf

SO 01-22-01 Silniční most v km 130,810 / SO012201\_1.1\_Technicka\_zprava.pdf

1. Předpis:

* ČD S5/4 u SŽDC neexistuje.
* SŽDC (ČD) S5/4 byl zrušen.

Od 1. července 2019 je u SŽDC účinný předpis SŽDC S5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

* SŽDC (ČD) S3 u SŽDC neexistuje.
* ČSD S3 Železniční svršek u SŽDC neexistuje.

U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC S3 Železniční svršek.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

* ČD OP16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci u SŽDC neexistuje.
* Předpis SŽDC (ČD) Op16 byl zrušen 1. října 2013.

U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

* ČD S5 Správa mostních objektů u SŽDC neexistuje.
* Předpis SŽDC (ČD) S5 byl zrušen 1. října 2012.

U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC S5 Správa mostních objektů.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

1. Správné označení služební rukověti ČD SR5/7 (S) je SŽDC (ČD) SR5/7 (S).

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

1. Správný název vyhlášky MD č. 101/1995 Sb. je Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

1. „*Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce zhotovitele musí být držitelem „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (č.j. 434/96-S6 DDC)*.“

* Tuto vaši podmínku nelze v žádném případě splnit, neboť vámi zmiňovaný dokument u SŽDC již dávno neexistuje, stejně tak jako Divize dopravní cesty.
* U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Podmínka byla odstraněna (Ing. Martin Knytl)**

1. „*Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího prací cizí fyzické nebo právnické osoby ve smyslu předpisu SŽDC Ok 2 (platný od 01.01.2006) včetně změny č.1 a změny č.2*“.

* Naprosto nesmyslný text - předpis SŽDC Ok2 u SŽDC neexistuje. U SŽDC je v současné době účinný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

1. Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty 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.

**Bylo opraveno/odstraněno (Ing. Martin Knytl)**

1. Směrnici GŘ č. 20/2004, k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty 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.

**Bylo opraveno (Ing. Martin Knytl)**

1. V souvislosti se zmínkami o ČD v TZ upozorňuji na skutečnost, že České dráhy a.s. jsou provozovatelem drážní dopravy, tedy dopravcem; provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Údaje v TZ, např.: „*Opatření generálního ředitele ČD k projednávání výjimek z technických norem, PTPŽ, PTPV a dalších předpisů ČD, č.j.:599/1993-06, věstník ČD 3/1994*“ aktualizujte (odstraňte) a uveďte je do stavu, který bude odpovídat realitě roku 2019!

**Bylo opraveno/odstraněno (Ing. Martin Knytl)**

1. **Uváděním neplatných dokumentů a předpisů připouštíte skutečnost, že projektová dokumentace není vypracována v souladu s platnou legislativou!**

D.2.2\_Pozemní\_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.pdf

SO\_01-40-02\_rekonstrukce-VB / D.2.2.1-c\_Tech.prost.staveb / D.2.2.1\_C-ELE+HROM / E.2.1.1\_TECHNICKA\_ZPRAVA.pdf

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

**Bylo opraveno**

1. Správné označení předpisu E11 je SŽDC E11.

**Bylo opraveno**

D.2.3.1\_Trakce

SO 01-60-01.pdf (Polohový plán neutrální pole)

1. „*Návěst - připrav se stáhnout sběrač*“, se správně nazývá, **Připravte se ke stažení sběrače**.

**Reakce: Opraven název návěsti**

D.2.3.4\_EOV

D\_2\_3\_4\_01\_TZ.pdf

1. K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.

**Doplněno do TZ.**

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

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

1. V případě, že bude v r. 2021 zahájena stavba“ Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot – Kúty“ a připravené stavební postupy (SP) půjdou do kolize s touto stavbou, s realizací této stavby v r. 2021 nesouhlasíme.

**Reakce: Termín realizace byl písemně potvrzen.**

1. Stavební postupy a řešení dopravní technologie považujeme za zcela nedostatečné.
2. Délka jednotlivých SP nemůže být „předpokládaná“, ale pro zhotovitele musí závazná.
3. B2-PDT, 4.2 (PP2) – odkaz na vl. 573 je zcela zavádějící, v současném GVD již po tomto rameni nejezdí. Pro předpokládané zastavené provozy (4 hodiny) je nutno zpracovat komplexní DT, zejména řešení ostatních vlaků osobní i nákladní dopravy. Je nutno brát v úvahu, že odklonové rameno Přerov – Břeclav bude zatíženo provozně velmi omezující stavbou Přerov 2

**Reakce: V době tvorby dokumentu byl v dostupných podkladek vlak veden po dotčeném úseku. Vzhledem k tomu, že se jedné o horší variantu než je v současném GVD změnu nebudeme provádět.**

1. B2-PDT, 4.3 (SP1a), 4.5 (SP2), 4.6 (SP3) – nutno doplnit kompletní dopravní technologii podloženou výpočtem propustnosti (i se zapracováním BPJ, vlivů výluk ZZ atd.) a návrhem řešení. Předložený návrh výlukového GVD je pro nutná dopravní opatření zcela nedostatečný. Případné zastavení provozu je nutno konkrétně specifikovat (odkaz na vl. 573 a násl. viz předchozí odst.), přičemž je nutno je plánovat do víkendů (so/ne).

**Reakce: V zadání nebyl uveden požadavek na výpočet výlukové propustnosti. Vámi požadované informace jsou řešeny v předchozím stupni projektové dokumentace DUR.**

1. B2-PDT, 4.8 (SP4b) – z popisu není zcela zřejmé, o jaké omezení se bude jednat. Zdali 4 hodinové výluky každé traťové (TK) zvlášť nebo najednou (zastaven provoz)? Žádáme jasnou specifikaci omezení a doplnění dalších údajů dle charakteru omezení (viz předchozí odstavce).

**Reakce: Bylo upraveno.**

1. V souvislosti s plněním závazků dopravní obslužnosti je nutno projednat vzájemné vazby pro NAD. Tzn., že v této fázi PD je nutno stanovit konkrétní rozsah NAD, předpokládané zpoždění vlaků nahrazených NAD a projednat jejich vazbu na další spoje dopravní obslužnosti, zejména v uzlu Brno.

**Reakce: Rozsah NAD je v dokumentaci navržen. Koordinace v rámci uzlu Brno již není saučátí tohoto smluvního vztahu.**

1. Harmonogram ZOV požadujeme rozpracovat do soupisu prací, z nichž bude zřejmá a pro zhotovitele limitující časová náročnost a posloupnost.

**Reakce: Každý zpracovaný PS a SO je řešen v koordinaci s ZOV. Termíny jsou uváděny v TZ. Nevíme jakými položkami by toto však mělo být řešeno v soupisech prací.**

1. Požadujeme doplnit údaje nutné pro stanovení předpokládaného rozsahu a nákladů NAD.

**Reakce: Náklady na NAD jsou uvedené v SR.**

1. **Odbor jízdního řádu (O16)**

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

Bez připomínek.

**Reakce: Připomínky O11 a SSV k POV byly projednány na separátním jednání.**

**Připomínky O13 SŽDC s.o.**

###### SO 01-33-10 Odb. Rajhrad, železniční spodek

(Zpracoval Ing. Bernatík, tel.: 972 762 485, [Bernatik@szdc.cz](mailto:Bernatik@szdc.cz))

Předchozí připomínky byly zapracovány.

Nicméně v řezech v km 130,80 a 130,825 se oproti předchozí verzi nyní vyskytují gabiony po obou stranách koleje. V TZ o nich není ani zmínka. S ohledem na vertikální prvky za gabiony (asi záporové pažení) předpokládám, že se jedná o novou konstrukci gabionů. Požaduji vysvětlit, zda se jedná o novou nebo stávající konstrukci; pokud o novou, tak nutno do TZ doplnit údaje o gabionu - údaje o výplni (kamenivo skládané v celém koši, vlastnosti kameniva dle S4, přípustné velikosti zrn kamene atd.), údaje o koši (rozměry, průměr drátu, svařovaný/pletený, antikorozní ochrana, atd).

**Reakce: bylo vysvětleno.**

###### SO 01-33-11 Odb. Rajhrad, železniční svršek

(Zpracoval Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz))

Níže je uvedena reakce na odpovědi k připomínkám a upravené řešení. Ostatní připomínky byly vypořádány.Technická zpráva

Doplňující popis tepelného zpracování výhybek v tabulce výhybek upravte. Použití kolejnic z materiálu R350HT (značené HT0) se již dále tepelně neupravuje. Adekvátní úpravou je perlitizace výhybek (K0). Uvedené způsoby tedy nelze kombinovat. Navrhněte pouze perlitizaci (K0). Upravte i v tabulkách výhybek ostatních příloh.

**Reakce: Opraveno, ponechána úprava K0, zmíněno v TZ.**

Umístění výstroje AVV (MIB) část D.1.1.1 neobsahuje. Zkoordinujte.

**Reakce: Část D.1.1 je skutečně neobsahuje. Poloha MIB byla zapsána do TZ. Do kapitoly 5 byly doplněny místa, kde jsou MIBy demontovány.**

Minimální délka kolejnic pro zřízení bezstykové koleje a broušení kolejnic přesuňte do kapitoly *železniční svršek*.

**Reakce: Přesunuto**

Doplňte specifikaci LIS. Část zabezpečovacícho zařízení řeší pouze km polohu LIS v koleji, ale jejich provedení je nutné specifikovat v SO žel. svršku. V hlavních kolejích budou použity šestiděrové LIS s tepelně upravenou hlavou kolejnice v oblasti izolační vložky.

**Reakce: Doplněno**

Popis výstroje trati je nedostatečný.

* Návěstidla musí odpovídat Obecným technickým podmínkám pro neproměnná návěstidla č.j. S 816/2017/SŽDC-O13 a výrobce návěstidel musí mít uzavřené Technické podmínky dodací.
* Kromě staničníků jsou osazovány námezníky; doplňte.
* Doměrkem se osazují pouze tabulové staničníky, na kterých je nutná vyznačit i TUDU.
* Provedení staničníků musí odpovídat novelizovanému předpisu SŽDC M21 Topologie sítě a staničení železničních drah.
* V TZ chybí zmínka o železobetonových staničnících. Budou osazeny nové, nebo repasovány stávající?

**Reakce: Vše zapracováno. Položka zajišťovacích značek s doměrkem upravena také ve výkazu výměr.**

Situace

V km 131,150 je příkop přerušen přístupovou stezkou. Doplňte převedení příkopu pod stezkou.

**Reakce: Do situace zakresleno, poznačeno do TZ kap. 6.2.4.**

Výstroj tratě

Průběh staničení a sklonových poměrů neodpovídá situaci.

**Reakce: opraveno.**

Stožáry TV č. 155 a 156 jsou příhradové a je na nic umístěno napínací závaží. Pro montáž staničníků na tyto stožáry je nutné použít výložník, aby staničníky byly viditelné a nebyly schované za závažím. Doplňte i do TZ a výkazu výměr.

**Reakce: Výložníky doplněny v TZ, výstroji tratě a položka v rozpočtu.**

### D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

(zpracoval: ing. Zdeněk Nečekal, tel: 972 244 271, [Necekal@szdc.cz](mailto:Necekal@szdc.cz))

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

Příloha č. 4

Připomínka k šířce objektu byla uplatněna z důvodu možných úspor finančních nákladů a je nutno se k této záležitosti vyjádřit. Reakce na připomínku ze strany projektanta není adekvátní k dotazu.

Jinak bez připomínek.

Dobrý den.

Se zapracováním svých připomínek k DUSP „Výstavba odbočky Rajhrad“ souhlasím.

S pozdravem

**Ing. Tomáš Hartman**

**Správa železnic, státní organizace**

**Generální ředitelství**

systémový specialista

úsek provozuschopnosti, odbor traťového hospodářství, oddělení železničního svršku

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Pracoviště: Křižíkova 2, 186 00 Praha 8

T 972 244 462

M 607 007 972

E [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz)

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz/)

**From:** Bernatík Radek, Ing. <[Bernatik@szdc.cz](mailto:Bernatik@szdc.cz)>

**Sent:** Wednesday, January 29, 2020 4:59 PM

**To:** Jetelina Petr <[Petr.Jetelina@sagasta.cz](mailto:Petr.Jetelina@sagasta.cz)>

**Subject:** RE: Výstavba odbočky Rajhrad - vypořádání připomínek

Dobrý den.

Se zapracováním své připomínky ke gabionům souhlasím.

S pozdravem

Radek Bernatík

**Připomínky O14 SŽDC s.o.**

Předkládáme souhrnné připomínky odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k aktualizované projektové dokumentaci pro stavební povolení (na dokumentaci je ale uvedeno 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)**)**

Bez dalších připomínek.

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

Dříve uplatněné připomínky O14.

**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 vyřešeno.**

6. 1. 2020 Připomínka projektantem neřešena, O14 na připomínce trvá.

**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: bylo vyřešeno.**

6. 1. 2020 Připomínka projektantem neřešena, O14 na připomínce trvá.

**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: bylo vyřešeno.**

6. 1. 2020 Připomínka projektantem neřešena, O14 na připomínce trvá.

**PS 0-22-23 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: bylo vyřešeno.**

6. 1. 2020 Připomínka projektantem neřešena, O14 na připomínce trvá.

Dobrý den,

Děkuji za reakci, myslím že to zvládneme vyřešit.

V dokumentaci (vypořádání připomínek) kterou jsem měl k dispozici byly sporné připomínky **bez jakékoliv reakce projektanta**. Proto jsem 6. 1. 2020 napsal, že na nich O14 trvá. Z dokumentace nebylo nijak patrné, zda se danou věcí projektant vůbec zabýval.

Zkusím to lehce zrekapitulovat:

Doplnění čteček služebních průkazů – bylo projektantem doplněno, s vyřešením připomínky souhlasím.

Rozhlasové zařízení – pokud je problém, že stávající nástupiště jsou nová a stávající ozvučení je dostačující, tak s tím nemám problém. **Doplňte tuto informaci do textové části dokumentace**. Samozřejmě ozvučení bude muset vyhovět při závěrečném měření standardním parametrům na hlasitost a kvalitu ozvučení. Může být nutné, kromě nastavení hlasitosti na straně rozhlasové ústředny, zasáhnout i do nastavení jednotlivých reproduktorů (přepnutí odboček), aby hlasitost byla „všude stejná“. Formulace, že ozvučení „je vyhovující“, neznamená nutně, že vyhovuje platným normám. Bylo by hodně špatné, kdyby při závěrečném měření systém nevyhověl a muselo se dodatečně kopat. To, že je něco uvedeno v zápisu z porady, je pouze zdůvodnění proč bylo dané řešení projektantem zvoleno. Musí být ale popsáno i v TZ jako takové, protože podle ní se bude „stavět“, a za tuto projektant odpovídá.

Informační zařízení – to samé co rozhlas – doplnit, že počet tabulí, tak jak jsou navržené, je v souladu s platnými směrnicemi SŽDC, a že umístění na nástupiště není „vhodné“ z důvodu nutnosti jeho rozkopání.

Kamery – informace je třeba doplnit, u kamer musí být jasné, kde budou zobrazovány, pokud nejdou jenom do záznamu. Z toho také vyplyne, kde se bude dále zasahovat, i když jenom do konfigurace (na CDP?). Dále musí být jasné, pokud se kamery budou zaznamenávat na stávající úložiště, že je na něm ještě dost místa. Kompatibilita s ostatními prvky, GDPR a informace o tom, kde bude pracoviště pro získávání záznamů např. pro PČR jsou už jenom drobné informace, které stačí vyřešit v textové části krátkým popisem.

S pozdravem,

Tomáš Mádr

**Ing. Tomáš Mádr**

**Správa železnic, státní organizace**

**Generální ředitelství**

Systémový specialista

Úsek provozuschopnosti, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky

Dlážděná 1003/7, 110 00  Praha 1

Pracoviště:

Nerudova 773/1, 779 00, Olomouc

T 972 741 187

M 608 600 360

E [madr@szdc.cz](mailto:madr@szdc.cz)

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz/)

**Připomínky O15 SŽDC s.o.**

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 aktualizované dokumentaci pro stavební povolení uvádíme následující připomínky:

1. **Hluk a vibrace**

Z vypořádání připomínek ani z předložené dokumentace není zřejmé, zda budou výhybky s PHS použity, nebo do jaké míry bylo přistoupeno k posouzení, zda tento typ výhybky použít lze. Trváme tak na připomínce uvedené ve stanovisku ze dne 28.8.2019 č.j. 52126/2019-SŽDC-GŘ-O15: 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: na základě projednání na úrovni objednatele je konečným stanoviskem nevybavovat nové výhybky PHS.**

**Připomínky O24 SŽDC s.o.**

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

SO 01-60-01, D.2.3.1.6 Průběhy TV pod nadjezdem

Požadujeme doplnit průběh nástavců systémů 1/2 a 2/2 pod mostem a případně upravit výšky sestavy (stožáry 137/138 jsou výztužné). (zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

**Reakce: bylo upraveno**

D.2.3.6. Rozvody vn, nn, osvětlení, DOÚO  
Výpočet osvětlení

Podle předloženého výpočtu osvětlení jsou požadované hodnoty intenzit osvětlení překročeny pro výpočtové plochy s označením: „podchod, schodiště 1, schodiště 2“. Doporučujeme přehodnotit návrh osvětlení tak, aby nedocházelo ke zbytečnému navyšování hodnot intenzit osvětlení oproti minimálním hodnotám intenzit uvedených v protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a tím v budoucnu zbytečnému navyšování nákladů za spotřebu elektrické energie. Pokud není možno osvětlení upravit na odpovídající hodnoty Em,požadujeme zdůvodnit z jakého důvodu. (zpracoval: Ing. Plocek, 972 322 491)

**Reakce: bylo upraveno**

Dobrý den,

děkuji vám za zaslání upraveného výpočtu osvětlení.

Po mých připomínkách a vaší  úpravě považuji takto za přijatelné.

Děkuji.

S pozdravem

**Ing. Ondřej Plocek**

**Správa železnic**, **státní organizace**

**Generální ředitelství**

systémový specialista

Odbor elektrotechniky a energetiky (O24), oddělení techniky a provozu

Hlaváčova 206, 530 02 PARDUBICE

T   972 322 491

M  727 827 268

E  [plocek@szdc.cz](mailto:plocek@szdc.cz)

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz/)

**Připomínky O30 SŽDC s.o.**

Výstavba odbočky Rajhrad

V současné době je předloženo aktualizované znění dokumentace pro stavební povolení. Připomínky O30 ze srpna 2019 byly do dokumentace beze zbytku zapracovány.

K navrhovanému způsobu řešení požárně bezpečnostních požadavků v předložené dokumentaci nemáme připomínky.

Ing. Mgr. Vladimír Abraham

ředitel

Odbor bezpečnosti a krizového řízení

**Připomínky SŽG SŽDC s.o.**

**Připomínky Správce PPK :** (Ing. D. Tomášek, [TomasekD@szdc.cz](mailto:TomasekD@szdc.cz) , +420 972 624 535)

Bez připomínek.

**Připomínky Správce ŽBP :** (Ing. P. Bělehrad, [Belehrad@szdc.cz](mailto:Belehrad@szdc.cz) , +420 972 625 479)

Bez připomínek.

**Připomínky Odd. mapování :** (Ing. A. Bednář, [BednarA@szdc.cz](mailto:BednarA@szdc.cz) , +420 972 624 534)

Připomínky za oddělení mapování k DSP „1126\_Výstavba odbočky Rajhrad“ z 28.8.2019 zůstávají, ve výkresu nezjištěna žádná změna.

V předání je pouze soubor JŽM převzatý od SŽG Olomouc, který pochází z let 2006-2010. V technické zprávě je zmíněno, že mapové podklady nesplňují směrnice SŽDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, SŽDC M20/MP005 – Metodický pokyn pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítka, SŽDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SŽDC a po domluvě s Ing. Eichlerem je možné takto mapové poklady odevzdat. Po realizaci stavby je ale nutné, aby zhotovitel provedl jejich aktualizaci po stavbě a také převedl mapové podklady do směrnice platné v té době. 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.

**Připomínky Odd. investiční geodézie :** (Bc. L. Zvěřina, [Zverina@szdc.cz](mailto:Zverina@szdc.cz) , +420 972 625 257)

Adresář I.4 je prázdný, Koordinační vytyčovací výkres není vyhotoven.

I.6 Geodetické a mapové podklady beze změny – viz vyjádření správce mapování.

**Do technické zprávy**

**a v rámci soutěže pro realizaci stavby je nutno také  do ZTP uvést :**

**Mapové podklady v dokumentaci DSP neodpovídají současně platným předpisům a nelze je**

**bez úprav využít jako podklad pro vyhotovení geodetické části DSPS.**

**Geodet zhotovitele DSPS upraví i stávající podklad (v rozsahu zpracovávaného**

**DSPS) tak, aby byl v souladu splatnými předpisy v době uzavření SOD pro realizaci stavby.**

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 .

**Připomínky ČD a.s.**

## Umístění stavby:

Dle projektové dokumentace (dále jen „PD“) není stavba umísťována na pozemky Českých drah, a.s., (dále jen „ČD“) ve správě Regionální správy majetku Brno (dále jen „RSM Brno“) pouze sousedí s budovou ČD na pozemku p.č. 1112 v k.ú Rajhrad.

## Popis stavby:

Hlavním cílem stavby je zvýšení kapacity celostátní dráhy č. 720 00 Lanžhot st. hr. – Modřice.Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu § 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba. Jedná se o trvalou stavbu.

### 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. 2 Příloha č. 1 – zeleně vyznačená plocha) a musí být k této části pozemku umožněn přístup (viz Příloha č. 2 Příloha č. 1 – růžově vyznačená plocha).

1. Jiné technické podmínky
   1. V případě jakéhokoliv poškození majetku ČD stavbou sjedná investor bezodkladně nápravu na své náklady.
2. Závěrečná část

Toto stanovisko se týká stavby pouze v rozsahu dle předložené PD, ruší a nahrazuje předchozí Stanovisko Českých drah, a.s., Regionální správy majetku Brno k projektu stavby č.j. 2900/19-RSMBRNO ze dne 2. 9. 2019 a je platné po dobu dvou let.

Změny a doplňky musí být znovu projednány s RSM Brno.