

ZP Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC

SŽDC GŘ 06 – odbor přípravy staveb

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Bc. Kubec, tel.: 607 058 081)

- Bez připomínek.

Elektrická trakce (zpracoval Ing. Zedník, tel.: 601 102 272)

- Žádáme o doplnění použití zesilovacího vedení 1x120 mm² Cu mezi základní parametry TV v navrhovaném stavu. V jednotlivých traťových úsecích se již odkazuje na zesilovací vedení.

Bude doplněno

Obecné připomínky, železniční svršek (zpracoval Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021)

- Konec stavby zakreslený v přehledné situaci D1 neodpovídá navrženému řešení a uvedenému staničení. Správně má být konec stavby umístěn až v přímé směrem na Choceň.

Bude doplněno

- ZP, kap. 3, str. 2 – v textu je chybně uvedeno, že železniční trať je součástí globální sítě TEN-T. Tato trať je součástí hlavní sítě (osobní i nákladní).

Bylo upraveno

- ZP, kap. 3, str. 2 – podle výkresové části je konec kolejových úprav v km 267,500, žádáme o uvedení výkresové a textové části do souladu.

Bude doplněno

- ZP – u technologických profesí je zmiňován nový technologický objekt v ŽST Brandýs nad Orlicí. U pozemních objektů však žádný takový objekt není uveden, není ani zakreslen na výkrese D5. Žádáme o uvedení jednotlivých částí ZP do souladu.

Bude doplněno

- ZP – u pozemních objektů nejsou uvedeny přístřešky na nástupištích.

Bude doplněno do textu i grafických příloh

- D3 – chybí popis výhybek, osy kolejí jsou vykresleny chybně (jsou rozházené). Výkres je nutné přepracovat.

Výkres bude upraven

- D3 – není zakreslen nový technologický objekt (odb. Bezprávi + přejezd).

Bude doplněno do textu i grafických příloh

- D5 – žádáme o doplnění přístupů na nástupiště v ŽST Brandýs nad Orlicí.

Bude doplněno

Životní prostředí (zpracoval Mgr. Pacner, tel.: 720 071 544)

- 8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů – kapitulu doporučujeme dopracovat o problematiku ovzduší. Na str. 27 doplňte možné vlivy na krajinný ráz ve vztahu k navrženým PHS. Problematika zásahu do krajinného rázu může být u této stavby limitujícím faktorem. Součástí hodnocení by měl být i závěr z pohledu zásahů do složek životního prostředí, kde budou shrnuta nejzávažnější rizika z pohledu ŽP.

Bude doplněno

SŽDC GŘ O11 – odbor operativního řízení a výluk

(zpracovatel Bc. Komínová Lenka, tel. 972 244 280)

Bez připomínek.

SŽDC GŘ O12 – odbor základního řízení provozu

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

Obecně k předloženému záměru projektu:

V dopravně Brandýs nad Orlicí požadujeme prověřit (ve všech profesích) následující návrhy:

- a) Zvýšení rychlosti vysunutých kolejových propojení ve spojkách č. 1/2 a 3/4 tak, aby s ohledem na všechny omezující podmínky bylo dosaženo maximální možné rychlosti – požadujeme sledovat 80 km/hod.

S ohledem na limitující polohu vjezdového návěstidla v km 264,950 a zároveň na polohu mostu v km 265,816, není už prostor na použití štíhlejších výhybek do JKS, zásah do mostu (rozdílením osových vzdáleností) by byl poměrně iracionální

- b) Kolejovou spojkou výh. č. 9/10 situovat ihned návazně na kolejovou spojkou výh. č. 12/13.

- c) Až za přesunutou spojkou výh. č. 9/10 provést odbočení do dopravní koleje č. 3.

- d) Maximálně prodloužit dopravní kolej č. 4 ve směru Choceň v závislosti na umístění „přesunuté“ kolejové spojky výh. č. 9/10.

- e) Pro „eliminaci“ negativních dopadů návrhu situování odjezdového návěstidla u dopravní koleje č. 4 ve směru Choceň a cestového návěstidla u dopravní koleje č. 3a ve směru Ústí n.O. (100 m od námezníku odbočné výhybky v souladu s dokumentem č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018 vzhledem k ETCS) navrhnout odvrtné výhybky v pokračování dopravní koleje č. 4 na choceňském zhlaví (ve spojení s výh. č. 8) a v pokračování dopravní koleje č. 3a na ústeckoorlickém zhlaví (ve spojení s výh. 5); jedná se o řešení dle bodu 5.) + obrázku č. 3 výše uvedeného dokumentu, čímž bude možno přisunout odjezdové, resp. cestové návěstidlo na 20 m k hrotu odvrtné výhybky.

- f) Cílem tohoto návrhu je požadavek na maximalizování užitečných délek kolejí a umožnit předjetí nákladního vlaku se stávající největší povolenou délkou (NPDV), která je na trati 700 m, protože není v žádném případě žádoucí touto stavbou uvedenou délku zkracovat (pro vlak délky 700 m musí být užitečná délka koleje minimálně 712 m = NPDV + 10 m v souladu s předpisem SŽDC D1 na dohlednost hlavního návěstidla + 2 m na minimální roztažení vlaku po jeho zastavení)

Na základě připomínek O12 byl zpracován v rámci vypořádání připomínek alternativní návrh kolejového uspořádání ŽST Brandýs nad Orlicí. Tento návrh dosahuje maxima možného s ohledem na absenci zbytečného zasahování do fungujících prvků infrastruktury. Návrh spočívá v tom, že odbočné výhybky do předjízdových kolejí ústeckého zhlaví budou přiblíženy maximálně ke koncům nástupišť - v

tomto podkladu k jednání se jedná o 15 metrů - pro možnost zřízení návěstidel. Na choceňském zhlaví dojde ke klasickému uspořádání kolejových spojek a to tak aby bylo možno bez úprav TZZ následujícího oddílu zřídit vjezdová návěstidla a trakční dělení. Co nejbližší za spojkami (za zkrácenými pražci výhybek) dojde k odbočení do předjízdových kolejí. Zároveň budou v hlavních dopravních směrech zřízeny odvrtné výhybky a koleje pro eliminaci odsouvání návěstidel směrem do stanice. Tento návrh není dogma, lze jej variabilně měnit. Nicméně je zásadní, aby nejpozději na vstupním jednání dalšího stupně projektové přípravy byl schopen zástupce SŽDC sdělit výsledek interní diskuze nad uspořádáním stanice Brandýs nad Orlicí. Není přípustné do takto rozsáhlé jednostupňové dokumentace zasahovat v pokročilejších fázích projekčních prací. Příloha **Brandýs navrh.pdf**

Záměr projektu Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa, část Dopravní technologie (M)=PDT

V PDT stručně uveďte sklonové poměry kolejí (v logice základní dopravní dokumentace).

Budou uvedeny (odkazu na ZDD nerozumím, sklonové poměry v přilehlých mezistaničních úsecích bývaly přílohou SŘ, nyní ale nejsou)

V PDT postrádáme popis navrhovaného stavu v oblasti přejezdů (v logice základní dopravní dokumentace). Do dokumentace žádáme doplnit.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

V dopravně Brandýs nad Orlicí + v nové odbočce Bezpráví (vzhledem k zásadním zásahům do podoby kolejiště) požadujeme doplnit dopravně-technologický návrh rozsahu zatrolejování dopravní + doplnit schéma elektrického napájení a dělení dopravní (rozsah zatrolejování a dělení TV do sekce).

Bude doplněn popis, schéma zpracovává projektant trakce

V PDT uveďte i požadavky na železniční sdělovací zařízení – informační systémy pro cestující, rozhlasová zařízení, hodinová zařízení, kamerové systémy, rádiová spojení, telefonní zapojovače. Jedná se nám zejména o součásti dráhy obsluhované/sledované provozovatelem dráhy celostátní.

Nesouhlasím, je to záležitostí profesních specialistů – projektantů sdělovacího zařízení

V PDT stručně okomentujte požadavky na dimenzování rozsahu železniční infrastruktury z pohledu SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180.

Bude doplněn návrh kategorií pro zast. Bezpráví a ŽST Brandýs nad Orlicí

V PDT stručně okomentujte „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní – č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 6.3.2018.

Uvedené zásady budou zmíněny. Při projektování ŽST Brandýs nad Orlicí byly vzaty v úvahu.

V PDT uveďte počty výhybek s elektrickým ohřevem (má to dopad do řady profesí). Do dokumentace nutno doplnit dopravně-technologický pohled na elektrický ohřev výhybek.

Bude doplněno

V PDT stručně okomentujte umístění vnitřního zařízení v CDP Praha (návrh nového zařízení DOZ = vybavení dispečerského pracoviště). Má to dopady do řady profesí.

Bude doplněno

V PDT popište i základní požadavky (z pohledu úseku řízení provozu) na pozemní stavební objekty - demolice stavebních objektů, demolice nástupišť, úpravy zpevněných a přístupových ploch, plochy VNPK, budování přístřešků apod.

Nesouhlasím, nemá přímou souvislost s náplní PDT.

V PDT popište informační body systému AVV v současném i navrhovaném/cílovém stavu.

Profesně nespadá do PDT a jde nad rámec podrobnosti zpracování PDT. Lze uvést pouze obecné konstatování, že polohy informačních bodů systému AVV budou upraveny podle nového kolejového stavu.

oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek

SŽDC GŘ O13 – odbor traťového hospodářství

Obecně

Kapitola 3 „Popis stávajícího stavu“ – první odstavec – tato trať ve smyslu nařízení č. 1315/2013 EK patří do hlavní sítě osobní i nákladní dopravy. Opravte tvrzení, že patří do globální sítě.

Bylo upraveno

Kapitola 3 „Popis stávajícího stavu“ určuje konec rekonstrukce žel. svršku a spodku do km 267,600, uveďte do souladu výkres „D5-BrnO“, kde je rekonstrukce žel. svršku ukončena dříve (zřejmě chyba výkresu).

Bude doplněno

Kapitola 3 „Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu“ – druhý odstavec: Mezi hlavní přínosy doporučujeme na prvním místě uvést: „obnova prvků infrastruktury, které jsou za hranicí životnosti nebo které vykazují zásadní závady“.

Bude doplněno

Do situací a technické zprávy doporučujeme upřesnit navržené traťové rychlosti po realizaci projektu.

Bude doplněno

Železniční svršek (zpracoval Ing. Trejtnar Ph.D., tel. 972 341 194, Trejtnar@szdc.cz)

V kapitole 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ doporučujeme upravit:

Železniční svršek mezistaničního úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – doporučujeme vzhledem k zatížení trati a stísněným směrovým poměrům využít podpražcových podložek. Ve vztahu k ZP je proto třeba uvažovat v objektu železničního svršku odpovídající finanční rezervu.

Bude doplněno, finanční rezerva nastavená pro výši úvěru od EIB prozatím postačuje

Odbočka Bezprávi: celá odbočka včetně zastávky – nástupiště, výhybky, žel. svršek na navazujícím mostu bude zřizována se snášením kolejového lože. Poznámku o částečném využití technologie bez snášení doporučujeme z tohoto stavebního objektu vypustit.

Bude upraveno

Přejezd P4887 km 262,325 bylo navrženo za podmínky přesunutí zastávky zrušit. V ZP je uvedena rekonstrukce přejezdu. Doporučujeme sledovat variantu zrušení tohoto přejezdu.

S ohledem na časovou posloupnost změn v ZP není možné v rámci termínu odevzdání ZP projednat zrušení přejezdu.

Zajištění náhradní lesní/polní cesty místo přejezdu P4887 bylo v rámci zpracování ZP prověřeno a je možné za předpokladu využití pozemků patřících obci Sudislav nad Orlicí (1123, 1122/2, 1121, 1060 – vše KÚ Sudislav nad Orlicí) a pozemků soukromých vlastníků (440 – Bačová, Dostál, Kacálková, Tomek; 424/1, 409 - Parish David Anthony; 408 - Gironi Monika Ing. - vše KÚ Sudislav nad Orlicí) – viz příloha **Bezpravi prejezd.pdf**

V ZP chybí demolice býv. strážního domku u přejezdu P4888 km 265,143, který je v kolizi s rozšířením tělesa žel. spodku pro zřízení vysunutých kolejových spojek.

Bude doplněno

Ve výkresu žst. Brandýs n.O. je podchod vyveden v místě stávající VB. Upřesněte, předpokládáme, že s demolicí VB se neuvažuje.

Jedná se o místo dřevěné čekárny u VB, podle odhadu projektanta půjde provést i bez demolice této čekárny, nicméně podle informace od SNB uvedené v připomínkách OŘ HK má dřevěná čekárna vydané povolení k demolici

Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

V celé dokumentaci nejsou uvedeny informace o stávajícím stavu železničního spodku a jeho odvodnění. Chybí jakékoliv zdůvodnění obnovy železničního spodku. V kapitole 4 Požadavky na technické řešení je pouze poznámka o výstavbě železničního spodku v žst. Brandýs nad Labem a kompletním odvodnění v úseku.

V kapitole 5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů je v popisu železničního svršku poznámka, že je se stávajícím kolejovým ložem uvažováno do železničního spodku. A dále je zmíněno, že rekonstrukce svršku bude například pomocí stroje RPM a SUM. Stroj RPM je stroj pro kontinuální rekonstrukci železničního spodku, bude se tedy uvažovat s rekonstrukcí železničního spodku v celém úseku?

Je navržena kontinuální rekonstrukce ŽSp v celém úseku, v kritických místech bude řešeno na základě GTP – buď lokální sanací, nebo změnou tloušťky vrstev zřízených kontinuálně

V části týkající se železničního spodku jsou uvedeny pouze sanace tří skalních zářezů, sanace železničního spodku v km 264,800 – 265,540 a zhotovení odvodnění v žst. Brandýs nad Labem. Podle této kapitoly se nic dalšího rekonstruovat nebude.

Do ZP doplňte informace, kde bude popsán stávající stav železničního spodku a odvodnění, budou stanovena problémová místa a bude stanoven rozsah úprav železničního spodku a odvodnění. Ze současného dokumentu není úplně zřejmé, jaký rozsah úprav železničního spodku a odvodnění bude proveden.

Do ZP doplňte předpokládaný rozsah GTP, který musí být uskutečněn už v přípravné dokumentaci. GTP musí podat relevantní informace z důvodů předpokládaného nasazení kontinuálně pracujícího stroje pro obnovu železničního spodku. Pro GTP stanovte množství potřebných výluk.

Bude doplněno, viz příloha **Rozsah pruzkumu Usti-Brandys.xlsx**

Stavby železničního spodku (zpracoval Ing. Miroslav Teichman, tel. 702 026 015, teichman@szdc.cz)

V kapitole 5 „Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů“ v části „Mosty, propustky, zdi, lávky“ obecně vypustíte specifikaci opatření nových přechodů zábradlí. O konkrétním technickém řešení bude rozhodnuto v dalším stupni, obecně nejsou gabiony pro tento účel preferovanou konstrukcí.

Bude upraveno a řešeno v dalším stupni dokumentace

U ocelových nosných konstrukcí mostů v km: 261,607; 263,032; 264,303; 265,816 by měly proběhnout drobné opravy PKO (v zadání to chybí).

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace

SŽDC GŘ O14 – odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky

Zabezpečovací zařízení (zpracovatel Ing. Vojtěch Jelínek, tel. +420 972 244 572, Jelinek@szdc.cz)

Textová část ZP

4) Požadavky na technické řešení

- Není zřejmý důvod zařazení uvedené podmínky, že SZZ žst. Brandýs nad Orlicí bude aktivováno na konci stavby. Máme za to, že okamžik aktivace nového zařízení bude záviset na době stavby, organizaci i postupu výstavby a bude upřesněn v dalším stupni dokumentace.

Bude vypuštěno

- Zdůvodněte nebo upravte navrhované zřízení místního pracoviště JOP i DNO v žst. Brandýs nad Orlicí, která má být ovládána z CDP Praha. Podle ZTP by mělo být „z místního pracoviště JOP nebo desky nouzových obsluh“.

Přesně tak byla věta myšlena, bude upraveno

- Upozorňujeme, že věta „Zjišťování volnosti bude prováděno kolejovými obvody, které budou opatřeny kódováním ze stejného důvodu jako kolejové obvody SZZ.“ je věcně chybná, neboť použitý důvod ve vztahu ke kolejovým obvodům SZZ není v předešlém textu uveden. (Uvedené věty, která je převzata z oddílu 5, v tomto oddílu chybí obraz, na který se odkazuje.)

Toto vzniklo pravděpodobně rozdělením textu do různých oddílů, text bude upraven

- Formulaci „Stávající zařízení ETCS bude po stavbě uvedeno znovu do provozu v nově upravené a doplněné konfiguraci.“ doporučujeme doplnit v tom smyslu, že pro takový případ je nezbytná i úprava souvisejícího RBC.

Bude doplněno

- Návrh „Obsluha zařízení odbočky bude prováděna dálkově z CDP Praha, místně z JOP SZZ Brandýs nad Orlicí.“ by měl zohlednit předcházející jednání, kde bylo projednáno, že zařízení odbočky bude traťovým stavědlem s řídicí částí v Ústí nad Orlicí, odkud předpokládáme i případné nouzové ovládání odbočky Bezpráví. Prověřte a případně zdůvodněte návrh ovládání odbočky Bezpráví z Brandýsa nad Orlicí (a to i v závislosti na zřízení JOP nebo DNO v žst. Brandýs nad Orlicí). Ovládání ze žst. Ústí nad Orlicí se jeví jako výhodnější i s ohledem na dále popsany POV.

Bude upraveno (ovládání z Ústí nad Orlicí, resp. CDP Praha)

- Odstavec obsahující směrnici č. 34 se netýká pouze zařízení sdělovacího, ale platí v rámci definovaného obsahu i působnosti a řeší právě případy nasazování nových (resp. nezavedených) výrobků na ŽDC. Odstavec doporučujeme přeformulovat.

Bude upraveno

- Odstavec tvořený větou „Bude zajištěna ochrana všech sdělovacích a zabezpečovacích kabelů včetně ostatních inženýrských sítí.“ považujeme za bezobsažný. Měl by obsahovat alespoň upřesnění, na jaká vedení se má vztahovat. Dále by v souvislosti s uvedenou obecnou zásadou mělo být na základě obsahu části Zásady řešení organizace výstavby (POV) upřesněno, do kdy bude nutno ochránit stávající kabelová vedení (budou-li provozována v průběhu POV; doporučujeme uvést pouze jako požadavek na upřesnění v rámci DUR).

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace

- Přejezd v žst. Brandýs nad Orlicí má být (pravděpodobně s ohledem na zřízení cestových návěstidel za ním) častěji uzavírán (při předjíždění dlouhých vlaků). Formálně upozorňujeme, že tato možnost by s ohledem na uživatele pozemní komunikace (zejména zásobování přilehlého průmyslového areálu) měla být v praxi využívána co nejméně.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace

5) Specifikace rozhodujících SO a PS; Zabezpečovací zařízení

Viz předešlé připomínky k oddílu 4).

Viz předchozí reakce

Výkresová část ZP

Zakreslená nástupiště žst. Brandýs nad Orlicí se mezi výkresy liší (v situačním schématu nejsou začátky a konce vstřícné, jinde ano).

Viz předchozí reakce

Obecně k návrhu ZP

- Předložený ZP neuvádí, zda je respektován dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 (máme za to, že ano). Jelikož má být podle návrhu ETCS uvedeno do provozu v nově upravené a doplněné konfiguraci, aplikace dokumentu se nabízí. Pro (i budoucí) možnost objektivního posouzení je vhodné uvádět nejenom kilometrické polohy prvků ŽDC, ale i rychlosti jednotlivých cest, jež situační schémata ZZ neobsahují.

Situační schémata budou upravena i v souvislosti se změnami svršku. Při návrhu budou respektovány „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.

- V souvislosti s výše uvedenými zásadami a záměrem ponechat národní VZ upozorňujeme na nutnost zachování zábrzdne vzdálenosti 1000 m.

Viz situační schémata, v textu bude doplněno

- Z předložených variant provizorního TZZ – tj. provizorní AH nebo úprava stávajícího AB po vložení odb. Bezpráví – považujeme za technicky i ekonomicky výhodnější úpravu stávajícího AB s postupným přepínáním na definitivní TZZ podle POV, které blíže stanoví DUR.

V rámci ZP bude provizorní TZZ v textové části popsáno obecně. Definitivní řešení bude zvoleno v dalším stupni dokumentace. Varianty provizorního TZZ viz přílohy **Provizorní TZZ v1.pdf** a **Provizorní TZZ v1.pdf**

Sdělovací zařízení

Bez připomínek

SŽDC GŘ O15 – odboru provozuschopnosti

Stanovisko oddělení správy infrastruktury a zkoušek (zpracoval Fryc Michal, Dis., tel.: 972 244 656, mobil: 720 053 210, e-mail: FrycM@szdc.cz)

Bez připomínek

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí (zpracoval Ing. Zelinka, tel. 724 076 530, zelinka@szdc.cz)

1. Ochrana přírody a krajiny

Nutno dopracovat kapitolu vliv na mimolesní zeleň (kácení), která zde zcela chybí. U uváděných latinských názvosloví taxonů druhů rostlin na str. 23 se vždy uvádí kurzívou.

Bude doplněno a upraveno

2. Voda a vodní hospodářství

Upozorňujeme na nutnost důkladného zabezpečení úniku ropných produktů z používaných mechanismů, zákazu skladování a manipulace s PFIM v ochranných pásmech vod atd. K oblasti ochrany vod nutno v dalším stupni PD vypracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) tak, jak je stanoveno §39 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách v platném znění, pro místa vyjma ochranných pásem vod.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

3. Odpady a odpadové hospodářství

V dalším stupni dokumentace požadujeme uvést požadavek vyplývající ze Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady (Příloha č. 4), aby zhotovitel stavby jako původce odpadu zajistil zpracování dokumentace o nakládání s odpady (buď „Zprávu o nakládání s odpady" nebo „Prohlášení o nakládání s odpady") s ohledem na finanční náklady stavby dle níže uvedeného rozsahu:

Požadavek na zpracování a předložení dokumentace o nakládání s odpady

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady - stavba nad 20 mil Kč (koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

1. Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu"
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství

- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní lístky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

2. Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby

Prohlášení o nakládání s odpady - stavba do 20 mil Kč (pozemní objekty, přejezdy atp.) a technologické stavby nad 20 mil. Kč (zabezpečovací systémy atp.) bude obsahovat níže uvedené údaje:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá prohlášení
- datum zpracování prohlášení
- prohlášení zhotovitele, že s veškerým odpadem vzniklým v rámci stavby bylo nakládáno v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se odpadů a vzniklé odpady byly předány oprávněné osobě v souladu s platným zákonem o odpadech
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů".

Zhotovitel/dodavatel předá vyhotovenou dokumentaci o nakládání s odpady určenému zástupci SŽDC při ukončení stavby.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

4. Ochrana ovzduší

Upozorňujeme, že v případě, že bude docházet k recyklaci kolejového lože, je třeba, aby byla zpracována Rozptylová studie související s recyklací štěrkového lože, která je nutná zpracovat na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

5. Hluk a vibrace

1) V předložené dokumentaci jsou navržena protihluková opatření s předpokladem korekce staré hlukové zátěže. Navržený rozsah protihlukových stěn je nutné považovat za předběžný a orientační. V dalším stupni dokumentace musí být návrh PHO proveden na základě výsledků hlukové studie zpracované na základě provedených měření.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

2) V dalším stupni dokumentace musí být výhledové intenzity dopravy upraveny na základě prověřené propustnosti trati.

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

SŽDC GŘ O16 – odbor jízdního řádu

(zpracovatel Ing. Alexandr Vrtěl, tel. 972 241 550)

Bez připomínek

SŽDC GŘ O24 – odbor elektrotechniky a energetiky

(zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)

- část 5, zabezpečovací zařízení
Vzhledem ke zlepšení cesty zpětného trakčního proudu i zvýšení elektrické bezpečnosti nesouhlasíme s novým zřizováním kolejových obvodů na trati i ve stani-ci. Zřizování KO je zdůvodněné kódováním LVZ. Kódování je nutné pouze pro rychlosti nad 100 km/h. Vzhledem k tomu, že navržené ojedinělé zvyšování rychlosti nad 100 km/h není vhodné z energetického hlediska ani z hlediska opotřebení svršku a přínos pro krácení jízdních dob je nepatrný, navrhujeme použít maximální rychlost 100 km/h a od kódování LVZ i zřizování KO ustoupit.

Potřeba instalace kolejových obvodů je zdůvodněna v části ZZ

- část 5, Pozemní stavební objekty, Protihlukové stěny
Vzhledem k nutnosti provádět ochranné pospojování a ukolejnění PHS doporučujeme v zájmu elektrické bezpečnosti v dalším stupni co nejvíce omezit budování PHS za využití všech legislativních možností (např. korekce na starou hlukovou zátěž, narušení krajinného rázu atd.).

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

- část 5, Trakční vedení a ukolejnění OK
str. 20: Úsekové děliče požadujeme pro hladinu 3 kV. Děliče 25 kV nejsou pro soustavu 3 kV vhodné z důvodu neschopnosti zhášení stejnosměrného oblouku (větší vzdálenost opalovacích rohů).

Bude opraveno ve znění připomínky

- část 5, Trakční vedení a ukolejnění OK
str. 20: Odpojovače požadujeme pro napěťovou hladinu 25 kV s proudovou zatížitelností odpovídající protékajícím stejnosměrným proudem. Použití odpínačů musí být řádně zdůvodněno.

Bude opraveno ve znění připomínky

SŽDC GR O26 – odbor strategie

(zpracovatel Ing. Jiří Michalica, tel. 972 235 674)

Obecně:

S ohledem na velmi nízkou formální i věcnou úroveň odevzdané dokumentace, bude možné se k záměru projektu vyjádřit až po zpracování formálních nedostatků.

Technické řešení

Příloha D1 Přehledná situace stavby

- ve výkresu je pouze osa a staničení začátku a konce stavby - výkres je tak naprosto NEVYPOVÍDÁJÍCÍ a v rozporu s platnou legislativou pro tvorbu projektové dokumentace;
- doplňte do výkresu všechny náležitosti dle TNŽ 01 3468;

Přílohy D2 - D5 obecně

- pro vykreslování použijte vhodnější nastavení tloušťky čar a pořadí vykreslování - při větším přiblížení výkres ztrácí přehlednost (která je však nevalná i při menším přiblížení);
- doplňte rozpisku;

Příloha D2 UnO - Bezpr

- výkres je v této podobě zcela nevypovídající, což ZNEMOŽŇUJE řádné posouzení technického řešení;
- rastrový mapový podklad není vhodný pro situaci v tomto měřítku - vede ke značné nepřehlednosti výkresu, jako podklad použijte pouze JŽM ve vhodném odstínu šedé a vhodným nastavením tloušťky čar;
- doplňte do výkresu všechny náležitosti dle TNŽ 01 3468 (popisky ZO, KO, KP, ZP; staničení, popisky oblouků, popisky mezipřímých, atp.);
- doplňte napojení na stávající stav;

Příloha D3 Bezpráví

- podkladovou JŽM vykreslujte ve vhodném odstínu šedé a pod kresbou nového technického řešení;
- navržené technické řešení obsahuje naprosto zásadní chyby - v některých úsecích zcela chybí návrh nových kolejí; kolejové spojky odb. Bezpráví visí v prostoru bez napojení na traťové koleje; atp. - technické řešení tak NELZE schválit;
- doplňte do výkresu všechny náležitosti dle TNŽ 01 3468 (popisky ZO, KO, KP, ZP; staničení, popisky mezipřímých, POPIS VÝHYBEK atp.);
- ve výkresu se nachází mnoho čar s nejasným významem (patrně pomocné čáry) - vymažte je.

Příloha D4 Bezpravi-Branci

- výkres je v této podobě zcela nevypovídající, což ZNEMOŽŇUJE řádné posouzení technického řešení;
- rastrový mapový podklad není vhodný pro situaci v tomto měřítku - vede ke značné nepřehlednosti výkresu, jako podklad použijte pouze JŽM ve vhodném odstínu šedé a vhodným nastavením tloušťky čar;
- doplňte do výkresu všechny náležitosti dle TNŽ 01 3468 (popisky ZO, KO, KP, ZP; staničení, popisky oblouků, popisky mezipřímých, atp.).

Příloha D5 BrnO

- Při návrhu ŽST Brandýs nad Orlicí je třeba respektovat dopis č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopravní" - s důrazem na situování návěstidel, resp. umístění konce oprávnění k jízdě (EoA), a s tím související užitečné délky kolejí;
- podkladovou JŽM vykreslujte ve vhodném odstínu šedé a pod kresbou nového technického řešení;
- navržené technické řešení obsahuje naprosto zásadní chyby - v některých úsecích zcela chybí návrh nových kolejí; atp. - technické řešení tak NELZE odsouhlasit;
- doplňte do výkresu všechny náležitosti dle TNŽ 01 3468 (popisky ZO, KO, KP, ZP; staničení, popisky oblouků, popisky mezipřímých, popis výhybek atp.);
- kusá kolej neznámého čísla (chybí popis, ale pravděpodobně půjde o kolej číslo 6) je zaústěna transformovanou výhybkou, které zcela chybí popis a očíslování;
- doplňte označení kolejí a jejich užitečných délek;
- pro popisy užitečných délek kolejí stávajícího stavu používejte méně výraznou barvu (šedá, černá) - aktuálně zvolená fialová je matoucí (barva se spíše používá pro popis návrhového stavu);
- ve výkresu se nachází mnoho čar s nejasným významem (patrně pomocné čáry) - vymažte je;
- doplňte napojení na stávající stav;
- opravte popisy staničení hlavních návěstidel.

Grafické přílohy D1-D5 budou přepracovány a upraveny tak, aby splňovaly požadavky pro daný stupeň projektové dokumentace.

Příloha D6 zabezpečovací schéma

- doplňte staničení hlavních návěstidel;
- poloha podchodu vůči nástupištím by měla být sjednocena s polohou v situaci D5.

Situační schémata budou upravena i v souvislosti se změnami svršku.

Investiční náklady stavby

- Doplňte komentář k jednotlivým změnám koeficientu K v tabulce propočtu CIN. Zejména uveďte důvody pro navýšení koeficientu pro řádky H11 nový podchod (investiční úsek 4) a řádek H21 opěrné zdi rekonstrukce (investiční úsek 1).

Změny v koeficientu CIN vycházejí z individuálních kalkulací, které jsme provedli po zohlednění stavu jednotlivých objektů. Ceny uvedené v metodickém pokynu nebylo možné aplikovat s koeficientem 1. Někde by vycházely nesmyslně nízké, někde naopak nesmyslně vysoké částky.

Navýšení v koeficientu pro řádek H11 nový podchod (investiční úsek 4) bylo provedeno z důvodů nutnosti zřízení výtahu a přístupových chodníků a schodišť, které nejsou obsaženy v ceně za podchod.

Navýšení v koeficientu pro řádek H21 opěrné zdi rekonstrukce (investiční úsek 1) bylo provedeno na základě individuální kalkulace ceny rekonstrukce objektu.

- V tabulce „SPECIFIKACE STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ AKCE" je v řádku 12 uvedena částka bez popisu. Popis doplňte.

Bude doplněno

Formální připomínky

Textová část je ve zvoleném formátování velmi nepřehledná. Doporučujeme použít obdobný způsob formátování jako u části M - Dopravní technologie.

Bude upraveno

SŽDC GŘ O30 – odbor bezpečnosti a krizového řízení

(zpracovatel Bc. Monika Trpišovská, tel. 972 225 624)

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má následující připomínky k předložené investiční akci. S ohledem na rozsah a určení projektové dokumentace uvádíme dále obecné připomínky tak, aby bylo možné následně vyhodnotit možný rozsah vyvolaných požárně-bezpečnostních opatření:

1) Do vhodné části projektové dokumentace doporučujeme doplnit text: „Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace k objektům drah a na dráze oznámit na operační středisko místně příslušné HZSP SŽDC JPO Česká Třebová, Semanínská, 560 02 Česká Třebová, nepoplachové tel.č. 972 325 350 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

2) Do části projektové dokumentace řešící PHS požadujeme vložit text:

„Protihluková stěna bude označena směrem úniku v o standardním rozměru (min 400 x 200 mm) a minimální tloušťky materiálu pro tabulku (2 mm pro plech a 4 mm pro plast) ve vzdálenosti 20 m. Rozměry tabulek, barva a světelné podmínky musí být v souladu normativními požadavky souboru norem ČSN ISO 3864 a ČSN EN ISO 7010.“

Upozorňujeme na skutečnost, že všechny instalované bezpečnostní značky a doplňkové směrové šipky musí splňovat požadavky ČSN ISO 3864-1 a ČSN ISO 3864-4 (fotometrické) a ČSN EN ISO 7010 (designové).

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

3) Do části projektové dokumentace řešící demolice objektů požadujeme doplnit text: „Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).“

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

4) Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 např. takto: „Vstupy kabelů do reléového domku ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou (třída reakce na oheň nejméně taková jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují) s požární odolností max. EI 60.“ Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru obdobně i do reléových domků

či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

5) Na vstupu do objektu reléového domku z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.) musí být kabely požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Při vedení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů z volného prostoru přístupnou chráničkou požadujeme zvážit požadavek na její reakci na oheň B (s1, d0) a dále požadujeme provést kabelovod v místech, kde může hořet (ohrožení vnějším požárem), ze žlabů s prokázanou reakcí na oheň A1, A2 případně B.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

6) Z hlediska požární ochrany požadujeme do vhodné části PD vložit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů.“.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

Požadujeme předložit projektovou dokumentaci – zejména Požárně bezpečnostní řešení stavby, zpracovanou pro další stupeň stavebního řízení.

SŽDC OŘ HK

(zpracovatel Ing. David Ježek, tel. 972 341 422)

Řízení provozu

- Dopravní technologie

2.1.2.2. Železniční stanice Brandýs nad Orlicí je přidělena PO Česká Třebová, ne Pardubice

Bude upraveno

3.5. Výhledová nákladní doprava str.15 poslední věta zřejmě nahradit než za jako.

Bude upraveno

- Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

TZZ Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí

- Definitivní TZZ

Odbočku Bezpráví po její aktivaci ovládat z CDP Praha, případně z PPV Česká Třebová. Koncepce CDP Praha nepředpokládá zřizování místního ovládání.

Bude upraveno (ovládání z Ústí nad Orlicí, resp. CDP Praha)

- Provizorní TZZ

Odbočku Bezpráví po její aktivaci ovládat z CDP Praha.

Bude upraveno (ovládání z Ústí nad Orlicí, resp. CDP Praha)

Chybně uveden nadpis Úsek Choceň – Zámorsk – Uhersko Úprava DOK a TK.

Bude uvedeno do souladu

- upozorňujeme na směrnici 118 informační a orientační systémy

SNB

Upozorňujeme, že je v ŽST Brandýs n. Orlicí na dřevěnou část VB - vestibul, prostor plánovaného budoucího podchodu, vydáno DÚ Povolení k odstranění stavby.

ST Pardubice

- Je třeba opravit grafickou chybu výkresu D3 odbočka Bezpráví.

Bude upraveno

- V souvislosti s přesunem zastávky Bezpráví požadujeme zpracovat do zadávací dokumentace zrušení přejezdu P4887 v km 262,325. Místo zrušeného přejezdu lze využívat podjezd v km 261,828. Bude třeba upravit cestu podél koleje č.1 km 261,830 - 262,330.

S ohledem na časovou posloupnost změn v ZP není možné v rámci termínu odevzdání ZP projednat zrušení přejezdu.

Zajištění náhradní lesní/polní cesty místo přejezdu P4887 bylo v rámci zpracování ZP prověřeno a je možné za předpokladu využití pozemků patřících obci Sudislav nad Orlicí (1123, 1122/2, 1121, 1060 – vše KÚ Sudislav nad Orlicí) a pozemků soukromých vlastníků (440 – Bačová, Dostál, Kacálková, Tomek; 424/1, 409 - Parish David Anthony; 408 - Gironi Monika Ing. - vše KÚ Sudislav nad Orlicí) – viz příloha **Bezpráví prejezd.pdf**

SSZT Pardubice

Bez připomínek

SEE

Bez připomínek

SMT

most v km 258,596 - V návrhu opatření upřesnit: upravit uložení stávajících přechodových úhlových zídek (nové gabiony nedoporučujeme).

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

most v km 259,445 - V návrhu opatření upřesnit: přechody do trati požadujeme provést pomocí nových úhlových zídek s osazeným novým zábradlím.

Bude zapracováno v dalším stupni dokumentace

most v km 260,986 - V popisu chybně uvedena rekonstrukce 1999, spodní stavba je původní z r. 1929.

Bude upraveno

most v km 261,607 - V návrhu opatření doplnit: místní nebo celkovou opravu protikorozi ochrany ocelových částí konstrukce dle stupně korozního napadení.

Bude doplněno

most v km 263,032 - V návrhu opatření doplnit: místní nebo celkovou opravu protikorozi ochrany ocelových částí konstrukce dle stupně korozního napadení.

Bude doplněno

most v km 263,057 - V návrhu opatření doplnit: opravu tmelení dilatačních spár.

Bude doplněno

most v km 264,303 - V návrhu opatření doplnit: místní nebo celkovou opravu protikorozi ochrany ocelových částí konstrukce dle stupně korozního napadení.

Bude doplněno

most v km 265,816 - V návrhu opatření doplnit: místní nebo celkovou opravu protikorozi ochrany ocelových částí konstrukce dle stupně korozního napadení.

Bude doplněno

Poznámka: stupeň korozního napadení uváděný v podrobných prohlídkách z r.2015 je Ri3 a Ri4 (dle předpisu S5/4)

SŽDC TÚDC

(zpracovatel Ing. Vít Doleček, tel. 972 228 724)

pouze ochrana stávajících sítí, tj. kabelové trasy (DK, TTK a trasa nového DOK s 2xHDPE). Případné mapové podklady s kabelovými situacemi dodá ČD-Telematika.

SŽDC SŽG PRAHA

(zpracovatel Ing. Petr Očenáš, tel. 972 322 134)

z pohledu geodézie připomínky nemáme, protože v ZP není obsažena. Připomínkovat budeme nadcházející stupně stavby.

pozn. panu Ježkovi jsme předávali projekt prostorové polohy koleje, mapové podklady a železniční bodové pole je v dané oblasti k dispozici a je nutné je při projektování respektovat.