

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Vyřizuje: Mgr. Radek Böhm
Tel.: +420 702 802 670
Email: bohmf@signalprojekt.cz
Datum: 25. 5. 2020

**Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278
190 00 Praha 9**

Stavba: ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmárovice

Věc: Vypořádání připomínek k dokumentaci pro územní řízení

Na základě předaných připomínek k projektové dokumentaci výše uvedené stavby zasíláme vyjádření projektanta (červeně zbarvený text) k předloženým připomínkám:

A. SŽ GR - Odbor přípravy staveb (O6)

Sdělovací a zabezpečovací zařízení (zpracovatel Ing. Petra Filikarová, tel: 972 235 683)

PS 50-14-41 CDP Přerov, úprava EPS a PZTS I

1) Chybí detailnější popis typu kabelu pro připojení PZTS (čtečky, kontakty, atd.).

Vzhledem ke stupni řešení dokumentace, rozsahu a způsobu řešení je popis kabelů dostatečný. Podrobněji bude řešeno v dalších stupních dokumentace. Ing. Havlenová.

PS 50-14-21 CDP Přerov, úprava strukturované kabeláže

2) V dokumentaci není uvedeno, jak a kde bude strukturovaná kabeláž ukončena, navržené řešení je velmi strohé.

Bylo doplněno. Ing. Gajdečka.

PS 90-14-21 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, přenosový systém pro GSM-R

3) SmartHouse je obchodní název systému. Vypusťte nebo nahraďte.

Bylo nahrazeno všeobecným názvem inteligentní rozvaděč. Foltá.

PS 91-14-21 Přerov - Mosty u Jablunkova, zaokružování přenosového systému ETCS

4) Není řešena synchronizace přenosového traktu pro ETCS, pokud není potřeba, zmiňte tuto v TZ.

Synchronizace je stávající vybudovaná v rámci stavby „DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr. (II. etapa)“ v ŽST Mosty u Jablunkova. Bylo doplněno do TZ Ing. Gajdečka.

PS 09-14-31 úprava BTS 372 Český Těšín

5) Kapitola 1.1.3 - rádiový systém MRS není interoperabilním rádiovým systémem dle TSI CCS.

V rámci této stavby není nutné u rádiového systému MRS provádět jakékoliv úpravy. Veškeré nutné úpravy MRS, tzn.: možnost dálkového ovládání z CDP, nahrávání apod., jsou již vyřešeny v rámci souvisejících staveb, které byly nebo jsou realizovány. Výchozí stav pro naši stavbu je tedy pouze využití hovorových kanálů stávající MRS v IP provedení. Hovorové kanály na MRS budou určeny přednostně pro údržbu, posuny apod. Pro jízdu vlaku pod ETCS budou voleny kanály GSM-R.

V rámci této stavby není nutné rádiový systém MRS nějak upravovat, ale je nutné počítat s nutnou údržbou, protože je potřeba systém udržovat funkční.

K tomuto řešení bylo nutné přistoupit vzhledem k blízkosti pohraničí, které nás omezuje na možnosti použití dostatečného množství volných kanálů a jejich odstupu z pohledu interferencí. Tento problém byl několikrát zdůrazňován na poradách a ve stupni ZP bylo přistoupeno i k zaslání dopisu na Ministerstvo dopravy s žádostí o výjimku pro použití MRS. Tento dopis byl následně postoupen až na Evropskou komisi, která doposud neodpověděla. Foltá.

Životní prostředí (zpracovatel Ing. Eva Schorníková, tel: 972 235 833)

B. Souhrnná technická zpráva

6) str. 9: V textu je uveden odkaz na dendrologický průzkum v části H., žádáme doložit, případně text upravit.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Vzhledem k rozsahu výkopových prací v rámci stavby (výkopy ve stanicích a na tratích v místech stávajících nedávno realizovaných tras) nebyl dendrologický průzkum realizován. Odkaz na průzkum bude smazán. Böhms.

7) str. 36: Z textu odstraníte odkaz na směrnici SŽDC č. 96, neboť směrnice má přístup C, slouží tedy pouze pro interní potřeby. Důležité požadavky ze směrnice jsou implementovány do VTP, které jsou součástí smlouvy o dílo.

Odkaz na směrnici byl smazán. Böhms.

B. SŽ GR - Odbor řízení provozu (O11)

Odbor řízení provozu (O11)

a) oddělení technologie a kontroly

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

1) V dopravní technologii v kap. 3.2.5 Staniční technologie s dopadem ETCS; Mosty u Jablunkova je chybně uvedeno: „A uvolňovací rychlost mu dovolí projet konec oprávnění k jízdě a dojet blíž k návěstidlu.“. Projekt konce oprávnění k jízdě je zakázáno!

Opraveno. Ing. Pösel

2) PS 02-28-01 ŽST Mosty u Jablunkova, úprava SZZ: u vjezdových návěstidel 1L, 2L a oddílových návěstidel 1-2884, 2-884 nutno zřídit nenulovou uvolňovací rychlost z důvodu umístění nástupiště zastávky „Mosty u Jablunkova zastávka“ do vzdálenosti 100 m od návěstidel. Obdobně platí i pro zastávku „Ropice zastávka“ (oddílové návěstidlo 1-3160).

Se zřízením uvolňovacích rychlostí u uvedených návěstidel v blízkosti zastávek se počítalo, ale bylo opomenuto zapsat v tech. zprávě. Do tech. zprávy bylo doplněno. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie přeformulováno a doplněno na základě podkladů profese zab. zař. Ing. Pösel

3) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ: z jakého důvodu je cestové návěstidlo Lc238 situováno 17 m za koncem nového nástupiště?

Poloha cestového návěstidla Lc238 byla opravena tak, aby se nacházelo před dynamickým zarážedlem. Ing. Švorčík.

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhms.

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

4) ŽST Mosty u Jablunkova: předsazení EoA o 10 m jen z titulu umístění návěstidel L1, L2, L4 na návěstní lávce není nutné. Návrh předsazení EoA nutno revidovat.

Předsazení EoA 10 m před návěstní lávku bylo navrženo z důvodu zhoršené viditelnosti návěstidla na návěstní lávce. Proto, že vedoucí drážní vozidla v praxi zastavují ve větší vzdálenosti, nemělo by být předsazení EoA žádnou překážkou. Drážní vozidlo by mělo zastavovat minimálně 10 m před návěstidlem. Zrušení předsazení EoA doporučujeme prozatím v přípravné dokumentaci ponechat a znovu ho otevřít na poradách v dalším stupni, zejména z důvodu odsouhlasení ze strany O14. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie je v souladu s profesí zab. zař. Ing. Pösel

5) ŽST Trinec: u návěstidla S6 je navržena uvolňovací rychlost ve výši 0 km/h a uvolňovací rychlost 20 km/h v případě VCP. S přihlédnutím na pravidla dle bodů 5a), 6) a 10) dokumentu „Zásady pro stanovení rozsahu a výše uvolňovací rychlosti při nasazení systému ETCS na stávající infrastrukturu“ (dále Zásady) a dle bodu 2.1.12 technických specifikací TS 1/2019-Z, je možné u návěstidla S6 navrhnout uvolňovací rychlost ve výši 15 km/h. VCP není nutno navrhovat. Nutno revidovat.

Švorčík: V souvislosti s připomínkou O14 požadující vymazání vět o držení blízkých protihrotových výhybek, byla zrušena VCP. Bude pouze VC, v níž bude uvolňovací rychlost 15 km/h u návěstidla S6. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie je v souladu s profesí zab. zař. Ing. Pösel

6) ŽST Český Těšín: u návěstidla Sc5 je navržena uvolňovací rychlost 15 km/h. S přihlédnutím na pravidla dle bodů 4) a 8) Zásad, je možné u návěstidla Sc5 navrhnout uvolňovací rychlost ve výši 20 km/h. Nutno revidovat.

V souvislosti s připomínkou O14 požadující vymazání vět o držení blízkých protihrotových výhybek, byla uvolňovací rychlost zvýšena na 20 km/h. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie bylo upraveno na základě podkladů profese zab. zař. Ing. Pösel

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

7) ŽST Louky nad Olší: v rámci projektu požadujeme prověřit možnost posunu rychlostníků z km 326,216 do km 326,120 (novou kilometrickou polohu rychlostníků prověří projektant). Takové řešení umožní u návěstidel L3 a L4 navrhnout uvolňovací rychlost 20 km/h bez dalších opatření, a to podle bodu 4) uvedeného v Zásadách. **Z hlediska směrodatného rychlostního profilu s tímto posunem není problém, jedná se o sladění skutečnosti v terénu s platným staničením v TTP. Prověření v terénu bude provedeno v DSP. Ing. Derka**
Rychlostníky v km 326,216 budou posunuty směrem do staničních kolejí do km 326,048 a km 326,120. To umožní nevylučovat ve vlakových cestách končících u návěstidla L4 vlakové cesty od Karviné na 2K. Vlaková cesta z 2K do Karviné po OTK však zůstane vyloučena. Ing. Švorčík.

8) ŽST Karviná: doporučujeme navrhnout VCP s uvolňovací rychlostí 20 km/h u návěstidel L3 a S3. Výše uvolňovací rychlosti, které je možné dosáhnout, byla prověřována v průběhu zpracování přípravné dokumentace a projednána na poradě 3. 2. 2020. Návěstidla L3 a S3 budou posunuta tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy délky 50m, což umožní uvolňovací rychlost 10 km/h. Delší posun návěstidel by znamenal příliš velké zkrácení užitečné délky koleje směrem k požadovaným 740 m, což je nevhodné. Tuto otázku je možné znovu otevřít v dalším stupni. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie je v souladu s profesí zab. zař. Ing. Pösel

b) oddělení předpisů

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

Společná připomínka k projektové dokumentaci:

1) Upozorňuji na skutečnost, že mezistaniční úsek nemůže být ohraničen odbočkou. Pro vysvětlení dané problematiky uvádím vybrané základní pojmy z článku 46 předpisu SŽDC D1:

- Šířá trať je úsek trati, ohraničený na každé straně buď stanicí, dopravnou D3, dopravnou RB, nebo koncem dráhy (zakončením tratě např. na zastávce, na nákladišti). Hranicí mezi šířou tratí a stanicí je vjezdové návěstidlo; u traťové koleje bez vjezdového návěstidla je to úroveň vjezdového návěstidla u správné koleje. Hranicí mezi šířou tratí a dopravnou D3 nebo dopravnou RB je lichoběžníková tabulka.
- Mezistaniční úsek je šířá trať bez zřetele, zda je rozdělena na traťové oddíly.

Připomínka byla zapracována v jednotlivých částech dokumentace. Böhms

B. Souhrnná technická zpráva

B.4 Provozní a dopravní technologie

2) (strana 5) 2.1.1 Vymezení řešené oblasti

Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.

Opraveno. Ing. Pösel

3) (strana 6, 7, 8, 9) 2.1.3 Charakteristika traťových úseků

V tabulkách tratí 301A, 301C, 301D, 302B, 302E a 303C opravte text „Organizování a provozování drážní dopravy podle:“ na „Organizování a řízení drážní dopravy podle:“.

- Podle předpisu SŽDC D1 se drážní doprava organizuje a řídí.
- Drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

Opraveno. Ing. Pösel

4) (strana 13) PAK – přejezdník (se symbolem hudební noty – akustický přejezdník) - v současné době účinný předpis SŽDC D1 již neobsahuje.

Vymazáno. Ing. Pösel

5) (strana 41) SZZ Odbočky Olše

V textu zmiňovanou odbočku Olše se mi nepodařilo dohledat - není uvedena ve staničním řádu ŽST Karviná hlavní nádraží, ani ve staničním řádu ŽST Louky nad Olší a ani v SŽDC SR70. Text popisu této neexistující odbočky se nápadně podobá popisu „dopravního stanoviště“ Karviná-Darkov.

Jedná se o chybu názvu dopravního bodu, opraveno na „dopravní stanoviště Karviná-Darkov“. Ing. Pösel

6) (strana 42) TZZ v úseku Odb. Koukolná – Dětmarovice

Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmarovice není mezistaniční úsek.

Opraveno. Ing. Pösel

7) (strana 44) TZZ v mezistaničním úseku Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína

Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.

Opraveno. Ing. Pösel

8) (strana 45) TZZ v mezistaničním úseku Odb. Koukolná – Odb. Závada

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, Tel: 545 240 572

Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.

Upraveno. Ing. Pösel

9) (strana 46) Rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- Mezi ŽST Karviná hl. n. a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmorovice není mezistaniční úsek.

Upraveno. Ing. Pösel

10) (strana 47) Rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích

- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.

Upraveno. Ing. Pösel

11) (strana 54, 55, 67) „Drobná vozidla“ již neexistují - označujeme je jako „speciální vozidla“.

Upraveno. Ing. Pösel

12) (strana 57) Traťová technologie / Sunutí vlaků

V souvislosti s řídicími vozy upozorňuji na ustanovení článku 32 předpisu SŽDC D1:

- Je-li jízda vlaku (posunového dílu) ovládána z řídicího vozu, je tento vůz považován za hnací vozidlo; jeho strojvedoucí má veškeré povinnosti strojvedoucího hnacího vozidla příslušné trakce. Je-li řídicí vůz v čele vlaku (posunového dílu), není takový vlak (posunový díl) pro účely předpisů pro provozování dráhy sunutým vlakem (posunovým dílem).

V textu okomentováno s doplněním příslušného ustanovení předpisu. Ing. Pösel

13) (strana 64) Výhledový rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice (rok 2030)

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- Mezi ŽST Karviná hl. n. a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Koukolná a ŽST Dětmorovice není mezistaniční úsek.

Upraveno. Ing. Pösel

14) (strana 65) Výhledový rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích (rok 2030)

- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Koukolná a odbočkou Závada není mezistaniční úsek.

Upraveno. Ing. Pösel

15) 3.2.5 Staniční technologie s dopadem ETCS

- (strana 69, 71, 73, 74, 77, 81, 83) Text „... (které zde budou / nebudou zastavovat z přepravních důvodů)...“ nahraďte textem, „... (které zde budou / nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících)...“ Důvodem je skutečnost, že při organizování a řízení drážní dopravy není termín „přepravní důvody“ používán. U vlaků osobní dopravy rozlišujeme zastavení z dopravních důvodů nebo zastavení pro výstup a nástup cestujících anebo nezveřejněné zastavení - viz článek 75 předpisu SŽDC D1.

Opraveno. Ing. Pösel

- (strana 69) Mosty u Jablunkova - Správný název zastávky je „Mosty u Jablunkova zastávka“.

Opraveno. Ing. Pösel

- (strana 70, 72, 73, 76, 79, 82, 84) Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, představení EoA - Termín „jízdní cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Používáte-li v tabulkách text např. „Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.“ nebo např. „Ohroženy jsou JC na/z 2k od/do Louky nad Olší po 2. t. k. pro traťovou rychlost.“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?

V části dopravní technologie bylo upraveno na základě podkladů profese zab. zař. Ing. Pösel

Švorčík: Bylo opraveno i v části D.1.

16) (strana 103, 104) 9. Dopravní a přepravní opatření

Termín „sjezdové koleje“ doporučuji nahradit termínem „nevyložené koleje“.

Opraveno. Ing. Pösel

B. Souhrnná technická zpráva

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

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Název předpisu byl opraven. Böhm.

18) Správné označení předpisu D7/2 je SŽDC D7/2.

Název předpisu byl opraven. Böhm.

19) Označení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady opravte na SŽDC SM96.

V souladu s připomínkou O6 byl odkaz na směrnici SŽDC č. 96 smazán (jedná se o interní předpis). Böhm.

20) (strana 20) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.
- Text „Jízda vlaků je současně na telefonické dorozumívání.“ opravte na „Jízdy vlaků se ještě navíc zabezpečují pomocí telefonického dorozumívání.“

Švorčík: Bylo opraveno.

21) (strana 20) PS 12-28-01 ŽST Louky nad Olší, úprava SZZ

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

22) (strana 21) PS 14-28-01 ŽST Karviná, úprava SZZ

- Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

23) (strana 23) PS 04-28-01 ŽST Návsí, úprava SZZ

„V ŽST Návsí je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“

- Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.

Švorčík: Bylo opraveno.

24) (strana 23) PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ

„V ŽST Český Těšín je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“

- Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.

Švorčík: Bylo opraveno.

25) (strana 22 - 24) ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

„V případech, kdy nelze dosáhnout nenulové uvolňovací rychlosti ve VC bez přijetí dalších opatření, bude ve VC nulová uvolňovací rychlost a pro tyto VC bude zřízena vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP), v níž budou vyloučeny ohrožené jízdní cesty (JC) s rychlostí nad 60 km/h.“

- Termín „jízdní cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Používáte-li text „...v níž budou vyloučeny ohrožené jízdní cesty (JC) s rychlostí nad 60 km/h.“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?

Švorčík: Myšleny nejsou posunové cesty, ale souhrnně všechny typy vlakových cest. Bylo opraveno.

- V ŽST Karviná naopak uvádíte, že „Vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP) a výluky ohrožených VC s rychlostí nad 60 km/h tedy v ŽST Karviná nebudou.“ - zde používáte v souvislosti s výlukou ohrožených cest s rychlostí nad 60 km/h termín „vlaková cesta“ a nikoliv „jízdní cesta“.

Švorčík: To je správně.

26) (strana 25) PS 90-28-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, ETCS

Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

27) (strana 29) PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R

„V místě výstavby nové základnové stanice repeater (RRH) BTS 376 - Mosty u Jablunkova, státní hranice SR se na koridorové trati Dětmárovice – Mosty u Jablunkova - st. hranice SR ve směru Čadca na území SR ve smyslu předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) instalují nové neproměnné návěsti – tzv. radiovníky. V opačném směru při výjezdu z ČR se na st. hranici na území ČR těsně u státní hranice umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“. Stávající návěsti pro GSM-R se na této trati demontují. V dotčeném úseku se jedná o umístění/změnu umístění pro celkem 6 ks návěstí, resp. předvěstí. V místě výstavby nové základnové stanice repeater (RRH) BTS 377 - zast. Ropice se na odbočující trati Český Těšín – Frýdek Místek ve smyslu předpisu

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) instalují nové neproměnné návěsti. V tomto úseku bude se jednat o umístění/změnu umístění pro celkem 3 ks návěstí, resp. předvěstí.“

- Popisujete-li směr ze Slovenské republiky, nemá být uvedeno „ze směru Čadca“?

Bylo opraveno na „ze směru Čadca“. Folta.

- Radiovník je návěstidlo, nikoliv návěst.

Bylo opraveno. Folta.

- Návěstidlo s návěstí Konec rádiového systému GSM-R se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.

V obou případech nenásleduje za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém. Na odbočné trati z Českého Těšína na Frýdek Místek nenásleduje žádný jiný traťový systém. Neproměnné návěstidlo je tedy nutné v tomto případě umístit.

U přehraničního styku mezi ČR a SR (st. hranice Mosty u Jablunkova) není doposud dojednáno roaming, takže je v tomto místě nutné také návěstidlo s návěstí Konec rádiového systému GSM-R (CZ) umístit, protože se nedá automaticky přepnout na GSM-R (SK) a je tak vnímán jako by nenásledoval. V případě, že bude roaming CZ/SK vyřešen ještě před realizací naší stavby, nebude nutné tato neproměnná návěstidla nově umísťovat. Folta.

28) (strana 30) SO 10-17-01 ŽST Český Těšín, dynamické zarážedlo koleje č. 238

Upozorňuji na nutnost zajistit, aby se žádná z částí dynamického zarážedla nenacházela ještě před hlavním návěstidlem ukončujícím vlakovou cestu na této koleji.

Bylo opraveno. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

29) Označení směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty opravte na SŽDC SM56.

Bylo opraveno. Böhm.

30) U Správy železnic je od 1. ledna 2020 účinný novelizovaný předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Tímto předpisem se nahrazuje předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy účinný od 1. září 2014.

Bylo opraveno. Böhm.

D. Dokumentace objektů

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

MoDět_0001_TZ

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

Švorčík: Bylo doplněno.

32) (strana 5/25) 1.3.2.6 ŽST Český Těšín

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Albrechtice u Českého Těšína není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

33) (strana 6/25) 1.3.2.7 ŽST Louky nad Olší

- Mezi ŽST Český Těšín a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.
- Mezi odbočkou Chotěbuz a ŽST Louky nad Olší není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

34) (strana 7/25) 1.3.2.8 ŽST Karviná

- Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

35) (strana 10/25 - 17/25) D.1.1.1. Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

- Termín „jízdní cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. V souvislosti s ohroženými cestami používáte současně text jako „...ohroženy jiné vlakové cesty pro rychlost nad 60 km/h...“ a současně „...výluky ohrožených jízdních cest pro rychlost nad 60 km/h...“ - myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Švorčík: Myšleny nejsou posunové cesty, ale souhrnně všechny typy vlakových cest. Bylo opraveno.

36) (strana 11/25) 2.2.2 PS 04-28-01 ŽST Návší, úprava SZZ

„V ŽST Návší je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“

- Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.

Švorčík: Bylo opraveno.

37) (strana 14/25) 2.2.5 PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ

„V ŽST Český Těšín je požadováno zřídit současné vjezdy na obsazenou kolej.“

- Tuto větu lze chápat i tak, že pojedou na jednu kolej proti sobě dva vlaky současně, což by bylo porušením článku 2925 předpisu SŽDC D1. Text přeformulujte - jedná se o funkci VCRP a slovo „současné“ odstraňte.

Švorčík: Bylo opraveno.

38) D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

(strana 18/25) ŽST Český Těšín – směr od ŽST Albrechtice u Českého Těšína

- Mezi ŽST Albrechtice u Českého Těšína a odbočkou Chotěbuz není mezistaniční úsek.

(strana 20/25) Návrat vlaku ze zastávky

- Správný název zastávky je „Mosty u Jablunkova zastávka“.

Švorčík: Bylo opraveno.

39) (strana 22/25) 2.2.10PS 90-28-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, ETCS

- Mezi ŽST Karviná a odbočkou Koukolná není mezistaniční úsek.

Švorčík: Bylo opraveno.

40) Přílohy - návrh VCP, Výluk současných jízdnicích cest vlivem ETCS, představení EoA

Termín „jízdnicí cesta“ je společný název pro „vlakovou cestu“ a „posunovou cestu“. Používáte-li v tabulkách text např. „Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.“ myslíte tím tedy i posunové cesty (maximální rychlost při posunu je 40 km/h)?

Ohroženy jsou i posunové cesty. Texty byly znovu zkontrolovány a termín JC byl nahrazen VC v případech, kdy je ve větě termín JC zavádějící. Ve formulacích, kde je termín JC vyhovující (ohroženy jsou např. pouze VC s rychlostí 60 km/h a nižší a posunové cesty), byl termín JC ponechán. Ing. Švorčík.

MoDět_PS082801_0207_Sit. sch. Trinec

41) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění rychlostníků „N“ dolní/horní [160/160] se stejnou hodnotou traťové rychlosti v km 310,660 u koleje č. 2 směr Bystřice je nesmyslné a nesprávné.

Švorčík: V situačním schématu bylo opraveno. Na schváleném situačním schématu je nutné opravit v dalším stupni.

42) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík.

MoDět_PS122801_0212_Sit. sch. Louky

43) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

44) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že označení některých seřadovacích návěstidel není v souladu s tehdy účinným předpisem SŽDC (ČSD) T100.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

MoDět_PS902871_0206_Sit. sch. Bystřice - Trinec

45) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění rychlostníků „N“ dolní/horní [160/160] se stejnou hodnotou traťové rychlosti v km 310,660 směr Bystřice je nesmyslné a nesprávné.

Švorčík: V situačním schématu bylo opraveno. Na schváleném situačním schématu je nutné opravit v dalším stupni.

MoDět_PS902871_0210_Sit. sch. Český Těšín - Chotěbuz

46) Pro umístění návěstidel s návěstí Změna úrovně ETCS, Výstupní hranice oblasti ETCS, Předvěst změny úrovně ETCS platí ustanovení článku 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.

Švorčík: Umístění návěstidel vlevo odpovídá čl. 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.

47) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

MoDět_PS902871_0211_Sit. sch. Chotěbuz - Albrechtice

48) Pro umístování návěstidel s návěstí Změna úrovně ETCS, Výstupní hranice oblasti ETCS platí ustanovení článku 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.

Švorčík: Umístění návěstidel vlevo odpovídá čl. 626 předpisu SŽDC D1 a SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620.

49) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

MoDět_PS902871_0213a_Sit. sch. Louky - Karviná

50) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

MoDět_PS902871_0213b_Sit. sch. Louky - Karviná

51) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

MoDět_PS902871_0213c_Sit. sch. Louky - Karviná

52) Není předmětem stavby, přesto považuji za nutné uvést, že umístění některých rychlostníků není v souladu s předpisem SŽDC D1.

Bude případně opraveno v dalším stupni. Ing. Švorčík

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

01_Technická zpráva

53) (strana 17) PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R / Navrhované řešení

„V opačném směru při výjezdu z ČR se na st. hranici na území ČR těsně u státní hranice umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“ (číslo ustanovení 1235 předpisu SŽDC D1).“

- Návěstidlo s návěstí Konec rádiového systému GSM-R se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.

Vzhledem k tomu, že v přeshraničním styku mezi ČR a SR není doposud dojednáno roaming, tak je v tomto místě nutné návěstidlo s návěstí Konec rádiového systému GSM-R (CZ) umístit, protože se nedá automaticky přepnout na GSM-R (SK) a je tak vnímán jako by nenásledoval. V případě, že bude roaming CZ/SK vyřešen ještě před realizací naší stavby, nebude nutné tato neproměnná návěstidla nově umísťovat. Folta.

Český Těšín – Frýdek Místek - „V opačném směru se umístí návěst „Konec rádiového systému GSM-R“ (číslo ustanovení 1235 předpisu SŽDC D1).“

- Návěstidlo s návěstí Konec rádiového systému GSM-R se umísťuje pouze v případě, nenásleduje-li za tímto návěstidlem jiný traťový rádiový systém.

Tato trať není vybavena jiným traťovým rádiovým systémem. Z tohoto důvodu bylo voleno nové umístění návěstidla s návěstí „Konec rádiového systému GSM-R“. Folta.

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek, D.2.1.2 Nástupiště

D.2.1.1.2_1_Technická zpráva

54) 4. Soupis zákonů, norem, předpisů a vzorových listů

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 Správy železnic je od 1. července 2013 účinný předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis - tedy již více než 6 let!!!

Bylo opraveno. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

D.2.1.8-1 Technická zpráva

55) Resortní předpisy SŽDC

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, Tel: 545 240 572

- Správné označení předpisu SŽDC S3/1 je SŽDC (ČD) S3/1.
- Předpis SŽDC (ČD) M21 Předpis pro staničení železničních tratí byl zrušen. Od 25. června 2019 je u Správy železnic účinný předpis SŽDC M21 Topologie sítě a staničení tratí železničních drah.

V technické zprávě bylo označení těchto předpisů opraveno. Ing. Derka

D.2.2 Pozemní stavební objekty

D_02_02_01_SO501501

D_02_02_01_SO501501_01

56) 12. Dotčené normy a předpisy, použitá literatura

- Správné označení a název předpisu Ob14 je SŽDC Ob14 je Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty.
- Správné označení a název předpisu Bp1 je SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Ing. Lázníček

C. SŽ GR - Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

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

1) B.4, 3.2.5 – Stávající délka SK 1 a 2 v ŽST Jablunkov je uvedena nesprávně. Dle km polohy návěstidel je správně je 665 m. Tudíž i konstatování, že užitečné délky SK se nezmění, je chybné. Rovněž u ŽST Karviná hl. n. jsou nepřesnosti u délek DK.

Opraveno. Ing. Pösel

2) B.4, 5.1.2 – Stavbu, resp. SP generující omezení dráhy a drážní dopravy je nutno koordinovat i se stavbami na přilehlých nebo provozně dotčených ramenech, např. Polom – Suchdol n. O., BC.

Text o potřebě koordinace doplněn. Ing. Pösel

3) B.4, 5.3 - K přehledu stavebních postupů a rozsahu a koordinaci výluk si vyhražujeme nárok se s konečnou platností vyjádřit až se zpracováním a doložením časovým harmonogramem stavby (SP) a z toho vyplývajícím konkrétním harmonogramem požadovaných výluk, tedy v následujícím stupni PD. Stávající souhrnný popis výluk v jednotlivých SO je z hlediska koordinace výluk nedostatečný. Rovněž požadujeme doplnit konkrétní časový rozsah jednotlivých činností, vč. rozsahu výluk pro úpravy SW a přezkoušení ZZ v jednotlivých SO.

Projektant bere na vědomí. Požadavky na výlukovou činnost jsou stanoveny podle stavu podrobnosti technického řešení ve stupni DUR. V následujícím stupni bude upřesněno, včetně časových poloh výluk a dalších opatření drážní dopravy. Ing. Pösel

4) V návaznosti na předchozí odstavec požadujeme doložení výlukové propustnosti potřebnými výpočty u jednotlivých SP, celkovým zhodnocením a návrhem případných opatření. V této souvislosti nelze odstavec B.4, 5.4.2, resp. 5.4.3, považovat za zcela relevantní. Konstatování, že „Vlaky nákladní dopravy budou prováděny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích“, je zcela nedostatečné.

Doposud navržené výluky jsou tvořeny převážně denními výlukami jednotlivých staničních kolejí, nebo skupin staničních kolejí v řádu hodin, případně výlukami SZZ. Výjimkou je nepřetržitá výluka kusé 238. koleje v ŽST Český Těšín, ta však nemá dopad na dopravu. Výluky traťových kolejí nebo TZZ nejsou uvažovány, nebude tedy docházet k omezení kapacity dráhy v mezistaničních úsecích. Blíže bude upřesněno v dalším stupni (vč. časové polohy výluk v roce, což nyní nelze stanovit). Ing. Pösel

5) V rámci porad k DÚR požadoval O12, GR SŽ, s. o. zavedení VCO (vlaková cesta s omezením) u vybraných vlakových cest jednotlivých ŽST, viz zápis z 09. 12. 2019. Vzhledem k tomu, že v DÚR je traťová i staniční dopravní technologie zpracována výhradně bez VCO, s ohledem na dynamiku jízdy vlaků pod ETCS (zavedení výluk současných vlakových cest, aplikace nulových a nenulových uvolňovacích rychlostí...), požadujeme doplnit provozní intervaly, následná mezidobí pro výhradní i smíšený provoz. Rovněž porovnání současného a budoucího stavu a celkového vyhodnocení, zejména ve vztahu dopravní technologii při traťových výlukách.

Zřízení VCO bylo požadováno na poradě 9. 12. 2019. Projektant v průběhu přípravy telefonicky zjišťoval, zda se mají skutečně doplňovat VCO. Telefonicky bylo domluveno, že se jednalo o nedorozumění a myšleny byly vlakové cesty VCRP, s tím, že vlakové cesty VCO jsou v těchto stanicích zřízeny. Nicméně bylo prověřeno, že VCO nejsou zřízeny v ŽST Mosty u Jablunkova, v ŽST Návsí a v ŽST Český Těšín. V ostatních stanicích VCO zřízeny jsou. Od st. hr. ČR/SR je až do km 299,811 (po spojkou 28/29 na sudém zhlaví v ŽST Návsí) je traťová rychlost omezena rychlostníky na 120 km/h. V ŽST Mosty u Jablunkova a v ŽST Návsí tak nemá smysl VCO zřizovat. V ŽST Český Těšín je traťová rychlost v části stanice omezena rychlostníky na 120 km/h a v osobním nádraží na 80 km/h. V Českém Těšíně tedy rovněž nemá smysl VCO zřizovat. Ing. Švorčík

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Po dohodě s O12 se připomínka uzavírá následujícím způsobem:

1. VCO, za účelem eliminace případných provozně-technologických dopadů, se projektant zabývat nebude.
2. V rámci této stavby se neřeší posouzení, zda je ETCS přínosem pro kapacitu dráhy nebo ne, ale úkolem je ETCS zavést na uvedený traťový úsek v rámci technologické stavby.
3. Zpracování provozních intervalů, následných mezidobí pro výhradní i smíšený provoz a celkové posouzení je nad rámec zadávací dokumentace stavby (ZTP toto neuvádí, ani při dalších obdobných technologických stavbách jsme neřešili). Pro svou náročnost a rozsah (délka řešeného úseku, počet mezistančních úseků a stanic), je to spíše na zpracování samostatné dopravně-technologické studie, která by se problematikou podrobně zabývala. Ing.Pösel

D. SŽ GR – Odbor traťového hospodářství (O13)

a) D.2.1.2 Kolejový svršek a spodek, D.1.2.1 Nástupiště (zpracovatel Ing. Kubina, tel. 972 762 022)

• Posun nástupiště blíže k přejezdu P8343 je zapříčiněn nutností dodržení minimální šířky nástupiště 2,5 m a zároveň zachováním přístupů do objektu na pozemku parc. č. 3343/14 a nemožností změny výškové úrovně těchto přístupů. Tím vzniká za koncem nástupiště a úrovní pohyblivého zarážedla cca 25 m koleje, která není nutná a jejíž přítomnost omezuje možnosti zřízení přístupového chodníku k nástupišti u výpravní budovy. Navíc se v těsné blízkosti před pohyblivým zarážedlem nachází konec oblouku, což má nepříznivý vliv na funkčnost zarážedla – páčení nárazníky vozidla při postupném přejezdu bodu konce oblouku (změna příčné polohy nárazníků vozidla).

• Za O13 požadujeme přemístění pohyblivého zarážedla těsně za konec nástupiště (s rezervou pro umístění hlavního návěstidla, příp. umístění hlavního návěstidla vlevo koleje). Za koncem nástupiště bude kolej pokračovat pořád obloukem stejného poloměru R=335 m. Tím sice dojde k mírnému přiblížení koleje k objektu na pozemku parc. č. 3343/14, ale podél koleje v pracovním prostoru zarážedla je uplatňován průjezdný průřez bez volného postranního prostoru, tzn. že zábradlí podél koleje v pracovním prostoru pohyblivého zarážedla je možné umístit do vzdálenosti 2,0 m od osy koleje. Za koncem koleje nutné pro osazení pohyblivého zarážedla (cca od úrovně pozemku parc. č. 3343/13) je možné rozšířit přístupový chodník do prostoru bývalé koleje a tím zajistit přístup na nástupiště u výpravní budovy, tak i zajistit přístupy do ostatních objektů.

Bylo zpracováno a opraveno, s tím že návrh koleje GPK byl konzultován se SŽG. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

• Zvažte možnost zřízení dalšího přístupu na nástupiště v místě jeho začátku u přejezdu P8343 (cca km 137,818) na chodník na ulici Nádražní.

Bylo zpracováno. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

b) D.2.1.2 Nástupiště (zpracovatel Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275)

SO 10-16-31 – nástupiště č. 5

• Upozorňuji, že veškeré prvky umístěné na nástupišti (sloupky osvětlení, orientační systém, odpadkové koše, lavičky apod.) musí být, u vnějšího nástupiště, umístěné min. 2,4 m od nástupní hrany. Při šířce nástupiště 2,5 m nelze umístit do plochy nástupiště jakékoliv překážky. Sloupky lze integrovat do zábradlí, ale lavičky na nástupišti nebudou.

Šířka nástupiště byla upravena na 3,0 m. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

E. SŽ GR – Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

1) připomínky oddělení zabezpečovací techniky

(zpracovatel Ing. Marcel Klega, tel. 972 741 240, 725 144 183)

Obecně – týká se všech částí

1. Upozorňujeme, že „Správa železniční dopravní cesty“ a zkratka „SŽDC“ by měla být změněna na „Správa železnic. Někde je to tak uvedeno, ovšem starý název zůstal v „rohovém razítku“ na titulních stranách jednotlivých částí a na mnoha dalších místech. Zkratka „SŽDC“ by měla zůstat v označení

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

předpisů Správy železnic a z toho důvodu v Seznamu zkratk. Upozorňujeme, že uvedení právní formy „s. o.“ je rovněž nepřipustné. Buď je nutno vypsát celými slovy, nebo neuvádět vůbec.

Po dohodě s investorem bylo rozhodnuto ponechat v dokumentaci k připomínkám původní již neplatný název investora a opravu provést až v dokumentaci po připomínkovém řízení. Böhlm.

K A

1. K A.1.1 d) – Doporučujeme upřesnit text ve druhém řádku na „zařazena do hlavní sítě pro osobní přepravu (tj. TEN-T).“
Odůvodnění: Hlavní síť se dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 rozlišuje „pro osobní přepravu“ a „pro nákladní dopravu“. Řešený úsek je jen pro osobní přepravu.

Bylo upřesněno. Böhlm.

K B

1. K záhlaví na dalších stránkách – Text záhlaví je matoucí. Určitě nejde o přílohu č. 3 k vyhlášce č. 499/2006 Sb.

Text byl upřesněn na „Zpracováno dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy“. Stejným způsobem bylo opraveno také záhlaví Průvodní zprávy. Böhlm.

2. K B.2.1 b) – Doporučujeme upřesnit text ve třetím řádku na „zařazena do hlavní sítě pro osobní přepravu (tj. TEN-T).“
Odůvodnění: Hlavní síť se dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 rozlišuje „pro osobní přepravu“ a „pro nákladní dopravu“. Řešený úsek je jen pro osobní přepravu.

Bylo upřesněno. Böhlm.

3. K B.2.1 d) – Doporučujeme vypustit v první skupině odrážek předposlední odrážku týkající se zvýšení rychlosti nad 160 km/h.
Odůvodnění: Výhoda se netýká přímo této stavby a mohla by u různých orgánů a organizací, které se budou ke stavbě vyjadřovat, vést k obavě z důsledků zvýšení rychlosti (obava z vyššího hluku, vibrací, ...).

Bylo smazáno. Böhlm

4. K B.2.1 d) – Požadujeme doplnit do druhé skupiny odrážek „SŽDC Z8 díl IV Evropský vlakový zabezpečovač ETCS“ a „TS 1/2019-Z Vlaková cesta s prodlouženou ochranou dráhou“.

Bylo doplněno. Böhlm.

5. K B.2.1 h) – Máme pochybnost o tom, že „Provoz stavby nebude generovat odpady.“ V provozu dochází k poškozování balíz a balízy jsou neopravitelné. Proto se stanou odpadem. Doporučujeme uvést na pravou míru.

Dle projektanta se uvedená kapitola týká hlavně staveb výrobního charakteru, ve kterých dochází k pravidelnému vzniku odpadu. Text bude přesto doplněn větou „Během činnosti ETCS může ojediněle vzniknout odpad při poškození balíz v kolejišti a jejich výměně za novou.“ Böhlm.

6. K B.2.1 i) – V textu nejsou obsaženy žádné údaje o realizaci stavby a o členění na etapy, což by vzhledem k nadpisu bylo možno čitatelem očekávat.

V textu je odkaz na kapitolu B.8, kde jsou údaje zmíněné údaje uvedeny. Do textu budou stručně doplněny alespoň základní údaje z kapitoly B.8. Böhlm.

7. K B.2.3 a), D.2.3 – Opravte „slovenskou“ na „Slovenskou“.

Bylo opraveno. Böhlm.

8. K B.2.6 a), PS 02-28-01 ŽST Mosty u J., úprava SZZ – V druhém odstavci upravte poslední větu na „SZZ a UAB mají zapracovanou úpravu pro návrat vlaku ze zastávky v obou traťových kolejích.“
Odůvodnění: Úprava se týká nejen UAB.

Bylo upraveno. Ing. Švorčík

9. K B.2.6 b), všechny PS týkající se úprav SZZ – Doporučujeme vyjádřit, že u VCP bude aplikována nenulová uvolňovací rychlost.

Do popisu obecných požadavků týkajících se všech provozních souborů úprav staničního zabezpečovacího zařízení (mimo PS 14-28-01 ŽST Karviná, úprava SZZ, kde nejsou VCP) byla doplněna věta: „Ve VCP bude v rámci oprávnění k jízdě poskytována nenulová uvolňovací rychlost.“ Ing. Švorčík

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

10. K B.2.6 b), PS 91-14-21 zaokružování přenosového systému pro ETCS – Požadujeme vyjádřit, zda už byly u správce kabelů příslušná optická vlákna v OK vyhrazena pro toto použití. Pokud ne, požadujeme toto provést ve spolupráci se SSZ.

Vyhrazení vláken v OK je v řešení. Ing. Gajdečka.

11. K B.2.6 b), PS 90-14-71 neproměnné návěsti GSM-R – Bylo rozmístění rádiovníků koordinováno a projednáno se ŽSR? Nepovažujeme za správné, aby bylo nařízeno přepnutí hlasového rádia ještě v oblasti, která spadá do působnosti řízení provozu ŽSR, pokud to nebylo projednáno se ŽSR. V textu jsou rozpory. Z první věty plyne, že se nějaké rádiovníky umístí pro směr Čadca, v druhé větě se píše o opačném směru při výjezdu z ČR. To je tentýž směr. Požadujeme jednoznačně vyjádřit, kde (km poloha) se umístí jaký rádiovník a pro který směr jízdy, a zda umístění rádiovníků bylo projednáno i s ŽSR. Současně upozorňujeme, že lze do doby realizace stavby očekávat zahájení roamingu GSM-R se ŽSR, pak by se již neměly umístit návěsti „Konec rádiového systému GSM-R“, ale návěsti „Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci“ (SK) a „Začátek rádiového systému GSM-R“ (SK). Takže by nešlo celkem o 6 návěstidel ale o 8 návěstidel, pokud již nebudou umístěna samostatně v souvislosti roamingem.

Rozmístění rádiovníků nebylo s ŽSR projednáváno a nedošlo tak ani k žádné koordinaci. Přesné umístění rádiovníků bude řešeno v dalším stupni dokumentace. Sestavená komise ze zástupců Správy železnic určí přesná místa umístění rádiovníků. V rámci tohoto stupně bylo navrženo návěsti „Začátek rádiového systému GSM-R“ a „Konec rádiového systému GSM-R“ vzhledem k protažení signálu GSM-R umístit na státní hranici. V technické zprávě byla opomenutá zmínka, že umístění návěsti „Připravte rádiové zařízení GSM-R k registraci“ na slovenském území bude řešeno v následujícím stupni dokumentace nebo se nebude osazovat vůbec (řešení po vzoru stavby ETCS Petrovice – Břeclav). V ideálním případě by bylo umístění těchto návěstidel v souvislosti s řešením roamingu v případě, že bude roaming vyřešen ještě před naší stavbou. **Folta.**

12. Ke statickým rychlostním profilům V_{150} – Požadujeme doplnit i rychlostní profil V_k , aby bylo zřejmé, zda je nebo není všude rychlostní profil V_{150} menší nebo roven rychlostnímu profilu V_k . Pokud by někde byl V_k nižší než V_{150} , požadujeme prověřit, zda jsou stávající délky přibližovacích úseků PZS dostatečné. Pokud by tomu tak nebylo, požadujeme to řešit.

Pro přehled je do rychlostního profilu doplněna rychlost V_k . Stávající rychlosti (V_{100} , V_{130} , V_k) jsou rychlosti podle TTP, tedy odpovídají cca dynamickému rychlostnímu profilu. Maximální dosažitelná rychlost V_{150} je vypočítána pro statický průběh, tedy bez ohledu na zrychlení nebo zpomalení vlaku. Tato rychlost bez ohledu na stav železničního svršku, poddolování nebo zabezpečovacího zařízení je zakreslena tečkovaně pro přehled, co daná kolej může nabídnout v případě plánování budoucích rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Pro uvedení rychlosti V_{150} do provozu v rámci této stavby ETCS, ve které nedochází k přestavbě svršku a spodku (poddolování, špatný stav výhybek), je ovšem tato vypočítaná maximálně dosažitelná rychlost nepoužitelná. Z tohoto důvodu je pro účel této stavby navržena rychlost V_{150} , která je zakreslena plnou čarou v purpurovém odstínu. Tato navržená rychlost V_{150} byla všude navržena tak, aby respektovala stávající omezení, se kterými počítají ostatní rychlosti (V_{100} , V_{130} , V_k), tedy taková rychlost V_{150} , která je maximálně dosažitelná pouze v rámci realizace této stavby ETCS. Tato navržená rychlost V_{150} je podle zadání stále statická, proto se počítá, že může být v některých úsecích ještě dále snížena po započítání dynamické jízdy vlaku. Bude se ale jednat o úseky, kde rychlost V_{150} je vyšší než klasická (V_{100} nebo V_{130}) a zároveň nižší než rychlost V_k . V úsecích, ve kterých je navržená rychlost V_{150} rovná rychlosti V_k , je naopak počítáno s tím, že dynamický profil rychlosti V_{150} prokáže, že rychlost V_{150} nebude nikde převyšovat rychlost V_k , protože už tato rychlost byla dříve prověřena dynamickým rychlostním profilem V_k . **Ing. Derka**

13. K B.4 – Několikrát se píše o zastávce Karviná-Darkov. V aktuálním KJŘ (ani v předchozím KJŘ!) tato zastávka není vůbec uvedena. Doporučujeme prověřit, zda vůbec existuje, a podle toho texty upravit jak v této části, tak ve všech ostatních částech dokumentace.

Zastávka existuje, ale není aktuálně obsluhována vlaky osobní dopravy. V listech grafikonu a dalších služebních pomůckách je uváděna. **Ing. Pösel**

14. K B.4 – Tabulka traťových rychlostí z TTP není aktuální.

Byly použity TTP platné v době zpracování dokumentace, od té doby byly aktualizovány. Změny provedeny ve zprávě B.4. **Ing. Pösel**

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

15. K B.4, 2.1.5, SZZ železniční stanice Louky nad Olší a SZZ železniční stanice Karviná – Pochybujeme, že věta „Kódování VZ v celé stanici není zprovozněno.“ je stále aktuální. Protože v tom případě by ve stanicích nebylo možno jezdit rychlostí vyšší než 100 km/h (což plyne z platných TTP). Doporučujeme toto prověřit a opravit.

Byly použity staniční řády platné v době zpracování dokumentace, od té doby byly aktualizovány. Změny provedeny ve zprávě B.4. Ing. Pösel

16. K 3.1.2 – Přestože zadávací dokumentace neuvádí mezi požadavky TS 1/2019-Z vysoce ji doporučujeme respektovat a vhodným textem zmínit, protože umožňuje použít vlakové cesty bez ochranné dráhy s nulovou uvolňovací rychlostí a vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou s nenulovou uvolňovací rychlostí, což umožní dosáhnout vyšší kapacity než řešení, které by tuto variabilitu pro neumožňovalo. Byť je to za cenu výluk současně zakázaných cest v pokračování vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou.

Bylo doplněno. Ing. Švorčík

17. K B.4, 3.2.3, poslední odstavec – Požadujeme doplnit, zda bylo prověřeno, že se MRS neruší např. v předchozí stavbě DOZ. Pokud ano, je třeba zajistit změnu a zajistit možnost ovládání MRS z CDP Přerov.

Stavbou DOZ není místní radiový systém (MRS) rušen. Zařízení MRS bylo v rámci DOZ upraveno na dálkové ovládání z CDP. V této stavbě není třeba provádět žádných úprav. Ing. Pösel

18. K B.4, 3.2.5 – K tabulkám uvolňovacích rychlostí platí stejné připomínky jako k tabulkám v části D.1.1. Provéřít tabulku RS na str. 71 pdf a dalších.

Bylo zapracováno do části B.4 v součinnosti s profesí zab. zařízení. Ing. Pösel

Bylo opraveno v části D.1.1. Ing. Švorčík

19. K B.4, 5.3 – Požadujeme prověřit, zda jsou opravdu nezbytné napěťové výluky v uvedeném rozsahu (např. v Třinci). Balízy se montují přímo na kolej. Nejedná se o díly, pro jejichž montáž by byla nezbytná napěťová výluka. (Chápeme napěťové výluky při demontážích a montážích stožárových návěstidel.)

Nejedná se o výluky pro instalaci balíz, ale pro výkopové práce v kolejišti za použití mechanizace.

Z důvodu bezpečnosti navržena i výluka trakce. Do textové části B.4 doplněno. Ing. Pösel

Jedná se o výluky z důvodu výkopových prací (překopy kolejí, zřizování startovacích jam pro protlaky apod. Napěťové výluky jsou navrženy z důvodu možného použití mechanizace při zemních pracích. Ing. Švorčík

20. K B.4, 5.3.2, bod 4., etapa Z9 – Navrhuje se výluka ETCS pro úsek Ostrava (mimo) –st. hr. Polsko v délce 21 dní. Je tak dlouhá výluka ETCS nezbytná?

Jedná se o chybu, jedná se o požadavek na výluku 7 dní. V textové části B.4 opraveno. Ing. Pösel

21. K B.4, 5.3.2, bod 7., etapa Z9 – Je uveden čas na přehrávání SW navazující RBC 7 dní. Není uvedena žádná doba na zkoušení. Nebo má zkoušení proběhnout v rámci uvedených 7 dní? Požadujeme doplnit. Proč je pak výše uvedena délka vypnutí ZZ 21 dní?

Jedná se o chybu – viz předchozí připomínka, jedná se o požadavek na výluku 7 dní, a to včetně zkoušení.

V textové části B.4 opraveno. Ing. Pösel

22. K B.4, 7 – Píše se, že v jednotlivých etapách výstavby bude SZZ ovládáno z místních JOP, případně z DNO. Bylo prověřeno, že v rámci DOZ nedochází ke zrušení DNO, nebo že byly DNO vůbec v dotčených ŽST zřízeny? Provéřít a jednoznačně uvést, případně doplnit potřebné změny.

V součinnosti s profesí zab. zař. prověřeno, v textové části aktualizováno s přihlédnutím k místním podmínkám. Ing. Pösel

V připomínkovém řízení O12 požadoval minimalizovat ovládání stanic z místních JOP nebo DNO. Z tohoto důvodu bylo ovládání stanic přehodnoceno. Během zemních prací nebudou stanice ovládány z místních JOP, ale budou ovládány z CDP. Ovládání z místní JOP DNO bude pouze po dobu úprav vnitřní výstroje SZZ a zejména při výměně softwaru. Postup při výměně softwaru bude koncipován tak, aby úplná výluka SZZ byla směřována do noční vlakové pauzy, přezkoušeny budou jako první přivolávací návěsti u návěstidel pro dopravu nejdůležitějších. Tyto přivolávací návěsti budou předány co nejdříve výpravčímu. Zadávat PN bude možné z místní JOP, tzn., že DNO nebude ani nutné využít. Postup výměny softwaru bude proveden tak, aby byl využitelný i ve stanicích, v nichž nejsou DNO zřízeny. Ve stanicích, v nichž nejsou

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

DNO zřízení, není nutné je zřizovat. Ve stanicích, v nichž byly zřízeny v předešlých stavbách lze DNO využít, ale není to přímo nutné. Ing. Švorčík

K D.1.1

1. K 1.3.1 – Jakou má souvislost s řešenou stavbou t. ú. Olomouc – Uničov. Zdůvodnit nebo opravit.

Bylo opraveno. Ing. Švorčík

2. K 1.3.2.1 – Píše se, že ETCS je v úseku Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné v realizaci. Stavba už je stavebně ukončena (dle informace od SSZ, řeší se ještě nějaké dokumenty).

Bylo opraveno. Ing. Švorčík

3. K 1.3.2.2 - V druhém odstavci upravte poslední větu na „SSZ a UAB mají zapracovanou úpravu pro návrat vlaku ze zastávky v obou traťových kolejích“. Odůvodnění: Úprava se týká nejen UAB.

Bylo opraveno. Ing. Švorčík

4. K 1.3.2.7 a 1.3.2.8 - Pochybujeme, že věta „Kódování VZ v celé stanici není zprovozněno.“, protože v tom případě by ve stanicích nebylo možno jezdit rychlostí vyšší než 100 km/h (což plyne z platných TTP). Doporučujeme toto prověřit a opravit.

Bylo opraveno. Ing. Švorčík

5. K 1.3.2.8 – Upozorňujeme, že dle aktuálního KJŘ zastávka Karviná-Darkov neexistuje. Tak na ní nemůže být umístěn reléový domek.

Ing. Švorčík: Na situačním schématu je zastávka stále vyznačena, ale není obsluhována. V popisu zabezpečovacího zařízení ve staničním řádu ŽST Louky nad Olší je uvedeno, že výsledné klíče od výhybek a výkolejek jsou uzamčeny v ústředním zámku a výsledný klíč ústředního zámku pro příslušnou jízdní variantu je držen v jednom ze tří EZ. Ve starší verzi staničního řádu bylo uvedeno, že ústřední zámek je umístěn v buňce SEE na zast. Karviná Darkov. V aktuálním staničním řádu již umístění ústředního zámku není uvedeno, ale předpokládá se, že se nezměnilo. Uvolnění EZ je prováděno z JOP z ŽST Karviná hl. n. Popis byl upraven tak, aby odpovídal novým SSZ.

6. K 1.4 – Doporučujeme doplnit aktuálně platné právní předpisy EU týkající se ETCS. Jinak to vypadá, že vůbec nebyly brány v úvahu.

Ing. Švorčík: Do části 1.4 byly doplněny tyto dokumenty:

2016/919 Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro

interoperabilitu týkající se subsystémů "Řízení a zabezpečení" železničního systému v Evropské unii

2016/797 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii

SUBSET-026 v2.3.0d (Baseline 2) Specifikace systémových požadavků

SUBSET-026 v3.3.0 (Baseline 3) Specifikace systémových požadavků

Všechny ostatní SUBSET-y definované v Baseline 2 a Baseline 3.

7. K 2.2.1 úprava SSZ Mosty u Jablunkova – Proč se v PS týkajícím se pouze Mostů u Jablunkova řeší i stanice Třinec, Český Těšín a Karviná? Týká se i dalších PS.

Ing. Švorčík: Příslušné pasáže byly opraveny a přeformulovány.

8. K 2.2.2 úprava SSZ Návsí – Píše se, že na vjezdových návěstidlech budou prohozeny bílá a červená svítlna. To vidíme jako zbytečně pracné. Doporučujeme provést jen vzájemnou výměnu optických systémů (nikoliv však samotných barevných filtrů). Podle aktuálních informací, které máme k dispozici, je výměna optického systému možná i na stojícím návěstidle.

Ing. Švorčík: Bylo zapracováno.

9. K 2.2.5 úprava SSZ Český Těšín – Píše se, že na cestových návěstidlech Lc101 až Lc108 budou prohozeny bílá a červená svítlna. Opravdu se jedná o tato návěstidla? Již v dnešní době od nich existují vlakové cesty s nedostatečnou zábrzdou vzdáleností, takže prohození svítilen by naopak mohlo vést k nedostatečné vzdálenosti mezi bílým a dolním žlutým světlem, jak je to vidět na situačním schématu – opravte v situačním schématu (je pravda, že u kolejí s dovolenou rychlostí do 60 km/h včetně, nemusí být mezi bílým a žlutým světlem volná svítlna, avšak pro lepší rozlišitelnost návěstí pro jízdu podle rozhledových poměrů doporučujeme, aby tam, kde je to možné, byla mezi přerušovaným bílým světlem a žlutým světlem volná svítlna). Naopak vlakové cesty s nedostatečnou zábrzdou vzdáleností nejsou od vjezdových návěstidel 1S, 2S, 2AS a PS, takže by se „prohození“ mělo spíše týkat jich (v technické zprávě o vjezdových návěstidlech není nic, v situačním schématu jsou svítlny zakresleny červeně, což

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

chápe jako zakreslení „prohození svítilen“). Doporučujeme potřebu „prohození“ u cestových návěstidel (vě. náv. Lc234 a Lc236) prověřit dle skutečného uspořádání svítilen. Prohození svítilen vidíme jako zbytečně pracné a náročné na výluky. Doporučujeme provést jen vzájemnou výměnu optických systémů (nikoliv však samotných barevných filtrů).

Ing. Švorčík: Nedopatřením bylo přehlédnuto, že prohozené pořadí bílé a červené svítilny je provedeno na v připomínce zmíněných cestových návěstidlech již v současném stavu. Omylem bylo pořadí svítilen změněno na správné. Prohozením svítilen bylo myšleno, aby pořadí shora bylo bílá svítilna, červená svítilna. Text byl opraven podle skutečného stavu pořadí svítilen na návěstidlech. Dále bylo doplněno, že budou zaměněny pouze optické systémy mimo samotných optických filtrů.

10. K 2.2.8, D.1.1.7, Vstupy a výstupy do/z oblasti ETCS, ŽST Karviná – odb. Koukolná – Upozorňujeme, že sousední RBC není jen pro Petrovice u Karviné. Upřesněte (má se jednat o RBC Petrovice – Bohumín-Vrbice).

Ing. Švorčík: Jedná se o RBC Petrovice u Karviné – Bohumín-Vrbice. V části D.1.1.7 bylo upřesněno. Označení sousední RBC bylo opraveno v celé dokumentaci na Petrovice u Karviné – Bohumín-Vrbice.

11. K 2.2.8, D.1.1.7, Obecně k nasazení a implementaci ETCS – Požadujeme pro jednoznačnost doplnit větu, ve které se vyjádří, že ve stanicích, kde přibližovací úsek nezasahuje do zhlaví anebo do záhlaví, bude statický rychlostní profil vyšší v částech vlakové cesty, kde to umožní stavební uspořádání pro konkrétní vlakovou cestu.

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

12. K 2.2.8, D.1.1.7, Blízkost oddílových návěstidel AB u nástupiště zastávky Třinec-centrum – Opravdu jste prověřili, že na trhu není zařízení, které by umělo použít uvolňovací rychlost u odd. náv. AB? Oslovili jste všechny výrobce ETCS L2 v EU, případně i jinde ve světě? Doporučujeme větu upravit.

Ing. Švorčík: Věta byla upravena takto: „Typ ETCS, které bylo v nedávné době instalováno v trati Bohumín – Přerov, neumí aplikovat uvolňovací rychlost u oddílových návěstidel AB. Pokud bude zhotovitelem dodán shodný nebo i jiný typ zařízení, které neumí aplikovat uvolňovací rychlost u oddílových návěstidel, je nutné takové zařízení nejprve upravit a tuto funkcionalitu na zařízení doplnit.“

13. K 2.2.8, D.1.1.7, Blízkost oddílových návěstidel AB u nástupiště zastávky Třinec-centrum – Doporučujeme prověřit, zda obdobná situace je nebo není také na zastávce Ropice zast. v 1TK.

Ing. Švorčík: Bylo prověřeno, že oddílové návěstidlo 1-3160 se nachází rovněž v blízkosti nástupiště zastávky Ropice zast. Bylo doplněno do tech. zprávy v části D.1.1.7.

14. K 2.2.8, D.1.1.7, Návrat vlaku ze zastávky – V předposlední větě požadujeme na její konec doplnit „v módu Plný dohled nejméně od vjezdových návěstidel 1L, 2L“. Jinak by totiž bylo možno naplnit požadavek této věty jízdou v módu Na odpovědnost strojvedoucího (SR), což není žádoucí.

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

15. K 2.2.9, Umístění RBC – Byla prověřena únosnost podlahy v místnostech 3.23 a 3.22? Nevyplyne z toho nějaké omezení pro instalaci skříní RBC? Pokud to nebylo prověřeno, požadujeme prověřit a výsledek promítnout do textu.

Ing. Švorčík: Na začátku projektování byl předán požadavek na zpracovatele stavebních objektů úprav místností na CDP. Jednak byla předána hmotnost skříní udávaná výrobcem zařízení dodávaného ve stavbě Petrovice u Karviné – Břeclav a dále byl předán požadavek na plošnou únosnost 500 kg/m². Dle sdělení zpracovatele stavebních úprav místností CDP byla únosnost prověřena a vyhovuje. Do tech. zprávy dal statik požadavek, že v budoucnu po doplnění dalších skříní nesmí zatížení podlahy překročit 500 kg/m². Praktické prověření je o patro níž v místnosti č. 2.14, kde je v současné době místnost zcela zaplněna skříněmi pro ETCS a navíc je zde UNZ. Podlaha zatížení zatím unesla.

16. K 2.2.9, Úprava RBC Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné – Opravu je třeba rušit automatický vstup v DOZ? Nemá věta platit jen pro RBC? Nemá jít jen o RBC Petrovice – Bohumín-Vrbice? Tj. nezahrnuje Ostravu.

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

17. K 2.6 – Promítnout výše uvedené připomínky týkající se „prohození bílých a červených svítilen“ (Návší, Český Těšín).

Ing. Švorčík: Bylo zpracováno.

18. K 2.6, Český Těšín – Není popsáno, že se posouvá cestové návěstidlo Lc238, což plyne ze situačního schématu.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

19. K 2.6, Český Těšín – Upozorňujeme, že posunem návěstidla FL není zachována zábrzdná vzdálenost mezi předvěstí PřFL a náv. FL. Nižší traťová rychlost (60 km/h) mezi předvěstí a hlavním návěstidlem není důvodem pro nedodržení zábrzdne vzdálenosti, ani pro její změnu. Změnu umístění PřFL je třeba popsat ještě na dalších místech části D.1.1 a dalších dotčených částech dokumentace.

Ing. Švorčík: Nedodržení zábrzdne vzdálenosti mezi PřFL a FL bylo nedopatřením přehlédnuto.

V dokumentaci byl doplněn posun předvěstí PřFL i na dalších místech.

20. K 2.6, Karviná – Proč se v souvislosti s ŽST Karviná vyměňuje adresný SW v ŽST Bystřice?

Ing. Švorčík: Jedná se o překlep. Bylo opraveno na ŽST Karviná.

21. K 2.7 – Pokud bude výměna SW odb. Chotěbuz realizována současně s výměnou SW ŽST Český Těšín, opravdu bude délka výluky odb. Chotěbuz 2 dny, když ŽST Český Těšín je 10 dní?

Ing. Švorčík: Postup výstavby a s tím související délky výluk byly na základě připomínek OŘ Ostrava přepracovány ve všech stanicích tak, aby byly délky výluk SZZ a zejména ovládání z místní JOP zcela minimalizovány. V této souvislosti byla na odbočce Chotěbuz ponechána výluka a ovládání z místní JOP v délce 2 dny, což je pro přehraní a odzkoušení software. Tato výluka a ovládání SZZ z místní JOP bude shodná s ŽST Český Těšín. Opraven byl naopak popis stavebního postupu v Českém Těšíně a z toho plynoucí změny na výluky SZZ a ovládání z místní JOP. Obecně bude ve všech stanicích doba úplné výluky SZZ pro přehraní software minimalizována pouze na dobu 0,5 až 1h a směřována bude do noční vlakové pauzy. Jako první budou přezkoušeny ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější a ihned po přezkoušení budou předány výpravčímu k ovládání z místní JOP. Požadavek na výluku SZZ a obsazení stanice výpravčím je obecně 2 dny, ve větších stanicích 3 dny. Mimo úplné výluky SZZ v délce max. 1 h bude stanice ovládána z místní JOP a jízdy vlaků budou uskutečňovány na přivolávací návěst. Zemní práce a všechny práce, které lze provést bez výluky SZZ budou prováděny bez obsazení stanice výpravčím. V tomto smyslu byly opraveny stavební postupy ve všech stanicích. Tím budou minimalizovány požadavky na výluky a obsazení stanic výpravčími, jak požaduje OŘ Ostrava.

22. K 2.7 – Opravdu bude výluka RBC Petrovice – Bohumín-Vrbice z důvodu změny ze vstupu do oblasti na handover trvat 7 dní?

Ing. Švorčík: Délka výluky RBC Petrovice u Karviné – Bohumín-Vrbice byla konzultována s jejím dodavatelem. Skutečná potřebná délka bývá obvykle 2 až 3 dny. V přípravné dokumentaci bylo ale navrženo 7 dní, což se jeví jako dostačující i pro případné nepředvídatelné komplikace. Při realizaci lze výluku zkrátit. Naopak prodloužení výluky je vždy problematické. Z tohoto důvodu je navrženo 7 dní.

23. K TZ, tabulky uvolňovacích rychlostí – Odstranit věty o přestavení výhybek pojížděných za EoA proti hrotu (vzdálenosti k nim doporučujeme pro přehled ponechat) a tam, kde to má vliv, změnit uvolňovací rychlost na hodnotu v souladu s TS 1/2019-Z. Věty o přestavení výhybek se týkají např.:

- Mosty u J., VC z 3aK na 3K
- Návsí, VC od Mostů na 5K
- Třinec, VC od Bystřice na 6K, 3K
- Český Těšín, VC od Třince na 101K, 100K
- Český Těšín, VC od Chotěbuzi / Louk nad Olší / Cieszyna na 7K, 5K, 1K, 6K a 8K, VC z 6K a 8K na 6aK, VC z 1K a 0K na 100K, VC z 6K, 8K a 238K na 234K, VC z 234K na 234aK
- Karviná, VC od Louk na 6K, VC z 6bK na 6K (nicméně větu o změně pořadí přestavování výhybek 7/8 doporučujeme zachovat).

Ing. Švorčík: Bylo zapracováno. V souvislosti s touto připomínkou byl vypracován návrh VCP v uvedených dotčených vlakových cestách. Tento návrh bude projednán s O11 a O14.

24. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Bystřice – V záhlaví tabulky se vyskytuje název Bystřice nad Olší. Někde je jen název Bystřice. Sjednotit.

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

25. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí, Třinec, od Č. Těšina na 1dK – Doporučujeme doplnit důvod uvolňovací rychlosti 20 km/h (aby bylo zřejmé proč, když u ostatních návěstidel na kol. 1dK a 1cK jsou uvolňovací rychlosti 0 km/h).

Ing. Švorčík: Důvodem je vzdálenost nástupiště zastávky Třinec-Konská 72 m. Bylo doplněno.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

26. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Trinec, Jízda ze skupiny koleji řady 200 v modu SR – V prvním sloupci doplňte text na: „Jízda ze skupiny koleji řady 200 na 301K v modu SR“, a v poznámce doplňte: „Uvolňovací rychlost 0 km/h pro případ přechodu z módu SR do módu FS, nebo OS.“

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

27. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí, Český Těšín, VC z 100K na 0K – Doporučujeme změnit poznámku na „Ohrožené vlakové cesty jsou ve vzdálenosti větší než 100 m“.

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

28. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Český Těšín, VC z 6K a 8K na 110K, 112K, 114K, 116K – Ve sloupci poznámka uvést: „Ohrožené jsou JC pro rychlost“

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

29. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí odb. Chotěbuz – Vzhledem ke vzdálenosti návěstidla AS a hrotu výhybky 302 (118 m) není důvod měnit pořadí přestavování výhybek (bez ohledu na to, zda přestavování je vázané na zastavení / potvrzení zastavení).

Ing. Švorčík: Požadavek na změnu pořadí přestavování výhybek byl vymazán.

30. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Louky nad Olší, od Č. Těšina / odb. Chotěbuz na 4K – Požadujeme prověřit současně vyloučené VC a VCP. Výhybka č. 24 je do odbočky na rychlost 50 km/h. Pokud se odjezd/vjezd z/na 2K na/z 2TK směr Karviná dovoluje návěstí s dolním žlutým světlem, jsou některé z uvedených výluk bezpředmětné.

Ing. Švorčík: Po prověření v tabulce návěstění je odjezd/vjezd z/na 2K na/z 2TK směr Karviná povolován dolním žlutým světlem. Příslušné VC a VCP budou z požadavku na výluku vyjmuty. O11 požaduje prověřit posunutí rychlostníků v km 326,216 do km 326,120. Po prověření bylo do DUR zapracováno posunutí rychlostníků platných pro 2TK do km 326,048 a posunutí rychlostníků platných pro 1TK do km 326,120. Byla zrušena i výluka VC a VCP z 0TK na 2K od Karviné. Výluka VC v opačném směru, tj. z 2K na 0K do Karviné byla ponechána. Případnou vhodnost tohoto řešení z hlediska navýšení rychlosti na poddolovaném území po útlumu těžby, lze otevřít v dalším stupni.

31. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Karviná, VC od Louk na 6K a od odb. Koukolná na 6bK – Píše se, že návěstidla jsou 60 m od sebe. Dle tabulky návěstidel na situačním schématu jde o 59 m. Požadujeme prověřit, protože vzdálenost 59 m vyžaduje uvolňovací rychlost jen 10 km/h. Variantně lze předsadit EoA o 10 m před jedním nebo oběma cest. náv. Pak by bylo možno stanovit uvolňovací rychlost 10 km/h nebo 20 km/h.

Ing. Švorčík: V geodetických podkladech byla odměřena vzdálenost 60,4 m. Podle geodetických podkladů spíše neodpovídá kilometráž návěstidel v situačním schématu. Podle geodetických podkladů by měla být poloha Lc6 v km 333,898 a Sc6b v km 333,958. Kilometráž na situačním schématu byla opravena. Situační schéma bude přeschváleno až v dalším stupni.

32. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Karviná, VC od Louk na 3K a od odb. Koukolná na 3K a 4K – Po posunu obj. náv. jsou uvedeny VC s uvolňovací rychlostí 10 km/h. V některých obdobných případech (např. v Trinci) existují také VCP s uvolňovací rychlostí 20 km/h a s vyloučenou ohroženou VC. Doporučujeme projednat s O11 a s CDP, zda k tomu přistoupit v Karviné stejně nebo nikoliv.

Ing. Švorčík: Zřízení VCP v ŽST Karviná bylo probíráno na poradě 3. 2. 2020 se závěrem, že budou posunuta odjezdová návěstidla a VCP zřízeny nebudou. Nicméně bude vznesen znovu dotaz na O11.

33. K TZ, tabulka uvolňovacích rychlostí Karviná, VC od Louk na 2K – Doporučujeme změnit poznámku na „Ohrožené vlakové cesty jsou ve vzdálenosti větší než 100 m“ nebo „Ohroženy jsou jen JC pro rychlost 60 km/h.“ dle skutečnosti.

Ing. Švorčík: Bylo doplněno.

34. K situačnímu schématu Trinec – Český Těšín – Doporučujeme prověřit km polohu balízových skupin vlevo od přejezdu v km 317,026.

Ing. Švorčík: : Bylo prověřeno. Balízové skupiny v km 317,300 byly uvedeny v chybné kilometrické poloze. Km opraven na 317,000. Jednobalízová skupina v km 316,615 byla zrušena.

35. K situačnímu schématu Louky nad Olší – Karviná – Nechybí balízové skupiny cca 300 m před vj. náv. 1S, 0S a 2S (předchozí jsou cca 760 m)?

Ing. Švorčík: Chybějící balízové skupiny byly doplněny.

36. K situačnímu schématu Louky nad Olší – Karviná – Na obou stranách je uvedena traťová rychlost 100 km/h, přitom v km 332,320 jsou rychlostníky pro rychlost 160 km/h.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Ing. Švorčík: Traťová rychlost byla na obou stranách v situačním schématu opravena. Rychlostníky jsou aktuální podle posledních úprav v TTP (bylo opraveno již pro připomínkové řízení).

37. K situačnímu schématu Karviná – odb. Koukolná – Neměly by balíkové skupiny v km 336,050 s funkcí AMA mít nominální směr k místu handoveru?

Ing. Švorčík: Formálně je jistě lepší, aby nominální směr byl k místu handoveru. Bylo opraveno. Jinak podle předchozích sdělení dodavatele z technického hlediska na směru nezáleží, resp. příslušný paket je potom platný pro opačný směr.

38. K situačnímu schématu Karviná – odb. Koukolná – Nemí jako zrušená znázorněna poznámka +).

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

39. K situačnímu schématu Dětmárovice – U náv. 1BS a ZS není jako zrušená znázorněna oblast řízení LSTM/L0. Stejně tak není jako zrušená znázorněna poznámka +).

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

zpracovatel Ing. Aleš Cipris, tel. 972 741 041, 772 821 553

B. 4 Provozní a dopravní technologie

1. K 2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení - V přehledu staničního zabezpečovacího zařízení upřesněte uvedené zkratky, př. SZZ žst. Mosty u Jablunkova elektronické stavědlo typu ESA 11 s EIP (dále jen ESA 33) a SZZ žst. Bystřice elektronické stavědlo typu ESA 11 s EIP (dále jen ESA 11).

Bylo opraveno. Ing. Pösel

2. Přehled SZZ a TZZ – trať 301A (tabulka) – TZZ Mosty u Jablunkova – Návsí a další není typu UAB 3 – 74, zkontrolujte a opravte typ všech dalších TZZ.

Bylo opraveno. Ing. Pösel

C Situační výkresy

C. 2 Katastrální situační výkresy

1. Pro větší přehlednost doporučujeme doplnit na výkresy traťové směry. Číslo stavbou dotčených pozemků navrhujeme zvýraznit, s doplněním legendy.

Bylo opraveno. Böhm

D Technologická část

Technická zpráva

1. 1.3.1 Základní technické údaje současného stavu – Opravte informaci o nejvyšší traťové rychlosti.

Ing. Švorčík: Nejvyšší traťová rychlost je v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Odb. Koukolná 160 km/h. Informace o traťové rychlosti se zdá být správná.

2. 1.4 Vstupní podklady – TNŽ 34 5542 je platná v edici 2.

Ing. Švorčík: Bylo opraveno.

3. 2.2.1 PS 02-28-01 ŽST Mosty u Jablunkova – Poslední dva odstavce obecného textu doporučujeme uvést před první staniční PS. Informace, že budou prováděny úpravy v kolejišti žst. Karviná zde nejsou nutné. Ve vlastních staničních PS je potom třeba uvést řešení v dané žst., př. dotčení konkrétních přejezdů v km.

Ing. Švorčík: Bylo zpracováno. Poslední dva odstavce z provozních souborů úprav SZZ byly vyčleněny před tyto provozní soubory do nové části 2.2.1 Obecné požadavky týkající se všech provozních souborů úprav SZZ. U všech následujících částí technické zprávy došlo k posunu číslování.

2) připomínky oddělení telekomunikační techniky a síťových aplikací

(zpracovatel Ing. Tomáš Mádr, tel. 972 741 187, 608 600 360)

GSM-R – Je navrženo řešení, kdy v jednom technologickém objektu a na jednom stožáru budou dvě BTS – BTS 372 – stávající v provedení BTS 9000 a BTS 377 – nová v provedení BTS-R, ke které bude připojen jednak vzdálený modul RRH1 v nové BTS 377 v repeater módu, což je důvodem instalace této BTS, ale také místní modul RRH0.

Toto řešení není ideální – v jedné lokalitě budeme mít dvě BTS, namísto použití nové BTS-R se dvěma místními RRH moduly. Kromě větší složitosti kombinace dvou BTS přistupují větší nároky na napájení a na to navazující chlazení (klimatizaci). Žádáme o doplnění zdůvodnění (technické a případně ekonomické), proč je v místě ponechávána stávající BTS 372 (BTS 9000), namísto její kompletní náhrady novou BTS-R. A to včetně informací o stáří stávající BTS 372 a její předpokládané životnosti, aby bylo zřejmé, že v době plánovaného dokončení stavby se nebude tato BTS blížit konci své předpokládané životnosti. Provedení technologie BTS v

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

jedné lokalitě ze dvou generačně různých BTS (BTS9000 a BTS-R) může způsobit problémy (nekorektnost) při handoveru mezi jednotlivými sektory takto vzniklé BTS.

V případě požadovaného nahrazení celé BTS9000 (dle informací TÚDC není v tomto případě nutné) by bylo nutné doplnit kompletní další BTS-R tedy jak RRH, tak i DM. Toto řešení je tedy ekonomicky neefektivní.

U BTS v provedení BTS 9000 bylo paušálně počítáno s odběrem cca 1000W/sektor. V tomto případě se tedy jedná o dva sektory, kde jeden bude nahrazen provedením BTS-R s uváděným odběrem cca 530W (RRH-380W a DM-250W). K navýšení odběru BTS tedy nedochází. Dojde k jejímu snížení a tím i ke snížení vyzařování tepla, které má vliv na klimatizaci.

Stávající BTS9000, která bude obsluhovat druhý sektor, bude možné bezproblémově dále využívat v horizontu nejméně 5ti let (informace od TÚDC). Generace BTS nemá vliv, tedy nebude způsobovat "problémy (nekorektnosti)", pokud by nastal problém s předáváním (HO) mezi sektory, nastal by v obou případech (stará i nová BTS), tedy řešení není náhrada, ale optimalizace parametrů a konfigurace.

V případě, že by se realizace stavby výrazně opozdila, bude v tu chvíli nutné posoudit stav stávající BTS 9000 a zvážit její následnou výměnu za BTS-R. Dle výhledového plánu realizace to zatím není nutné. Folta.

Dále žádáme o prověření, že BTS v technologii BTS-R podporuje v případě repeater módu pro připojení vzdáleného modulu RRH1 zvažovanou konfiguraci se dvěma místními moduly RRH, a případně s jakými omezeními nebo podmínkami.

V repeater módu není možné jen připojit další RRH jako samostatný sektor, takový přístup vyžaduje další DM, tedy kompletní další BTS-R. Folta.

Vše zjištěné prosím uveďte do textové části dokumentace, aby v okamžiku realizace stavby bylo jasné, z jakého důvodu byla zvolená konfigurace BTS vybrána, a nemohlo následně dojít k pochybnostem.

Výše zmíněné reakce byly zapracovány do dokumentace. Folta.

E. SŽ GR Odbor provozuschopnosti (O15)

(zpracovatel Ing. Anna Šiklová)

Bez připomínek

F. SŽ GR Odbor pozemních staveb (O23)

(zpracovatel Ing. Lenka Žemličková Ph.D.)

SO 10-16-31 ŽST Český Těšín, rekonstrukce nástupiště:

V rámci výše uvedené stavby se rekonstruuje nástupiště č. 5 v železniční stanici Český Těšín a součástí TZ tohoto SO je i popis nového orientačního systému. Výkresová část chybí, ale ve stupni DÚR není potřebná, postačí výpis jednotlivých tabulí. Ale text popisující prvky orientačního systému (dále jen OS) v Technické zprávě je zcela špatně – pravděpodobně je to zkopírované z jiné stavby, protože se hovoří o zastávce.

Vzhledem k tomu, že v celé ŽST Český Těšín je stávající OS ještě „postaru“, ne podle současně platného Grafického manuálu (dále jen GM), není možné ani na novém nástupišti postupovat podle Směrnice č. 118 a GM!!! OS musí být v celé stanici jednotný. Podle těchto předpisů by se musel změnit OS a IS všude, tzn. v budově, v podchodu a na ostatních 4 nástupišťích. To určitě není předmětem této stavby.

Nový návrh OS umístěný na nástupišti č. 5 bude obsahovat tyto prvky:

- tabule s názvem stanice dle TNŽ 73 6390 - upozorňujeme, že dle SR 70 je v této stanici dvojjazyčný nápis česko-polský.
- tabulkou se zákazem kouření u přístupu na začátku nástupiště,
- na konci nástupiště u služebních schůdků bude tabulka Průchod zakázán,
- na počátku nástupiště bude tabulka se slovním označením nástupiště ve stejné vizuální podobě jako na ostatních nástupišťích ve stanici.

Výkresová část orientačního systému bude doplněna v dalším stupni projektové dokumentace. Ostatní bylo opraveno. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

Vzhledem k tomu, že přístup na toto nástupiště bude pouze z ulice, ne z centrálního přístupu ke všem ostatním nástupišťím, bude OS obsahovat ještě další směrové tabulky k nástupišti č. 5 vhodně umístěné - vedle vstupních dveří do VB, na začátku přístupového chodníku z ulice k nástupišti a ve vstupní hale bude plánek stanice.

Přístup na nástupiště byl upraven a vzhledem k tomu byl ještě upraven Orientační systém. Ing. Küffel

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. **Böhm.**

G. SŽ GR Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)

(zpracovatel Ing. Ondřej Plocek)

Bez připomínek

H. SŽ GR Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

(zpracovatel Ing. Jakub Vaněk)

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

B. Souhrnná technická zpráva část B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Část znění odstavce „Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicími konstrukcemi třída reakce na oheň nejméně C.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Konstrukce, ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810:2016

a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.“

Bylo nahrazeno. Böhm.

Znění odstavce „Zateplení dle čl. 3.1.3.1 ČSN 730810/2009 musí tvořit ucelený výrobek

tř. reakce na oheň B, izolace tř. reakce na oheň alespoň E...“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Jedná-li se o objekt dle čl. 3.1.3 a) ČSN 73 0810:2016 musí být pro řešený objekt ve znění čl. 3.1.3.1 též normy na vnější zateplení použity materiály a výrobky třídy reakce na oheň alespoň E. Obvodové stěny se posuzují jako zcela požárně otevřená plochy podle zásad

ČSN 73 0802, resp. ČSN 73 0804 (např. ČSN 73 0802:2009, článek 8.4,

resp. ČSN 73 0804:2010, článek 9.4).

Objekt je ve výrobě zateplen kontaktním zateplovacím systémem (ETICS) z polystyrenu

tl. 60 mm. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2

popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene $i_s = 0$ mm/min).

Ve znění článku 3.1.3 též normy není nutné při tloušťce tepelné izolačního materiálu

do 200 mm hodnotit množství uvolněného tepla z 1 m² plochy zateplení (MJ.m⁻²) v návaznosti na případnou

požární otevřenost ploch v souladu s ČSN 73 0802:2009, článkem 8.4.5,

resp. S ČSN 73 0804:2010, článkem 9.5.2).“

Bylo nahrazeno. Böhm.

Část znění odstavce „Při vybavování resp. nevybavování TD přenosnými hasicími přístroji

..... do objektu oprávněně vstupovat.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologicky domek „TD“ je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. chápan jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B,C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B,

C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“

Bylo nahrazeno. Böhm.

Znění odstavce „Zařízení pro zásobování požární vodou se u řešeného TD v souladu

s ČSN 73 0873 (4.4 3) nepožadují. Vzhledem k tomu, že řešený technologický objekt...“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Zařízení pro zásobování požární vodou se u řešeného TD v souladu s ČSN 73 0873:2003 (článek 4.4 b1) a b2)) nepožadují.“

Bylo nahrazeno. Böhm.

D.1.1 Technická zpráva:

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Část znění odstavce v části Pozemní stavební objekty (Ing. Lázníček) Architektonicko-stavební řešení „Přenosné hasicí přístroje budou rozmístěny dle požární bezpečnostního řešení.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Stávající umístění a množství přenosných hasicích přístrojů se nemění a vychází z původně zpracovaného požární bezpečnostního řešení.“

Eventuálně požadujeme doložit nově zpracované požární bezpečnostní řešení. Původně zpracované požární bezpečnostního řešení požadujeme založit do dokladové části této PD.

Jedná se o text v příloze technické zprávy, kterou je zápis z jednání ze dne 9. 12. 2019. Text zápisu byl odsouhlasen účastníky a nelze jej již měnit. Na připomínku bude reagováno v části D.2.2 (viz níže). Böh.

D.2.2.1 Technická zpráva:

Část znění odstavce v části 3.1. Nové dispoziční a technické řešení „Přenosné hasicí přístroje budou rozmístěny dle požární bezpečnostního řešení.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Stávající umístění a množství přenosných hasicích přístrojů se nemění a vychází z původně zpracovaného požární bezpečnostního řešení.“

Po dohodě se zpracovatelem Požární bezpečnostního řešení původní stavby CDP Přerov nebude v tomto stupni Dokumentace pro územní řízení (DUR) pro SO 50-15-01 CDP Přerov, stavební úpravy samostatná část požární bezpečnosti řešení zpracována. Pro tuto stavbu ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice a konkrétně pro SO 50-15-01 CDP Přerov, stavební úpravy bude požární bezpečnostní řešení, které bude navazovat na původní požární bezpečnostní řešení pro celý objekt CDP Přerov, zpracováno až v dalším stupni Dokumentace pro stavební řízení (DSP). Toto Požární bezpečnostní řešení, které bude přesně řešit pouze úpravu tří stávajících místností na CDP Přerov včetně navazujících řešení prostupů, nemá žádný vliv na umístění stavby. Na základě těchto skutečností navrhuji znění odstavce v části 3.1. Nové dispoziční a technické řešení upravit takto. „Přenosné hasicí přístroje budou rozmístěny dle požární bezpečnostního řešení, které bude pro SO 50-15-01 samostatně zpracováno v dalším stupni Dokumentace pro stavební řízení“. Ing. Lázníček

Původně zpracované požární bezpečnostního řešení požadujeme založit do dokladové části této PD.

Část znění odstavce v části 3.1. Nové dispoziční a technické řešení „Požadavky na zdvojenou podlahu vyplývající z požární bezpečnostního řešení stavby.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Požadavky na zdvojenou podlahu vyplývající z původně zpracovaného požární bezpečnostního řešení stavby.“ Nevychází-li zpracovatel z původně zpracovaného požární bezpečnostního řešení stavby, požadujeme doložit nově zpracované požární bezpečnostní řešení. Původně zpracované požární bezpečnostního řešení požadujeme založit do dokladové části této PD.

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Ing. Lázníček

Část znění odstavce v části 6. Zásady zajištění požární ochrany stavby „Prostupy rozvodů a instalací třída reakce na oheň nejméně C.“ požadujeme nahradit následujícím zněním:

„Konstrukce, ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810:2016 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.“

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Ing. Lázníček

Ve všech částech projektu požadujeme zpřesnit citaci systému „EVS – Elektronický zabezpečovací systém“ na „PZTS – Poplachový zabezpečovací a tísňový systém“, neboť při návrhu systému zabezpečení objektu je nutné postupovat dle souboru norem ČSN EN 50131 Poplachové systémy s přihlédnutím k ČSN EN 50398 Poplachové systémy - Kombinované a integrované poplachové systémy.

Bylo opraveno. Böh.

I. SŽ OŘ Ostrava

Správa mostů a tunelů (Ing. Hrubá)

Žádáme o doplnění projektu o seznam dotčených mostních objektů s návrhem způsobu převedení kabelových tras (včetně rezerv).

V provozních souborech a stavebních objektech, které realizují pokládku nové kabelizace na mostech či na propustcích, bude doplněn do technické zprávy text popisující způsob přechodu dotčených mostních objektů.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Detailnější popis způsobů přechodu mostních objektů včetně případných výkresů bude proveden až v dalším stupni projektové dokumentace. Běhm.

Správa obchodních činností (Ing. Zapletal, Ing. Michna)

V dotčených k. ú. evidujeme nájemní smlouvy. V případě, že stavební práce omezí činnost nájemců, požadujeme v dostatečném předstihu zaslání informace o zahájení stavebních prací. Oznámení požadujeme z důvodu včasného informování příslušných nájemců.

VS 6358003316 k. ú. Ropice 2179/1,

VS 6358005915 k. ú. Ropice p. č. 2179/1, k.ú. Český Těšín p. č. 3346/1, k. ú. Ropice p. č. 2179/1,

VS 6358041703 k. ú. Ropice p. č. 2179/1,

VS 6358002418 k. ú. Český Těšín p. č. 3346/1

Požadavek na zhotovitele, bylo doplněno do části B. Běhm.

Správa elektrotechniky a energetiky (Ing. Celárková)

Žádáme o úpravu kabelových tras, tak aby křížení kolejiště bylo provedeno ve vzdálenosti minimálně 10 m od trakčních podpěr: ŽST Třinec km cca 312,1 - 312,2 trakční podpěra TP č. 53B, brány č. 53D-53E, 55-56.

V uvedené kilometrické poloze bude pro křížení kolejiště využito stávající kabelové trasy. V případě, že nebude využita rezervní chránička a bude zřízena nová chránička, bude umístěna směrem od zmíněných trakčních stožárů. Běhm.

Švorčík: TP č. 53B – kabelová trasa byla posunuta na vzdálenost 13 m od základu TP

TP č. 53D – 53E – kabelovou trasu by bylo možné posunout mezi k.č. 5 a k.č. 7, kde by se šlo okolo TP č. 55. Posun jinam by znamenal zřízení dalšího přechodu pod kolejemi na některém jiném místě. Z tohoto důvodu bude kabelová trasa ponechána ve vyprojektované poloze, tzn. zůstane vedle TP č. 53D. Kabelovou trasu bude vedena ve žlabu, krytí 0,35 m. Trakční podpěra tak nebude příliš podkopána. Případně lze v dalším stupni po odsouhlasení u trakční podpěry krytí ještě snížit tak, aby byly výkopové práce u trakční podpěry zcela minimalizovány.

TP 55-56 – ohrožena je zejména TP č. 55 od startovací jámy pro zřízení protlaku. Startovací jáma na opačné straně byla dostatečně daleko od TP 56. Nicméně podchod pod kolejemi byl posunut tak, aby startovací jámy pro protlak byly dostatečně daleko od základů TP.

Opravit v celé dokumentaci, zejména v situacích chybně označený objekt jako „RD“, na kterém je umístěna kabelová skříň KSI - toto je objekt SEE pro měření spotřeby elektrické energie na státní hranici. (např. D.1.2 Železniční sdělovací zařízení, 09_polohopis_Mosty u Jablunkova + PS 90-14-11 + SO 01-06-21 atd.).

Zkratka RD bude v situacích přeznačena na TD (SEE) a objekt bude v dokumentaci nazýván „technologickým objektem ve správě SEE pro měření spotřeby el. Energie“. Běhm.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (Bc. Wajda)

Požadujeme opravit v textech Správu železniční dopravní cesty, s. o. za nástupnickou organizaci Správa železnic, s. o.

Po dohodě s investorem bylo rozhodnuto ponechat v dokumentaci k připomínkám původní již neplatný název investora a opravu provést až v dokumentaci po připomínkovém řízení. Běhm.

PS 02-28-01 Doplnit text:

První odstavce: CDP Přerov případně z pracoviště PPV Návsi

Druhý odstavce: automatické ovládání PZZ AI ze směru Čadca má v km 285,600 počítače náprav

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B.

PS 04-28-01, 06-28-01, 08-28-01 Doplnit text:

První odstavce: CDP Přerov případně z pracoviště PPV Návsi

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B.

PS 10-28-01 Doplnit text:

První odstavce: jednokolejná elektrizovaná trať do PL,

Třinec nahradit Český Těšín,

CDP Přerov případně z pracoviště PPV Český Těšín

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B.

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, Tel: 545 240 572

PS 12-28-01 Doplnit text:

Třetí odstavec: kódování je zprovozněno

CDP Přerov případně z pracoviště PPV Český Těšín

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B.

PS 14-28-01 Doplnit text:

Druhý odstavec: CDP Přerov případně z pracoviště PPV Český Těšín

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B.

-Popis navrženého řešení:

PS 12-28-01, 14-28-01 úprava SZZ Doplnit text:

První odstavec: bude provedena výměna SW na vyšší verzi (v rámci DOZ nedošlo k přeinstalaci)

Švorčík: Bylo doplněno do text v části B a D.

Situační schéma Louky nad Olší:

U PB01 doplnit elektromotorickou VK1 a ostatní přečíslovat, Návěstidla S3 a S4 mají také optický indikátor rychlostí, Návěstidla L5 a L7 doplnit o tabulku s číslicí 5,

Dokreslit izolovaný styk u náv. PřKS,

Oddílová návěstidla 1-3279, 0-3279, 2-3279 přeznačit na 3281

Švorčík: Vše bylo opraveno.

Situační schéma Mosty u Jablunkova: Zrušit PZZ D5

Švorčík: Zrušeno.

Úsek pro řízení provozu ÚRP (p. Stankuš)

Požadujeme doplnit / opravit v „Provozní a dopravní technologie“

str.34 - ŽST Louky n. O. Sídlem přednosty PO je Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím do 23. 4. 2020.

Bylo opraveno. Ing. Pösel

str.34 - ŽST Karviná hl. n. Sídlem přednosty PO je Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím do 23. 4. 2020.

Bylo opraveno. Ing. Pösel

str.44 - v tabulce je špatně uvedena charakteristika u TZZ

Opraveno v souladu s totožnou připomínkou O14. Ing. Pösel

str.57 - vjezdy na obsazenou kolej: za OŘ Ostrava byly požadovány vjezdy na obsazenou kolej i ve stanicích Mosty u Jablunkova, Bystřice a Trinec. Pokud to bylo v těchto stanicích zamítnuto

- doplnit důvod (doložit dokument)

Vjezdy na obsazenou kolej byly požadovány ve stanicích Návsí a Český Těšín. Zřízení vjezdů na obsazenou kolej v ostatních stanicích (Mosty u Jablunkova, Bystřice a Trinec) bylo zamítnuto na poradách ze strany O11.

Na poslední poradě 3.2.2020 byla tato problematika znovu otevřena a bylo konstatováno, že vjezdy na obsazenou kolej mají být zřízeny pouze ve stanicích, kde to má opodstatnění, tzn., kde dochází už v současném stavu ke spojování souprav. Zástupce O11 konstatoval, že O11 je proti paušálnímu zřizování vjezdů na obsazenou kolej. Z tohoto důvodu ve výše uvedených stanicích, pro něž nelze nalézt zdůvodnění, nejsou vjezdy na obsazenou kolej navrženy. Ing. Švorčík:

V části dopravní technologie ponecháno dle závěrů z porad a požadavků O11. Ing. Pösel

str.101 - během výluky Z4 - nesouhlasíme s ovládáním ŽST Trinec místně z JOP, po dobu výluky, na 30 dní.

Požadujeme prověřit, zda nelze stanici po dobu výluky ovládat nadále z CDP Přerov, popř. z PPV Návsí.

Výluky lze upravit tak, že nebude ovládání z místní JOP nepřetržitě po dobu 30 dní. Při zemních pracích v kolejišti zůstane stanice neobsazená. Zaměstnanci zhotovitele se před vstupem do kolejiště ohlásí telefonicky dispečerovi na CDP Přerov, bezpečnostní štítek se předá telefonicky podle předpisu SŽDC Zam1 a SŽDC BP1.

V k. č. 9-15 se ruší kolejové obvody. Od doby zrušení kolejových obvodů do zapnutí počítačů náprav budou vjezdy na tuto kolejovou skupinu na přivolávací návěst. Na přehrání software a přezkoušení stanice jsou vyčleněny tři dny. Po dobu tří dnů při přehrání a přezkoušování software se bude jezdit na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (3 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie upraveno dle výše uvedeného návrhu. Ing. Pösel

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

str.102 - během výluky Z7 - V ŽST Louky n. O. není zřízena DNO. Pokud bude vypnuto SZZ a bude požadováno, aby za výluky vlaky jezdily, musí se příslušné výhybky osadit výměnovými zámky dle ZT V ŽST Louky nad Olší bude pouze upraven adresný a systémový software. Jiné úpravy nebudou probíhat. Na tuto výměnu software je počítáno s výlukou SZZ dva dny. Po dobu dvou dnů při přehrání a přezkoušení software se bude jezdit na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (2 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie upraveno dle výše uvedeného návrhu. Ing. Pösel

str.102 - během výluky 28 - V ŽST Karviná hl. n. není zřízena DNO. Pokud bude vypnuto SZZ a bude požadováno, aby za výluky vlaky jezdily, musí se příslušné výhybky osadit výměnovými zámky dle ZT. Dále nesouhlasíme s ovládáním ŽST Karviná hl. n. místně z JOP, po dobu výluky, na 21 dní. Požadujeme prověřit, zda nelze stanici po dobu výluky ovládat nadále z CDP Přerov, popř. z PPV Č. Těšín.

V Karviné bude stačit obsadit stanici jedním dopravním zaměstnancem s oprávněním pro zjišťování volnosti koleje na liché zhlaví k výhybkám č. 6 a 7 pro zjišťování volnosti těchto výhybek po dobu posouvání izolovaného styku u návěstidla S4. Návěstidlo S4 se posune současně se stykem. Důvodem je, že při odpojení stykových transformátorů se bude tvářit výhybkový úsek V6-7 jako obsazený, na JOP bude zobrazen červenou barvou. Vjezdy a odjezdy na k.č. 1 od/do Louk nad Olší budou na přivolávací návěst. Bude stačit, když se na dobu přesunu izolovaného styku (1 až 2 dny) umístí k těmto výhybkám pracovník pro zjišťování volnosti koleje a bude hlásit volnost výhybkového úseku V6-7 telefonicky mobilním telefonem na CDP Přerov. Přivolávací návěsti při vlakových cestách na 1. kolej bude dávat dispečer na CDP Přerov. Umístění výpravčího do ŽST Karviná není nutné. V případě posunu styků u návěstidel L3 a S3 je požadována v projektu i výluka sousední koleje č. 1. Je to zejména z důvodu ohrožení koleje č. 1 při přesunu návěstidla L3, kde není dostatečná osová vzdálenost ke koleji č. 1. Vyloučené koleje č. 1 a 3 se budou objíždět po kolejích sudé kolejové skupiny.

Zčervenání výhybkových úseků V5 a V13 tak nebude mít vliv na jízdu vlaků. Proto pro posuny styků u návěstidel L3 a S3 nebude do Karviné pracovník pro zjišťování volnosti koleje umístěn. Pracovník pro hlídání volnosti koleje tak bude umístěn pouze na dobu max. 2 dny k výhybkovému úseku V6-7. Pro výkopové práce pro pokládku kabelů pro posouvání návěstidla výpravčí umístěn nebude, stanice při těchto zemních pracích zůstane neobsazena dopravním zaměstnancem a zůstane ovládána z CDP Přerov. Zaměstnanci zhotovitele se před vstupem do kolejí ohlásí telefonicky dispečerovi na CDP Přerov, bezpečnostní štítek se předá telefonicky podle předpisu SŽDC Zam1 a SŽDC BP1. Z důvodu zemních prací výpravčí do Karviné umístěný nebude a stanice zůstane ovládána z CDP Přerov. Pouze na závěr na dobu dvou dní při přehrání a přezkoušení software bude do stanice umístěn výpravčí a stanice přepnuta na ovládání z místní JOP. Na přehrání software a přezkoušení stanice jsou vyčleněny dva dny. Jezdit se bude na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (2 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie upraveno dle výše uvedeného návrhu. Ing. Pösel

str.102 - během výluky 29 - doplnit délku výluky na výměnu ASW DOZ na CDP Přerov, při níž mají být všechny stanice obsazeny výpravčími.

Výluka pro výměnu ASW software na CDP Přerov byla doplněna. Na výměnu ASW na CDP Přerov budou vyčleněny 2dny. Po tuto dobu budou všechny stanice přepnuty na místní ovládání a obsazeny výpravčími. Ing. Švorčík

V části dopravní technologie doplněna výluka Z10 s nárokem na 2 dny výluky DOZ a obsazení dotčených stanic výpravčími. Ing. Pösel

J. SŽ OŘ Olomouc

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (Ing. Omastová)

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Bez připomínek

Správa pozemních staveb (p. Frgal)

SO 50-15-01 CDP Přerov, stavební úpravy

3.2.5. Chlazení

Pro rozvody chladiva vedoucí na střechu bude nutno provést nové prostupy přes stropní konstrukce o přes střešní konstrukci. Prostupy budou dimenzovány tak aby v případě rozšíření technologie o další skříně bylo možno osadit další klimatizační jednotky

Prostupy a další rezervní prostupy jsou vedeny místností m.č.5.22 v místě stávající „kuchyňky“ v zasedací místnosti, požadujeme demontáž kuchyňky a její nové umístění tak, aby byl zachován design celé místnosti. Požadujeme demontáž stávající sádrovláknité předstěny a vytvoření nové jednotné předstěny pro všechny společné prostupy do předstěny požadujeme umístit servisní dvířka pro případnou instalaci dalšího potrubí.

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Ing. Lázníček

Stavbou předstěny a jejím sjednocením se stávajícím pilířem budovy dojde k částečnému překrytí stávající klimatizace v m.č.5.22 bude požadováno technické řešení (přemístění klimatizace ? jiné řešení prostupu?). V kolizi s přestěnou se ocitá i hlásič požáru bude nutné zajistit jeho přemístění. Prostupy prochází jednotlivými požárními úseky, prověřit zda nebude nutné prostupy těsnit požárními ucpávkami, zda sádrovláknitá deska bude z proti požárního materiálu.

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Do dokumentace byla přidána demontáž příslušné části stávajícího SDK podhledu, přemístění klimatizační jednotky, prodloužení připojení na odvod kondenzátu, montáž příslušné části SDK podhledu. Hlásič požáru bude přemístěn. Nové prostupy budou utěsněny požárními ucpávkami. Předstěna ze sádrovláknitých desek zakrývající rozvody chladiva a potrubí bude mít požadovanou třídu hořlavosti dle požárně bezpečnostního řešení. Ing. Lázníček

V místnosti 3.25 nutno provést tepelnou izolaci stávajícího chladicího a vzduchotechnického potrubí, dochází k jeho rušení a odkapu vlhkosti do podhledu, v případě kazetových podhledů dochází k jejich navlhnutí a vzniku nevzhledných skvrn na podhledech. Ventilační výstky pro vzduchotechnické potrubí musí být konstrukce s plynulou regulací a pohodlného nastavení pro obsluhu (nepřipouští se jakákoliv demontáž klapky ze strany obsluhy).

Připomínka je akceptována a byla zapracována do dokumentace. Ing. Lázníček

K. SŽ SŽG Olomouc

(zpracovatel Ing. Jaroslav Eichler)

Připomínky Správce PPK : (Ing. K. Parchanský, +420 972 765 182)

Dle technické zprávy daného projektu dojde k rekonstrukci nástupiště č. 5 u koleje 238 a úpravy koleje 238.

Je potřeba vyřešit návaznost projektované koleje 238 dané stavby na kolej 238a stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ 2 část –žst. Český Těšín.

Platný projekt prostorové polohy koleje č.238a máme k dispozici. Posílám pro info vytyčovací výkres v pdf.

V případě dotazů necht' projektant zhotovitele vše konzultuje s naším projektantem Ing. T. Vachutkou.

Navázaný projekt koleje č. 238 je potřeba odevzdat v otevřené podobě.

GPK řešené části koleje bylo upraveno. Ing. Küffel

Následně bylo na základě souhlasu O11 a O14 investorem rozhodnuto o vypuštění výstavby dynamického zarážedla a rekonstrukce nástupiště ze stavby. Böhm.

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. M. Votoupal, +420 972 762 033)

Bez připomínek

Připomínky Odd. mapování : (Ing. M. Jarosz, +420 972 765 676)

Nebylo možné provést kontrolu, protože podklady jsou z archivu SŽG Olomouc a ještě to není zpracované v jednom nebo maximálně ve třech výkresech

Nemá charakter připomínky. V DSPS se bude zaměřovat pouze nový stav kabelizace dle platných směrnic. p. Žemba

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Připomínky Odd. investiční geodézie : (Ing. J. Bekárková, +420 972 741 031)

V tabulce 1-2-2 Seznam dotčených nemovitostí KN nejsou uvedeny tyto pozemky p. č. 3335/31, 3335/39, 3335/12, 2279/14, 2279/10, 3315, 3313, 3314, 2280, 2281/1 k. ú. Český Těšín.

Dle výkresu C.2-6 Katastrální situační výkres - Český Těšín jsou tyto pozemky dotčeny stavbou.

Bylo opraveno. p. Žemba

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

Standartní postup, nemá charakter připomínky. Böhm.

L. SŽ SŽE ÚS Ostrava (Ing. Varčok)

(zpracovatel Ing. Dušan Varčok)

Bez připomínek

M. ČD - Telematika a.s.

(zpracovatel p. Zagrapan)

B. Souhrnná technická zpráva.pdf Str. 28

PS 09-14-31 úprava BTS 372 Český Těšín

Druhý odstavec:

V rámci úprav BTS v ŽST Český Těšín nedojde k žádné úpravě antén. Do stávajícího technologického domku (TD) u BTS 372 v ŽST český Těšín bude dodána nová technologie BTS-R (označena jako BTS 377). Jedná se o dvě samostatné části: Digital Modul (DM) - elektronická část a Remote Radio Head (RRH) - rádiová část pro připojení nové technologie BTS-R do technologické datové sítě bude využito stávajícího přenosového zařízení SDH STM-1, které je v TD v současné době instalováno. Technologický domek BTS je připojen na stávající DOK 36 vl. Napájení nové technologie BTS-R bude řešeno stávajícím zálohovaným stejnosměrným napájecím zdrojem 48V.

Technologický domek BTS není připojen na DOK, v rámci optimalizace Český Těšín - Dětmárovice došlo ke změně připojení na nový MOK (OK 1 2F, SM 9/125 1x12/Hexatron1c) mezi technologickým domkem a technologickou budovou žst Český Těšín.

Bylo opraveno v dokumentaci. Foltá.

Dokument: D.1.2 Železniční sdělovací zařízení - 03_Schema_GSMR.pdf

Opravit schéma napojení BTS 372 Český Těšín na optickou kabelovou síť (viz předchozí odstavec).

Bylo opraveno v dokumentaci. Foltá.

Dokument: D.1.2 Železniční sdělovací zařízení - 04_Schema_prenos_GSM.Rpdf

Opravit schéma napojení BTS 372 Český Těšín na optickou kabelovou síť (viz předchozí odstavec):

Bylo opraveno v dokumentaci. Foltá.

Dokument: D.1.2 Železniční sdělovací zařízení - 08_Schema_DOK.pdf

Opravit schéma napojení BTS 372 Český Těšín na optickou kabelovou síť (viz předchozí odstavec).

Bylo opraveno v dokumentaci. Foltá.

Str . 22, 23

PS 01-14-31 úprava BTS 376 Mosty u Jablunkova

V současnosti v řešených prostorách v budově CDP Přerov je nyní instalován systém EPS a PZTS.

??? Zmatečný odstavec - obsah neodpovídá nadpisu

Bylo opraveno. Böhm

PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova - Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R

Stávající trakt přenosového systému SDH z CDP Přerov do Mostů u Jablunkova je veden po optických kabelech přes Lipník nad Bečvou - Hranice na Moravě - Studénka - Ostrava-Svinov - Bohumín - Dětmárovice

- Český Těšín - Bystřice - Mosty u Jablunkova.

??? Zmatečný odstavec - obsah neodpovídá nadpisu

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55
639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Bylo opraveno. Böhm

N. ŠŽ CDP Přerov

(zpracovatel Ing. Michalík)

CDP Přerov má k předložené dokumentaci následující připomínky:

- Při přípravě záměru projektu této stavby jsme požadovali doplnění softwarového vybavení cvičného sálu CDP Přerov o funkcionality ETCS pro výcvik traťových dispečerů v obsluze sloučeného HMI RBC a simulaci jízd vlaků pod dohledem ETCS, ale v DUR se tento požadavek neobjevil. Požadujeme proto doplnění softwarových funkcionalit ETCS do cvičného sálu, aby bylo možné adekvátně připravit traťové dispečery na provoz vlaků pod ETCS.

Ing. Švorčík: Bylo doplněno do tech. zprávy části D.1.1. a do rozpočtu.

O. ŠŽ SSZ Praha

Oddělení technologických staveb (p. Zouhar)

Bez připomínek

Oddělení výluky a dopravní technologie (Ing. Moravka)

Bez připomínek

Oddělení životního prostředí (Mgr. Peterka)

B. Souhrnná technická zpráva

Str. 6. – f) : byly-li provedeny průzkumy biologický a dendrologický, měly by tu být zmíněny a nebo vysvětleno a doloženo proč se nedělaly (jednání s OOP)

Vzhledem k rozsahu výkopových prací v rámci stavby (výkopy ve stanicích a na tratích v místech stávajících nedávno realizovaných tras) nebyly zmíněné průzkumy realizovány. Bylo takto doplněno. Böhm

Str. 6. – g) : měly by zde být i zmíněny prvky VKP, pokud jimi záměr prochází a budou jím dotčeny

Bylo doplněno. Mgr. Vallová

Str. 9. – j) : u odkřovňování prosím doplnit, že bude provedeno mimo dobu hnízdění ptačích populací, to je od září do března (včetně)

Podmínky odstraňování zeleně a konkrétnější popis je uváděn v kapitole B.6. Mgr. Vallová

Str. 16. – c) : v první větě slovo skládka nahradit slovem deponie (mezideponie), popřípadě místo k shromažďování odpadu:

Bylo opraveno. Böhm

je zde informace, že demolice nebudou prováděny, ale v kategorizaci odpadů na str. 17 je uvedena stavební a demoliční suť – prosím vyřešit

Jedná se o odpad vzniklý při stavebních úpravách v budově CDP Přerov (např. bourání příček). Bylo doplněno do textu. Böhm

Str. 35. - B.5: doplnit, že přebytečná zemina bude muset být ovzorkována a stanoveno její využití na skládce, nebo terénu....doplnit podle jaké ČSN budou terénní úpravy provedeny

Bylo doplněno, terénní úpravy byly zrušeny. Böhm

Str. 36. - B.6: k 45i)...bylo by dobré mít stanovisko OOP podle §45i) zákona č. 114/1992 Sb. A popř. i odkaz na jeho umístění

Popsáno v kapitole B.6. písm. c). Mgr. Vallová

Str. 36. – a) : prosíme doplnit, že v další fázi bude s příslušnou hygienickou stanicí projednána nutnost HS z výstavby (zapracovat do části: Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů)

Vzhledem k charakteru stavby – pokládka kabelizace a zafukování kabelu do stávajících kabelových tras a umístění nových BTS v dostatečné vzdálenosti od zástavby a s přístupovými trasami navrženými přímo z komunikace I. třídy č. 11 vedenými mimo obytnou zástavbu není předpoklad významného negativního ovlivnění hlukové situace v dotčených lokalitách, proto se nepředpokládá nutnost projednání etapy výstavby s KHS. Mgr. Vallová

Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem **Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVDČR**



Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

Projektové pracoviště Brno, Videňská 55, 639 00 Brno, **Tel:** 545 240 572

Str. 36. – vodní hospodářství : doplnit, že v další fázi bude jednáno s vodoprávními úřady a povodím o nutnosti havarijního plánu, popřípadě plánu povodňového (zapracovat do části: Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů)

Doplněno. V dalším stupni projektové dokumentace musí zpracovatel postupovat v projednání s úřady dle příslušné platné legislativy. Mgr. Vallová

Str. 40. – návrh opatření: doplnit přítomnost havarijní soupravy na staveništi k havárii

Doplněno. Mgr. Vallová

Str. 41. – VKP: nebude dotčen registrovaný VKP, ale co VKP ze zákona? Prosíme upřesnit, popř. doplnit

- Vliv na floru a faunu: to, že nedojde k dotčení by mělo být na základě vyjádření příslušných OOP – prosíme doplnit, ...prosíme nepoužívat slova transfer a vypouštění živočichů, (ten může provádět pouze způsobilá osoba a většinou k transferu se vztahuje výjimka OOP), nahradit jiným pojmem ...celou větu prosíme přepracovat ve smyslu, že živočichové budou vyjmuti z výkopů a vrácení do svého biotopu, popřípadě navrhnout umístění zábran proti pádu živočichů do výkopů

Dotčení VKP je uvedeno v kapitole B.6. pod písmenem b)., byl dopsán veškerý výčet nedotčených VKP ze zákona.

Doplněn odkaz na doklady části H (po jejich obdržení) a formulace upravena. Mgr. Vallová

Obecně: chybí část H) Doklady, na kterou je v textu odkazováno, chybí i zmíněný průzkum dendrologický

Dokladová část je součástí až dokumentace po připomínkovém řízení a v současné době jsou postupně získávány jednotlivá vyjádření dotčených orgánů a správců sítí. Vzhledem k rozsahu výkopových prací v rámci stavby (výkopy ve stanicích a na tratích v místech stávajících nedávno realizovaných tras) nebyl dendrologický průzkum realizován. Odkaz na průzkum bude smazán. Böhm.

P. ŠŤ TÚDC

(zpracovatel Ing. Vít Doleček)

Bez připomínek.

Mgr. Radek Böhm