

Z á p i s

18

z konferenčního projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci zpracovávaného **záměru projektu a přípravné dokumentace stavby**

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Jednání se uskutečnilo dne 22. dubna 2014 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Generálnímu projektantovi byly doručeny připomínky od jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele:

SŽDC, s.o., Úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu (Odbor základního řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk)
SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky
SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství
SŽDC, s.o., Odbor investiční
SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty
SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc
SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc
SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb

Všem připomínkujícím byl společně s pozvánkou na konferenční projednání připomínek (14 dní před uskutečněním porady) zaslán návrh projektanta na jejich vypořádání.

Omluveni z jednání: Ing. Miroslav Veliš (SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb)
Ing. arch. Pavel Andršt (SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb)
Ing. Zdeněk Nečekal (SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství)
Ing. Jan Horváth (SŽDC, s.o., Odbor investiční)

Výše uvedení souhlasili se způsobem vypořádání jejich připomínek.

Přílohy: Pozvánka
Listina přítomných
Připomínky orgánů objednatele a reakce projektanta

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem konferenčního projednání vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele.

Z důvodu zaslání reakcí na připomínky před tímto jednáním, byly na poradě především řešeny připomínky, které vyžadovaly projednání mezi zhotovitelem dokumentace a jednotlivými složkami objednatele. **Celé znění připomínek a reakce projektanta na jednotlivé připomínky jsou uvedeny v příloze toho záznamu z porady.** Dále generální projektant seznámil zúčastněné s probíhajícím projednáním dokumentace se státními orgány, správci sítí atd.

Úvodem jednání byli přítomní seznámeni s připomínkami Odboru přípravy staveb (Ing. Veliš), kterou zástupce investora (Ing. Chalupa) obdržel dne 19.3.2014. První připomínka se týká vydání nových evropských dokumentů. Řešená trať je podle Nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 (s účinností od 1.1.2014) nově zařazena do hlavní sítě TEN-T v nákladní dopravě. Z tohoto zařazení vyplývá požadavek zajištění průjezdu vlaků délky 740m, tedy zajištění užitečné délky kolejí ve vybraných stanicích cca 780m. Jedna z mála stanic v úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě vhodných pro splnění tohoto požadavku je žst. Lhotka nad Bečvou, která ve stávajícím stavu (už. délky kol.č.3 - 792m, kol.č.4 - 792m) tyto požadavky splňuje, avšak v nově navrženém řešení již nikoliv (už. délky kol.č.3 - 733m, kol.č.4 - 695m). Lze předpokládat, že úpravami valašskomeziříčského zhlaví je možné požadované hodnoty délek kolejí dosáhnout za cenu lokálních záborů nechráněných

pozemků. Varianty rekonstrukce celé trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě bude řešit studie proveditelnosti (SP) „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě“ včetně požadavku na zajištění průjezdu vlaků délky 740m, ale výsledek SP v současné době nelze předjímat. Tuto připomínku nebylo možné uplatnit dříve, protože v době zpracování PD bylo navrženo řešení plně v souladu s evropskými i národními koncepčními dokumenty.

Druhá připomínka se týká žst. Hustopeče nad Bečvou (resp. řešení v oblasti začátku stavby v km 16,0 až 16,3), kdy tato stanice již dnes neplní nejen Nařízení č. 1315/2013, ale i TSI INF a Směrnici č.16 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Aby nedošlo ke zmaření investičních prostředků na stavební objekty železničního svršku, spodku a trakčního vedení v důsledku případného budoucího prodloužení stanice směrem ke Lhotce n. B., požaduje O6 zkrácení rozsahu rekonstrukce těchto SO cca o 250 až 300m. Úpravy PD v tomto případě nejsou nutné a připomínku lze uvést do posuzovacího protokolu.

Výše uvedené připomínky vyřeší studie proveditelnosti, která komplexně posoudí celý úsek Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě.

Celkové znění připomínek je uvedeno v příloze tohoto záznamu.

Na základě rozhodnutí zástupce investora stavby Ing. Chalupy (hlavní inženýr stavby) nebudou výše uvedené připomínky Odboru přípravy staveb do odevzdávané dokumentace zapracovány. Změna koncepce a věcného rozsahu stavby bude řešena aktualizací dokumentace po ukončení „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr.– Hranice na Moravě“.

SŽDC, s.o., Úsek náměstka generálního ředitele pro řízení provozu (Odbor základního řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk)

Připomínky byly do dokumentace zapracovány.

SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky

Připomínky byly do dokumentace zapracovány, případně je navrženo zapracovat připomínky v dalším stupni dokumentace.

V rámci konferenčního projednání byla projednána připomínka:

SO 02-17-01 – Uvádí se, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v koleji č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláně geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, se změnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h.

V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na práznicích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č. 6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2. Dále zástupce ST OŘ Olomouc vzhledem ke stávajícímu stavu železničního spodku (bez viditelných známek poruch) umožnil zvýšit rychlost o 10km/h v kolejích č. 6, 8 a 10 bez sanace železničního spodku.

Kolejové řešení a uspořádání zab. zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

Požadavek na rekonstrukci kolejového roštu v koleji č.6, 8, 10 bude zapracován pouze do technické zprávy a nákladové části příslušného stavebního objektu bez zásahu do výkresové části PD.

SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství

SŽDC, s.o., Odbor investiční

SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty

SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc

SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc

SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb

Připomínky byly do dokumentace zapracovány, případně je navrženo zapracovat připomínky v dalším stupni dokumentace.

Celé znění připomínek a reakce projektanta na jednotlivé připomínky jsou uvedeny v příloze toho záznamu z porady.

Informace k projednávání dokumentace

Dokumentace je od ledna 2014 projednávána s orgány státní správy a samosprávy, dále pak se správci sítí a vlastníky pozemků. V současné době máme kladná stanoviska od Hasičských záchranných sborů, Krajských hygienických stanic, Krajských úřadů, Báňských úřadů, Drážního úřadu, Ministerstva vnitra, Policie ČR, Povodí Moravy, jednotlivých Správ silnic, Lesy ČR – vše pro Olomoucký a Zlínský kraj na jejichž území se stavba nachází.

Také již proběhlo zjišťovací řízení, které vyloučilo potřebu posouzení stavby podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (zpracování dokumentace EIA).

Při projednání s vlastníky pozemků není u pozemků v k.ú. Choryně obdržen souhlas s dotčením pozemků Státního pozemkového úřadu a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových a to z důvodu účinnosti zákona č. 428/2012 Sb., o majetkovém vyrovnání s církvemi a náboženskými společnostmi. Dle §13 tohoto zákona vyplývá, že nelze pozemky tvořící původní majetek registrovaných církví a náboženských společností převést do vlastnictví jiné osoby, přenechat jiné osobě k užívání, ani zatížit právem jiné osoby. Jelikož původním vlastníkem dotčených pozemků byla církev, nelze naší žádosti v současné době vyhovět. Je nutné vyčkat uzavření dohody o vydání majetku a vydání rozhodnutí ve správním řízení. Nelze navrhnout jiné technické řešení, které by bylo navrženo mimo tyto pozemky a to z důvodu vzdálenosti stávající hranice pozemku od osy koleje (2,5m).

Jelikož se v tomto případě jedná o pozemky zemědělského půdního fondu a pozemky určené k plnění funkce lesa nelze zažádat o vynětí těchto pozemků, jelikož nebudeme mít souhlas vlastníka pozemků. Z tohoto důvodu je pozastaveno vydání Koordinovaného závazného stanoviska Městského úřadu Valašské Meziříčí.

V Olomouci, dne 13.5. 2014

Zaznamenal : **Ing. Kamil Pur a kolektiv**
hlavní inženýr projektu
tel.: 585 570 469, mobil: 731 517 808
e-mail: pur@moravia.cz

Přílohy :

1. *Pozvánka*
2. *Listina přítomných*
3. *Připomínky orgánů objednatele a reakce projektanta*

ADRESÁT

(viz. rozdělovník v příloze)

Č.j.: 464/14 - 231

V Olomouci dne 8.4. 2014

**Věc: Pozvánka na konferenční projednání Záměru projektu a Přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení)
„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“**

P O Z V Á N K A

Dovolujeme si Vás pozvat *na konferenční projednání*, které svoláváme v rámci zpracování Záměru projektu a Přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“.

Porada se bude konat v Olomouci – v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., Legionářská 1085/8, v poradní místnosti v 6. patře,

v úterý 22. dubna 2014 v 9³⁰ hod.

Předmětem porady bude konferenční jednání ve věci všech vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci výše uvedené stavby.

Žádáme Vás o zajištění účasti odpovědných zástupců obeslaných organizací.

Děkujeme za vstřícný přístup.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8
779 00 OLOMOUC
IČ 64610357
DIČ CZ64610357 ③

Ing. Kamil Pur
hlavní inženýr projektu
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Vyřizuje: Ing. Kamil Pur, tel.: 585 570 469, mobil: 731 517 808, e-mail: pur@moravia.cz

ROZDĚLOVNÍK:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro provoz infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Technický náměstek ředitele OJ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zasláno elektronicky včetně obdržení připomínek ke stavbě a následných odpovědí projektanta:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Tomáš Chalupa, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Horváth
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Veliš, Ing. arch. Andršt, Ing. Michalica
- SŽDC, s.o., GŘ, Náměstek GŘ pro řízení provozu, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Říha, p. Servít, p. Tomalík, Ing. Sedláček
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Nečekal, Ing. Bárta, Ing. Laifr
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1 – Ing. Klega, p. Malešický, Ing. Dostál, Bc. Valníček, Ing. Tošovský, Ing. Krkoška
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 772 58 – Ing. Srovnal, Ing. Plátek, p. Spáčil, Ing. Krejčířová
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Ing. Jiří Faměra
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc – Ing. Michalík
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Perneroва 2819/2a, 130 00 Praha 3 – p. Cícha, p. Klváček
- Ing. Karel Smolík N.O.R.T., Osek 383, 751 22 Osek nad Bečvou, Ing. Smolík
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- GeoTec-GS a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10, Ing. Kropáček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Procházka, Ing. Sedláček, Kubec
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Valašské Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Černá, Ing. Vrána, Ing. Malina, Ing. Jordán, Ing. Kasaj
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený
- Ecological Consulting a.s., RNDr.Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašik















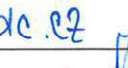


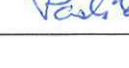

Listina přítomných

Předmět porady: Konferenční jednání ve věci všech vznesených připomínek jednotlivých schvalovacích orgánů objednatele, tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o., k projektové dokumentaci výše uvedené stavby.

“ Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou “

Místo konání: **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8,
772 00 Olomouc**

Datum porady: **22.4.2013**

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
PUR KAMIL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517808	Pur@moravia.cz	
PLÁTEK	SŽDC, OR OL-MOR	102726471	PLATEK@SZDC.CZ	
SMOLÍČEK KAREL	N.O.R.T.	602 757919	SMOLICE@NORT.CZ	
CHALUPA TOMÁŠ	SŽDC, s.o. SSU	606 764757	chalupa@szdc.cz	
Basel Stanislav	SŽDC OR OL. SSU	484 526124	basel@szdc.cz	
Weiss Jan	SŽDC, OR OL. SSU	606 748183	weiss@szdc.cz	
ZACHAR PAVEL	SŽDC, OR OL-MOR	724 244757	ZACHAR@SZDC.CZ	
CÍCHA Martin	OD-Telematika a.s.	602 519 518	martin.cicha@OD.CZ	
SERVIT ARNOLD	SŽDC s.o. GR OL	832 646 212	servit@szdc.cz	
Čech Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 034	cech@moravia.cz	
KAMIL JORDAN	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 776623	jordan@moravia.cz	
KRKOSKA PAVEL	SŽDC GR-OL	725 780 76	krkoska@szdc.cz	
KREJČÍŘOVÁ JANA	SŽDC, OR SMT OL	606 724 743	KREJCIROVA@SZDC.CZ	
KOMÁREK FRANTIŠEK	SŽDC, OR OL, NT	724 033 947	Komarek@szdc.cz	
DORNICÁK PAVEL	SŽDC, OR OL, ÚEP	724 938 914	Dornickak@szdc.cz	
SEDLÁČEK WAD.	SŽDC, GR-OL/3	725 899 910	SedlacikUI@szdc.cz	
ODEHNAL PAVEL	SŽDC GR-OL	721 819 731	odelnal@szdc.cz	
KLEGA MARCEL	SŽDC GR, OL	972 741 240	klega@szdc.cz	
PAVLÍK PAVEL	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	606 776 623	pavlik@moravia.cz	

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-UI/Bed

Ze dne: 16.1.2014

Naše zn.: 5372/2014-012

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: riha@szdc.cz

Datum: 18.2.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“, souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci stavby

K předložené přípravné dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ má úsek řízení provozu dále uvedené připomínky.

1. Odbor základního řízení provozu

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

B.4. – navrhovaný stav napojení vlečky DEZA – upozorňujeme na skutečnost, že navrhované změny konfigurace kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou budou mít za následek změnu úředního povolení (ÚP) vydaných Drážním úřadem Praha. Toto je nutné prokazatelně projednat s provozovatelem dráhy/vlečky a v dokumentaci uvést.

Odpověď (Ing.Pur): V dokumentaci v tomto stupni dokumentace bude na tuto skutečnost upozorněno. Návrh kolejí a zapojení vlečky DEZA bylo kladně projednáno a odsouhlaseno společností DEZA a.s.

D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení – Technická zpráva

V ŽST Lhotka n.B. bude vybudováno elektronické staniční zab. zařízení ovládané z JOP. V Technické zprávě této části a ani části D.D.2 (Železniční sdělovací zařízení) není žádná zmínka o vybudování graficko-technologické nástavby (GTN). Předpokládáme, že vybavení GTN je standardní součástí elektronického zab. zařízení. Požadujeme uvést do Technické zprávy části D.D.1, příp. D.D.2 dle dohody profesních projektantů.

Odpověď (Ing.Pavlik): Bylo do dokumentace doplněno.

K rozsahu zařízení železniční dopravní cesty, tj. počtu a délce dopravních kolejí a nástupních hran, elektrického ohřevu výhybek, návrhu řešení zabezpečovacího zařízení včetně jeho připravenosti na budoucí dálkové ovládání (ke GTN připomínka výše) a k návrhu dělení trakčního vedení, nemáme připomínky.

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

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.2. Seznam vstupních podkladů; A.2.1 Přehled vstupních podkladů – požadujeme doplnit: „Pokyn generálního ředitele č. 9/2013 - Pracoviště pro dálkové řízení (od 15.10.2013)“.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.3. Údaje o území; A.3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území; Dosavadní využití – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA; A.4. Údaje o stavbě – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.1. Popis území stavby; B.1.1 Charakteristika stavebního pozemku – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.2. Celkový popis stavby; B.2.6 Základní technický popis staveb; B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení; Stávající stav – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA –TEXTOVÁ ČÁST; B.2. Celkový popis stavby; B.2.6 Základní technický popis staveb; B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení; Nový stav – požadujeme doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“

Odpověď (Ing.Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

D.D.1 Technická zpráva; 2. Všeobecná část; 2.3 Podklady pro zpracování projektové dokumentace – požadujeme doplnit: „Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.“

D.D.1 Technická zpráva; 4. Použité normy a předpisy – požadujeme doplnit:

„Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“.

Odpověď (Ing.Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

2. Odbor plánování a koordinace výluk

a) oddělení technologie a přípravy výluk (zpracovatel p. Ladislav Tomalik, tel. 972 762 088)

Technická zpráva B.4.1.- 5.Stavební postupy:

Stavební postup 0 - v bodech 1 a 3 uveden souběh výluk 1. a 2. traťové koleje Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou 12 x 4 hod. a 1. a 2. traťové koleje Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí 8 x 4 hod. V bodech 9 a 10 přerušení provozu v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí není zmíněno, z čehož není jasné, zda se přerušení provozu uskuteční nebo nenastane.

Odpověď (Ing.Čech, Kubec): Bylo do dokumentace doplněno.

b) oddělení provozu sdělovací a zabezpečovací techniky (zpracovatel Ing. VI. Sedláček, tel. 972 740 753)

Bez připomínek.

Ing. Tomáš Nachtman
pověřený řízením úseku
náměstka generálního ředitele
pro řízení provozu

Váš dopis zn.: 467/2014 – SSV - U1/Bed

Ze dne: 16. 01. 2014

Naše zn.: 6789/2014-O14

Vyřizuje: Ing. Klega

Telefon: 972 741 240

Mobil: 725 144 183

E-mail: klega@szdc.cz

Datum: 13. 02. 2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 773/1

772 58 OLOMOUC 2

Připomínky O14 k přípravné dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Zasíláme Vám připomínky O14 k výše uvedené přípravné dokumentaci. Není-li uvedeno jinak, je zpracovatelem připomínek zpracovatel tohoto dopisu (pro případné konzultace).

Opakovaně Vás žádáme Vás, abyste pro další dokumentace u jejich zpracovatelů zajistili, že všechny textové soubory (pokud možno i další soubory): budou nikoliv naskenované, ale buď ve Wordu, nebo přímo převedené z Wordu do pdf, aby bylo v nich možno vyhledávat textové řetězce. Umožní to rychleji připravit připomínky.

Obecně (platí pro všechny části dokumentace)

1. Členění dokumentace není podle směrnice GR 11/2006

D. Technologická část

E. Stavební část

F. Doklady

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb

H. Geodetická dokumentace

(Karel Dalešický tel.: 972 244 479, e-mail: dalesicky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Pur): Obsah a členění dokumentace vychází z požadavku na dodržení Vyhlášky č. 62/2013 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a současně dodržení Směrnice generálního ředitele SZDC, s.o., č. 11/2006 v platném znění, která je oproti požadavkům obecných vyhlášek obsažnější.

V případě rozdílů mezi vyhl. 499/2006 Sb. a Sm. č. 11/2006 platí, dle požadavku objednatele, priorita vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění.

K Průvodní zprávě:

1. A.3.9 – Doporučujeme zvážit, zda doplnit stručný text o tom, že v době realizace stavby může probíhat příprava stavby GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko v souladu s národním implementačním plánem.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

2. A.4 – Informace o tom, že návrhová rychlost pro klasické soupravy je 135 km/h, je nepřesná, neboť v Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.4 se uvádí: „řešení obou traťových kolejí, resp. hlavních kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100} = 135$ km/h, $V_{130} = 140$ km/h, $V_{150} = 150$ km/h a $V_K = 160$ km/h. Stejná nepřesnost se vyskytuje i v tabulce čl. A.4.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci upřesněno.

3. A.4.8.8 – V tabulce se uvádí 14 ks EO.V. Na jiných místech dokumentace (např. v Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.14) je vždy uveden počet výhybek s EO.V 24.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

K Souhrnné technické zprávě:

1. B.1.9 – Doporučujeme zvážit, zda doplnit stručný text o tom, že v době realizace stavby může probíhat příprava stavby GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko v souladu s národním implementačním plánem.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

2. B.2.3, B4.1 Opravit „km/hod“ na „km/h“ ($4x + 1x$).

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

3. B.2.3 – Informace o tom, že rychlost pro klasické soupravy se zvyšuje na 135 km/h je nepřesná, neboť v čl. B.2.6.4 se uvádí: „řešení obou traťových kolejí, resp. hlavních kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100} = 135$ km/h, $V_{130} = 140$ km/h, $V_{150} = 150$ km/h a $V_K = 160$ km/h.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci upřesněno.

4. B.2.3 – Ze znění článku plyne, že stávající rychlost je 100 km/h. Avšak v čl. 2.6.4 (a též v Průvodní zprávě v čl. 1.4 v tabulce) se uvádí stávající rychlost pouze 80 km/h.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno.

5. B.2.6.1, PS 03-28-01.03 – Proč je požadovaný rozsah teploty v místnostech dle ČSN +5 °C až +30 °C, když ČSN EN 50125-3 má jiné rozsahy teplot?

Odpověď (Mareček): Uvedené teploty jsou uvažovány pro předpokládaný typ technologie (ESZZ) s tím, že je doporučen rozsah teplot pod +30 °C a v místnosti, kde jsou umístěny baterie pak +20 °C +20% (z důvodu jejich životnosti). Uvedená ČSN požaduje rozsah teplot v budově s klimatickou regulací +18 až +27 °C. Bylo upraveno ve smyslu ČSN.

6. B.2.6.1, PS 03-28-02 – Text „jednotný evropský zabezpečovací systém“ nahradit textem „evropský vlakový zabezpečovač“ v souladu s nadefinovanou zkratkou.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

7. B.2.6.4, SO 02-17-01 – Uvádí se, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v koleji č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní plně geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, se změnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseku PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h.

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění štěrkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ

Olomouc, Správa tratí ke stávajícímu stavu kolejíště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

8. B.2.6.1, PS 03-28-02 – Doporučujeme doplnit s jakým příkonem se pro skříně ETCS a DOZ počítá.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

9. B.2.6.1, PS 06-14-01 – Doporučujeme připravit rozhraní i pro připojování účastníků datové sítě SŽDC (tedy nejen ČD).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

10. B.10.2 Korozní průzkum – Vzhledem ke zjištěné agresivitě prostředí (až III. stupeň rezistivity půdy a až IV. stupeň měrné proudové hustoty ze stejnosměrných bludných proudů) doporučujeme přijmout veškerá navrhovaná opatření k zajištění potřebné životnosti stavby i veškerých úložných zařízení v její blízkosti. Nad rámec navrhovaných měření po ukončení rekonstrukce bude třeba provést rovněž měření na nyní navrhovaném produktovodu Loukov - Sedlnice (související stavba – křížení v km 20,062), bude-li tento proveden z vodivého materiálu a již realizován.

V návaznosti na výsledky korozního průzkumu a zjištěné velikosti zdánlivé rezistivity půdního a horninového prostředí a zejména zjištěné velikosti stejnosměrných elektrických polí, doporučujeme věnovat korozní problematice trvale zvýšenou pozornost, zejména:

- a) Při realizaci ukolejnění elektrických zařízení, mostů, propustků, zdí, gabionů, ochranných sítí sanace skal a protihlukových zdí nutno dodržet veškerá opatření přijatá k odolnosti a zabezpečení stavby.
- b) Při návrhu a realizaci základů trakčních podpěr a jejich výztuže je nutné postupovat podle ustanovení ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2, ČSN EN 50162, ČSN EN 206-1, ČSN EN 13670 a platných TKP (kapitoly: 17, 25A, 31). Kontrolu kvality betonu zaměřit kromě pevnostních parametrů také na jeho potřebné parametry z hlediska nasákavosti a mrazuvzdornosti.

(Ing. Josef Dostál, tel.: 972 244 476, e-mail: dostal@szdc.cz)

11. Promítnout do Souhrnné technické zprávy všechny odpovídající připomínky k ostatním částem přípravné dokumentace, pokud je v ní stejná podrobnost obsažena.

Odpověď (Ing. Pur): Bylo do dokumentace doplněno.

K části zabezpečovací zařízení:

1. Obecně – Zvýšením rychlosti na $V_{100} = 135 \text{ km/h}$, $V_{130} = 140 \text{ km/h}$, $V_{150} = 150 \text{ km/h}$ a $V_K = 160 \text{ km/h}$ dojde k výrazné změně traťové rychlosti na konci, resp. začátku stavby (v km 24,000 na 60 km/h, v km 16,035 na 80 km/h). Protože není navržena žádná změna návěstění na vjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou a Valašské Meziříčí, nebudou strojvedoucí na tuto změnu upozorněni prostřednictvím vlakového zabezpečovače. Na rizika z toho vyplývající je opakovaně ze strany strojvedoucích poukazováno. Požadujeme proto zpracování hodnocení rizik dle nařízení Komise č. 352/2009/ES, ze kterého by mělo vyplynout, zda může zůstat stávající stav, nebo by se měla provést změna návěstění při jízdě přímým směrem (návěst **Rychlost 60 km/h a ...** na vjezdových návěstidlech žst. Valašské Meziříčí a **Rychlost 80 km/h a ...** na vjezdových návěstidlech žst. Hustopeče nad Bečvou): a změna na tomu odpovídající kód vlakového zabezpečovače. Podle tohoto hodnocení případně provést změnu staničního zařízení v těchto stanicích SZZ.

Odpověď (Ing. Pavlík): V rámci PD byla prověřena možnost provedení úprav, zejména s ohledem na stávající kabelizaci a protože je dostatečná dimenze kabelových rozvodů, byla navržena úprava návěští a doplnění světelných pruhů na vjezdová návěstidla ve směru od Lhotky nad Bečvou v rámci projektovaných úprav SZZ obou ŽST.

2. D.D.1, Technická zpráva, čl. 2.4 – Není uvedeno, zda se v žst. Valašské Meziříčí přenáší kód VZ, nebo nikoliv, pokud ano, v jakém frekvenčním pásmu. Pokud ne, v jakém frekvenčním pásmu je přenos kódu VZ v úseku Valašské Meziříčí – Jablunka.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

3. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízena deska nouzových obsluh. Požadujeme počítat s jejím zřízením. Výběr výhybek, které mají být případně ovládány z nouzové desky, doporučujeme konzultovat s GR O20 a OR Olomouc.

Odpověď (Ing. Pavlík): Deska nouzových obsluh patří ke standardnímu vybavení DK osazených JOP a v ŽST Lhotka nad Bečvou je s ní počítáno. Konkrétní řešení jejího umístění a uspořádání ovládacích prvků je náplní dalšího stupně PD a realizační dokumentace. V textu bylo doplněno.

4. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízena provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a s tím související propojení v dopravní kanceláři na intranet SŽDC. Požadujeme, aby si projektant v této věci vyžádal stanovisko úseku řízení provozu SŽDC. Pokud tato aplikace bude požadována, neuvádět název konkrétního výrobku (např. GTN).

Odpověď (Ing. Pavlík): Aplikace je standardní součástí ESZZ a je s ní počítáno (viz. VV). Propojení na intranet SŽDC je umožněno prostřednictvím přenosového zařízení, které je součástí profese sdělovacího zařízení. V textu bylo doplněno.

5. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Není žádná zmínka o tom, zda má nebo nemá být zřízen nějaký přenos čísel vlaků. Požadujeme, aby si projektant v této věci vyžádal stanovisko úseku řízení provozu SŽDC.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo projednáno a v textu doplněno.

6. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Požadujeme doplnit, že SZZ musí obsahovat zařízení pro výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) odvozenou od vyhodnocení jízdy přes snímače počítačů náprav na kolejích 6, 8, 10). Podrobnosti by měly být řešeny v dalším stupni projektové dokumentace (technická specifikace SŽDC se připravuje). V souvislosti s tím je třeba do situačních schémat doplnit značky snímačů počítačů náprav o poskytování směrové informace.

Odpověď (Ing. Pavlík): Požadavek bude akceptován a doplněn v dalším stupni PD ve smyslu připravované technické specifikace.

7. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Požadujeme doplnit vybudování diagnostického zařízení dle Technické specifikace TS 2/2007-Z, a to minimálně stavové diagnostiky, příp. dále podle požadavku OR Olomouc.

Odpověď (Ing. Pavlík): S výstavbou diagnostického zařízení a jejím umístěním v prostorech dílny SSZT OR Olomouc je počítáno. V textu bylo doplněno.

8. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.3.2.1 – Doporučujeme doplnit požadavek na připojení provozní a stavové diagnostiky do technologické datové sítě SŽDC pro možnost dálkového přístupu servisu a údržby.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

9. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.4.1.1 – Vyjádřit, že u PZS přejezdu P8050 jde o tzv. tříúsekový přejezd. Sice to plyne ze situačního schématu, ale z něho plyne i použití anulačních souborů, o kterých se v článku také píše.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

10. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.4.1.1 – Doporučujeme popsat, zda přenos informací o stavu PZS přejezdu P8050 bude po zabezpečovacích kabelech nebo po traťovém kabelu, s nebo bez využití přenosového zařízení.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

11. D.D.1, Technická zpráva, čl. 3.1.5.1 – Text „jednotný evropský zabezpečovací systém“ nahradit textem „evropský vlakový zabezpečovač“ v souladu s nadefinovanou zkratkou v souhrnné technické zprávě.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

12. D.D.1, Technická zpráva, obecně – Postrádáme jakoukoliv zmínku o nutnosti řešit ochranu zabezpečovacího zařízení u některých provozních souborů před vlivy vn a vvn v blízkosti tratě.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno. Provedení ochrany vyplývá z použitého typu kabelů s ohledem na provedený orientační výpočet. Vlastní problematiku vlivu vn a vvn řeší příslušná část PD.

13. D.D.1, Technická zpráva, obecně – Požadujeme doplnit zmínku o zřízení závislosti odjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou na pohotovostním, bezvýlukovém a bezanulačním stavu PZS přejezdu P8050 a odjezdových a vjezdových návěstidel a dotčených seřaďovacích návěstidel na pohotovostním, bezvýlukovém a bezanulačním (pokud bude zřízen): stavu PZS přejezdu P8051.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

14. D.D.1, v. č. 2121, nebo v. č. 2221 – Doplnit pozemní komunikaci až do vzdálenosti D_z , vyzařovací úhly výstražníků a úhel natočení výstražníků, aby bylo zjevné, že počet výstražníků je dostatečný a zda jsou červená světla výstražníků pozorovatelná i z místa řidiče, pokud zastaví vozidlo ve vzdálenosti 1 m před závorou, tedy ve vzdálenosti, podle které se počítá délka přibližovacího úseku PZS.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

15. D.D.1, v. č. 2221 – Chybí vyznačení telefonního objektu a skříňky místní obsluhy.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

16. D.D.1, v. č. 2201 – Doporučujeme uvádět nejvyšší dovolenou rychlost jednotně, tj. obdobně jako na situačním schématu žst. Lhotka nad Bečvou, tedy pro jednotlivé nedostatky převýšení (tj. V_{100} , V_{130} , V_{150} , V_K).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

17. D.D.1, v. č. 2201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

18. D.D.1, v. č. 3201 – Chybí zakreslení rychlostníků.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

19. D.D.1, v. č. 3201 – Výhybka č. 6 má jeden snímač polohy zbytečný (v situaci i v tabulce výhybek).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

20. D.D.1, v. č. 3201 – Je rozpor ohledně použití žlabových pražců mezi tabulkou výhybek zde a tabulkou výhybek v části D.E.1.1 Technická zpráva v čl. 4.3.3 (nesprávně označeném jako 4.3.2) Konstrukce železničního svršku – výhybky. V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové (zlp), v tabulce výhybek na situačním schématu SZZ jen žlabové pražce (tedy nikoliv přírubové). V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové i na některých výhybkách, na kterých se podle tabulky výhybek na situačním schématu SZZ vůbec neuvažují žlabové pražce. Požadujeme uvést do vzájemného souladu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Viz.bod 2 kapitoly „K ostatním částem“. Bylo uvedeno do souladu.

21. D.D.1, v. č. 3201 – Neměl by být IS výhybkového KO výhybky D50 směrem ke koleji 6a označen jako neprofilový? Tento KO nehlídá volnost námezničku. Pokud je to tak, neměl by se do SZZ vlečky DEZA posílat opakovač bezvýhybkového kolejového úseku 6a? Případně opravit v situačním schématu a doplnit do technické zprávy.

Odpověď (Ing. Pavlík): IS není neprofilový.

22. D.D.1, v. č. 3201 – Označení snímačů počítáčů náprav jsou tak malým písmem, že po vytištění budou nečitelná.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

23. D.D.1, v. č. 3201 – Nebude výhybka 10 opatřena výměnovým zámkem, jehož klíč bude v držení zaměstnanců opravny vozů?

Odpověď (Ing. Pavlík): Výměnový zámek byl doplněn.

24. D.D.1, v. č. 3201 – V Souhrnné technické zprávě v čl. B.2.6.4, SO 02-17-01 se uvádí, že v dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h a rekonstrukce těchto kolejí není předmětem stavby. (Obě zhlaví jsou navržena na rychlosti 50 km/h). V technické zprávě železničního svršku (D.E.1.1) v čl. 4.3 je uvedeno: „Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v kolejích č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláň geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení, je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h, protože to jednoznačně z technické zprávy železničního svršku nevyplývá) a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno (při návěstění hlavními návěstidly je třeba počítat se světelnými indikátory s číslicí 5 na všech vjezdových návěstidlech, z měnou dimenze kabelů a s neosazením indikátorových tabulek s číslicí 5) a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh zatím SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h. Na základě posouzení případně změnit uspořádání SZZ.

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyžádaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

25. D.D.1, v. č. 3201 – Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Valašského Meziříčí na/z koleje 1 po 1. trať. kol. vyznačit za lomítko rychlost při VCO, tedy uvést „TR/80“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Rychlost VCO nebude uváděna.

26. D.D.1, v. č. 3201 – Tabulka rychlostí – Od/do Valašského Meziříčí na/z koleje 2 po 2. trať. kol. při 1/2+ nemá být „120/TR“, ale jen „TR“, protože jde o VC, která je všech stran chráněna odvrátnými výhybkami.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

27. D.D.1, v. č. 3201 – Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 1 po 1. trať. kol. při 16/19+ vyznačit za lomítko rychlost při VCO, tedy uvést „TR/50“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Rychlost VCO nebude uváděna.

28. D.D.1, v. č. 3201 – V tabulce rychlostí pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 2 po 2. trať. kol. nemá být „100/120“. Pokud se má v tabulce rychlostí vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak doporučujeme pro Od/do Hustopečí nad Bečvou na/z koleje 2 po 2. trať. kol. vyznačit za lomítko rychlosti pro VCO (např. „TR/120→/100←“), pokud se v tabulce rychlostí nemá vyznačit i hodnota rychlosti pro VCO, pak zde uvést jen „TR“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo opraveno, rychlost VCO nebude uváděna.

29. D.D.1, v. č. 3201 – Nejsou nikde uvedeny km polohy odjezdových návěstidel L101, L102, L103 a L104 vlečky Deza.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

30. D.D.1, v. č. 3201 – Snímač počítače náprav „V10-3/14K-1“ by se správně měl jmenovat jen „V10-3“, protože žádný KÚ 14K neexistuje, neboť tento snímač je využit jen jednostranně. (Opravit v tabulce PočN i ve schématu.)

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

31. D.D.1, v. č. 3201 – U přejezdu B uvést skutečný km jako „skm 21,819“ a evidenční jako „ekm 21,815“. Nicméně upozorňujeme, že ve stávajícím pasportu přejezdů správ tratí je skm = ekm = 21,815. Dále je nesprávně uvedeno, že se jedná o „místní komunikaci III. třídy“. Taková kategorie není v souladu s ČSN 73 6110.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

32. D.D.1, v. č. 3201 – U přejezdu B nejsou zakresleny vypínací prvky, které by umožnily ukončení výstrahy v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2, čl. 5.3.4.14 (až uvolněním KÚ 1LK, 2LK to nevyhovuje požadavku normy).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

33. D.D.1, v. č. 3201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

34. D.D.1, v. č. 3121, nebo v. č. 3221 – Doplnit pozemní komunikaci až do vzdálenosti D_z , vyzařovací úhly výstražníků a úhel natočení výstražníků, aby bylo zjevné, že počet výstražníků je dostatečný a zda jsou červená světla výstražníků pozorovatelná i z místa řidiče, pokud zastaví vozidlo ve vzdálenosti 1 m před závorou, tedy ve vzdálenosti, podle které se počítá délka přibližovacího úseku PZS.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

35. D.D.1, v. č. 3221 – Chybí vyznačení telefonního objektu a skříňky místní obsluhy.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

36. D.D.1, v. č. 3221 – Vypadá to, že na stožáru závory B je nakreslen jen jeden výstražník.

Odpověď (Ing. Pavlík): Na výkrese jsou zakresleny dvě světelné skříně.

37. D.D.1, v. č. 4201 – Doporučujeme uvádět nejvyšší dovolenou rychlost jednotně, tj. obdobně jako na situačním schématu žst. Lhotka nad Bečvou, tedy pro jednotlivé nedostatky převýšení (tj. V_{100} , V_{130} , V_{150} , V_K).

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

38. D.D.1, v. č. 4201 – Chybí zakreslení rychlostníků.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

39. D.D.1, v. č. 4201 – Požadujeme doplnit vyznačení hranic oblastí napájených z jednotlivých zdrojů pro napájení kolejových obvodů.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo do dokumentace doplněno.

40. D.D.1 – Technická zpráva, kap. 4 – V seznamu postrádáme ČSN EN 50121, ČSN EN 50122 – soubor, ČSN 33 2000 – soubor, ČSN 34 2613, ČSN 34 2614, ČSN 73 6110, technické normy týkající se ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem, nařízení vlády č. 133/2005 Sb., vyhlášky č. 352/2004 Sb., č. 398/2009 Sb., nařízení Komise (ES): č. 352/2009. Vypadá to, že tyto normy a právní předpisy nebyly při návrhu vzaty v úvahu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Uvedené dokumenty byly brány v úvahu a do seznamu byly doplněny.

41. D.D.1, Výkaz Výměr – Neobsahuje dodávku a montáž návěstidel VZ 5, VZ 7. Předpokládáme, že je to proto, že tato položka neexistuje a je to pokryto větším počtem návěstidel „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“. Pokud tomu tak skutečně je, požadujeme do technické zprávy (do čl. 3.1.4.1.1, resp. a 3.1.4.2.1) doplnit, že se v úrovni vjezdových návěstidel žst. Hustopeče nad Bečvou, resp. Valašské Meziříčí osadí návěstidla „Přepněte VZ na kmitočet 50 Hz“ a „Přepněte VZ na kmitočet 75 Hz“.

Odpověď (Ing. Pavlík): Bylo v dokumentaci opraveno.

42. D.D.1, Výkaz Výměr – Počet snímačů polohy neodpovídá situačnímu schématu.

Odpověď (Ing. Pavlík): Počet bude překontrolován, případně opraven.

43. D.D.1, Výkaz Výměr – Měly být doplněny, příp. aktualizovány položky související s výše uvedenými požadovanými změnami.

Odpověď (Ing. Pavlík): Byla provedena aktualizace dle shora uvedených připomínek.

K části sdělovací zařízení:

1. D.D.2, Technická zpráva – Požadujeme doplnit, že žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové rýhy, ve které vedou metalické kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

2. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.1, PS 06-14-01 – Požadujeme připravit rozhraní i pro připojování účastníků datové sítě SŽDC (tedy nejen ČD).

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

3. D.D.2, Technická zpráva – Nenalezli jsme zřízení přípojky datové sítě SŽDC pro účely zařízení pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení umístěné v dopravní kanceláři. Je toto řešeno?

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo do dokumentace doplněno.

4. D.D.2, Technická zpráva – Nenalezli jsme zřízení propojení mezi zařízením pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení se stavědlem. Je to řešeno?

Odpověď (Ing. Hubený): Je to řešeno v rámci vnitřních rozvodů.

5. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.3, PS-03-14-05 – Místo textu „graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání“ použít text „zařízení pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení“. Současně upozorňujeme, že v návrhu přípravné dokumentace zatím nikde nebylo uvedeno, že by se tato aplikace měla zřídit.

Odpověď (Ing. Hubený): Bylo v dokumentaci opraveno a doplněno.

6. D.D.2, Technická zpráva, D.D.2.3, PS-03-14-06 – Doporučujeme, aby také vizuální informační zařízení pro cestující bylo řízeno automatizovaně na základě skutečných jízd vlaků. Pro ně by

bylo třeba zřídit propojení mezi zařízením pro provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a řídicím počítačem vizuálního informačního zařízení pro cestující.

Odpověď (Ing. Hubený): Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

7. D.D.2, příloha 2 nebo 4 – Neměly by být znázorněny MOK do místnosti zab. zař.? (MOK v Hustopečích nad Bečvou znázorněny jsou.)

Odpověď (Ing. Hubený): Jedná se o vnitřní rozvody, které v tomto stupni PD nejsou podrobně řešeny-samozřejmě propojení se SÚ bude.

K částem silnoproudá technologie (včetně DŘT), trakční a energetická zařízení:

1. Obecně: – V technické zprávě v kapitole „Předpisy a normy“ by měly být uvedeny předpisy SŽDC řady E, a to podle toho jaké elektrické zařízení je v dokumentaci řešeno. Informace o předpisech řady E lze získat na níže uvedeném internetovém odkazu:

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>

Ve výčtu norem je nutné uvádět pouze ty normy, které s projektovaným zařízením přímo souvisí. (Bc. Jaroslav Valníček, tel.: 972 741 487, e-mail: valnicek@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal, Ing. Pavlík, Ing. Hubený): Bude akceptováno, předpisy SŽDC řady E byly do TZ doplněny.

2. Obecně: – Všechny technické zprávy provozních souborů, jejichž náplní je uzemnění – Požadujeme doplnit, že žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové rýhy, ve které vedou metalické kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, i když to některé technické normy (např. TNŽ 34 2609): připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku).

Odpověď (Ing. Odehnal, Ing. Pavlík, Ing. Hubený): Bude akceptováno, text byl doplněn do TZ

3. D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT) – Upozorňujeme, že se výše uvedená část PD odvolává na neplatný předpis E8. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo opraveno.

4. D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT), PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC (Procházka) – Doporučujeme, aby mezi vybrané jističe, u kterých bude snímán stav v systému DDTŽ, byly zahrnuty i jističe nn pro napájení NZZ, které nebudou zahrnuty do systému DŘT. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

5. D.D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS), PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV – Specifikovat, jak bude provedeno napájení rozváděče RZS v rozvodně 6 kV. Z technického popisu a schématu to není zřejmé. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

6. D.D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu (Procházka) PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN – V technické zprávě se hovoří o ovládacích obvodech Cental stop a Total stop. Specifikovat, jaké prvky rozvodu budou v rámci těchto obvodů ovládány. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo doplněno do TZ.

7. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – V rámci zpracování přípravné dokumentace doporučujeme posoudit stav vodičů (TD, NL) i na vedlejších kolejkách v žst. V případě zjištění

většího množství spojek nebo nevyhovujících vodičů, požadujeme výměnu vodičů i na těchto vedlejších kolejích. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Připomínka byla projednána se správcem TV, dle jeho vyjádření je vedení starší než 35 let a doporučuje jeho výměnu. Připomínka bude zapracována do přípravné dokumentace.

8. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – Základy nově budovaných trakčních stožárů musí být navrženy podle ČSN EN 50119 ed. 2, s ohledem na prostředí vystavené působení zpětných trakčních proudů, i s respektováním závěrů korozního průzkumu v této lokalitě. Beton základů musí být navržen s požadovanou pevností, mrazuvzdorností a nasákavostí v souladu s platnými normami. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Požadavky na kvalitu betonu základů TV budou uvedeny v projektu stavby, v technické zprávě přípravné dokumentace je obecný odkaz na TKP staveb státních drah, které uvedené požadavky obsahují.

9. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), obecně – Zapojení svodičů přepětí požadujeme realizovat v souladu s ustanoveními ČSN 34 1500 ed. 2. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Přípravná dokumentace zapojení svodičů přepětí neřeší, požadavek bude respektován v dalším stupni (projektu), v technické zprávě přípravné dokumentace je odkaz na ČSN 34 1500 ed. 2 uveden.

10. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 02-01-01 t. ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení – V tomto stavebním objektu se uvažuje se zřízením neutrálního pole (NP) v obou kolejích pro rekonstrukci nadjezdu. V rámci projektu je nutné doložit návrh uspořádání NP, včetně obcházecího vedení. Návrh neutrálního pole je nutné posoudit z hlediska dynamiky jízdy provozovaných EHV a elektrických jednotek. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Projektant nadjezdu od požadavku na zřízení neutrálního pole ustoupil, nadjezd bude osazen v rámci napěťové výluky, přípravná dokumentace byla opravena – neutrální pole bylo z trakčního vedení uvedeného úseku vypuštěno.

11. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 04-01-01 t. ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení – Kromě výměny TD a NL, požadujeme rovněž výměnu trakčních stožárů a napínacích systémů hlavních traťových kolejí až po elektrickém dělení na zhlaví žst. Valašské Meziříčí. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Stavba původně zasahovala i el. dělení, z rozhodnutí investora byla zkrácena po km 24,0, výměnu stožárů v el. dělení je vhodné spojit s úpravou kolejí (nejlépe při rekonstrukci celé stanice), na vnitřní straně oblouku není místo na pozemcích SŽDC pro situování stožárů podle nových norem, byla by nutná směrová úprava celého oblouku včetně vlečkové koleje. Bude ponecháno navrhované řešení.

12. D.E.3.1 Trakční vedení (Ing. Odehnal), SO 04-01-01 t. ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení – Pro zajištění spolehlivého odvodu zpětných trakčních proudů požadujeme výměnu zpětného trakčního vedení u trakční měnirny Valašské Meziříčí, včetně rozvaděče zpětných kabelů. (Ing. Pavel Krkoška, tel.: 972 741 766, e-mail: krkoska@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Odehnal): Požadavek je mimo rozsah stavby, zpětné vedení je zapojeno na vsetínském zhlaví žst. Valašské Meziříčí, bylo by vhodné výměnu zpětného vedení zařadit buď do stavby zvýšení výkonu TM Valašské Meziříčí, případně realizovat jako samostatnou stavbu. Bude ponecháno navrhované řešení.

13. D.E.3.4, Technická zpráva – Požadujeme upřesnit, že budou ohřívány i všechny výhybkové závěry na výhybkách s EOV.

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo upřesněno v TZ.

14. D.E.3.4, SO 03-06-01 ŽST Lhotka nad Bečvou, EOv – V dalším stupni dokumentace musí být podrobně popsán způsob a místa ovládání EOv. (Bc. Jaroslav Valníček, tel.: 972 741 487, e-mail: valnicek@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bude podrobně popsáno v dalším stupni PD.

15. D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů (Procházka) – Osvětlení musí být provedeno svítidly se zdroji LED. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bylo zapracováno.

16. D.E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů, SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení (Procházka) – V dalším stupni dokumentace stavby nutno uvést do souladu technický popis a schéma napájení v případě označení rozváděče pro napájení části osvětlení ze zajištěné sítě. (Ing. Stanislav Tošovský, tel.: 972 244 273, e-mail: tosovsky@szdc.cz)

Odpověď (Ing. Procházka): Bude zpracováno v dalším stupni PD.

K ostatním částem:

1. D.E.1.1, Technická zpráva, čl. 4.3 – Uvádí: „V dopravních kolejích 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h, rekonstrukce těchto kolejí není předmětem připravované stavby, rekonstruovány jsou pouze přípoje za nově vloženými výhybkami v rozsahu nezbytném pro navázání na stávající stav. Konstrukce výhybek a geometrické parametry přípojných kolejových polí jsou navrženy pro rychlost 50 km/h. Pro zvýšení rychlosti na 50 km/h v kolejích č. 6, 8, 10 v celé délce je nutno ověřit únosnost zemní pláň geotechnickým průzkumem a ověřit stávající technický stav kolejí.“ Protože nejvyšší dovolená rychlost na dopravních kolejích 6, 8 a 10 má výrazný vliv na uspořádání zabezpečovacího zařízení (a tudíž ovlivňuje i jeho cenu), je třeba již v přípravné dokumentaci jednoznačně stanovit, na jakou rychlost na kolejích má být SZZ projektováno (tedy, zda je možno i bez rekonstrukce těchto kolejí na nich jezdit rychlostí 50 km/h nebo jen 40 km/h): a jak bude případné omezení rychlosti na 40 km/h návěstěno a s jakou rychlostí se má počítat při stanovení délek přibližovacího úseků PZS vzhledem k případné pozdější rekonstrukci těchto kolejí. (Ze situačního schématu SZZ totiž plyne, že návrh SZZ počítá na tyto koleje s rychlostí 50 km/h).

Odpověď (Ing. Pur - HIP, Ing. Chalupa - HIS): V rámci stavby budou rekonstruována výhybková zhlaví včetně přípojných polí za výhybkami (rekonstrukce žel. svršku a spodku) na rychlost 50km/h, tzn. včetně obloukových napojení do stávajících kolejí. V rámci stavby je navrženo též provedení pročištění šterkového lože v nerekonstruovaných kolejích č. 6, 8 a 10 včetně úpravy GPK z důvodu zajištění izolačního stavu kolejiště. Dle upřesňujících informací od Ing. Plátka (OŘ Olomouc, Správa tratí) ke stávajícímu stavu kolejiště (informace získaná po obdržení této připomínky), zvyšovat rychlost v kolejích z roku 1964 na pražcích DOSTA s upevněním pomocí svérkových šroubů T9 NELZE. Uvedené pražce včetně upevnění kolejnic jsou nezpůsobilé k provedení čištění kolejového lože a úpravě GPK (byť minimální) pro uvažované zvýšení rychlosti. Rychlost v kolejích č.6, 8 a 10 je nutno zvýšit na 50 km/h, jinak postrádá smysl rekonstrukce výhybek obou zhlaví železniční stanice. ST OŘ Olomouc navrhuje použít do těchto kolejí vyzískaná užitá kolejová pole z kolejí č.1, 2.

Kolejové řešení a uspořádání zab.zař. bude navrženo pro rychlost 50km/h v kolejích č.6, 8 a 10 v tomto stupni dokumentace.

2. D.E.1.1 Technická zpráva čl. 4.3.3 (nesprávně označený jako 4.3.2) Konstrukce železničního svršku – výhybky – Je rozpor ohledně použití žlabových pražců mezi tabulkou výhybek zde a tabulkou výhybek na situačním schématu zabezpečovacího zařízení v. č. 3201. V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové, v tabulce výhybek na situačním schématu SZZ jen žlabové pražce (tedy nikoliv přírubové). V tabulce výhybek v TZ D.E.1.1 se uvažují žlabové pražce přírubové i na některých výhybkách, na kterých se podle tabulky výhybek na situačním schématu SZZ vůbec neuvažují žlabové pražce. Požadujeme uvést do vzájemného souladu.

Odpověď (Ing. Smolík): Označení čl. na 4.3.3 v textu opraveno (v obsahu uvedeno správně).

V TZ D.E.1.1 navrženy žlabové pražce přírubové v souladu s předpisem a směrnicí SŽDC.

3. D.E.1.4, SO-03-19-01, Technická zpráva – Není popsáno, jak budou v novém stavu převedeny přes objekt kabely (ani že na objektu vedeny nebudou).

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo doplněno do TZ.

4. D.E.1.9, Kabelovody – Požadujeme takové řešení vstupů do kabelových komor, které zabrání vstupu do nich za účelem zcizení kabelů. Doporučujeme konzultovat s OŘ Olomouc, SSZT, zda je nedostatečné použití standardních uzamykaných vík, nebo je třeba nějak zvýšit odolnosti vůči odcizení.

Odpověď (Ing. Kadala): Na kabelové komory budou použity litinové uzamykatelné poklopy se speciálními klíči (např. hvězdičkový nebo jiný tvar) dodávanými k poklopům. Tyto poklopy pak nelze nijak jinak než tímto klíčem otevřít.

5. D.E.2.1, SO 01-15-01, Technická zpráva – Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronický automatický blok) do výpravní budovy postrádáme, jaké budou provedeny úpravy výpravní budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov. Žádná ze souvisejících norem není uvedena v kap. 10.

Odpověď (Ing. Procházka): Je řešeno dle souboru norem ČSN EN 62305, bylo doplněno do TZ.

6. D.E.2.1, SO 03-15-03, Technická zpráva – Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronické stavědlo a elektronický automatický blok) do výpravní budovy postrádáme, jaké budou provedeny úpravy výpravní budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov. Žádná ze souvisejících norem není uvedena v kap. 10.

Odpověď (Ing. Procházka): Je řešeno dle souboru norem ČSN EN 62305, bylo doplněno do TZ.

7. Vzhledem k umístění elektronického zabezpečovacího zařízení (elektronický automatický blok) do stavědlové ústředny žst. Valašské Meziříčí postrádáme, jaké budou provedeny úpravy této budovy za účelem ochrany před elektromagnetickým impulzem vyvolaným bleskem podle platných technických norem pro umístění zařízení do stávajících budov.

Odpověď (Ing. Procházka): Byl doplněn SO, který bude řešit tuto problematiku dle souboru norem ČSN EN 62305.

Ing. Martin KRUPÍČKA

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

Na vědomí elektronicky: bednarova@szdc.cz, chalupat@szdc.cz, pur@moravia.cz, pavlik@moravia.cz

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed

Ze dne:

Naše zn.: 3420/14-O13

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 28. 2. 2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Zvýšení traťové rychlosti Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

K předložené přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš)

- Technická zpráva str. 7 a 21: vliv širších vozidel se již neuvažuje – viz ČSN 736320 změna Z1.

Odpověď (Ing. Smolík): V TZ na str.7 a 21 se text „a širší vozidla“ a „s vlivem širších vozidel“ byl odstraněn.

- V dalším stupni dokumentace navrhujeme zvýšit traťovou rychlost V_{100} ze 135 km/h na 140 km/h a V_{130} ze 140 km/h na 145 km/h (celý řešený úsek kromě hustopečského zhlaví v žst. Lhotka n. B.). Připomínka nemá vliv na CIN ani na zábor pozemků.

Odpověď (Ing. Smolík): PD je zpracovaná dle podkladů zadání investora, které byly upřesněny na vstupním jednání. Připomínka na zvýšení rychlostí bude akceptována při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace – Projektu.

- Ostrovní nástupiště v žst. Lhotka (SO 03-16-02) doporučujeme v dalším stupni dokumentace řešit se střešovitým odvodněním.

Odpověď (Ing. Smolík): V průběhu zpracování PD byla otázka odvodnění povrchu nástupiště otevřena na profesní poradě 30.10.2013 (viz. Zápis z 2. koležářské porady str.7) a 5.12.2013 (viz. Zápis z 3. koležářské porady str.7). Po diskuzi přítomných byl odsouhlasen spád do středové části nástupiště.

Otázku řešení sklonů (do středu nástupiště/do koleje) bude opětovně projednána při zpracování dalšího stupně projektové dokumentace – Projektu.

- Připomínky k věcnému rozsahu a koncepci vzhledem k aktuálním změnám evropské legislativy (problematika užitečných délek kolejí) budou uplatněny v samostatném stanovisku O6.

Pozemní stavby, demolice, protihluková opatření, komunikace

(zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 44493)

E.1.6 Potrubní vedení

SO 02-27-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

- Žádáme doplnit odkaz na předpis provozovatele dráhy, kde jsou stanoveny požadavky na křížení mimodrážních vedení s tělesem dráhy a popsat tyto požadavky (předpis SŽDC S4 Železniční spodek – část druhá, kapitola V). Po zjištění stavu křížení by návrh měl směřovat minimálně k zajištění souladu s tímto předpisem (pokud vlastník vodovodu nestanoví přísnější požadavky).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-27-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, úpravy kanalizace, bytový dům

SO 03-27-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, administrativní budova

- K technickému řešení nemáme připomínky, pouze je potřeba doplnit do situace znázornění veškerých v textu popsaných úprav (rušení stávajícího septiku a koksového filtru apod.).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

- Doporučujeme doplnit do textu podrobnější zdůvodnění, proč se úpravy kanalizace navrhuji v rámci této stavby (viz zdůvodnění diskutované na poradách).

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-27-04 Žst. Lhotka nad Bečvou, úpravy kanalizace, pozemní komunikace

- Objekt řeší zcela nové napojení stávajících uličních vpustí, a to bez využití stávající kanalizace. Toto zvolené řešení znamená zásah do stávajících povrchů komunikací a pravděpodobně i nutnost kácení zeleně v nebezpečných plochách v majetku obce. Z dokumentace není zcela zřejmé, v rámci kterého objektu budou zpevněné plochy uvedeny do původního stavu. Vzhledem k tomu, že jiný stavební objekt se těmito pracemi nezabývá, považujeme za nezbytné zdůraznit v technické zprávě, že součástí jsou i obnovy původních povrchů. Samotné trasování kanalizace doporučujeme např. v dalším stupni zvážit s ohledem na stávající vzrostlou zeleň (upozorňujeme v této souvislosti, že dřeviny dotčené trasou kanalizace nejsou vyznačeny v dendrologickém průzkumu ke kácení, tam jsou vyznačeny pouze dřeviny nad zasakovacím objektem).

Odpověď (Ing. Mička): Zpevněné a nebezpečné plochy dotčené úpravou kanalizace budou do původního stavu uvedeny v rámci tohoto SO. Stávající zeleň – jedná se o nepůvodní dřeviny, které jsou navíc hostiteli houbových chorob pro ovocné stromy. V případě cca 3 ovocných stromů lze trasu upravit tak, aby nebyl zásadně poškozen jejich kořenový systém, bude prověřeno v dalším stupni dokumentace. V dendrologickém průzkumu byly tyto stromy doplněny.

SO 03-27-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova

- Technické řešení navrhovaného zařízení bez připomínek.
- Doporučujeme vyjasnit osud opouštěné kanalizace – bude pouze odpojena a ponechána bez úprav, nebo bude nějakým způsobem likvidována (zejména šachty)?

Odpověď (Ing. Mička): Způsob likvidace byl doplněn v tomto stupni projektové dokumentace.

SO 04-27-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu

- Žádáme doplnit odkaz na předpis provozovatele dráhy, kde jsou stanoveny požadavky na křížení mimodrážních vedení s tělesem dráhy a popsat tyto požadavky (předpis SŽDC S4 Železniční spodek – část druhá, kapitola V). Po zjištění stavu křížení by návrh měl směřovat minimálně k zajištění souladu s tímto předpisem.

Odpověď (Ing. Mička): Bylo do dokumentace doplněno.

- Předpokládáme, že v jiné části dokumentace je řešena ochrana před bludnými proudy (nebo prověřena její nutnost) – platí pro všechny obdobné stavební objekty

Odpověď (Ing. Mička): V případě nového potrubí bude použito materiálu PE RC se zvýšenou ochranou určené k protlačování. PE materiál je vůči bludným proudům netečný, pokud by provozovatel požadoval litinové potrubí, bude použito potrubí se zvýšenou ochranou určené do obdobných podmínek.

SO 06-27-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ochrana plynovodu

- V dokumentaci je popsána nutnost prověření normové hloubky plynovodů. Žádáme doplnit, jakým předpisem nebo závaznou normou je tato hloubka stanovena – v soupisu předpisů a právních norem není relevantní norma uvedena (tuto záležitost z hlediska provozovatele dráhy řeší např. předpis SŽDC S4 Železniční spodek).

Odpověď (Ing. Pur): Vzhledem ke stávající morfologii terénu v místě křížení sítí (náspové těleso žel. spodku) a rozsahu úprav železničního spodku, byl tento objekt po dohodě se zástupcem investora zrušen. Dojde pouze k dotčení ochranného pásma plynovodů. V dalším stupni dokumentace bude provedeno pouze ověření skutečné hloubky uložení všech křížujících mimodrážních inženýrských sítí kopanými sondami, které mají předpoklad potvrdit.

E.1.8 Komunikace

SO 02-18-01 t.ú. Hustopeče n. B. – Lhotka n. B., úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302

- Bez připomínek. Předpokládáme, že v nákladech je v tomto stupni svodidlo započítáno v celém rozsahu nově a v dalším stupni bude posouzena možnost případného opětovného využití stávajícího svodidla v nové poloze (pokud to je z hlediska garance bezpečnosti možné).

Odpověď (Ing. Kasaj): Ano, v nákladech je uvažováno s osazením nového svodidla v celém rozsahu.

SO 03-18-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy

SO 03-18-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – obec Lešná

SO 03-18-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – bytový dům

- Upozorňujeme, že v dotčených předpisech uvedené NV č. 190/2002 Sb. bylo novelizací zákona č. 22/1997 Sb.

Odpověď (Ing. Zajíčková): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek.

E.1.9

SO 03-15-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek za předpokladu, že hladina podzemní vody nezasahuje k šachtám (tzn. je přibližně ve stejné hloubce pod terénem jako v přednádraží).

Odpověď (p. Kadala): Hladina podzemní vody nezasahuje k šachtám (HPV se nachází cca 3,5m pod úrovní terénu).

E.1.10 Protihlukové stěny

SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

- Doporučujeme upravit některé formulace v technické zprávě – např. volný schůdný (a manipulační): prostor není v šířce 3,4 metru (podle ČSN 73 6320 zasahuje do vzdálenosti 3 m od osy koleje, tzn. jeho faktická využitelná šířka je definována průjezdným průřezem). Rovněž např. Technické a kvalitativní podmínky ČD již nejsou relevantní, platí TKP staveb státních drah (aktuálně třetí aktualizované vydání a u některých kapitol až 8. změna), není tedy vhodné uvádět odkaz na konkrétní verzi – postačí aktuální znění. Tyto drobné nepřesnosti ale nemají vliv na technické řešení.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Kapitulu bezpečnost práce je potřeba opravit s důrazem na platnou legislativu (vyhl. č. 324/1990 Sb. byla zrušena v roce 2006, výnos DDC – Divize dopravní cesty platil kdysi, v dobách unitární železnice).

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V dalším stupni požadujeme prověřit dodržení viditelnosti návěstidel osazovaných u protihlukových stěn, předpokládáme ale, že vzhledem k navrhované výšce PhS by požadavky na viditelnost návěstidel mohly být splněny.

Odpověď (Ing. Pavlík): Byla v PD prověřena, dle navrženého řešení PHS viditelnost návěstidel není omezena. V dalším stupni bude dále prověřena dle řešení PHS v projektu stavby.

SO 03-15-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

- U stěn PhS3 a PhS4 je nutno doplnit alespoň jeden únikový východ, protože jsou oboustranně u trati v délce větší než 150 metrů – nutno uvažovat s jedním únikovým východem minimálně po 150 metrech (prostředně, tedy v každé stěně minimálně po 300 m). Toto je možno doplnit v dalším stupni, nemá-li to vliv na zábory a náklady.

Odpověď (p. Kadala): Bylo do dokumentace doplněno.

- V dalším stupni budou upřesněny požadavky na umístění tzv. prostupných polí pro zásah složek IZS v případě mimořádných událostí.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Ostatní připomínky viz předchozí SO.

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 01-15-01 Žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB

SO 03-15-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy ve VB

- Bez připomínek.

SO 03-15-04 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V textu k navrhovanému stavu chybí údaj o délce nového oplocení.

Odpověď (p. Kadala): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-15-05 Žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu

- Žádáme opravit vlastníka objektu – podchod a zastřešení jeho výstupů bude v majetku SŽDC.

Odpověď (Ing. Lázníček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení bez připomínek.

SO 03-15-06 Žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Technické řešení přístřešku bude v dalším stupni upřesněno i s ohledem na skutečnost, že se trať nachází na vybrané síti a na řešení se vztahují požadavky TSI, které v tomto stupni prezentované řešení nesplňuje v několika ohledech.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 03-15-07 Žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření

- V titulním listě technické zprávy je třeba opravit označení traťového úseku. V textu pak aktualizovat legislativu (např. NV 148/2006 Sb. už bylo nahrazeno).

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V dalším stupni požadujeme definovat akustické parametry okenních výplní dle ČSN 73 0532 pomocí TZI.

Odpověď (p. Kadala): Bude zapracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 03-15-08 Žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém

- V dalším stupni bude vyjasněna otázka zarážky pro slepeckou hůl na konstrukci nosoucí tabuli s označením stanice (podle navrženého řešení i pod tabulí podchozí výška, domníváme se tedy, že zarážka není vhodná).

Odpověď (p. Kraus): Zarážka byla odstraněna.

- Doporučujeme ponechat do dalšího stupně finanční rezervu na případné rozhodnutí o vybavení nástupiště označením sektorů (řádově 1 tis. Kč na tabulku, která bude umístěna po cca 50 metrech na nástupišti).

Odpověď (p. Kraus): Bylo do dokumentace zapracováno.

SO 03-15-09 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – zastřešení vstupu do podchodu

SO 03-15-10 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – zastřešení ostrovního nástupiště

- K technickému řešení nemáme připomínky.
- S největší pravděpodobností je chybně uveden stávající vlastník objektu – žádáme prověřit a případně opravit.

Odpověď (Ing. Lázníček): Bylo v dokumentaci opraveno. Ve stávajícím stavu je stávajícím vlastníkem zastřešení vstupu do podchodu České dráhy, a.s. a zastřešení ostrovního nástupiště v majetku SŽDC, s.o.

SO 03-15-11 Žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – sklad

SO 05-15-01 Žst. Valašské Meziříčí, demolice – výměnné stanoviště č. 4

- Požadujeme doplnit zdůvodnění demolice tak, aby bylo zřejmé, že jsou splněny podmínky směrnic SŽDC pro zařazení budovy do demolice. Budova musí být v kolizi s novým prostorovým uspořádáním. Podle situace je objekt skladu v kolizi s novými trasami kabelů.

Odpověď (p. Kadala): Bylo v dokumentaci doplněno. Demolice objektu je z důvodu nesplnění požadavku na volný schůdný a manipulační prostor a z důvodu nutného umístění zařízení staveniště v tomto prostoru.

Mosty, propustky, zdi (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 44271)

Obecně

- Rušení objektů musí být projednáno se všemi dotčenými orgány.

Odpověď (Ing. Sedláček): Je projednáno.

- U novostaveb uvádět konkrétně důvody výstavby např. nevyhovující zatížitelnost, ekonomicky výhodnější řešení atp..

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Z důvodu přehlednějšího projektování doporučujeme barevně odlišit stávající a nový stav.

Odpověď (Ing. Sedláček): Barevné řešení je na vůli konkrétního projektanta. Je nutné zvážit následné kopírování a "ztráty" tenkých čar.

- V TZ uvádět pouze normy, které byly použity při projektování konkrétního objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Uvádět nutnou min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajících objektů

Odpověď (Ing. Sedláček): Při ponechání částí objektů je prováděno ubourání min. 1,2 m pod niveletu. Bude uvedeno ve výkresech v tomto stupni projektové dokumentace. Ubourání pro nadbetonování nových částí je uvedeno vždy konkrétní výškou b.p.v., nebo vzhledem k ponechané části mostu.

- Ve spolupráci s OŘ zkontrolovat u všech objektů a opravit hodnocení objektů podle jejich skutečného stavebního stavu

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Opravit SDC na OŘ

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Stávající i nové objekty musí splňovat požadavky na zatížitelnost a přechodnost dle Směrnice 16/2005

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- V TZ - ve stručnosti uvést řešení nebezpečných odpadů atp.

Odpověď (Ing. Sedláček): Je součástí samostatné části dokumentace „B.3.2. Odpadové hospodářství“. Do zprávy bude doplněn odkaz na tuto část.

- Ve výkresových částech uvádět údaj o původní rychlosti a zvýšené rychlosti

Odpověď (Ing. Sedláček): Uvedeno v technické zprávě a statickém výpočtu.

- kótu min. tloušťky kol. lože zakreslit v místě nejnižší polohy pražce

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Do TZ (technická zpráva) doplnit, jakým způsobem je zajištěn odtok vody od propustku.

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Optimalizovat rozsah výkopových a zemních prací

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace zapracováno.

- Do dokumentace doplnit chybějící hydrotechnické výpočty

Odpověď (Ing. Sedláček): Byly do dokumentace doplněny.

SO 02-19-01 most v km 16,313

- TZ 7.3 na základě zjištěných výsledků geotechnického průzkumu (viz TZ 3) změnit hodnocení spodní stavby v TZ 7.3 - ve spolupráci s OŘ

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- TZ 8.6 ochrana - geotextilie, v pod. řezu - polystyren - dát do souladu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ 8.3.1 - uvést požadavky pro návrhové zatížení nového objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- V seznamu uvádět normy použité pro projektování tohoto objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Doplnit návaznost stávající a nový stav GPK - zakreslit a okótovat

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Zakreslit a okótovat rovinu pro odbourání stávající části objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příčný řez B-B - částečně nepřehledný, výkresy zakreslit v měřítku 1:50

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Zakreslit a okótovat dno dlažby stávající stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Vyznačit umístění inženýrských sítí na mostním objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Bylo do dokumentace doplněno.

- Doplnit příčné odvodnění objektu

Odpověď (Ing. Sedláček): Na závěrečné poradě projednáno, že se nebude provádět odvodnění rubu. Mezi nepropustným ZKPP a hladinou vody v korytě je cca 1,0 m. Ing. Chalupa (HIS) souhlasí s návrhem projektanta s nezřízením příčného odvodnění.

SO 04-19-01 most v km 21,847

- Použití mikropilot prokázat statickým výpočtem - další stupeň projektové dokumentace

Odpověď (Ing. Hollý): Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Půdorys nového stavu - zakreslit odvodnění před a za mostem, doplnit kóty a popis u nových žb. Říms.

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příčný řez - doplnit výšku zábradlí

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 12-19-07 propustek v km 17,342

- TZ b. 10.4 - propustek bude rekonstruován - opravit na zrušen

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Do výkresů zakreslit kótu - min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace zakresleno. Při ponechání částí objektů je prováděno ubourání min. 1,2 m pod niveletu. Ubourání pro nadbetonování nových částí je uvedeno vždy konkrétní výškou b.p.v., nebo vzhledem k ponechané části mostu.

- Opravit ve výkresu, příl.č. 3 - rozpor (trouba DN1000 nebo DN 800?)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

SO 12-19-03 propustek v km 16,953

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Statický přepočet - objekt byl postaven v r. 1936 - v přepočtu uvažovat s tím, že dlouhodobé negativní vlivy způsobují zhoršení stavebnětechnického stavu objektu - nefunkční izolace, zatékání vody do objektu, korozní oslabení průřezu, degradace betonu atp.

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo rozhodnuto o přestavbě objektu na trubní propustek, proto nebyl přepočet proveden.

SO 12-19-05 propustek v km 17,282

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Ing. Buchtová): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Provéřit variantu snesení desky nosné konstrukce a vložení nových trub propustku mezi opěry stávajícího objektu - zmenšení rozsahu bouracích a výkopových prací, dále možnost provedení otevřeného kolejového lože vpravo od osy koleje - není nutné zřizovat žb. římsu a rampu (přechod z otevřeného na uzavřené kol. lože), dtto posoudit objekt vlevo od osy koleje

Odpověď (Ing. Buchtová): Dosavadní konstrukce musí být ubourány minimálně 1,2m (ZKPP) pod niveletu koleje, což odpovídá 2/3 výšky dosavadní opěry. Je nereálné ubourání v této úrovni, proto bude odstraněna opěra až po úroveň základu. Sjednocení vtokové a výtokové části propustků byl požadavek správce daný na poradách. Vzhledem k výšce přesypávky (<100 mm) by docházelo k sesouvání stezky a odhalení trouby. Dále je zde vytvořen prostor na převedení kabelů. Z těchto důvodů je navrženo částečně uzavřené lože.

SO 02-19-02 propustek v km 22,010

- Výkres podélné řezy - uvést jakým materiálem bude vyplněn otvor stávajícího propustku

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-14 propustek v km 19,112

- Výkres půdorysu nového stavu - chybí kóty např. osově vzd. kolejí, mezi čelními zdmi propustku atp.

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.3 - doplnit, že se jedná o úspornější řešení

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ b.7.3 - ve spolupráci s OŘ dát do souladu hodnocení objektu s jeho skutečným stavebně technickým stavem

Odpověď (Ing. Chalupa - HIS): Věc správce, ten zajistí do začátku zpracování projektu stavby.

- Statický přepočet - objekt byl postaven v r. 1936 - v přepočtu uvažovat s tím, že dlouhodobé negativní vlivy způsobují zhoršení stavebnětechnického stavu objektu - nefunkční izolace, zatékání vody do objektu, korozní oslabení průřezu, degradace betonu atp.

Odpověď (Palková): Objekt bude přestavěn na rám. Bude doplněn statický výpočet nového propustku v tomto stupni dokumentace.

SO 02-19-15 propustek v km 19,483

- TZ b.3 - ekonomika, hodnocení objektů, přepočet viz SO 02-19-14

Odpověď (Palková): Bylo do dokumentace doplněno a zapracováno viz SO 02-19-14.

SO 04-19-08 propustek v km 23,825

- V TZ uvádět pouze normy, které byly použity při projektování konkrétního objektu

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo v dokumentaci opraveno.

SO 04-19-07 propustek v km 23,473

- Příčné řezy nového stavu - vpravo od osy koleje č. 1 vypracovat variantu ukončení propustku se šikmým čelem, vlevo od osy koleje č.2 čelní zídka - okótovat a přehodnotit její rozměry.

Odpověď (Ing. Vrána): Na výrobních poradách byly návrhy ukončení prezentovány a správcem bylo požadováno stejné řešení ukončení na obou stranách propustku s platností pro všechny propustky. V tomto případě je rozhodující vzdálenost hranice drážního pozemku a z toho vyplývající návrh čelní zídky. Rozměry zídky budou přehodnoceny v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 04-19-06 propustek v km 23,288 a SO 04-19-05 v km 23,106

- Do výkresů zakreslit kótu - min. vzdálenost mezi niveletou koleje a rovinou pro odbourání stávajícího objektu

Odpověď (Ing. Vrána): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-6 propustek v km 19,939 a SO 02-19-10 propustek v km 18,202

- V TZ - chybí hydrotechnické výpočty

Odpověď (Palková): Byly do dokumentace doplněny.

SO 02-19-08 propustek v km 17,577

- Chybí statický výpočet a tab. Zatížitelnosti

Odpověď (Ing. Hollý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 03-19-01 - železniční most v km 20,815 - podchod (Ing. Bárta Miloslav , tel. 972 244 246)

Připomínky a dotazy k předložené dokumentaci:

- Vzhledem k výšce hladiny spodní vody bude izolace proti tlakové vodě všude (kromě horní části rámu), tedy i na spodní části a zdech schodiště a rampy;
Ve výkresech (a především v půdorysu) je nutno znázornit rozsah pažení štětovnicemi; obávám se, že ve výkazu výměr deklarovaných 313 m2 je málo;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo do dokumentace doplněno.

- Materiál schodiště a přístupových chodníků by bylo vhodnější navrhnout na stupeň vlivu prostředí XF1, (nebo XF2 z důvodu možného používání rozmrazovacích prostředků);

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Přechodová oblast není „dle ZKPP“, ale „dle předpisu S4, příloha 24“;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Upozorňuji, že „TKP ČD“ pro železniční stavby již neplatí. V platnosti jsou TKP staveb státních drah;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Prosím o upřesnění sklonu odvodňovacího žlábků uvnitř podchodu a o odstranění kóty 282,18 v řezu B - B v místech štěrkopískového zásypu podchodu;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Prosím o zdůvodnění hloubky založení (279,256) části výstupní rampy k nástupišti SO 03-16-02;

Odpověď (Ing. Šedivý): Hloubka založení je z důvodu splnění nezámrazné hloubky.

- Ve skladbě vrstev přístupové rampy není nutno používat ochrannou vrstvu geotextílie z tak velkou gramáží, když je dále použita tvrdá ochrana;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Ve všech řezech by bylo vhodné znázornit hladinu spodní vody;

Odpověď (Ing. Šedivý): Bylo do dokumentace doplněno.

SO 02-19-06 silniční nadjezd v km 17,302 (zpracoval Ing. Laifr, mob. 727 827 275)

- **Velikost písma na výkresech musí být min. 2,5mm!**

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Do výkresů doplňte výšku nosníku v ose i v uložení

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – zcela chybí specifikace materiálů (ocel, beton)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – kap. 8.6.3 – co je to MPP ?

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo myšleno umístění trubiček mimo VMP, bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ – kap. 8.9 – v jakém stupni opatření jsme ? doplňte, případně doplňte požadavek na měření před dalším stupněm dokumentace

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- TZ – kap. 9 – bude obsahovat úplný výčet všech dotčených SO, PS – viz. situace

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- TZ – kap. 10 – postup výstavby je možný, ale je zcela nezbytné (i pro správné ocenění objektu) přesně specifikovat časy výluk, odlišit trolejovou a kolejovou výlukou a podmínky provozu (snížená rychlost, atp.); v souvislosti s tím dáváme k uvážení, jestli není výhodnější použití nějaké formy ztraceného bednění (filigrány, ztracené bednění, apod.); v souvislosti s tím dáváme k uvážení, jestli není výhodnější zřízení nulového pole, než neustálé vypnutí troleje a provoz neelektrický

Odpověď (Ing. Jordán)

- časy výluk byly doplněny

- uvážení formy ztraceného bednění bude případně zapracováno v dalším stupni PD. Na výrobních výborech bylo projednáno a odsouhlaseno řešení bez ztraceného bednění.

- zřízení neutrálního pole bylo probíráno na poradě k trakčnímu vedení. Ze závěrů z porady vyplynulo, že neutrální pole není možno zřídit a to jednak z důvodu nemožnosti jeho odstranění dříve než za cca 1 rok a také ze vzdálenosti návěstidla neumožňující rozjetí vlaku.

- TZ – kap.10 – doplňte podrobnou koordinaci s SO 02-01-01, přeložkou trakčního vedení, které je připevněno na stávající bourané NK

Odpověď (Ing. Jordán): Trakční vedení bude přeloženo na provizorní trakční stožár. Bylo doplněno do TZ.

- Situace – doplňte hranice drážního pozemku

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Situace – doplňte popis všech sítí

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Situace - doplňte dočasné (pro příjezdy a montáž), příp. trvalé zábory pozemků

Odpověď (Ing. Jordán): Přístupové cesty vč. zařízení staveniště je součástí souhrnné části dokumentace B.8 „Zásady organizace výstavby“, viz. příloha B.8.2 „Situace zařízení staveniště“. Zábory pozemků jsou součástí majetkoprávní části – část G „Geodetická dokumentace“.

- Příloha 3 – podélný řez mostem – poznámka o bourání do půl metru pod stávající terén není pravdivá, viz. příloha 5. Požadujeme základy pod P2, P3 vybourat celé.

Odpověď (Ing. Jordán): Základy pilířů budou ubourány cca 0,5 m pod dno odvodnění žel. spodku.

- Příloha 4 – doplňte sklony svahů (též do přílohy 6)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 – k čemu složí zábradlí na křídlech ? V případě, že je výška k terénu menší než 2m je možné ho vypustit.

Odpověď (Ing. Jordán): Pohyb pěší je z důvodů malé intenzity dopravy zajištěn po vozovkové části. Navržené svodidlo neplní funkci zábrany pro pěší, neboť nemá madlo, navíc za sloupkem svodidla je k zábradlí prostor 0,9m (křídlo je takto umístěno z důvodů uložení Nk na opěrách). Z tohoto důvodů je uvažována tato plocha jako okraj mostu bez přesypávky s možným výskytem pěší a tímto je v zábradlí umístěno v souladu s čl.15.18.2 ČSN 736201. Z hlediska rozpočtového je tvoří toto zábradlí cca 0,2% ceny mostu, což se projektantovi nejeví jako zbytečný náklad vzhledem k užité hodnotě zábradlí. Proto bude ponecháno.

- Příloha 4 – řešení v oblasti mostního závěru je zvláštní, v dalším stupni bude mostní závěr zúžen

Odpověď (Ing. Jordán): Projektant nesouhlasí – řešení je standardní, běžně používané na silničních mostech v dané lokalitě a to jak na dopravně hodně zatížených silnicích (např. na mostě 58-012): tak i na silnicích III tříd (např. 4864-1). Při zkrácení závěru v příčném směru mostu by musela být zkrácena vyložená část desky a na úložný práh a ložiska by přímo zatékala dešťová voda. V případě zkrácení závěrů a ponechání křídla by musely být použity krycí plechy, se kterými zde není uvažováno. Použití krycí plechů je nákladnější vzhledem k údržbě a povrchové ochraně. V případě zkrácení závěrů v podélném směru mostu by nebyly dodrženy konstrukční zásady dané typem mostního závěru a VL.

- Příloha 4 – odvodnění vozovky z mostu je provedeno nedostatečně a bude vymílat svah za křídlem – nutno přeřešit

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 – zakreslete drenáž za rubem, vyústění na terén bude provedeno obetonováním a rozptylovou žlabovkou, event. Zadlážděním

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 4 - doplňte vedení sítí

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 5 – je prostor mezi NK a závěrnou zídou průlezný ?

Odpověď (Ing. Jordán): Rozměry prostoru budou upraveny v dalším stupni PD, kdy budou známy přesné rozměry částí mostu.

- Příloha 5 – doplňte dláždění strmého svahu (viz. též pozn. u přílohy 7)

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 5 – kóty musí být čitelné – zejména mne zaskočila rezerva mezi VMP a NK která není, jak by se mohlo zdát, 24mm, ale 124mm, což je podstatný rozdíl

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 6 – nebylo by účelné uvažovat s vnějším revizním madlem ? Prověřte u správce

Odpověď (Ing. Jordán): Řešení bylo se správcem projednáno na výrobních výborech, kde revizní madlo nebylo požadováno. Projekt byl správcem odsouhlasen. Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

- Příloha 6 – doplňte rozměry zazubení svahů

Odpověď (Ing. Jordán): Řešení strmého svahu a jeho zazubení je řešeno v objektu pozemní komunikace – SO 02-18-01 „t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302“. V objektu mostu je pouze odkopání svahu přední části svahového kuželu a boční napojení na zazubení svahu komunikace. V daném příčném řezu je zazubení pouze naznačeno v souvislosti s objektem SO 02-18-01. Do výkresu byl doplněn odkaz na daný objekt.

- Příloha 6 – doplňte polohu trakčního vedení, resp. průběh řetězovky nosného lana

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo do dokumentace doplněno.

- Příloha 6 – betony neodpovídají ani požadavkům TKP, ani výkazu výměr

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 6 – terén u konce křídla požadujeme zakreslit na OBOU stranách, strmý svah a nebo požadavek na zábory je nutno řešit v tomto stupni

Odpověď (Ing. Jordán): Zábory jsou řešeny v tomto stupni PD. V levé části se jedná o příčný řez v místě uložení, nikoliv v místě křídla, proto není svah vyobrazen. Řešení strmého svahu a jeho zazubení je řešeno v objektu pozemní komunikace – SO 02-18-01. V objektu mostu je pouze odkopání svahu přední části svahového kuželu a boční napojení na zazubení svahu komunikace.

- Příloha 7 – svahovou dlažbu doplňte o základ dole i mezilehlé ozuby

Odpověď (Ing. Jordán): Základ u dlažby podél křídla byl doplněn.

- Příloha 9 – postup osazování montážních dílů nejprve krajní části a uzavírání středním dílem považujeme za obtížně proveditelný, v projektu upravte Z styk za opačný.

Odpověď (Ing. Jordán): Konkrétní technologie výstavby resp postup ukládání dílů a umístění autojeřábu bude předmětem dalšího stupně PD. „Z“ styk byl opraven.

- Příloha 9 – je skutečně možné zajet s jeřábem vedle opěr ? Nechybí ve VV příjezdové komunikace?

Odpověď (Ing. Jordán): K mostu je možné se dostat po stávající nebezpečné komunikaci, autojeřáb je naznačen čárkovaně (vedle svahu). Přesné rozmístění autojeřábu vč. otočného ramene bude předmětem dalšího stupně PD. Příjezdová komunikace je předmětem souhrnné části dokumentace B.8 „Zásady organizace výstavby“ a její výměra je obsažena v této části.

- Příloha 10 – příčné polorámy se jeví poměrně měkké. Jak bylo zohledněno zvýšení vnitřních sil vlivem možného vybočení horního tlačného pásu hlavního nosníku ? (imperfekce, vítr, nerovnoměrná teplota)

Odpověď (Ing. Jordán): Zohlednění bylo provedeno dostatečnou rezervou, podrobný statický výpočet bude proveden v dalším stupni PD.

- Příloha 10 – i předběžný statický výpočet by si zasloužil vyčíslení dynamických součinitelů

Odpověď (Ing. Jordán): Dynamický součinitel je pro každý model již vyčíslen.

- Příloha 10 – formální připomínka – výpočtová pevnost horního tlačného pásu není 355MPa

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 10 – proč nebylo u stanovení zatížení postupováno standardně podle ČSN EN 1991-2 (skupina pozemních komunikací 2): ?

Odpověď (Ing. Jordán): Z důvodů konkrétního zadání dle ČSN 736222, na kterém se dohodl správce, vlastník, projektant a HIS (viz. záznam z jednání ze dne 21.11.2013, obsaženo v TZ str.14) bylo uvažováno s nižším zatížením a bylo možné navrhnout lehčí konstrukci.

- Příloha 11 – beton římsy XF2 je nedostatečný

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 11 – beton pilot XF2 je podivný

Odpověď (Ing. Jordán): Bylo v dokumentaci opraveno.

- Příloha 11 – nenašel jsem ložiska

Odpověď (Ing. Jordán): Jsou uvedena na str. 4 v části „Spodní stavba“ – ložiska hrncová 4ks.

Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství

Připomínky Ing. Horvátha – požadavky na opravy SR

Stavba Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Dle směrnice V-2/2012 (čl.2.22) se jedná o velkou stavbu, jejíž celkové náklady bez DPH přesáhnou 1 mld.CZK. Stejně tak i z pohledu předpokládaného spolufinancování z fondů EU z OPD by se nejednalo o MP OPD.

Dle článku 4.3 směrnice požádá SŽDC SSV o vyhotovení oponentního posudku SFDI.

Formulář SO_16

„Zabezpečení veřejných zájmů, dopravních opatření 300 tis.Kč v roce 2016 a 100 tis.Kč v roce 2017.“

*Je s tím problém, který spočívá v tom, že když je takto uvedeno v SR, tak to bude muset SŽDC SSV zvláště v rámci realizace stavby soutěžit (jiný zhotovitel). Takže tady požadujeme, aby se tato rubrika vynulovala a náklady ve stejné výši se přidaly k jednotlivým SO/ PS stavby (s jejichž realizací přímo souvisejí) a realizaci provede zhotovitel stavby s tím, že si tyto náklady započítá („nafoukne“) do jednotlivých položek ocenění SO/ PS. Je třeba, **aby to takto bylo uvedeno v požadavku na ocenění jednotlivého SO/ PS stavby.***

Odpověď (Jelínková): Bylo v dokumentaci opraveno.

Formulář 3c

Řádek C.1. 3 „Příspěvky jiným investorům“ 345 + 50 tis.Kč. Zdůvodnit, co ta částka představuje (proč je tak vysoká?).

Vím, že tam máte poznámku „HIP Ing. Pur; 345 m2, věcné břemeno“ a „navýšení příkonu sjednaného příkonu - MCO, Procházka“

Zřejmě by se mělo v textové části ZP vysvětlit poměrně podrobně a taky do formuláře 0A. Ve formuláři 3c by to bylo třeba jednoduše (v pár výstižných slovech) přidat do kolonky „Odstranění příspěvky ...“ a „Podíl ...“ hlavně proto, že Ing. Horváth kontroluje pouze vytištěné soubory. Ing. Horváth měl pocit, že se týká vyvolaných nákladů na energetiku.

Odpověď (Jelínková): Předpokládaná částka 345ti.Kč - věcné břemeno (předpoklad 345m2), bude upřesněno po projednání dokumentace.

Částka 50 tisíc – Podíl na účelně vynaložených nákl. ve smyslu zák. č.458/00 Sb. (Navýšení sjednaného příkonu)

Na listě 0a bylo doplněno v poznámce.

Formulář 3a

Řádek A.4.3

„Hodnota zůstatkové ceny mimo majetek SŽDC, který bude stavbou odstraněn“ 2272 tis.Kč. Zdůvodnit, jedná se o majetek ČD? ...

Odpověď (Jelínková): Jedná se o majetek ČD. Na listě 0a bylo doplněno v poznámce.

Formulář 1_b

a

Formulář 1_c

Zrušit sloupec s rokem 2013. (Nechat jen sloupec „Do 12/2013“.)

Odpověď (Jelínková): Bylo v dokumentaci opraveno.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363
190 00 Praha 9 - Libeň



Váš dopis zn.: 106/14-238
Ze dne: 23. 1. 2014
Naše zn.: 965/2014 - TÚDC
Ukládací zn.:
Skart. zn. – lh.:
Poč. listů: 2
Poč. příloh:
Poč. listů př.:
Vyřizuje: Ing. Jiří Faměra
Telefon.: 972 228 763
Mobil: 725 460 704
E-mail: jiri.famera@tudc.cz
Datum: 27. 2. 2014

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
p. Ondřej Štěpánek
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc
Česká Republika

**Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí-Hustopeče nad Bečvou „
vyjádření k PD pro ÚR**

K výše uvedené akci vydáváme toto stanovisko:

Při její realizaci dojde ke styku s telekomunikačním vedením (DK, TKK, MK) v majetku SŽDC s. o., které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika a.s. č. j. 2785-2014-O ze dne 12. 2. 2014.

U plánovaných přeložek kabelů DK a TKK nejsou ve Výkaz Výměr položky :

- označení spojek (ball markery)
- oprava dokumentace
- geodetické zaměření
- převedení provozu z původních metalických kabelů

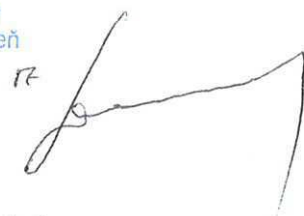
Do převedení kompletního provozu z původních metalických kabelů musí být zajištěna funkčnost veškerých provozovaných okruhů a zažádáno o výluku kabelu v dostatečném časovém předstihu před přeložkami. Do provozovaných zařízení, včetně kabelů, lze zasahovat pouze s vědomím servisní organizace ČD-Telematika a.s.

Dále není zpracován Výkaz Výměr na kabelizaci DOK, TK, MK a sdělovací zařízení.

V rámci PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace je uvažováno s položením nového místního metalického kabelu do areálu DEZA. V současnosti vede MK ze sdělovací místnosti VB přes bývalé St.1, odtud pokračuje do objektu „Styčná“ a pak spojovacím kabelem do objektu DEZA. Z objektu „Styčná“ je nyní také vyvedeno datové spojení na odloučené pracoviště ČD Cargo, SOKV Ostrava ve Lhotce nad Bečvou, které se nachází v sestavě mobilních buněk umístěných cca 5 m od objektu „Styčná“. Pro zachování tohoto spojení požadujeme buď zachování stávajícího kabelového spojení přes objekty St1 a „Styčná, nebo položení nového MK k objektu mobilních buněk.

Požadujeme zpracovat uvedené připomínky do PD a předložit dokumentaci pro další stupeň řízení k vyjádření.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(66)



Ing. Rudolf Půlpán
náměstek ředitele pro úsek automatizační
a telekomunikační techniky

Odpověď (Ing. Hubený Jan):

Do výkazu výměr byly doplněny položky – označení spojek, oprava dokumentace, geodetické zaměření (poloha přeložek je ve stejném místě), převedení provozu z původních kabelů na nové.

Výkazy všech PS byly zpracovány.

Odloučené pracoviště ČD Cargo, SOKV Ostrava (mobilní buňky) bude napojeno nově, výpichem z kabelu pro DEZU v tomto stupni dokumentace.

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
www.tudc.cz

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384



Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Reakce na připomínky SŽE ÚS Olomouc



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc,
P.O. BOX č.29 , Nerudova 1, 772 11 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN.: 467/2014/SSV-U1/Bed
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): **546/2014-SŽE-OLC/Mi**
POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Ing. Michalík
TEL.: 972740450
FAX: 972741722
E-MAIL: michalik@szdc.cz
DATUM: 12.2.2014

SŽDC s.o.
Stavební správa východ
Ing. Bednářová
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Věc: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad bečvou“ – vyjádření k PD

K předložené přípravné dokumentaci výše uvedená stavby jsou ze strany SŽE ÚS Olomouc následující připomínky.

Projektová dokumentace uvažuje se zvýšením rezervovaného příkonu v žst Hustopeče n.B. ze 150kW na 180kW, tj. o 30kW při uvažované soudobosti 0,6. Stávající instalovaný příkon EOv je 170kW, nově instalovaný výkon rovněž 170kW. Je však nutné si uvědomit, že stávající způsob ovládání EOv je ruční. Po rekonstrukci bude zcela automatický provoz, tudíž soudobost při zapnutí EOv je prakticky 1,0. Přípravná dokumentace **neobsahuje** celkovou energetickou bilanci jednotlivých instalovaných spotřebičů (osvětlení, EOv, ...), proto doporučujeme ještě zvážit a případně přehodnotit, zda navrhované navýšení rezervovaného příkonu na 180kW je dostačující, neboť dosahované 1/4hod maximum bez EOv je v současnosti 23kW. Připočteme-li k tomu 170kW při soudobosti 1,0 - dostaneme výsledný součet 193kW.

Pokud počítá přípravná dokumentace s navýšením rezervovaného příkonu, je třeba v rámci dalšího stupně PD vyjádření ČEZ distribuce, a.s., ve kterém budou současně stanoveny převody MTP. Navrhované MTP 250/5A vzhledem k uvažovanému rezervovanému příkonu (RP) 180kW neodpovídají tomuto převodu. MTP 250/5A jsou do 165kW.

K měření spotřeby el.energie nejsou závažné připomínky, měření je navrženo podle požadavku SŽE. Není však zřejmé, kdy PD uvažuje s přímým měřením a kdy s nepřímým, což má v konečném důsledku vliv na finanční rozvahu.

Ing. Michalík Jaroslav
přednosta SŽE ÚS OLOMOUČ
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace (32)
Správa železniční energetiky
Územní správa Olomouc
Nerudova 1, 772 11 Olomouc
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky, Územní správa Olomouc, P.O. BOX č. 29, Nerudova 1, 772 11 Olomouc

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz

V dokumentaci bylo upraveno, doplněno, výsledné navrhované navýšení rezervovaného příkonu bude 210kW. MTP budou s převodem 400/5A.

Odpověď: Ing. Vladimír Procházka

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed
Ze dne: 16.1.2014
Naše zn.: 2/2014/INV
Naše č.j.: 1543/2014-OŘ OLC-OPS/SrO
Počet listů: 2
Počet příloh:
Počet listů příloh:
Vyřizuje: Ing. Otakar Srovnal
Telefon: 972 742 227
Mobil:
E-mail: Srovnal@szdc.cz
Datum: 20.2.2014

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

Věc: Souhrnné stanovisko k přípravné dokumentaci

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též jen: SŽDC), Oblastní ředitelství Olomouc (dále též jen: OŘ Olomouc) vydává souhrnné stanovisko k přípravné dokumentaci stavby

„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

A – Identifikační údaje stavby:

Trať: č.308 Lúky pod Makytou – Státní hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě
žst. Olomouc hl.n.
Traťový úsek: TÚDÚ 236110 Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou
TÚDÚ 2361F1 žst. Lhotka nad Bečvou
TÚ DÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí
Projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc
Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

B – Stanovisko:

SŽDC, OŘ Olomouc nemá k přípravné dokumentaci stavby zásadní připomínky vyjma požadavků na dokumentaci těchto stavebních objektů (mostních objektů):

SO 02-19-03 (propustek km 16,953)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-05 (propustek km 17,282)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-08 (most km 17,577)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti nebo vyjádření správce toku, že souhlasí s navrženými rozměry rámu.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-09 (propustek km 17,800)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-10 (propustek km 18,202)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-11 (propustek km 18,351)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-12 (propustek km 18,582)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

SO 02-19-14 (propustek km 19,112)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-15 (propustek km 19,483)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 02-19-16 (propustek km 19,939)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.
- v seznamu příloh je uveden statický výpočet – nebyl předložen.

SO 04-19-01 (most km 21,847)

- předložit ke kontrole statický přepočít a stanovit zatížitelnost objektu.

SO 04-19-07 (propustek km 23,473)

- doplnit hydrotechnický výpočet pro posouzení navržené světlosti.

Odpověď (Ing. Sedláček): Dokumentace byla doplněna o hydrotechnické a statické výpočty a byla předložena ke kontrole.

.....
Ing. Ladislav Kašpar
pověřený řízením
Oblastního ředitelství Olomouc



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn. (č.j.): 8141 / 2014 – O6

Počet listů: 1

Počet příloh: 0

Počet listů příloh: 0

Vyřizuje: Ing. Michalica

Telefon: 972 246 429

E-mail: Michalica@szdc.cz

Datum: 20. 2. 2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
Ing. Tomáš Chalupa
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC

Věc: Stanovisko k přípravné dokumentaci „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

Vážený pane inženýre,

obdrželi jsme návrh přípravné dokumentace „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, kterou předkládáte k posouzení a zaslání připomínek. K tomuto návrhu Vám sdělujeme následující.

V ŽST Lhotka nad Bečvou nepovažujeme za šťastné řešení nástupiště s přístupem cestujících přes přístupový chodník, kdy dochází k zhoršení přístupu na nástupiště, nicméně s ohledem na nízkou přepravní frekvenci a z důvodu ekonomické efektivity chápeme navržené řešení jako nutné a akceptovatelné. Navrhované úpravy a redukci počtu kolejí považujeme za adekvátní.

Formální úpravy:

Považujeme za vhodné sjednotit uvedené počty vlaků v platnosti GVD. V rámci průvodní zprávy A jsou uvedeny počty vlaků za GVD 2013 navíc s drobnou chybou v součtu, naproti tomu v technické zprávě B.4.1 je uvedený počet vlaků pro GVD 2014.

V průvodní zprávě A prosíme o opravu data zpracování v závěru zprávy na aktuální rok.

V technické zprávě B.4.1. v příloze chybí napojení 1. staniční koleje do meziříčského zhlaví, jedná se pravděpodobně o nedopatření.

U všech tabulek, které přesahují dvě strany či více, doporučujeme pro zvýšení přehlednosti doplnit záhlaví tabulky na každou novou stránku.

Po zpracování výše uvedených připomínek považujeme přípravnou dokumentaci za dokončenou a doporučujeme ji ke schválení.

S pozdravem



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel Odboru přípravy staveb

Odpověď (Ing. Pur): Bylo v dokumentaci opraveno a doplněno.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

40443 / 14

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ		Pracovní karta
Došlo dne:	19. 03. 2014	Pracovní čas
Číslo:	40443	Pracovní čas

Váš dopis zn.: 467/2014-SSV-U1/Bed

Ze dne:

Naše zn.: 12437/14-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 18. 3. 2014

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 Olomouc

Na vědomí: 07

Zvýšení traťové rychlosti Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

K předložené dokumentaci máme následující stanovisko ke koncepci a věcnému rozsahu, které uplatňujeme na základě vydání nových evropských dokumentů a poznatků získaných při zpracování zadávací dokumentace na „Studii proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě“.

Řešená trať je podle Nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 (s účinností od 1. 1. 2014) nově zařazena do hlavní sítě v nákladní dopravě a do globální sítě v osobní dopravě. Ze zařazení trati do hlavní sítě TEN-T v nákladní dopravě vyplývá požadavek zajištění průjezdu vlaků délky 740 m, tedy zajištění užitečné délky kolejí ve vybraných stanicích cca 780 m. Jedna z mála stanic v úseku Horní Lideč - Hranice na Moravě vhodných pro splnění tohoto požadavku je žst. Lhotka n. B., která ve stávajícím stavu tyto požadavky splňuje, avšak v nově navrženém řešení již nikoliv. Lze předpokládat, že úpravami valašskomeziříčského zhlaví je možné požadované hodnoty délek kolejí dosáhnout. Pravděpodobně však tato úprava vyvolá lokální zábory nedrážních pozemků v km cca 21,4 až 21,6. Varianty rekonstrukce celé trati Horní Lideč st. hr. – Hranice n. M. bude řešit výše zmíněná studie proveditelnosti (SP), včetně požadavku na zajištění průjezdu vlaků délky 740 m, ale výsledek SP v současné době nelze předjímat. Pokud se bude pokračovat v projektové přípravě před dokončením a schválením SP, které lze očekávat v horizontu roku 2015, považujeme za nezbytné provést nezbytné úpravy v navrženém řešení žst. Lhotka n. B. Výše uvedenou připomínku nebylo možné uplatnit dříve, protože v době zpracování PD bylo navržené řešení plně v souladu s evropskými i národními koncepčními dokumenty.

V případě žst. Hustopeče (resp. řešení v oblasti začátku stavby v km 16,0 až 16,3) je situace poměrně jednoduchá. Tato stanice neplní požadavky nejen Nařízení č. 1315/2013, ale i TSI INF a samozřejmě ani Zásad modernizace. Aby nedošlo ke zmaření vložených investičních prostředků na stavební objekty železničního svršku, spodku a trakčního vedení v důsledku případného budoucího prodloužení stanice směrem ke Lhotce n. B., požadujeme zkrácení rozsahu rekonstrukce těchto SO cca o 250 až 300 m. Úpravy PD v tomto případě nejsou nutné a připomínku lze uvést do posuzovacího protokolu stavby.

Výše uvedené připomínky vyřeší studie proveditelnosti, která komplexně posoudí celý úsek Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě. V případě pokračování projektové přípravy před dokončením SP jsme připraveni na řešení výše popsanych problémů aktivně spolupracovat.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb