

Připomínky TÚDC k první verzi záměru projektu "Adamov – Blansko, BC" ze dne 7. 5. 2018		
č.	Připomínka	Vypořádání
1	Při realizaci stavby nesmí dojít k poškození stávajícího telekomunikačního vedení (kabelové trasy) a zařízení (zejména zařízení GSM-R). Kabelové trasy musí být před realizací zemních prací vytýčeny a řešena jejich ochrana. Po dobu realizace stavby musí být zajištěno i napájení zařízení GSM-R. Z důvodu častých poškození kabelových tras při obdobných stavbách preferuje TÚDC pokládku tras nových.	Kabelové trasy budou před realizací zemních prací vytýčeny a jejich ochrana bude řešena v dalším stupni dokumentace.
	Při rušení VTO je nutno provést zrušení výpichu v dělicí spojce.	Rušení výpichu VTO bude provedeno v dělicí spojce.
	Před zafouknutím nového optického kabelu do HDPE trubky je nutno provést kalibraci a zkoušku tlakutěsnosti HDPE trubky.	Kalibrace a tlaková zkouška lze provést jen v prázdné HDPE trubce. Lze řešit jen pro DOK 12vl. SŽDC, kdy se provoz kabelu převede na DOK 36 vl. SŽDC a DOK 12vl. se vyfoukne.
	Měření optického kabelu a jeho vyvádění musí respektovat "Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" (č.j. 22942/2015-SŽDC-O14).	Meření optického kabelu a jeho vyvádění bude respektovat "Základní technické specifikace dálkových kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" č.j. 27150-2017-SŽDC-O14.
	Stavbu je nutno koordinovat s připravovanou stavbou "Rekonstrukce nástupiště u koleje č.2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka".	Koordinace je zajištěna.

Vyjádření odborů SŽDC k záměru projektu "Adamov – Blansko, BC"				
č.	Organizace	Část dokumentace	Připomínka	Vypořádání
1	O6 Odbor přípravy staveb	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	V předloženém ZP je zcela vynechána kapitola týkající se dopravní technologie. Žádáme doplnit v rozsahu dle ZTP.	V příloze K je uveden výtah z dopravní technologie týkající se náhradní autobusové dopravy; do této přílohy doplníme i požadované údaje v rozsahu ZTP.
		ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	Bez připomínek	x
		ELEKTRICKÁ TRAKCE	Doporučujeme zvážit možnost předpřípravy izolační hladiny pro LDSŽ 22 kV v TT Blansko. Doporučujeme prověřit možnost přepnutí rozvodu 6 kV na napětovou úroveň 22 kV po dokončení staveb v traťovém úseku Brno-Maloměřice – Blansko za předpokladu realizovatelnosti oboustranného napájení.	Případné doplnění úpravy technologického zařízení pro přepnutí na napětovou úroveň 22kV bude řešeno v rámci zpracování projektu stavby po dohodě s investorem stavby.
		ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	Zhodnocení záměru z hlediska environmentálních vlivů je nedostatečné. Záměr projektu neobsahuje přílohovou část s hodnocením na složky ŽP, na kterou je v textu odkazováno.	Bylo zpracováno, ale nebylo přiloženo, hluková studie a biologický průzkum budou zpracovány.
			Upozorňujeme, že v ZTP pro ZP byl definován rozsah požadavků v oblasti ŽP na základě informace EIA od příslušného krajského úřadu, kdy záměr podléhal procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Jedním z požadavků bylo zpracovat Oznámení EIA, jehož součástí budou jednotlivé specializované studie. Na základě novelizace zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, byl záměr přehodnocen se závěrem, že záměr již nenaplníuje dikci zákona a nepodléhá tak posouzení vlivů na životní prostředí.	
			Vzhledem k tomu, že specializované studie pro účely Oznámení EIA (hluková studie, biologický průzkum apod.) nebyly v tomto dílčím plnění předloženy, požadujeme jejich zaslání na O6 k připomínkám po jejich dopracování.	
2	O11 Odbor operativního řízení a výluk		Bez připomínek	x
3	O12 Odbor základního řízení provozu		Bez připomínek	x
4	O13 Odbor traťového hospodářství	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	Konstrukci železničního svršku doplňte:„V obloucích o malých poloměrech bude užito upevnění se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání a pražce s pružnou ložnou plochou“. Kolejnice z materiálu R350 HT budou užity v obloucích o poloměrech menších než 1300 m. Upravit i na str. 12.	Bude doplněno.
			Pražcové kotvy se osazují dle předpisu SŽDC S3/2.	Bude doplněno.
			Opěrná zeď pod přístupovým chodníkem bude patrně pouze u přístupu na nástupiště u koleje č. 2, přístup k nástupišti u koleje č. 1 předpokládáme po upravené stávající komunikaci. Opravit i na str. 12.	Bude upraveno - opěrné zdi u koleje č.1 budou nad chodníkem, ponесou vlevo komunikaci a vpravo kolej. Stávající komunikace nelze pro bezbariérový přechod mezi nástupišti použít.
			Str. 9: Nerozumíme formulaci „výpich z traťové koleje“ do sdělovací místnosti.	Bude opraveno.
			Domníváme se, že očišťování skalních svahů od graffiti nepatří do projektu. V případě ponechání v projektu zdůvodněte. Zvažte zda je nutné chemické očišťování nutné i u betonových zdí, které dostanou sjednocující nátěr.	Předpokládá se zajištění svahů zářezů ocelovými sítěmi, které budou opatřeny protikorozní ochrannou. V místě styku PKO sítí s grafity může docházet k poškození PKO, proto musí být odstraněny z povrchu, aby zhotovitel neomezil záruční dobu. Sjednocující nátěr musí být proveden pouze na očištěný povrch a povrch vykazující soudržnost v tahu 1,5 MPa.
			Na str. 21 nedávají tyto věty:“ Realizací záměru dojde k mírnému nárůstu počtu průjezdů. Dojde pouze k odstranění traťových propadů.“ smysl.	Bude opraveno
			Pokud jsou upravována obě nástupiště zastávky Adamov zastávka, je nutné prověřit zda vyhoví z hlediska stavu a podchozí výšky stávající zastřešení na nástupišti u koleje č. 1, v dokumentaci není nikde zmíněno.	Stávající zastřešení i přístřešek pro cestující byly prověřeny – vyhoví předepsané podchozí výšce.
		MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY	U mostu v km 175,780 doporučuji provést i SVI (systém vodotěsné izolace)	Bude opraveno
			U tunelů musí být po sanaci (lokální injektáž) zamezeno jakýmkoliv průsakům ve vrcholu tunelu (tedy v oblasti nad trakcí)	Text připomínky bude doplněn do obecné textové části, která platí pro všechny tunely.
			Nezbytný rozsah stavebních počinů na mostech a propustcích může být mírně upraven na základě provedených posudků (diagnostiky, stanovení zatížitelnosti a přechodnosti,...).	Bude respektováno a detailně řešeno v dalších stupních.
5	O14 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky		Na zastávce „Adamov zastávka“ je navrhován výpich z traťové koleje, správně to má být výpich z traťového kabelu.	Bude opraveno
			Při zpětné montáži balíz bude v maximální možné míře respektován dokument „Zásady pro návrh tech-nického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopraven“ (dále jen ZTR), resp. platný dokument v době projektování. Doplňte původní text v tomto smyslu.	Bude doplněno.
	O15 Odbor provozuschopnosti	TEXTOVÁ ČÁST	Bez připomínek	x
	Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí			
	1. Ochrana přírody a krajiny		Bez připomínek	x

č.	Organizace	Část dokumentace	Připomínka	Vypořádání
6	2. Voda a vodní hospodářství		Upozorňujeme na nutnost důkladného zabezpečení úniku ropných produktů z používaných mechanismů, zákazu skladování a manipulace s PHM v ochranných pásmech vod atd. K oblasti ochrany vod je nutno v dalším stupni PD vypracování plánu 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
	3. Odpady a odpadové hospodářství		V dalším stupni dokumentace požadujeme uvést platné právní předpisy, povinnosti vztahující se na zhotovitele jako původce odpadu a požadavek vyplývající z vydané Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady (Příloha č. 4), aby zhotovitel stavby jako původce odpadu zajistil zpracování dokumentace o nakládání s odpady (bud' „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“) s ohledem na finanční náklady stavby dle rozsahu uvedeného v stanovisku O15 ze dne 9. 5. 2018.	Bude zapracováno
	4. Ochrana ovzduší		Bez připomínek. Jen upozorňujeme, že v případě, že dojde 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 zapracováno
	5. Hluk a vibrace		Dle ZTP měla být zpracovaná hluková studie, vč. měření. V předložené dokumentaci je uvedeno, že toto bude zpracováno v dalším stupni. O tuto část by měl být snížen rozsah díla (méněpráce). Upozorňuji však, že na jednání dne 3.5. k jiným dvěma akcím Blending Callu bylo řečeno, že hlukové studie budou odevzdány v pozdějším plnění v červnu. A to i u akcí, ke kterým se oznámení podávat nemusí, tak jak to tedy je? Rozsah PHS by měl být znám co nejdříve, kvůli případnému územnímu rozhodnutí, které k nim bude nutné vyřídít. Dále upozorňuji, že zde může být problém s uznáním korekce pro SHZ. Od roku 2000 doprava významně narostla a vzhledem k tomu, že optimalizace byla dokončena před rokem 2000, nelze započíst obnovu svršku. Alespoň zběžné posouzení SHZ mělo být v tomto stupni uděláno. Když je tvrzeno, že dle SHM nebudou nutná protihluková opatření, s jakými limity je zde uvažováno? Podrobný popis životního prostředí je údajně uveden v samostatné části včetně map. Tuto samostatnou část jsme k připomínkám neobdrželi.	V dalším stupni měla být EIA, která byla odvolána; hluková studie bude zpracována do konce června v požadovaném harmonogramu, kolem 1. 6. se plánuje měření hluku v dané lokalitě.
7	O16 Odbor jízdního řádu		Bez připomínek	Nebyla omylem přiložena
	O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení		Pro další stupeň projektové dokumentace požadujeme provést u všech dotčených objektů (VB žst. apod.) vyhodnocení zda zásah do objektu bude posuzován jako Změna I ve smyslu ČSN 730834. Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu čl.4 ČSN 730834 popř. provést návrh takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti. Pokud v rekonstruovaných místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány přenosné hasicí přístroje provede se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min.70B) popř. odůvodnění jejich neinstalace. 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 Praha nepoplachové č. tel. 272 774 125, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“ Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 resp. požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru do reléových domků či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.	Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

Adamov – Blansko, BC			
Vyjádření OŘ Brno ze dne 4. 5. 2018			
č.	Organizace	Připomínka	Vypořádání
1	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 zřídit skupinové ukolejnění trakčních bran, které by bylo svedeno např. na středy stykových transformátorů. Ve stávajícím stavu je při výměně kolejnic třeba provádět složité překolejňování mnoha trakčních bran k sousední koleji, což vyvolává provizorní stav, a následně po výměně kolejnic se ukolejnění vrací zpět do původního stavu.	bude respektováno
		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 respektováno
		V návrhu je uvažováno využití rychlosti V150=80km/h, dle normy ČSN 736360-1, lze uvažovat s využíváním nedostatku převýšení l=150 až při rychlostech nad 80 km/h.	bude respektováno
2	SMT Brno	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.
		Tunely - součásti stavebních úprav budou sanace a reprofilace tunelových stok. Tunel ev. č. 226 - předpokládáme, že v rámci úprav budou nahrazeny i litinové tubinky.	Sanace tunelových stok bude zapracována do textové části k jednotlivým tunelům. Textová formulace "demontáže litinového ostění" bude upřesněna - nahrazena "demontáž litinových tubinků".
3	SSZT Brno	Bez připomínek	X
4	SEE Brno	V místech, kde bude stavba zasahovat do blízkosti základů stávajících stožárů TV, musí být v dalším stupni dokumentace posouzena statická únosnost stávajících základů těchto stožárů a navrženo jejich zajištění nebo výměna.	bude respektováno
		Dále je nutné statické posouzení únosnosti stávajících podpěr TV v případě zavěšení kabelového vedení 22 kV.	bude respektováno
		V rozsahu kolejových úprav bude navržena směrová a výšková regulace trakčního vedení. V místě stavebních úprav budou navrženy úpravy ukolejnění.	bude respektováno
5	SBBH Brno	Bez připomínek	X
6	SNB Brno	V rámci této stavby dojde ke kompletní demolici stávající provozní budovy (budova na pozemku par. č. 542 v k.ú. Adamov, IC5000308548) a čekárny (budova na pozemku par. č. st. 1273 v k.ú. Adamov, IC5000308550) nacházející se u zastávky Adamov (vše ve správě SNB Brno)	bude respektováno
		Veškeré stavební zásahy do objektů (např. VB Adamov a VB Blansko) ve správě SNB Brno, které budou vyvolány stavbou Adamov - Blansko, BC požadujeme předložit v dalším stupni k projednání.	bude respektováno
7	Úsek provozu infrastruktury	Tuto akci je nutno zařadit do ročního plánu výluk.	bude respektováno
		Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá na OŘ Brno o příslušné výluky.	bude respektováno
8	Úsek řízení provozu /ŘP/:	Bez připomínek	X

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 28756/2018-SŽDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 14.5.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor provozuschopnosti (O15)

Stanovisko O26 GR SŽDC k záměrům projektu CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“

Vážený kolegové,

na základě Vaší žádosti Vám posíláme připomínky odboru strategie GR SŽDC k návrhům záměrů projektu staveb ze skupiny Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“.

Koncepce stavby

V rámci stavebních zásahů do obou traťových úseků, v souvislosti s úpravami (novým) TZZ a s ohledem na plánovaný přechod na výhradní provoz ETCS, se kterým je na této trati dle NIP ERTMS počítáno k 1. lednu 2025, požadujeme v rámci další přípravy obou staveb posoudit alternativní situování oddílových návěstidel TZZ nikoliv na stávající ZV 1 000 m, ale pouze na ZV 700 m, tj. bez traťové části národního vlakového zabezpečovače v podobě přenosu kódu návěstních znaků, tak jak je v současné připravováno na všech stavbách v úseku Praha – Beroun. Toto opatření povede s největší pravděpodobností k nárůstu počtu prostorových oddílů TZZ, a tedy ke zvýšení kapacity tratě, zkrácení provozních intervalů a zároveň napomůže také efektivnějšímu využití kapacity infrastruktury po přechodu na výhradní provoz ETCS, který již nemusí být fixován na prostorové oddíly TZZ situované na ZV 1 000 m i při rychlosti nad 100 km/h. Zkrácení ZV na 700 m ještě před přechodem na výhradní provoz ETCS je navíc možné i s ohledem na traťové rychlosti v obou řešených úsecích, které pro rychlostní profil V_{130} nepřesahují s výjimkou krátkého úseku před ŽST Blansko rychlost 100 km/h.

V souvislosti s ustanovením článku 3.3.3 *Realizace traťové části systému třídy B v ČR – vlakového zabezpečovače typu LS* schváleného NIP ERTMS je rovněž nutné upozornit na skutečnost, že obnovené části systému třídy B typu LS je přípustné uvést do provozu nejpozději jeden rok před okamžikem ukončení migračního období, v našem případě tedy nejpozději do konce roku 2024. Vzhledem k tomu, že dle článku 3.3.6 *Přechodová strategie od národního vlakového zabezpečovacího systému LS k ETCS* již zmiňovaného NIP ERTMS musí být po skončení migračního období postupně omezována činnost traťové části národního systému vlakového zabezpečovače typu LS, a s ohledem na aktuálně plánované ukončení obou řešených

staveb v roce 2023 považujeme obnovu a aktivaci traťové části národního vlakového zabezpečovače cca 1,5 roku před ukončení jeho provozu za velmi diskutabilní a výše navrhovanou úpravu délek prostorových oddílů s cílem zefektivnit využití kapacity obou traťových úseků po přechodu na výhradní provoz naopak za velmi žádoucí.

V souvislosti s předchozím požadavkem je nutné řešit také otázku možné náhrady v dokumentaci navrhovaných detekčních prostředků v podobě kolejových obvodů za počítače náprav.

Organizace výstavby a dopravní opatření

Část K.1 Dopravně-technologické řešení (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“)

Část K Ostatní přílohy (dokumentace „Adamov – Blansko, BC“)

V dokumentaci navrhovaný postup organizace výstavby a koncepce dopravních opatření během obou staveb nejsou ve vztahu k zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území příliš vhodné – dochází k jednoznačné preferenci vlaků dálkové osobní dopravy, což vede k faktickému zastavení provozu regionálních vlaků v úseku Brno – Blansko a zásadnímu omezení provozu vlaků nákladní dopravy na více než 1,5 roku, což je podle našeho názoru neprojednatelné jak s Jihomoravským krajem jako objednavatelem regionální dopravy, tak s dotčenými nákladními dopravci.

V principu je navíc nepřijatelné, aby výsledkem pětiměsíčního zastavení provozu, se kterým je v předložené dokumentaci v tuto chvíli uvažováno, byla z pohledu uživatele infrastruktury pouhá oprava dvou mezistaničních úseků bez jakékoliv další přidané hodnoty a s vidinou dalších významných omezení provozu v souvislosti s v současné době připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“, „DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“.

Z předložené dokumentace je patrné, že zpracovatel zvolil postup spočívající ve stanovení pokud možno co nejjednoduššího způsobu výstavby s minimálním množstvím provizorních stavů a teprve jemu byla následně přizpůsobena dopravní opatření. Takovýto postup je však s ohledem na význam řešené tratě a zcela zásadní dopady do zajištění dopravní obslužnosti nejen celého severního Brněnska, ale i na dálkovou a nákladní dopravu na celém I. TŽK z našeho pohledu neakceptovatelný. **V záměru projektu tedy požadujeme posoudit možné alternativy jak v případě samotného postupu výstavby, tak v případě dopravních opatření souvisejících s omezením provozu během obou staveb.**

Z výše uvedených důvodů je tedy nutné v rámci zpracování návrhu organizace výstavby a dopravních opatření během stavby řešit a posoudit:

- zřízení a aktivaci odb. Svitava co nejdříve po zahájení stavby, resp. před dlouhodobými výlukami traťových kolejí Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov; v dokumentaci navržený harmonogram výstavby, který počítá s aktivací této odbočky až na závěr stavby je naprosto nelogický a zcela nevhodný

Odbočka Svitava nebyla součástí v zadání pro zpracování záměru projektu. Původně se měla dělat jen příprava pro budoucí zřízení odbočky, která je součástí DOZ Brno – Skalice nad Svitavou. A až v průběhu přípravy dokumentace se stala součástí pro zpracování záměru projektu. Zřízení odb.

Svitava souvisí s přestavbou traťové části zabezpečovacího zařízení, rozšíření osové vzdálenosti a úpravy železničního spodku. Pro využití odbočky Svitava by bylo nutné nejprve vystavět nové traťové zabezpečovací zařízení s novými polohami návěstidel a s veškerými úvazky do sousedních stanic. Toto nelze aplikovat na dosud nerekonstruovanou traťovou kolej. Pokud bychom připustili rozdělení stavebních postupů SP1 a SP3 na 4 stavební postupy, znamenalo by to navíc prodloužení celé výstavby. Odhadem pro každý postup cca 6 měsíců, což je 2 x 12 měsíců plus 1x 5 měsíců SP2. K tomu je nutné připočítat ještě výstavbu odbočky (cca 3 měsíce pro provizorní stav). Případný provizorní stav po vložení odbočky bez TZZ by vyžadoval obsazení odbočky dopravním zaměstnancem a pro propustnost tratě by v SP1 došlo ke zhoršení, neboť v provizorním stavu by nebylo řešeno TZZ. V záměru projektu tyto alternativy nebyly sledovány především z důvodů výrazného prodloužení stavby.

- posoudit, zdali je bezpodmínečně nutné dlouhodobé zastavení provozu, které vyvolá zcela zásadní změny v organizaci dopravy nejen na severním Brněnsku, ale na celém rameni Praha – Brno; pokud bude doloženo, že dlouhodobé zastavení provozu je nevyhnutelné, pak požadujeme řešit otázku souběžné realizace obou řešených staveb minimálně se aktuálně připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (mimo)“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová, tak aby v rámci dlouhodobého zastavení provozu byla realizována nejen rekonstrukce traťových úseků Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a Adamov – Blansko, ale také rozhodující práce v ŽST Adamov, Blansko a Rájec-Jestřebí a na mostě v km 182,618

Jsmo si vědomi, že zastavení provozu způsobí značné problémy v organizování dopravy přesahující hranice kraje. Ovšem pětíměsíční zastavení provozu je nezbytné pro zajištění rekonstrukce dvoukolejného tunelu číslo 213 v sousedním úseku Adamov – Blansko a částečně také v menším rozsahu sanací skalních svahů a sanací tunelů v obou stavbách. V původním plánu SŽDC pro tyto stavby byla řešena organizace výluk po sobě jdoucích termínech. Společné konání akcí bylo teprve navrženo projektantem na vstupní poradě. Další souběh výluk případných staveb s DOZ Brno – Česká Třebová je pochopitelně žádoucí, ale není součástí záměru projektu a v silách projektanta.

- zajistit plnou funkčnost TZZ ve všech stavebních postupech, které vyžadují jednokolejný provoz v řešených traťových úsecích

Z důvodu zřízení odbočky Svitava je nutná výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení s patřičnou úpravou poloh návěstidel. Zachování stávajícího TZZ je možné jen v SP1. V dalším stupni je možné prověřit, zda by bylo možné provést aktivaci TZZ již v průběhu SP3 a minimalizovat tak omezení jízdy v mezistaničních oddílech.

- počítat s maximálním využitím výlukových časů (nepřetržitý režim práce)
S tím projektant souhlasí a počítá.
- řešit otázku možného rozšíření zastavovací politiky linky R19 (Blansko město, Adamov, Rájec-Jestřebí) a prověřit možnost rozšíření jejího provozu na celodenní takt 60 minut alespoň v úseku Skalice nad Svitavou – Brno, aby bylo možné zajistit obsluhu rozhodujících sídel na trati i po dobu omezení provozu železniční dopravou

Záměr projektu neřeší celodenní výlukový GVD, ale jen vybranou maximální špičku, na které zjišťuje propustnost daného úseku. Na základě těchto zjištění navrhuje dopravní opatření především pro období této špičky.

- zabývat se otázkou dlouhodobého přetrasování vlaků linky Ex3 na trať přes Havlíčkův Brod (úplného, popř. částečného přetrasování ve směru proti špičce) s cílem uvolnit kapacitu řešené trati pro vlaky regionální dopravy; v souvislosti s tímto požadavkem je potřeba doložit modelový GVD s protrasováním linky Ex3 přes Havlíčkův Brod a deklarovat dosažitelnou jízdní dobu vlaků této linky po této odklonové trase, z níž vyplýne, zdali může být dlouhodobé přetrasování linky Ex3 přes Havlíčkův Brod akceptovatelné z hlediska dosahovaných jízdních dob a konkurenceschopnosti vůči IAD a autobusové dopravě po dálnici D1, která bude v době realizace obou staveb s největší pravděpodobností již po právě probíhající rekonstrukci

Problematika navržených dopravních opatření vyplynula ze znalostí řešení dlouhodobých výluk v tomto inkriminovaném úseku a byla zpracována v rozsahu odpovídajícím záměru projektu. Podrobnější řešení by mělo být součástí dalšího stupně.

- v souvislosti s případnými odklony vlaků linky Ex3 před Havlíčkův Brod je nutné zahrnout do návrhu dopravních opatření také otázku spojení Pardubice – Brno, které je dnes řešeno výhradně linkou Ex3, v případě jejího odklonění přes Havlíčkův Brod; paralelní linka R19 není s ohledem na svůj charakter pro tuto relaci primárně určena, navíc s ohledem na dosahované cestovní doby a kombinaci s NAD v úseku Blansko – Brno ani není odpovídající alternativou, protože cestovní doba pro relaci Pardubice – Brno se v takovém případě může zejména v období dopravní špičky pohybovat v intervalu 2 – 2,5 hod.; z tohoto pohledu se jeví jako vhodnější vést NAD v úseku Pardubice – Žďár nad Sázavou a dále s přestupem na odkloněnou linku Ex3 do Brna; v případě plánovaného dokončení zbývajících částí obchvatu Chrudimi a Slatiňan v roce 2020 bude možné dosáhnout jízdní doby NAD Pardubice – Žďár nad Sázavou pod 1 hod., což v kombinaci s jízdní dobou vlaků v úseku Žďár nad Sázavou – Brno rovněž cca 1 hod. umožní dosáhnout cestovní doby Pardubice – Brno cca 2 hodiny a navíc bude možné vyhnout se problémům se zpožděním NAD vlivem kongescí v Brně

S tím se projektant ztotožňuje, ale opět připomínám, že se jedná o stupeň záměru projektu.

- rozsah dopravních omezení i navrhovaná dopravní opatření je nutné od počátku řešit a projednávat se všemi dotčenými dopravci i objednateli dopravy; čím dříve bude eliminováno riziko případného nesouhlasu ze strany dopravců a objednatelů dopravy s navrhovaným dopravním opatřením, které je v případě dosud navrhovaného postupu výstavby více než pravděpodobné, tím lépe a efektivněji bude možné stavbu připravit a zkoordinovat s dalšími investičními akcemi a údržbovými pracemi

V rámci záměru projektu projektant navrhl dopravní opatření pro současný GVD záměrně v maximální špičce, kdy zde je 30-takt Ex vlaků. Předpokladem pro budoucí rozsah dopravy je zachování tohoto maximálního taktu, což nikdo nedokáže dopředu potvrdit.

K dosud zpracovaným podkladům k organizaci výstavby, návrhu dopravních opatření a výpočtu nákladů na náhradní dopravu uplatňujeme následující připomínky:

- plně rozumíme snaze o zpracování návrhu organizace a harmonogramu výstavby i souvisejících dopravních opatření pro obě řešené stavby dohromady, tento postup je zcela logický a správný, nicméně z důvodu přehlednosti a jednoznačnosti je potřeba, aby část týkající se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu byla v obou dokumentacích stejná, tj. ne aby větší části týkající se této problematiky byla pouze v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko byla pouze malá zbývající část řešící jen náklady na náhradní dopravu; rozdělení různých informací a výpočtů týkajících se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu do dvou dokumentací je zmatečné a ve výsledku vede k nejasným a chybným výpočtům a závěrům (viz další připomínky k nákladům na NAD níže)

Dokumentace byla připravena pro samostatné akce a následně bylo v kapitole 5 sledováno jiné řešení pro souběh akcí. Pochopitelně pro samostatnou akci jsou jiná dopravní opatření, jiný výlukový GVD a jiné výpočty pro NAD, než je v řešení pro souběh akcí.

- do vícenákladů spojených s omezením provozu během stavby je kromě nákladů na NAD nutné započítat také náklady spojené s odklony vlaků dálkové dopravy přes Havlíčkův Brod (linka Ex3) a vlaků nákladní dopravy, včetně nákladů na postrkovou službu při využití odklonové trasy přes Havlíčkův Brod

Tato problematika je součástí ekonomického hodnocení stavby.

- není dokladováno, na základě čeho byl stanoven potřebný počet autobusů náhradní dopravy (nepředpokládáme nasazení stejného počtu autobusů NAD v průběhu celého dne – výkyvy špička, sedlo atd.)

Na základě nařízení č. 50864/2017-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 20. 12. 2017 „Náhradní autobusová doprava“. Stanovený počet autobusů vychází z výše uvedeného pokynu pro náhradní autobusovou dopravu a je vzhledem ke stupni dokumentace řešen jen jako průměrný počet na jeden spoj, který částečně zohledňuje i výkyvy v počtech autobusů ve špičkovém a mimošpičkovém období. Opět připomínáme, že účelem záměru projektu není vypracování podrobného manuálu pro celodenní výluková opatření.

- výlukové GVD v části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou zpracovány pro jednokolejný provoz v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, nicméně dle předloženého harmonogramu prací má být vždy v souběhu s výlukou jedné TK v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov vyloučena i stejná TK v sousedním úseku Adamov – Blansko, není tedy zřejmé, pro jaký stavební postup/etapu prací jsou tyto GVD zpracovány (viz Obrázek 3 na str. 31 a Obrázek 4 na str. 32)

V kapitole 4 je řešena pouze akce Maloměřice St.6 – Adamov a pro tento stav je na zmiňovaných obrázcích výlukový GVD jen pro tento mezistaniční úsek, samostatné a odlišné výlukové GVD pro souběh akcí jsou řešeny v kapitole 5.

- v dokumentaci není doložen výpočet jízdních dob pro úsek Adamov – Blansko v případě zavedení pomalé jízdy

V kapitole 5 bude chybějící tabulka doplněna i pro tento úsek.

- v kapitole 5.2 *Hrubá etapizace výlukových činností* obou dokumentací je uvedeno, že rozhodujícím objektem pro délku výluky 2. TK Adamov – Blansko je celková sanace tunelu č. 226, současně je však ve stejné kapitole uvedeno, že tato sanace nevyžaduje zastavení provozu; tuto formulaci požadujeme upřesnit; předpokládáme, že projektant měl na mysli zastavení provozu v obou traťových kolejích zároveň, tzn. že během sanace uvedeného jednokolejného tunelu bude vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko

Projektant toto přeformuluje do lépe pochopitelného odstavce. Jednokolejný tunel č 226 je limitující pro délku jeho rekonstrukce a prodloužení SP1 v úseku Adamov – Blansko, nikoliv pro zastavení provozu; dvojkolejný tunel č 223 je limitující pro délku jednokolejného provozu v úseku Adamov – Blansko.

- v obou dokumentacích je uvedeno, že sanace tunelu č. 226 ve 2. TK Adamov – Blansko je odhadována cca na 1 rok, v harmonogramu prací je však počítáno s výlukou této koleje v délce cca 16 měsíců

V hrubém harmonogramu prací je počítáno se samotnou rekonstrukcí tunelu v délce 1 roku, v této části nejsou zahrnuty ostatní práce na snesení a položení koleje, trakční výzbroje a ostatních technologií a rekonstrukce samotné traťové koleje mimo tunel, která se nepřekrývá s výstavbou tunelu.

- upozorňujeme, že modelové GVD a grafické přílohy v části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou velmi špatně čitelné

GVD budou upraveny do většího rozlišení a Přílohy budou doplněny v samostatné příloze.

- výpočet nákladů na NAD je podle našeho názoru chybný a zmatečný, což je způsobeno především výše uvedeným rozdělením této problematiky do dvou různých dokumentací
 - v principu je správně pouze výpočet v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, který řeší náklady na NAD pro celý úsek Blansko – Brno, všechny další výpočty uvedené v kapitole 4.2 *Náhradní autobusová doprava* v téže dokumentaci i výpočty v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko jsou duplicitní, protože opakovaně započítávají náklady zahrnuté již do výpočtu v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant odevzdával dvě dokumentace, v každé dokumentaci musel řešit případ pro samostatně konanou akci a akci v souběhu obou staveb.

- není zřejmé, zdali je v rámci dopravních opatření během první části SP1, kdy je vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko (cca 2,5 měsíce), rovněž počítáno se zavedením NAD a kde jsou případně náklady na tuto NAD započítány, pro tuto část SP1 navíc chybí v dokumentaci popis předpokládaných dopravních opatření

V samostatně konané akci Adamov – Blansko je nutné zavedení NAD jen při SP2 a SP3, při souběhu obou akcí tedy nastane výše zmiňovaný stav, kdy po dobu 2,5 měsíce budou platit

dopravní opatření pro samostatnou akci uvedenou v článku 4.3. Pro lepší pochopení bude upravena textová část vysvětlující tuto problematiku.

- o z neznámých důvodů se liší součet délek SP1 a SP3 v kapitolách 4.2 *Náhradní autobusová doprava* a 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (Tabulky 34 a 42)

Jak již bylo zmíněno, kapitola 4 řeší problematiku pro samostatně konanou akci a kapitola 5 řeší problematiku konání obou akcí v souběhu. Proto musí být součty délek odlišné, stejně tak výpočty pro NAD.

- o Tabulka 42 na str. 58 části K.1 *Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) – celkové náklady na NAD v nepracovní dny jsou stanoveny chybně; náklady na NAD za 1 nepracovní den činí dle výpočtu v Tabulce 41 205 870 Kč, počet nepracovních dní během SP1 a SP3 pak 152, tzn. celkové náklady za NAD během nepracovních dní činí **31 292 240 Kč** (nikoliv 62 584 480 Kč, jak je uvedeno v tabulce)

Bude opraveno v dokumentaci po připomínkách.

- o dále v dokumentaci chybí výpočet nákladů za NAD v SP0, během kterého je počítáno s denními výlukami TK, které zcela určitě také vyvolají potřebu NAD minimálně v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant prověří hrubý počet dní, kdy bude nutné provést výluky pro úsek Maloměřice St.6 – Adamov a na základě toho upraví výpočet náhrad za NAD pro SP0.

- o dále upozorňujeme na nesrovnalosti v počtu autobusů náhradní dopravy v SP3 na linkách NAD EXS2 a XS2 v pracovních dnech uvedené v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (EXS2 2x bus + S2 2x bus) a pro úsek Adamov – Blansko (ExS2 3x bus + S2 1x bus)

Tato nesrovnalost je pouze v kapitolách 4, které řeší tyto akce samostatně. Projektant posoudil, že pro NAD v úseku Adamov – Blansko postačí pouze jeden autobus, jelikož veškerá frekvence do Brna je odvezena linkou NAD EXS2, kde je ušetřený autobus přidán a dále frekvence cestujících z Adamova do Brna jede již opět vlakem. Projektant sníží počet autobusů na lince EXS2 na dva a upraví výpočet NAD

Předložené návrhy záměrů projektu pro obě řešené stavby skupiny CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“ považujeme v této podobě za nedostatečné a v rámci jejich dalšího zpracování požadujeme vyřešit všechny výše uvedené připomínky a jednoznačně stanovit celkovou koncepci obou staveb i možnosti jejich realizace tak, aby obě stavby byly v synergii s dalšími připravovanými investičními akcemi jednoznačným přínosem pro uživatele železniční infrastruktury.

S pozdravem

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
ředitel odboru strategie