

Brno - Adamov			
Vyjádření SŽDC, s.o., OR			
Organizace	Příloha/Kapitola	Přípomínka	Vypořádání
ZP - textová část	SEE	- Pro zvýšení mechanické odolnosti systému trakčního vedení při pádu stromů požadujeme použít nosné lano 70 mm2 Bz.	Je zapracováno.
		- Výřez zeleně bude navržen v dopadové vzdálenosti od trakčního vedení. Z hlediska trakčního vedení je dle ČSN 34 1530 ed.2, čl. 6.5.3 minimální vzdálenost 2,5 m od prostoru živé i neživé části trakčního vedení. Při maximální zadní hraně podpěr trakčního vedení 5,5 m od osy koleje, je dána minimální vzdálenost prostoru výřezu zeleně 8 m od osy koleje.	Je součástí souhrnné části dokumentace.
		- Dále je nutné statické posouzení u nosnosti stávajících podpěr TV v případě zavěšení kabelového vedení 22kV.	V dalším stupni dokumentace bude provedeno.
		- U stávajících ocelových podpěr budou zrekonstruovány ochranné nátěry.	Je zapracováno.
	SMT	- Mosty a propustky - bez zásadních připomínek.	
		- U rozšiřovaných mostů bude nutné staticky posoudit i spodní stavbu a řešit návaznosti SVI a odvodnění. V případě nepříznivého výsledku přepočtu navrhnout přestavbu celého mostu.	Bude respektováno a detailně řešeno v dalších stupních.
		- Nově navržený podchod v km 164,375 TU 2002 - nutnost zřízení izolační vany bude v tomto atypickém případě posouzena v dalším stupni dokumentace.	Bude detailně řešeno v dalších stupních.
		- Tunely - součástí stavebních úprav budou sanace a reprofilace tunelových stok.	Sanace tunelových stok bude zapracována do textové
	SSZT Brno	- Upozorňuji na požadavek zřízení diagnostického zařízení (s dálkovým přístupem,) jak pro nově zbudované zab. zař. Odbočky „Svitava“, tak pro autoblok Maloměřice – Adamov.	Bude doplněno
	ST Brno	- V rámci stavby požadujeme v celém úseku řešit ukolejnění trakčních bran, tak aby v případě výměny kolejnic bylo možné provést ukolejnění k sousední koleji. Navrhujeme proto zřídít skupinové ukolejnění trakčních bran, které by bylo svedeno např. na středy stykových transformátorů. Ve stávajícím stavu je třeba při výměně kolejnic provádět složité přeu kolejňování mnoha trakčních bran k sousední koleji, což vyvolává provizorní stav, a následně po výměně kolejnic se ukolejnění vrací zpět do původního stavu.	Ukolejnění bude takto v dlejších stupních řešeno
		- V úseku je navrženo pouze použití kolejnic se zvýšenou odolností, ty je vhodné vkládat do oblouků malých poloměrů. V delších úsecích přímých a velkých poloměrů by měly být použity kolejnice standardní.	Bude opraveno.
		- V návrhu je uvažováno využití rychlosti V150 = 80 km/h, dle normy ČSN 73 6360-1, lze uvažovat s využíváním nedostatku převýšení l=150 až při rychlostech nad 80 km/h.	Bude opraveno.
	Úsek provozu infrastruktury	Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk na příslušný rok. Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 žádá o příslušné výluky.	xxx
	SBBH	- V čl. 4.1.4. a 5.1.7 se uvádí: "Technologická budova na odbočce Svitava bude zbourána a na jejím místě bude vystavěna nová" (SO 01-15-02). Z předložených dokladů netušíme, o jaký objekt se jedná a kde se nachází. V traťovém úseku mezi zastávkami Bílovice - Babice nevidujeme žádnou technologickou budovu, pouze strážní domek v km 165,899.	Mělo se jednat o demolici budovy stávajícího strážního domku. Bude opraveno.
		- V návaznosti na výše uvedené se v části 5.2.1. uvádí, že nová technologie bude umístěna do zrekonstruovaného strážního domku v blízkosti odbočky. Nesouhlasíme s rekonstrukcí str. domku v km 165,899 a z důvodu jeho technického stavu ho požadujeme zdemolovat v rámci stavby. Novou technologii požadujeme umístit do nového objektu.	Domek bude zdemolován
		- Většina pozemních objektů je specifikována nejasně, bez jakéhokoli upřesnění jejich umístění chybí označení Kú., číslo parcely, km poloha. V příložené situaci nejsou tyto SO zakresleny. Tyto údaje je třeba doplnit pro jednoznačnou orientaci a to nejpozději v dalším stupni dokumentace.	V dalším stupni projektové dokumentace bude doplněno.
		- V čl. 5.2.1 se uvádí, že v technologické budově odb Svitava bude zřízeno hygienické zařízení. Doprava bude řízena dálkově, tzn., že se počítá s bezobslužným provozem. Zřizování hygienického zařízení považujeme za bezpředmětné a možné vypustit, v opačném případě je nutné jej zdůvodnit.	Hygienické zařiní umístěno nebude. Bude opraveno.
	SNB Brno	- Oprava zastávky IC5000308507 stpč.1208 Babice nad Svitavou je zařazena do investičního plánu na rok 2018. V před-záměru projektu je počítáno se změnou lokálního vytápění z tuhých paliv na tepelné čerpadlo. Z toho důvodu je nutno venkovní zateplení budovy zastávky. V prvním NP je navrženo vybudovat otevřenou čekárnu s úschovnou kol, dále vybudovat zázemí pro traťové dělníky a v neposlední řadě zřízení místnosti pro instalaci tepelného čerpadla. Na nástupišti je navrženo zbourání dosavadního přístřešku pro cestující, jelikož čekárna je navržena v budově zastávky. Přístřešek pro cestující IC5000308508 stpč.1209/2 vyhovuje potřebám, navrhuje se tedy pouze oprava fasády a částečné prosklení přední strany přístřešku. Kontaktní osobou v rámci stavby SNB Brno, Babice nad Svitavou ON - rekonstrukce je pan Drahomír Foldyna, tel.: 737 255 402, email: FoldynaDr@szdc.cz	Vzhledem k tomu, že výška nástupišť se bude měnit, považujeme za vhodné posoudit, jestli je rekonstrukce přístřešku v předstihu vhodná.
		- Dále SNB Brno připravuje opravu přístřešku, který je součástí objektu zastávky Bílovice nad Svitavou - budova zastávky, IC5000308474 stpč.268.	Vzhledem k tomu, že výška nástupišť se bude měnit, považujeme za vhodné posoudit, jestli je rekonstrukce přístřešku v předstihu vhodná.
		- Vzhledem ke stupni, záměr projektu, není dle předložené dokumentace zcela jasný rozsah prací na objektech, které jsou ve správě SNB Brno. Toto požadujeme v dalším stupni upřesnit.	V dalším stupni bude upřesněno.
	Úsek řízení provozu	- Záměr projektu, 4.1.1., str. 8 - V první větě změní stanice na ŽST Brno-Maloměřice - ŽST Adamov. Textová část, kapitola 4, kapitola 5	Bude změněno
		- Projekt předpokládá nahrazení stávající výstroje kolejových obvodů (v úseku Brno-Maloměřice St.6 – Adamov – Blansko) novými kolejovými obvody (75Hz), které vyhovují interoperabilitě. Toto řešení nepovažují za optimální, chybí informace z jakého důvodu nebylo použito počítačů náprav.	S ohledem na stav, že při návrhu počítačů náprav by vznikl úsek bez kódování mezi úseky kde se kóduje je žádoucí ponechat kódování které již v tomto úseku je již ve stávajícím stavu. Jedná se o záměr projektu dalších stupních dokumentace lze kdykoliv změnit prvky pro detekci vlaku.
			výlukách traťového úseku, bez pravidelného objíždění, je deska nouzové obsluhy neopodstatněná. Jestliže správce bude trvat na osazení DNO bude DNO projektant navrhuje umístění v žst. Adamov. (Ing. Škubla)
		- Požadují, aby SZZ nově vzniklé odbočky Svitava bylo vybaveno „Deskou nouzových obsluh“.	
		- V kapitole 4.5 doplňte informaci o zřízení venkovních telefonních objektů u vjezdových návštěv odbočky Svitava.	Bude doplněno.
		- Doplňte, kdy bude realizována nebo ve kterém SP se předpokládá výměna SW.	Jedná se o záměr projektu. Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.
Dopravní technologie	dopravní technologie	K.1 Dopravné technologické řešení	
		- V předložené dokumentaci je nesoulad délky trvání předpokládaných výluk dle stavebních postupů. Na str. 24 je uvedena doba trvání výluky 8,5 měsíce a 8 měsíců a na str. 29 je uvedena doba trvání 8,5 měsíce a 7,5 měsíce.	Nesoulad bude opraven na 8 (SP1) a 8,5 měsíce (SP2).
		- Upozorňuji, že během výluky TZZ, kdy bude třeba zjišťovat celistvost vlaku pohledem, vzroste personální potřeba o jednoho dopravního zaměstnance na St.6 v Brně-Maloměřicích. Tato skutečnost je v předložené dokumentaci implicitně vyjádřena ve výpočtu provozního intervalu u varianty č. 2. Není zde ovšem uvedeno, že vzroutou PO Brno i personální náklady, které nejsou s ohledem na plánovanou dobu trvání výluky zanedbatelné.	V dopravních opatřeních pro SP3 bude doplněna zmínka o nutnosti obsazení St.6 dopravním zaměstnancem pro zjišťování celistvosti vlaku po dobu vypnutí TZZ.
		V části 4.4. Dopravní technologie:	
		- Ve variantě č. 2 uvádíte, že v případě zabezpečení jízdy vlaků na telefonické dorozumívání po jedné TK bude stanoven počet tras na 8. Upozorňuji na skutečnost, že za dodržení všech vztádných ustanovení předpisu SŽDC D1 při jízdě na telefonické dorozumívání půjde tento počet naplnit velmi těžko, spíše však ne. Logické vysvětlení poskytuje tabulka jízdních dob v části 4.5.	Pro výpočetní čas T=120min. Je počet Nvyl = 8 dostačující s rezervou dle předpisu Sždc D7/2 19% z celodenního pohledu vyhovující. Ve stupni záměru projektu není možné určit přesné hodinové četnosti vlaků v době realizace. Podrobnější prověření bude provedeno v dalším stupni dokumentace.

		<p>- V části 4.1.7 ZP je uvedeno, že dopravní odbočka Svitava bude obsluhována dálkově. Nutno doplnit odkud, preferujeme tuto obsluhu z ŽST Brna-Maloměřic St.3.</p>	<p>Bude doplněno v souladu se závěrečnou poradou, kde se dohodlo na dálkovém ovládání odbočky ze žst Adamov pro budoucí nekolizní přepnutí ovládání do CDP Přerov. Možnost ovládání z ŽST Brna-Maloměřic St.3 bude prověřena v dalším stupni.</p>
--	--	--	---