







Souřadnicový systém: S-JTSK


Výškový systém: Bpv



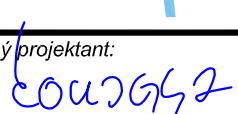
Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
R2	28.3.2020	Doprovodná dokumentace ke zpracování ZP	Michal Munzar	
R3	28.5.2020	ZP k připomínkám CK MD	Michal Munzar	
-	-	-	-	

<b>Zadavatel:</b> Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 <b>SŽ s.o., Stavební správa západ</b> Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
---	---

<b>Zhotovitel:</b> PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

<b>Hlavní inženýr projektu:</b>  Bc. Michal Munzar	<b>Zástupce hlavního inženýra projektu</b>  Ing. Michaela Kopálová
---	---

<b>Zpracovatel části:</b> PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
--	---

<b>Vypracoval:</b>  Bc. Michal Munzar	<b>Kontroloval:</b>  Ing. Juraj Lednický	<b>Odpovědný projektant:</b>  Ing. Martin Koudelka
--	---	---

KRAJ: Liberecký	OKRES: Semily, Liberec	OÚ: Turnov
-----------------	------------------------	------------

<b>Název akce:</b> <b>Rekonstrukce žst. Turnov</b>	
---	--

<b>Část:</b> OSTATNÍ PŘÍLOHY ZP  <b>DOKLADY</b>	<b>Číslo zakázky:</b> <b>ZAK-2019-05</b>
	<b>Stupeň:</b> ZP
	<b>Datum:</b> 05/2020
	<b>Měřítko:</b> -
<b>Příloha:</b>  <b>VYJÁDŘENÍ PROJEKTANTA</b>	<b>Formát:</b> A4
	<b>Verze:</b> <b>R3</b>
	<b>Část:</b> <b>K.7</b>
	<b>Č. přílohy:</b> <b>4</b>

## **Rekonstrukce žst. Turnov**

**ZÁMĚR PROJEKTU (ZP)**

### **K.7.4 - Vyjádření projektanta**

#### **Seznam příloh:**

**K.7.4.1 Koncept stavby**

**K.7.4.2 Doprovodná dokumentace ZP**



## **„Rekonstrukce žst. Turnov“**

### **Vyjádření projektanta ke konceptu stavby pro ZP**

#### **Obsah**

1. Stavební správa západ (SSZ) .....	1
2. OŘ Hradec Králové.....	8
3. Ministerstvo dopravy ČR, odbor veřejné dopravy (O190).....	11
4. KORID LK .....	11
5. Odbor přípravy staveb (O6) .....	14
6. Odbor řízení provozu (O11).....	15
7. Odbor plánování a koordinace výluk (O12).....	16
8. Odbor traťového hospodářství (O13).....	16
9. Odbor zabezpečovací a telekomunikační technika (O14).....	19
10. Odbor jízdního řádu (O16) .....	19
11. Odbor elektrotechniky a energetiky (O24).....	19
12. Odbor strategie (O26).....	20

**Reakce projektanta na připomínky je vyznačena červeně.**

**Upravené reakce na základě projednání je vyznačena modře.**

#### **1. Stavební správa západ (SSZ)**

##### **Silnoproudá elektrotechnika**

**Část 1. „Textová část“ čl. 7.4. Silnoproudá technologie vč. DŘT, trakční a energetická zařízení:**  
(Zpracovatel: Milan Balán, tel: 972 244 834)

- 1) dokumentace neuvádí údaje o návrhu způsobu základního a záložního napájení nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Turnov.  
○ **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**
- 2) v dokumentaci není uvedeno ani zmíněno, zda bude nutná výměna nebo úprava stávajícího náhradního zdroje o výkonu 16kVA pro napájení navrhovaného zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a nouzového osvětlení přístupu na nástupiště (podchodu).  
○ **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**
- 3) dokumentace neuvádí žádný údaj o potřebě a způsobu napájení výtahů v případě varianty s podchodem pro cestující.  
○ **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno po odsouhlasení příslušné varianty.**

**Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:**

(Zpracovatel: Milan Balán, tel: 972 244 834)

- 1) tato a ani jiná část dokumentace neobsahuje ani nezmiňuje potřebu zřízení a napájení EOVS příslušných výhybek a napájení nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Hrubá Skála.  
○ **Skořepa (Stosmol): Na profesních poradách bylo odsouhlaseno pouze zabezpečení stávající konfigurace stanice, bez zásahu do dalších profesí.**
- 2) dtto není zmíněna potřeba příslušných úprav osvětlení venkovních železničních prostor  
○ **Skořepa (Stosmol): Na profesních poradách bylo odsouhlaseno pouze zabezpečení stávající konfigurace stanice, bez zásahu do dalších profesí.**



- 3) dtto neřeší ani nezmiňuje potřebu a způsob napájení nových TZZ a rekonstruovaných PZS v traťových úsecích Turnov – Malá Skála, Turnov – Hrubá Skála, Turnov – Příšovice a Hrubá Skála – Rovensko pod Troskami
  - **Skořepa, Rynda (Stosmol): Bude doplněno. U rekonstruovaných PZS se využijí stávající přípojky. Zpracováno do ZP.**  
Úvazky TZZ budou napájeny z technologií SZZ (baterie, DC/DC konvertory...). Napájení oddílových návěstidel AH v zastávce Dolánky bude zajištěno ze stávající přípojky, která napájí celý technologický objekt PZS.

## **Provozní a dopravní technologie**

(Zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel: 972 244 851)

### **Část 3. „Dopravní technologie“:**

- 1) Úvod: Cílem stavby je též zkrácení provozních intervalů.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.**
- 2) kap. 1.4.8 Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV: Doplnit kontrolu volnosti u TZZ Příšovice – Turnov.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.**
- 3) kap. 1.5 Popis stávajícího stavu ŽST Malá Skála: Kapitola se jeví s ohledem na náplň stavby nadbytečná a lze ji vypustit.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude vypuštěno.**
- 4) kap. 2.1.1.1 Stávající rozsah dopravy, Linky dálkové dopravy: Polední pár u linky R14 není vynechán.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 5) kap. 2.2.5.1 Využití kolejí: Úvratě vlaků od/do Jičína se obvykle odehrávají přes příšovicko-sychrovské zhlaví, nikoliv maloskalské.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 6) kap. 2.4.1 Traťové ukazatele propustnosti: Bylo by vhodné doplnit stávající stupně obsazení.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.**
- 7) kap. 3.1.2 Výhledový rozsah dopravy, Linky regionální dopravy: Doplnit dlouhodobý horizont u regionální dopravy.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.**
- 8) kap. 3.1.2 Výhledový rozsah dopravy, Linky regionální dopravy: U linky L3 je uvedeno odbourání dlouhých pobytů v ŽST Turnov, což ale není zohledněno v příloženém GVD (příloha č. 4-7). Uvést obě části do vzájemného souladu.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 9) kap. 3.3.1 Výhledová technologie provozu, Osobní doprava: Uzel v X:00 je uvažován v dlouhodobém, nikoliv krátkodobém horizontu.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 10) kap. 3.3.1 Výhledová technologie provozu, Osobní doprava: Linky S2 a R10 se dotčené stavby netýkají, opravit.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 11) kap. 3.3.1 Výhledová technologie provozu, Osobní doprava: Doplnit pro jednotlivé varianty, zejména ve vazbě na kap. 3.3.4.3, které požadované přestupy jsou v navrženém stavu naplněny a které jsou negativním průkazem.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.**



- 12) kap. 3.3.4.2 Varianta podchod 2: Nákladní část v této variantě není tvořena kolejemi č. 11-17, opravit.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 13) kap. 3.3.4.3 Varianta centrální přechod: Opravit dostupnost kolejí rychlostí 60 km/h (popř. vyšší), uvedené tvrzení nekoresponduje se schématem v příloze č. 2-3.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 14) kap. 3.5.1.1 Interval křižování na jičínském zhlaví: Upřesnit, jak je zohledněna v intervalu existence přejezdu P3172.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude upřesněno.
- 15) kap. 4.4 Popis navržených úprav v ŽST Turnov – varianta podchod 1: Účelové kolejiště SŽDC zaústěno do středního zhlaví, nikoliv do koleje 11c.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 16) kap. 4.5 Popis navržených úprav v ŽST Turnov – varianta podchod 2: Účelové kolejiště SŽDC zaústěno do středního zhlaví, nikoliv do koleje 11c.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 17) kap. 4.6 Popis navržených úprav v ŽST Turnov – varianta centrální přechod: Účelové kolejiště SŽDC zaústěno do středního zhlaví, nikoliv do koleje 9c.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 18) kap. 4.6 Popis navržených úprav v ŽST Turnov – varianta centrální přechod: Dle schématu v příloze č. 2-3 jsou navrženy kolejové spojky mezi jinými výhybkami, sjednotit obě části dokumentace.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 19) Závěr: Varianta podchod 1 a centrální přechod nenaplní cíl čtyř kolejí pro nákladní dopravu s užitečnou délkou >300 m.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 20) příloha č. 2-1: Schéma je v rozporu s koordinační situací (rychlost ze 7.SK směr Příšovice a opačně).  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 21) příloha č. 3-1: Chybná čísla kolejí u 3. nástupiště.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 22) přílohy č. 3-2 a 3-6: Chybí popis vlaku Os Liberec – Stará Paka.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 23) přílohy č. 3-3 a 3-5: Chybí popis souprav / vlaků na 1. a 5.SK.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 24) příloha č. 3-5: Chybná čísla kolejí u 2. a 3. nástupiště.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 25) V příloze č. 4-4 uvedeny Os Mladá Boleslav – Turnov s příjezdem do Turnova v S:46,5 a odjezdem v L:14,5, přičemž v plánech obsazení kolejí ani v textu nejsou uvedeny ani nijak okomentovány. Uvést jednotlivé části dokumentace do vzájemného souladu.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 26) Doporučuji přílohu č.4-5 (a text v kap. 2.1.1.1) přizpůsobit předpokládanému stavu od 12/2019.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude přizpůsobeno.



#### **Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:**

- 1) Doporučuji řešit přejezd P3165 (km 17,246) v ŽST Rovensko p. T. až v případě realizace SZZ 3.kategorie v této ŽST. Do té doby beztak zůstává přes celou ŽST omezení 40 km/h z důvodu nedostatečně zabezpečených výhybek.
  - Rynda (Stosmol): Ze stavby bude zabezpečení přejezdu vypuštěno.

#### **Obecně k variantám:**

- 1) Podchod 1: Je třeba se zabývat úpravou příšovického zhlaví tak, aby byla vlaková cesta od Příšovic i na 7.SK (a naopak) pro rychlost alespoň 60 km/h.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.
- 2) Podchod 2: Provéřit rychlosti na příšovickém zhlaví, rychlosti 60 km/h přes křižovatkové výhybky č. 21 a 23 se nejeví dosažitelné.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.
- 3) Podchod 2: Je třeba se zabývat úpravou tak, aby vlakové cesty od Příšovic a Malé Skály na 11.SK (a naopak) umožnily rychlost alespoň 60 km/h. V případě příšovického zhlaví se to jeví reálné v případě vypuštění části zhlaví (značené jako SK 7a), jejíž potřebnost nebyla prokázána.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno, případně upraveno.
- 4) Podchod 2: Je žádoucí sledovat od Příšovic jako hlavní průběžnou kolej 5.SK (nikoliv 7.SK).
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude respektováno.
- 5) Podchod 2: Není nijak odůvodněna potřebnost spojky 11/12, doporučuji spojku vypustit.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno, případně vypuštěno.
- 6) Podchod 2: Je třeba doplnit užitečné délky i pro vlaky přesahující návěstidla S7 / S9a k počítačům náprav u námezníků výhybek č. 2 a 3.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 7) Centrální přechod: Není zřejmé, proč je navržena rychlost 60 km/h i v 1.SK.
  - Munzar (PROJEKT servis): Nelze uvažovat se zvýšení rychlosti větší než 60 km/hod z důvodů požadavků na ETCS.
- 8) Centrální přechod: Je třeba se zabývat úpravou příšovického zhlaví tak, aby byla vlaková cesta od Příšovic i na 5.SK (a naopak) pro rychlost alespoň 60 km/h.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno v případě vybrané varianty.



## Umělé stavby

### **Část 1. „Textová část“ čl. 7.9. Mosty, propustky a zdi:**

(Zpracovatel: Ing. Lenka Seidlová, tel: 972 244 825)

- 1) Opravdu jsou výtahy neprůchozí? Nevidíme pro neprůchozí důvod.
  - Verner (PROJEKT servis): Po prověření dokumentace, výtahy budou průchozí.
- 2) Doplnit stručný popis současného stavu všech objektů.
  - Verner (PROJEKT servis): Popis bude rozšířen.
- 3) Doplnit zdůvodnění návrhu rekonstrukcí a jejich rozsah u všech objektů.
  - Verner (PROJEKT servis): Budou doplněny důvody a předběžný rozsah rekonstrukce v rozsahu ZP.
- 4) Doplnit bližší popisy sanací.
  - Verner (PROJEKT servis): Bližší popisy sanací bych zařadil do DUR po provedení STP.
- 5) Doplnit u všech objektů zhodnocení VMP, tvaru kolejového lože, podjezdné výšky atd.
  - Verner (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 6) U mostu v ev. km 124,463 chybně popis nového stavu.
  - Verner (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 7) Most v km 28,879 je novostavba, nemůže být v ev. km.
  - Verner (PROJEKT servis): Slovo ev. bude vypuštěno.
- 8) Most v km 123,980 je novostavba, nemůže být v ev. km., doložit kapacitní výpočty.
  - Verner (PROJEKT servis): Slovo ev. bude vypuštěno. Bude opětovně požádáno o data k výpočtu.
- 9) Varianty podchodu

#### **Varianta 1:**

Opravdu je vzdálenost od zábradlí k hraně nástupiště 3m? Nelze ověřit, neboť chybí šířka nástupiště.

- Verner (PROJEKT servis): Koty budou do situace doplněny.

Nesouhlasíme se zalomením podchodu na 3. nástupiště. Požadujeme jiné řešení - šikmý přístupový chodník, úprava nástupiště - výtah v konci podchodu, jednoramenné schodiště.

- Verner (PROJEKT servis): Bez změny polohy nástupiště a zároveň dodržení místa výstupu u průchodu + vstupu do VB nelze podchod bez zalomení navrhnout. Projektant navrhuje ponechat osu podchodu kolmou ke kolejím.

Nesouhlasíme s výhybkou nad podchodem.

- Verner (PROJEKT servis): viz předchozí odpověď.

#### **10) Varianta 2:**

Doplnit šířku nástupiště. Požadujeme nevolit min normovou šířku nástupiště, vzhledem k problematickým řešením zábradlí a stojek zastřešení umístěných na výstupu z podchodu. Doporučujeme min. šířku 6,5m.

- Verner (PROJEKT servis): Dle jednání se zpracovatel kolejového řešení bude projednána varianta se širším nástupištěm č. 3.

Na 2.nástupiště požadujeme prověřit zúžení jednoho schodiště a umístění výtahu vedle schodiště (ne obchozí výtah).

- Verner (PROJEKT servis): Bude prověřeno.



#### 11) Doporučujeme Variantu 2 s úpravami:

výtahy průchozí

- Verner (PROJEKT servis): Bude respektováno a opraveno. Výtahy budou průchozí.

3. nástupiště - šířka min 6,5m

- Verner (PROJEKT servis): Dle jednání se zpracovatel kolejového řešení bude projednána varianta se širším nástupištěm č. 3.

2. nástupiště - zúžení schodiště směr Jaroměř, výtah vedle něj

- Verner (PROJEKT servis): Bude prověřeno.

1. nástupiště - viz ideový návrh v příloze (nutno projednat)

- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno. Projektant se k navrženému řešení přiklání.

výstup schodiště na Jaroměř - přisunout k budově pod zastřešení

- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno.

výstup na Liberec otočit do stávajícího průchodu

- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno.

obě schodiště dvouramenná - první rameno společné - podesta - druhá ramena - jedno do průchodu, druhé pod zastřešení

- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno.

výtah vedle prvního ramene

- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno.

#### Pozemní objekty

(Zpracovatel: Ing. Lenka Seidlová, Ing. Jiří Krouský, tel: 972 244 825)

- 1) Bez připomínek.

#### Sdělovací zařízení

##### Část 1. „Textová část“ čl. 7.3. Sdělovací zařízení:

(Zpracovatel: Petr Švejk, tel: 972 244 824)

- 1) Návrh sdělovacího zařízení je nutné koordinovat s návrhem zabezpečovacího zařízení – v ŽST Hrubá Skála je nutné počítat se sdělovacím zařízením.
  - Hadraba (Stosmol): Jde o rozsah, v jakém bude stavba zadána, v ZTP tento požadavek není. Na profesních poradách bylo odsouhlaseno pouze zabezpečení stávající konfigurace stanice, bez zásahu do dalších profesí.
- 2) Doplníte popis stávajícího stavu sdělovacího zařízení všech přilehlých traťových úseků včetně ŽST Hrubá Skála.
  - Hadraba (Stosmol): Bude doplněno v dalším průběhu prací.
- 3) V kapitole přenosové zařízení musí být jasně definován navrhovaný stav, nelze uvádět, že bude prověřeno a doplněno dle potřeby.
  - Hadraba (Stosmol): Bude doplněno v dalším průběhu prací podle toho, co zrealizuje právě probíhající stavba.
- 4) Z kapitoly kabelizace odstraňte větu: Souběžně se na této trase dělají přejezdy. V rámci nich se pokládá kabelizace PZZ a TK se dvěma trubkami. Stavba „Výstavba PZZ v km 92,486 a rekonstrukce PZZ v km 91,356 a 93,735 trati Praha – Turnov (Březina)“ je již dokončena. Kabelizace musí být připravena na výhledovou elektrizaci střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz, bude tedy realizována v souladu s ČSN 34 2040 ed.2 - venkovní kabely delší než 500 m musí být zřizovány s ochranným kovovým obalem, tj. typu TCEKPFLEZE.
  - Hadraba (Stosmol): Věta bude odstraněna.





- 5) Místo formulace Zpracují se přívody pro výtahy (pokud budou) uveďte: Řídicí část výtahů (ve variantě konfigurace s podchodem pro cestující) bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle TS 2/2008-ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.
  - Hadraba (Stosmol): Bude opraveno.
- 6) U informačního systému pro cestující uveďte, že tabule informačního systému budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné RGB LED displeje).
  - Hadraba (Stosmol): Bude doplněno.
- 7) V textu je uvedeno, že sdělovací zařízení bude umístěno do nových prostor VB Turnov. Je nutné tedy počítat s přesměrováním stávajících dálkových a traťových kabelů (metalických i optických) do nové sdělovací místnosti včetně stávající technologie.
  - Hadraba (Stosmol): Bude doplněno – viz též v návaznosti na bod 3.
- 8) Z popisu navrženého řešení odstraňte formulaci: Systém ASHS se navrhovat nebude, ledaže by byl výslovně požadován. Zda bude nebo nebude navržen ASHS vyplývá z PBR stavby.
  - Hadraba (Stosmol): Bude opraveno.

## Zabezpečovací zařízení

### Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:

(Zpracovatel: Ing. Zbyněk Zunt, tel: 972 244 733)

- 1) K návrhu technického řešení doplňte popis stávajícího stavu všech jednotlivých dotčených zabezpečovacích zařízení.
  - Rynda (Stosmol): Popis stávajícího stavu bude doplněn.
- 2) Vzhledem k návrhu ZP ve třech variantách (pro ŽST Turnov) chybí jasně odlišený podrobnější návrh zabezpečovacího zařízení se zjednodušeným situačním schématem.
  - Rynda (Stosmol): Návěstidla budou doplněna do polohopisu.
- 3) Kapitola Zabezpečovací zařízení - Nesouhlasíme s textací druhého odstavce – je nutno provést maximální přípravu pro DOZ z RDP i ETCS.
  - Rynda (Stosmol): Bude doplněno. „Stavba „Rekonstrukce ŽST Turnov“ bude maximálně připravena pro následnou výstavbu ETCS a dálkové ovládání z RDP Liberec“.
- 4) Z hlediska koncepce zabezpečovacího zařízení nelze souhlasit s technickým návrhem ŽST Hrubá Skála, který uvažuje s místní obsluhou.
  - Rynda (Stosmol): SSZ v ŽST Hrubá Skála bude technicky navrženo tak, aby byla umožněna místní obsluha i dálkové ovládání z ŽST Turnov – tj. pro stávající konfiguraci kolejíště bude nutné z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících zachovat místní obsluhu
- 5) V ZP nelze ponechat tvrzení, že „Odjezdová návěstidla v ŽST Hrubá Skála nebudou uspořádána dle „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ zvláště když se v ŽST navrhuje nové elektronické stavědlo.
  - Rynda (Stosmol): Opraveno na... „ V ŽST Hrubá Skála budou aplikovány zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven. Jelikož se konfigurace kolejíště nemění a maximální traťová rychlost je 60km/h, může být použita nenulová uvolňovací rychlost bez dalších opatření (nemusí být použita ochranná dráha o délce 100m).
- 6) Jako nadbytečné se v tomto stupni jeví formulace, že návěstidla budou s LED svítilnami.
  - Rynda (Stosmol): Bude odstraněno.
- 7) Je otázkou, zda je vhodné v tomto stupni s ohledem na dosud neznámé stavební postupy, předjímat, že pro výstavbu nového SZZ nebude potřeba SZZ provizorní. Doporučujeme uvažovat v rozpočtu alespoň se základní částkou na zajištění provizorních stavů.
  - Rynda (Stosmol): V rozpočtu bude uvažováno s provizorním zab. zař.



## Obecně

(zpracovatel: Jiří Záruba, tel.: 725 501 038)

### Textová část ZP

- 1) Kapitola 7.6 Železniční svršek a spodek, str. 15 – popište podrobněji stávající, resp. navržené sklonové poměry v železniční stanici. Jedná se především o hrubosklaské zhlaví, kde ve stávajícím stavu niveleta koleje výrazně klesá v podélném sklonu až 19‰. V cílovém stavu jsou v tomto klesání navrženy rekonstruované dopravní koleje č. 11d, 13, 15 a 17, v rámci dopracování výsledné varianty bude nutné posoudit tyto nepříznivé sklonové poměry a navrhnout opatření, která zabrání např. ujetí odstavených vozů.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude doplněno a respektováno.

K dalšímu sledování a dopracování doprovodné dokumentace do Záměru projektu doporučujeme variantu Podchod 2. Definitivní rozhodnutí bude učiněno na konferenčním projednání připomínek.

## 2. OŘ Hradec Králové

(Zpracovatel: Ing. Karel Kohout, tel: 972 341 292)

### Řízení provozu (ŘP)

#### Část 1. „Textová část“

- 1) Str. 6 – v bodě 2 v posledním odstavci je uvedeno: ...s případným odstraněním výluky dopravní služby... – znamená to plné obsazení ŽST Hrubá Skála výpravčím (z dnešního stavu 1,0 na cca 4,0)? Bylo by to v rozporu s čl. 5 (Hlavní cíle stavby) – 7. odrážka (snížení personálních nákladů). Navíc je v části R1-4 (Zabezpečovací zařízení) uvedeno na str. 7 v odrážce Železniční stanice Hrubá Skála: ...Pracoviště JOP bude umístěno v dopravní kanceláři... Z výše uvedeného není jasné, jak bude ŽST Hrubá Skála řízena - přímo výpravčím z ŽST Hrubá Skála nebo výpravčím z ŽST Turnov? Na poradách se uvažovala možnost řízení z ŽST Turnov bez nárůstu počtu výpravčích.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude řešeno na konferenčním projednání připomínek.
- 2) Str. 14 – v bodě 7.6 jsou uvedeny přidružené rychlosti pro trať 030 je to 60 km/h, pro 041 - 100km/h. Na str. 3 jsou uvedeny rychlosti pro trať Jaroměř – Liberec (030)- 100 km/h a pro trať Hradec Králové hl. n. – Turnov (041) 60 km/h.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude upraveno.
- 3) Jaký význam má výraz „přidružená rychlost“?
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude upraveno.
- 4) Proč jsou u trati 041 u přechodnosti uvedeny texty v závorkách týkající se jiných tratí?
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude upraveno.
- 5) Str. 21 – v bodě 7.9 poslední 2 odstavce v Popisu stávajícího stavu je uvedeno v poslední větě: Pod mostním objektem je vedena silnice I/35. V Popisu navrženého stavu je uvedeno: Koryto potoka bude nově vydlážděno.
  - Verner (PROJEKT servis): Bude opraveno.

#### Část 3. „Dopravní technologie“

- 1) Str. 16 – v čl. 1.4.4 u koleje 23 je v Účelu koleje uvedeno: vyjma vlaků směru Hrubá Skála – správně Malá Skála.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 2) Str. 18 – v čl. 1.4.9 je uvedeno Provozovatelem stojanů je dopravce ČD a.s. U koleje č. 9a je provozovatelem ČD Cargo a.s. (2 stojany).
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.



- 3) Str. 19 – v čl. 1.5.6 je v ŽST Malá Skála uvedeno ...zařízením 2. kategorie (tabule k zavěšování hlavních klíčů)...V ŽST Malá Skála tato tabule není.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 4) Str. 26 – čl. 2.2.5.2 poslední věta o umístění EPZ u kolejí nesouhlasí s popisem uvedeným na straně 18.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 5) Str. 34 – v čl. 3.3 nejsou uvažovány vlaky relace Pardubice – Stará Paka – Liberec a zpět. U vlaků Turnov – Praha je uveden ...průjezd...
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.

### **Správa tratí Liberec (ST Li)**

- 1) Ve zprávě je uvedeno, že pro odstavování stavebních a měřicích strojů jsou určeny koleje 4a a. V situacích nejsou zaneseny jako připojené a kolej č. 4a vyžadoval PO pro zvláštní vlaky (legiovlak, kinovlak). Pokud nebudou tyto koleje z důvodu oblouku zapojeny, požadujeme napojit kolej č. 6b.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bude projednáno.

### **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)**

#### **Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:**

- 1) Bez připomínek.

#### **Část 1. „Textová část“ čl. 7.3. Sdělovací zařízení:**

- 1) **Popis navrženého stavu:**

Aktuálně došlo k přesunu okrsku SSZT do výpravní budovy a řeší se i napojení technologické sítě do nových prostor. Nepřesná formulace aktuálního stavu: „V Turnově se v rámci DOK položí i MOK 24 vl SM z VB do trafostanice a na okrsek SSZT.“

  - Hadraba (Stosmol): Bude opraveno v dalším průběhu prací podle aktuálního stavu.

„V rámci stavby Bakov nad Jizerou – Turnov má být v Turnově v objektu ATU vybudováno přenosové zařízení.“ - V rámci stavby požadujeme vymístění stávající technologie z budovy bývalé ATU do nových, v současné době připravovaných, prostor ve výpravní budově. A budovu ATU definitivně opustit.

  - Hadraba (Stosmol): Bude zahrnuto do dokumentace a řešeno v dalším stupni podle výsledků probíhající stavby.
- 2) **Vnitřní sdělovací zařízení:**

Nutno koordinovat i se stavbou „Rekonstrukce telekomunikačního zařízení v úseku Bakov n.J. – Turnov“(předpoklad realizace 2020).

  - Hadraba (Stosmol): Bude koordinováno, tato stavba určitě bude realizována později než 2020.

Nově navrhované komunikační zařízení musí být kompatibilní s zařízením v zmíněné stavbě „Rekonstrukce telekomunikačního zařízení v úseku Bakov n.J. – Turnov“. Stejně tak i informační a ostatní zařízení z důvodu jednotnosti.

  - Hadraba (Stosmol): Toto upozornění bude zahrnuto do dokumentace.

Technologické prostory zejména Stavědlové ústředny budou při absenci ASHZ osazeny standardní ZPDP. Čidla do systému PZTS nenahrazují funkci požárního hlásiče dle SM 16/2005 a ČSN 240875. Systém PZTS bude vybaven čtečkami karet a do systému DDTS s plnou parametrizací.

  - Hadraba (Stosmol): Bude doplněno též podle výsledků PBŘS.



**3) Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení:**

Bylo by dobré vyjmenovat všechny technologie, které budou do systému DDTS integrovány, včetně výtahů, klimatizací a DDT dle TS 2/2008 v platném znění. Formulace „a další případná zařízení“ není v tomto ohledu příliš šťastná.

- **Lipčák (Stosmol): Formulace bude upravena, ale konkrétní zařízení budou jmenována v další stupni projektu, až bude jasná finální varianta dalších PS a SO.**

Technologie připojené ve směru sledování i ovládání budou primárně připojeny na InK Turnov a dále na InS Pardubice a odtud distribuovány na jednotlivé klienty (ED, Servis, Klient v žst Turnov atd...).

- **Lipčák (Stosmol): Bude opraveno.**

Optická kabelizace TDS v žst Turnov by měla být řešena v rámci stavby „Výstavba DOK Bakov n. J. – Turnov“ je nutné tyto stavby koordinovat.

- **Lipčák (Stosmol): Bude koordinováno a zmíněno v TZ.**

**Část 1. „Textová část“ čl. 7.5. Ostatní technologická zařízení:**

- 1) Osobní výtahy (varianta konfigurace s podchodem pro cestující): Zařízení výtahů musí ze sdělovacího hlediska předávat diagnostické informace dle předpisu S10 v plném rozsahu včetně nouzového ovládání.

- **Ambrož (Stosmol): Bude respektováno.**

- 2) V rámci stavby budou řešeny i sdělovací zařízení v přílehlých stanicích a zastávkách, které budou dotčeny stavbou. Jedná se o žst. Hrubá Skála, zast. Turnov město, příp. zast. Dolánky atd. – Informační zařízení, kamery, rozhlas, PZTS.

- **Hadraba (Stosmol): Na profesních poradách bylo odsouhlaseno jako součást této stavby pouze zabezpečení stávající konfigurace stanice Hrubá Skála, bez zásahu do dalších profesí.**

- 3) Všechny přejezdy rekonstruované nebo nově zřízené stavbou budou v TD doplněny o jednoduché PZTS s přenosem do DDTS.

- **Lipčák (Stosmol): Bude doplněno.**

**Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)**

**Část 1. „Textová část“ čl. 7.4. Silnoproudá technologie vč. DŘT, trakční a energetická zařízení:**

- 1) V článku „7.4 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení“ Popis navrženého stavu je uvedeno „Po rekonstrukci kolejí žst. Turnov se provede obnova elektrického ohřevu výhybek v rozsahu určeném dopravní technologií.“ Nejde o obnovu EOv, ale výstavbu nového EOv - v žst. Turnov žádné EOv v současné době není.

- **Skořepa (Stosmol): Bude upraveno.**

- 2) Ovládací rozváděč DDTS bude umístěn v dopravní kanceláři, ostatní rozváděče požadujeme umístit do objektu stávající trafostanice.

- **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**

- 3) V záměru projektu není žádná zmínka o náhradním zdroji el. energie, výkon stávajícího náhradního zdroje (16kVA) pro napájení budoucího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, nouzového osvětlení přístupu na nástupiště a nouzového osvětlení nástupiště nebude dostatečný.

- **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**

- 4) Náhradní zdroj požadujeme v rámci stavby vyměnit za náhradní zdroj odpovídajícího výkonu a nový náhradní zdroj požadujeme zapojit do systému DŘT.

- **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**



- 5) V rámci stavby požadujeme provést rekonstrukci kabelových rozvodů NN v celé železniční stanici.
  - **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**
- 6) Rozváděče EOv a rozváděče osvětlovacích věží požadujeme pomocí místních optických kabelů připojit do systému DDTs.
  - **Skořepa (Stosmol): Bude doplněno.**

### **Správa pozemních staveb (SPS) a Správa mostů a tunelů (SMT)**

- 1) Bez připomínek

## **3. Ministerstvo dopravy ČR, odbor veřejné dopravy (O190)**

### **Část 3. „Dopravní technologie“:**

- 1) Kapitoly 1.4.7 a 1.5.6 – je špatně uvedena kategorie zabezpečovacího zařízení ve stanici Turnov a Malá Skála.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 2) Kapitola 2.1.1.1 uvádí, že linka R14 má vynechaný polední pár vlaků. Linka R14 byla provozována a je provozována v plném dvouhodinovém taktu bez vynechání.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 3) Kapitola 2.1.1.1 uvádí, že linka R21 je vedena lokomotivou 854, vzhledem k důslednému rozlišování mezi lokomotivami a motorovými vozy ve zbylé části textu, upozorňujeme, že jde o motorový vůz.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 4) Tabulka 2.2.1 u linky R21 by poměr vlaků v neděli měl být 4/5.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 5) Tabulka 2.2.3 u linky R21 je počet vlaků v lichém směru celotýdně 6.
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 6) Kapitola 3.3.1 uvádí, že v uzlu Turnov dochází k předjetí linky S3 linkou R10. Takové linky však stanicí nejsou vedeny.
- 7) **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**
- 8) Kapitola 3.2 popisuje výhledový stav provozu, který bude realizován po variantě Deko nebo Ceko, v textu je uvedeno, že vlaky linky R21 pojednou ve dvouhodinovém taktu Praha – Turnov – Tanvald, ovšem v tabulkách 3.2.2 a 3.2.4 je uvažováno s vedením 14 párů vlaků této linky i do Liberce. Pravděpodobně jde o pozůstatek z projekční činnosti, která ukázala, že takové vedení na stávajícím stavu infrastruktury není možné, proto požadujeme vlaky R21 do Liberce odstranit z tabulek 3.2.2 a 3.2.4 (nikde v textu, ani v příloze, či jiných částech dokumentu se s takovými vlaky neuvažuje).
  - **Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.**

## **4. KORID LK**

(Zpracovatel: Pavel Blažek, tel: 731 547 815)

- 1) Varianta s podchodem je preferována z technologických důvodů (je nutné maximálně zkrátit technologické doby včetně přestupních časů mezi příjezdy a odjezdy vlaků všech směrů).
  - **Kafka (PROJEKT servis): Projektant souhlasí.**
- 2) Jednoznačně preferujeme řešení s prodloužením druhé dopravní koleje ve směru Příšovice z důvodu podstatně větších možností současných vlakových cest ve směrech Příšovice a Sychrov a s tím související současné dostupnosti jednotlivých nástupních hran ve stanici bez omezení jiné vlakové cesty.



- Kafka (PROJEKT servis): Bude řešeno v rámci vybrané varianty.
- 3) Umístění nákladních kolejí do prostoru mezi nástupišti prodlužuje přístupové vzdálenosti a přestupní doby, prodloužením podchodu se zhoršuje subjektivní vnímání tohoto uzavřeného prostoru. V případě volny řešení s umístěním nákladních kolejí mezi nástupišti preferujeme řešení, které umožní kombinované využití těchto kolejí bez nástupní hrany pro dlouhé vlaky a současně ke zpřístupnění druhé části nástupní hrany sousední koleje s pomocí kolejové spojky.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude řešeno v rámci vybrané varianty.
- 4) Žádáme o částečné zastřešení nástupišť, zejména výstupů z podchodu.
- Verner (PROJEKT servis): Je počítáno se zastřešením v rozsahu cca 100 m délky nástupišť.
- 5) Technologicky podrobněji prověřit možnost směřování maximálního počtu vlaků k jednomu (pravděpodobně prostřednímu) nástupišti s cílem uskutečnit maximum nejdůležitějších přestupních vazeb bez užití podchodu (optimálně hrana - hrana) při zachování co nejvíce současných vlakových cest.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude prověřeno u výsledné varianty.
- 6) S předchozím bodem souvisí také požadavek na podrobnější ověření uspořádání jednotlivých přestupních skupin s ohledem na variabilitu, potřeby spojování, rozpojování a odstavení souprav, současné jízdní cesty, dělení nástupních hran s případným rozmístěním kolejových spojek.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude prověřeno u výsledné varianty.
- 7) S ohledem na vývoj návrhu dále optimalizovat současné jízdní cesty a vjezdové / odjezdové rychlosti.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude prověřeno u výsledné varianty.
- 8) Ověření optimalizace polohy výstupů z podchodu vzhledem k prostorovému uspořádání výpravní budovy (není míněna zásadně jiná poloha podchodu, jen případná metrová korekce pro optimalizovaný pohyb chodců).
- Verner (PROJEKT servis): Bude projednáno na profesní poradě.
- 9) V oblasti čel bočních nástupišť (případně i v jiných místech) žádáme doplnit přístupovou rampu či schodiště, které umožní pohyb pěších směrem do přednádraží bez zbytečných prodloužení trasy.
- Lednický (PROJEKT servis): Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 10) Žádáme dodržení dostatečných dimenzí všech přístupových cest (podchody, schodiště, výtahů) s ohledem na nárazový charakter turistických frekvencí i v dalších stupních projektu.
- Munzar (PROJEKT servis): Bude prověřeno výpočtem.
- 11) Modelové GVD - zde jsem zatím s předloženým zásadně nespokojen, nejsou zobrazeny ani všechny korektury, které jsem s panem Ing. Kafkou řešil. Obecně: bylo by vhodné zdokumentovat též stávající stav GVD 2018/2019 jako výchozí stav a podklad pro nulovou variantu ekonomického hodnocení.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude dořešeno v rámci vybrané varianty.
- 12) Pro krátkodobý horizont zohlednit změny, které jsou již součástí zveřejněného GVD 2019/2020 (zásadní je přesun křižování R21 z Velkých Hamrů do Tanvaldu a s tím související korekce minutových poloh téměř všech linek v Turnově + odchylná koncepce na trati 035) a k tomu přidat přesun křižování z Rovenska do Hrubé Skály související s aktivací Bartoušova (je uvedeno) i přesun křižování linky L3 ze Semil do Košťálova díky využití AHr mezi Turnovem a Železným Brodem.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude upraveno.





**13) K dlouhodobému konceptu mám tyto připomínky:**

trať 030: nedořešené návaznosti v uzlu Liberec / dlouhý interval křižování R14 v Turnově od Liberce, nedořešený dojezd linky L3 do Liberce (zřejmě bude nutná korekce zastavovací politiky nebo změna křižovacího místa s R14 v jednom směru), chybí alternativní trasy R21 v úseku Turnov - Železný Brod, v úseku Turnov - Liberec chybí pár rychlého segmentu do uzlu Turnov S:00.

trať 035: chybí alternativní modely GVD (pan Ing. Kafka je měl zapracovány jako červenou a zelenou alternativu), přičemž nejpravděpodobnější k realizaci může být zelená (zde vůbec neuvedená) varianta.

trať 070: úplně chybí druhá hlavní skupina S:00 v Turnově - požadavek na hodinový interval rychlejšího segmentu Praha - Turnov (Liberec) je pro politickou reprezentaci LK zcela zásadní téma a bude v následujícím období intenzivně projednáván na této úrovni bez ohledu na konzervativní deklarace rozsahu dopravy ze strany odborných složek MD - model by měl tedy obsahovat úplný uzel všech 4 vlaků Mladá Boleslav X:30 každou hodinu a k tomu 2 různé alternativy jednoho páru Os Turnov - Mladá Boleslav ve dvouhodinovém intervalu.

trať 041: trasa vloženého vlaku do Rovenska musí časově korespondovat s pokračováním této trasy ve směru Liberec nebo Praha.

- Kafka (PROJEKT servis): Bude řešeno v rámci vybrané varianty.

14) Schéma obsazení kolejí ŽST Turnov považuji v tuto chvíli za podklad v rozpracovanosti. Chybí řešení druhé hlavní skupiny v S:00, není nějak rozpracována problematika spojování / rozpojování souprav (přímé vozy, kapacitní posily), odstavování souprav v provozních přestávkách, optimalizace přestupních vazeb (viz hlavní přestup v relaci Liberec - Praha).

- Kafka (PROJEKT servis): Bude dořešeno v rámci vybrané varianty.

15) Geometrie / schéma kolejiště: dle mého názoru pro základní orientaci a diskusi o globální koncepci (variantách) jsou podklady dostatečné. Některé varianty na mne dělají dojem, že jsou do nich záměrně kumulovány některé výhody / nevýhody, přestože dílčí části je zřejmě možné kombinovat napříč variantami (předpokládám, že při dopracování vybrané globální koncepce ještě proběhne optimalizace výsledné varianty). Konkrétně podstatnou výhodou je dosažitelnost více nástupních hran současně ze směrů Malá Skála i Hrubá Skála a také dvojkolejný výjezd na Prahu pro dostupnost více nástupních hran současnými jízdními cestami ze směrů Sychrov / Příšovice včetně možnosti využití druhé z kolejí jako "výtažné" pro posun v osobní či nákladní dopravě bez rušení jiných současných jízdních cest. Předpokládám, že oba zmíněné "benefity" je v principu možné zapracovat k libovolné variantě. Užité délky kolejí (umístění návěstidel) a rychlosti (GPK) také považuji v tuto chvíli spíše za orientační a upozorňuji, že předložené může být pro někoho poměrně zavádějící, pokud by dotýčný zohledňoval všechny údaje vážně a na základě nich varianty vyhodnotil (viz rychlosti 60 km/h přes křižovatkové výhybky o R300 do odbočky, naopak návrh nižších rychlostí v kolejích s dosažitelnou geometrií pro vyšší rychlost (příkl. kolej 11 ve směru Malá Skála). V případě volné kapacity stanice, nebo organizačních opatření (odjezd směr Jičín úvratí přes příšovické zhlaví) může být v případě vhodné konfigurace SZZ pro obrát dlouhých souprav využita také kolej 11 ve směru Malá Skála. Nevím, zda nelze na kolejovou spojku do koleje č. 4 použít kratších výhybek s poloměrem 190 m (?), což by zřejmě mělo příznivý dopad na prostorové možnosti souvisejícího zhlaví. Z podkladů není možné nějak vyhodnotit dostatečnou kapacitu a přístupnost odstavných kolejí pro osobní soupravy během provozních přestávek.

- Kafka (PROJEKT servis): Bude řešeno v rámci vybrané varianty.

16) V případě realizace nového zab. zař. (a PZS) uvažovat pro jeho návrh v úseku Turnov - Rovensko rychlost vyšší než 60 km/h (100 km/h). Na trati 070 žádáme uvažovat možnost budoucího zvýšení traťové rychlosti nad 100 km/h.

- Munzar (PROJEKT servis): Nebylo předmětem zadání. V případě nového zabezpečení přejezdů budou zachovány stávající traťové rychlosti.
- Záruba (SŽDC SSZ): Výhledové zvýšení rychlosti na těchto tratích musí být řešeno v rámci samostatných investičních akcí. V případě osazení PZS na dokumentaci vytipovaných přejezdech bude zvážena/projednána možnost výhledového zvýšení rychlosti.



- 17) Žádáme projednání návrhu zabezpečení všech přejezdů s ohledem na výhledově zvažovanou traťovou rychlost (rozsah ponechání V<sub>k</sub>, délka přibližovacích úseků) a se zohledněním bezpečnostních rizik silniční dopravy v místě přejezdu (např. v případě, že k přejezdu přiléhá křižovatka nebo jiný méně přehledný úsek silnice, bude LK vzhledem k vysokým bezpečnostním rizikům žádat doplnění závor). Za vysoce rizikové považujeme přejezdy, na které se odbočuje ze souběžně vedené komunikace a/nebo bez možnosti silnici či přejezd při výstraze plynule opustit. Kritický je zejména prostorově těsný souběh trati 041 se silnicí I/35 mezi Turnovem a Karlovicemi. Typickým příkladem je přejezd u zastávky v Karlovicích-Sedmihorkách, kdy řidič v kritický moment přednostně řeší odbočení, resp. přednost v jízdě vůči hlavní silnici a k tomu se přidává riziko bezpečného opuštění přejezdu při výstraze nebo přehlédnutí změny stavu přejezdu ve chvíli, kdy řidič řeší dopravní situaci na silnici). Doporučujeme tato zvýšená bezpečnostní rizika zohlednit též do ekonomického hodnocení.
- Munzar (PROJEKT servis): Nebylo předmětem zadání. V případě nového zabezpečení vybraných přejezdů budou zachovány stávající traťové rychlosti.
- 18) V ŽST Malá Skála žádáme projednat optimální umístění nového technologického objektu s ohledem na jiné záměry a v dalším stupni konzultovat architektonické řešení této budovy s obcí.
- Munzar (PROJEKT servis): Technologický objekt bude řešen v samostatné akci „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“. Bude koordinováno.
- 19) Chybí návrh ŽST Hrubá Skála.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude dodatečně projednáno. Na profesních poradách bylo odsouhlaseno pouze zabezpečení stávající konfigurace stanice, bez zásahu do dalších profesí.

## 5. Odbor přípravy staveb (O6)

### Část 3. „Dopravní technologie“:

(Zpracovatel: Ing. Konopásek, tel.: 602 289 077; Ing. Veliš, tel.: 972 235 836)

- 1) 1.1.2 Seznam přejezdů – v tabulce přejezdů na straně 9 opravte u přejezdu P3098 v km 128,531 typ zabezpečení z PZS 3SBI na PZS 3ZBI.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 2) 1.2.3 Rozhodné stoupání, spády a třída sklonu – v sudém směru uvádíte v sudém směru u úseku Turnov – Karlovice-Sedmihorky spád 10‰ a třídu sklonu II-III. Podle TTP trati 511A, tabulky č. 6b je spád v tomto směru 3‰ a třída sklonu VI-VII. V lichém směru uvádíte v úseku Turnov – Karlovice-Sedmihorky spád 3‰ a třídu sklonu VI-VII. Podle TTP trati 511A, tabulky č. 6b je spád v tomto směru 10‰ a třída sklonu II-III. Požadujeme údaje v tabulce opravit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 3) 1.3.2 Seznam přejezdů – v tabulce přejezdů na straně 13 opravte u přejezdu P2722 v km 101,748 typ zabezpečení z PZS 3SBI na kříže.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 4) 1.3.3 Rozhodné stoupání, spády a třída sklonu – tabulka na straně 13 se netýká úseku Příšovice – Turnov, ale úseku trati Malá Skála – Sychrov. Požadujeme tabulku opravit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 5) 3.3.1.1 Technologie provozu osobní dopravy v krátkodobém horizontu – na straně 35 je u uzlu S:30 uvedena linka Os Stará Paka – Liberec v časových polohách S:20 – S:44, v přílohách č. 3-1; 3-3 a 3-5 je vedena linka Os Stará Paka – Liberec v časových polohách S:20 – S:34. Linka R Liberec – Pardubice je zde v časové poloze S:38 – S:44, v přílohách č. 3-1; 3-3 a 3-5 je v časové poloze S:28 – S:34. Požadujeme části sjednotit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.





- 6) S ohledem na rozsah dopravy, respektive na rozsah přestupních vazeb, časové polohy vlaků osobní dopravy a technologii výstražného zařízení pro přechod kolejí (VZPK) zásadně nedoporučujeme variantu s centrálním přechodem zabezpečeným VZPK. Tato varianta současně ani nesplňuje podmínku ČD Cargo a.s., kde byl požadavek na užitečnou délku jedné koleje 300 m pro manipulační vlaky. Při porovnání variant 1 a 2 s podchodem preferujeme variantu č. 2, která splňuje nejen požadavky objednavatelů osobní, ale i nákladní dopravy. Zároveň se jeví jako investičně výhodnější i s ohledem na zábor pozemků souvisejících s výstavbou silničního podjezdu, resp. rozšíření drážního násypového tělesa a situování dlouhých nákladních kolejí směr Jičín.
- Kafka (PROJEKT servis): Projektant souhlasí.
- 7) V předložené provozní a dopravní technologii chybí zhodnocení jednotlivých variant, a to jak po stránce technického řešení, tak i po stránce dopravně technologické a doporučení varianty.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.

#### **Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:**

(Zpracovatel: Ing. Radek Kubec, tel.: 972 235 834)

- 1) Bez připomínek
- 6. Odbor řízení provozu (O11)**

#### **Část 3. „Dopravní technologie“:**

(Zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) V celé provozní a dopravní technologii (PDT) popisujte pouze zařízení služeb (místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí), nepopisujte VNVK.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 2) V tabulkách kolejí je uvedeno, že jsou PDT navrhovány v ŽST Turnov zřídit stojany EPZ. EPZ není třeba (jako trakční a energetická zařízení) podle našeho názoru v této dopravně budovat/navrhovat. Toto pro výhledová kolejová vozidla železniční upravit/upřesnit podle ověřených požadavků u osobních i nákladních dopravců (předtápěcí stojany nejsou zásuvkové stojany). Toto zařízení v dokumentaci popisujte vždy jako služby a zařízení služeb.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 3) Ve výhledovém stavu postrádáme v předložené PDT údaj o předpokládané úspoře dopravních zaměstnanců. Údaj v PDT doplňte, jde o jeden z důležitých cílů ZP.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude řešeno v rámci vybrané varianty.
- 4) Textová část PDT musí být v souladu s přílohou. Například popis délky nástupních hran či popis délky kolejí. Předloženou dokumentaci je nutné sjednotit v jednotlivých profesích.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude sjednoceno.
- 5) Bod 4.2 (str. 45): v PDT není možné (z pohledu odboru řízení provozu) navrhnout v ŽST Hrubá Skála dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení bez současného návrhu na úpravu nástupních hran a realizaci dalších technologických zařízení vyplývajících z dálkového ovládání. Ze ŽST Rovensko pod Troskami se (podle profese PDT) předpokládá do ŽST Hrubá Skála „přeložit“ pravidelné křižování. Navržené dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení ze ŽST Turnov musí být spojeno s potřebnými úpravami nástupních hran. Tento bod je zcela v rozporu s profesí „železniční zabezpečovací zařízení“, která pro staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Hrubá Skála navrhuje jiné řešení.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude projednáno.
- 6) Bod 4.4 (str. 46) – ve variantě podchod 1 žádáme (pro organizování drážní dopravy) navrhnout rozdělení nástupiště číslo 3 u dopravní koleje číslo 9 cestovými návěstidly.
- Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.



- 7) V PDT nutno další profese upozornit na platnost SŽDC PO-O1/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“. V ŽST Turnov bude v cílovém stavu záložní pracoviště (ZP) několika tratí (Hradec Králové – Turnov; Stará Paka – Turnov; Turnov – Liberec; Všetaty – Turnov) a k tomu musí být navržena investiční opatření, např. v profesi „Pozemní objekty“.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno u výsledné varianty.
- 8) Příloha č. 1 – 1, Schéma stávajícího stavu ŽST Hrubá Skála naprosto neodpovídá realitě. Dopravní schéma nutno opravit přesně dle základní dopravní dokumentace ve znění změn.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.

#### **Část 4. „Zabezpečovací zařízení“:**

(Zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) Nerozumíme konstatování v Technické zprávě, že se „uspořádání kolejí“ v této stanici nemění. Konstatování upravte podle profese PDT neboť je zřejmé, že stavbou dojde k rekonfiguraci kolejového řešení železniční stanice Turnov.
  - Rynda (Stosmol): Poslední věta patří pro ŽST Hrubá Skála. Bude odstraněno.
- 2) Železniční stanice Turnov – i v této části dokumentace uveďte v závěru popisu ŽST Turnov cílový stav podle SŽDC PO-O1/2019 Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“.
  - Rynda (Stosmol): Bude doplněno do závěru popisu „Podle pokynu SŽDC PO-01/2019 (Pracoviště pro dálkové řízení) bude ŽST Turnov v cílovém stavu ovládána z RDP Liberec. V ŽST Turnov má být zřízeno pracoviště pohotovostního výpravního pro RDP
- 3) Popis navrhovaného stavu v železniční stanici Hrubá Skála je zcela v rozporu s navrhovaným stavem v profesi „Dopravní technologie“ a nepřispívá k plnění cíle ZP „snížení personálních nákladů“. Dokumentaci (navrhované stavy) požadujeme sjednotit v jednotlivých profesích.
  - Rynda (Stosmol): ŽST Hrubá Skála bude obsazena výpravním. Důvodem je křížování vlaků a absence centrální přechodu kolejí (nebo podchod) na nástupiště. Tato stavba nová nástupiště neřeší. Bezpečnost cestujících musí tedy zajistit SŽDC. Buď bude ve stanici výpravní, nebo jiný zaměstnanec, který bude dohlížet na bezpečnost. Nová technologie SZZ bude umožňovat dálkové ovládání. Dálkové ovládání a samotnou rekonstrukci ŽST Hrubá Skála by měla řešit samostatná akce.

### **7. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)**

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

- 1) Z hlediska dopravní technologie i bezpečnosti doporučujeme dále sledovat varianty s podchodem, tzn. dle příloh 2.1 a 2.2.
  - Munzar (PROJEKT servis): Projektant souhlasí.

### **8. Odbor traťového hospodářství (O13)**

#### **Část 2. „Výkresová část“:**

(Zpracovatel: Ing. Radek Trejtnar, tel. +420 972 341 194)

- 1) **Varianta 1:**  
Výhybka č. 9 a č. 12 tvaru J49-1:12-500-I má přímou za srdcovkovou částí. Bude třeba použít typ 1:12-500 s navázáním kružnicového oblouku bez změny křivosti
  - Lednický (PROJEKT servis): ve variantě 2 se toto týká výhybky č. 10.  
Proveďte možnost návrhu výhybky č. 11 v základním tvaru.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.



V oblouku na vjezdu do žst. Turnov ze směru Malá Skála proveďte prodloužení přechodnice a vzestupnice tak, aby byl dodržen maximální doporučený sklon vzestupnice 2 mm/m.

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude upraveno.**

Výhybka č. 25 JA-6° je navržena k směrové a výškové úpravě. Doporučujeme zvážit jej nahrazení výhybkou soustavy S49 (možno v první generaci), případě prověřit technický stav této výhybky a dále ve vztahu k požadavku na ukončení BK.

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno. Výhybka č. 25 je v majetku vlečkaře.**

Ověřte, zda-li se v koleji č. 206 nenachází původní svážný pahrbek, který by bylo nutno z hlediska výškových navázání, resp. rekonstrukce mostu v rámci této stavby odstranit.

- **Lednický (PROJEKT servis): Svážný pahrbek bude odtěžen v rámci stavby.**

Pro V130 = 70 km/h bude na VS výhybky č. 27 vysoká hodnota náhlé změny nedostatku převýšení. Doplněte posouzení pro skutečnou rychlost vyplývající z tachogramu nejrychlejšího vlaku, případně optimalizujte řešení.

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno. Ve variantě 1 je to výhybka č. 28.**

Doporučujeme prověřit použití výhybky tvaru 1:12-500 pro výhybku č. 23 z důvodu umožnění rychlosti 60 km/h do koleje č. 7 oboustranně.

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.**

## 2) Varianta 2:

Pro případy, kdy je to relevantní platí připomínky k variantě č.1.

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude respektováno**

Kolej č. 7 pro provoz nákladních vlaků doporučujeme navrhnout bez převýšení pro rychlost 50 km/h (vzhledem k zastavování vlaků a manipulaci s vozy).

- **Lednický (PROJEKT servis): Bude upraveno.**

Jsou koleje č. 5a a č. 7a uvažovány obě jako hlavní? Výhybka č. 30 je navržena tak, že přímá větev směřuje do koleje č. 7 určeného pro nákladní dopravu. Lze otočit tak, aby přímá větev směřovala do koleje pro osobní dopravu a kolej. Č. 7 byla tak ostatní dopravní (pak také bez V130)? V koleji hlavní by také neměla být nově umístěna křižovatková výhybka.

- **Lednický (PROJEKT servis): Jako hlavní kolej je uvažována kolej č. 5(5a a 5b). Bude prověřeno.**



**3) Varianta 3:**

V této variantě je navržen přístup na dvě poloostrovní nástupiště přes 4 dopravní koleje, přičemž z toho 2 jsou hlavní. Lze konstatovat, že za splnění podmínek čl. 5.1 ČSN 73 4959 je možné toto řešení považovat za normě ČSN 73 4959 jako odpovídající, byť se jedná o principiálně krajní řešení ve vztahu k navrženému řešení přístupu na nástupiště.

Aby však bylo možné toto řešení považovat za plně v souladu s platnou legislativou je nezbytné zajistit i soulad se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, resp. jejího prováděcího nařízení Komise (EU) č.402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (EH) č. 352/2009.

V případě úrovněového přístupu je nezbytné vyhodnotit riziko střetu drážního vozidla s osobami využívající úrovněový přechod. K tomuto střetu dojde v případě nerespektování výstražného zařízení centrálního přechodu. Z uspořádání přístupu na nástupiště varianty č. 3 žst. Turnov (přechod až přes 4 koleje) a vzhledem k frekvencím cestujících lze vyvodit, že k situacím, kdy budou cestující využívat přístup na nástupiště těsně před odjezdem vlaku (nástup, výstup, přestup), kdy bude výstražné zařízení signalizovat zákaz vstupu, bude docházet často.

Jelikož lze výskyt rizika považovat ve smyslu ČSN EN 50 126 za nejméně „pravděpodobný“, přičemž úroveň závažnosti je nejméně „kritická“, vychází hodnocení rizika „nepřijatelné“ a musí být navrženo jeho usměrnění.

Z výše uvedeného vyplývá, že bez přijetí opatření k usměrnění výše uvedeného rizika, nelze navržené řešení využít a nelze jej považovat za řešení, které je v souladu s platnou legislativou.

- Munzar (PROJEKT servis): Bude respektováno.

- 4) V situacích jsou uvedeny v popisech oblouků rychlosti V130 bez uvedení ostatních parametrů (I130...) doplňte. K popisům oblouků doplňte indexy, tak aby bylo zřejmé, ke které koleji se vztahují (předně ve zhlaví).

- Lednický (PROJEKT servis): Bude doplněno.

**Část 1. „Textová část“ čl. 7.6. Železniční svršek a spodek:**

(Zpracovatel: Ing. Radek Trejtnar, tel. 972 341 194)

- 1) V kapitole 7.6 textové části opravte popisy základních parametrů tratí. TTZ pro trať 030 má být ve smyslu tabulky 12 TTP 508 „C3/100“, a pro trať č. 041 „C3/60“.

- Munzar (PROJEKT servis): Bude opraveno



## 9. Odbor zabezpečovací a telekomunikační technika (O14)

(Zpracovatel: Bc. Jaromír Knotek, tel. 972 244 369)

- 1) Bez připomínek.

## 10. Odbor jízdního řádu (O16)

### Část 3. „Dopravní technologie“:

(Zpracovatel: Ing. Václav Hošek, tel. 972 241 597)

- 1) (str. 22) 2.1.1.1 Linka R 14 nemá vynechaný polední pár spojů.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 2) Linka R21 – od 15. 12. 2019 zásadní změny: nebude vynechán polední pár spojů, většina vlaků bude pokračovat do Tanvaldu; nasazovány budou motorové jednotky ř. 845 (změna dopravce).  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude opraveno.
- 3) 2.1.1.3 Vybrané osobní vlaky Hr. Králové – Turnov budou v letním období v sobotu prodlouženy do Malé Skály a opačně z Malé Skály pojedou do Hradce Králové.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 4) (str. 38) 3.3.4.3 Z pohledu sestavy jízdního řádu je velmi problematické uzavírání centrálního přechodu. V rámci zastavení pro výstup a nástup cestujících by měl být vlak dostupný bez výraznějšího omezení. V době kdy by nebyl přístupný, jednalo by se prakticky o pobyt z dopravních důvodů. Docházelo by i k prodlužování přestupních dob. Nevýhodou je napojení pouze jedné hrany na trať do Hrubé Skály.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.
- 5) Nejlépe z pohledu konstrukce jízdního řádu osobní dopravy vychází varianta podchod 1. Varianta podchod 2 si oproti variantě podchod 1 vyžádá u odsunutého 3. nástupiště delší přestupní doby k nástupišťům č. 1 a 2, u vlaků relace Hrubá Skála – Malá Skála je k dispozici pouze jedna nástupní hrana.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Projektant souhlasí.
- 6) Varianta centrální přechod vychází nejhůře a podmínkám konstrukce jízdního řádu prakticky nevyhovuje (podrobnosti v bodě 3).  
○ Kafka (PROJEKT servis): Projektant souhlasí.
- 7) Obecně na základě zkušeností z dříve rekonstruovaných stanic je žádoucí ponechat alespoň 1 záložní hranu – v budoucnu může být doobjednán další vlak, výluka staniční koleje, neschopnost vozidel atd.  
Tomu nejlépe vyhovuje varianta podchod 2, částečně varianta podchod 1 a zcela nevyhovuje varianta centrální přechod.  
○ Kafka (PROJEKT servis): Bude doplněno.

## 11. Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)

### Část 1. „Textová část“ čl. 7.4. Silnoproudá technologie vč. DŘT, trakční a energetická zařízení:

(Zpracovatel: Bc. Valníček, tel. 972 741 487)

- 1) V článku 7.4 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení v části popisu stávajícího stavu je napsáno, že EOV není instalován. V následujícím článku návrhu řešení EOV je napsáno, že po rekonstrukci kolejiště žst. Turnov se provede obnova EOV. Doporučujeme oba texty sjednotit podle skutečnosti.  
○ Skořepa (Stosmol): Bude upraveno.



## 12. Odbor strategie (O26)

(Zpracovatel: Ing. Daniel Pilát, tel. 972 235 359)

- 1) Pojem „výstražné zařízení pro centrální přechod“ nahraďte termínem „výstražné zařízení pro přechod koleje“ (VZPK).
  - Rynda (Stosmol): Bude opraveno na „Výstražné zařízení pro přechod koleje“.
- 2) Ve variantě 1. žádáme o zvážení prodloužení nástupní hrany u koleje č. 1 na 200 m k návěstidlu S1 pro zajištění možnosti křižování stejně dlouhých vlaků R relace Pardubice – Liberec při zachování navrhované hrany u koleje č. 5.
  - Kafka (PROJEKT servis): Prodloužení není možné z konstrukčních důvodů (max. v řádu jednotek metrů). Délka hrany vyhovuje vlakům R Pardubice – Liberec, které mají v celém úseku Jaroměř – Stará Paka a v ŽST Semily (vše po rekonstrukci) délku nástupišť 150 m.
- 3) Dále doporučujeme prověřit úpravu hruboskalského zhlaví tak, aby neobsahovalo výhybky s dominantním směrem do odbočné větve (nyní se týká výhybek 8 a 9).
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.
- 4) Rovněž doporučujeme prověřit na pražském zhlaví takovou úpravu, která povede k zachování tělesa cca ve stávající poloze bez zásahu mimo drážní pozemky (ovšem při zvýšení rychlosti ze stávajících 40 km/h na 60/65 km/h).
  - Lednický (PROJEKT servis): Bude prověřeno.

**Stupeň projektové dokumentace:** Zpracování Záměru projektu (ZP)

**Název projektu:** **Rekonstrukce žst. Turnov**


**č. ISPROFIN:** 3 273 214 901




**č. ISPROFOND:** 5 513 520 013

**Předmět:** **Vyjádření projektanta k 2. dílčímu termínu 28.3.2020**

**Reakce projektanta na připomínky je vyznačena červeně.**

Objednatel:			
Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město			
Zhotovitel:			
PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830, 198 00 Praha 9 - Hloubětín			
Č. smlouvy objednatele:	E618-S-190/2019/PH	Č. smlouvy zhotovitele:	SML-P-2019-001
Odpovědný zpracovatel zakázky:	Ing. Martin Koudelka	Termín odevzdání:	květen 20

Údaje o stavebníkovi		
Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážďená 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34	
Zastoupená:	<b>Stavební správa západ</b> Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	
Hlavní inženýr stavby:	<b>Ing. Jiří Záruba</b> e-mail: zaruba@szdc.cz tel.: + 420 725 501 038	
Správce žel. dopravní infrastruktury:	SŽ, s.o., OŘ Hradec Králové	

Údaje o zpracovateli Záměru projektu (ZP)		
Dodavatel dokumentace:	<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b> U Elektry 830/2b 198 00 Praha 9 - Hloubětín IČ: 49 82 31 41 DIČ: CZ 49 82 31 41	
Subdodavatel dokumentace:	<b>STOSMOL, s.r.o.</b> Mařákova 3079/2 400 01 Ústí nad Labem IČ: 28 69 50 97 DIČ: CZ 28 69 50 97	
	<b>SUDOP Brno, spol. s r.o.</b> Kounicova 26 611 36 Brno IČ: 44 96 04 17 DIČ: CZ 44 96 04 17	
Hlavní inženýr projektu:	<b>Bc. Michal Munzar</b> PROJEKT servis, spol. s r.o. e-mail: michal.munzar@projekt-servis.cz tel.: + 420 739 507 864	
Zástupce HIP:	<b>Ing. Michaela Kopálová</b> PROJEKT servis, spol. s r.o. e-mail: michaela.kopalova@projekt-servis.cz tel.: + 420 739 507 862	



**Obsah:**

1.	Stavební správa západ (SSZ)	4
2.	OŘ Hradec Králové	7
3.	Odbor přípravy staveb (O6)	11
4.	Odbor řízení provozu (O11)	17
5.	Odbor plánování a koordinace výluk (O12)	18
6.	Odbor traťového hospodářství (O13)	20
7.	Odbor zabezpečovací a telekomunikační technika (O14)	23
8.	Odbor jízdního řádu (O16)	23
9.	Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)	23
10.	Ministerstvo dopravy ČR, odbor veřejné dopravy (O190)	23
11.	KORID LK	23
12.	ČD Cargo	24

## 1. Stavební správa západ (SSZ)

### Životní prostředí

(Zpracoval/a: Mgr. Peterka, tel.: 702 028 747)

#### Textová část:

- 1) Str. 32. – propustek 103,267: doplnit, že v další fázi bude konzultováno s OOP, ohledně jeho migrační funkce.

○ Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 2) Str. 35. – doplnit vytipované možné skládky v okolí.

○ Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

#### K.2 Životní prostředí:

- 1) Str. 3. – legislativa: prosím, doplnit Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

○ Pačesná (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 2) Str. 10. – ZCHD: doporučujeme doplnit, že v další fázi bude proveden biologický průzkum v celém záboru stavby (jde o brownfield, kde můžou i sezonně být zajímavé druhy R a Ž – nespolehal bych tolik na nálezovou databázi AOPK).

○ Pačesná (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 3) Str. 18. – odpady: zde by bylo vhodné na konec kapitoly umístit výsledky pochůzky na možnou kontaminaci svršku.

○ Pačesná (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 4) Str. 21. – hluk, poslední odstavec – ke kontrolnímu měření doplnit, že může sloužit i pro stanovení korekce pro SHZ, po konzultaci s hygienou v další fázi.

○ Pačesná (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 5) Str. 23. – k průzkumům: prosím doplnit i průzkum biologický v jarním a letním aspektu a stačí, když bude proveden pochůzkou.

○ Pačesná (PROJEKT servis): Bylo upraveno.

## **Ekonomické hodnocení**

(Zpracoval/a: Ing. Hüttl, tel.: 724 396 925)

### **B. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu:**

- 1) CBA tabulky – list úvod – prosím o doplnění textu k jednotlivým scénářům.
  - Krupička (SUDOP Brno): Bylo doplněno do tabulek.
- 2) Hodnoty v tabulce Tabulka 3-2: Úspory času v osobní dopravě v CÚ 2020 neodpovídají hodnotám v CBA tabulkách na listu 5 Úspory času – prosím o vysvětlení nebo sjednocení.
  - Krupička (SUDOP Brno): Správné hodnoty jsou v CBA tabulkách, hodnoty v textové zprávě jsou upraveny.
- 3) Hodnoty v tabulce Tabulka 3-2: Úspory času v osobní dopravě v CÚ 2020 neodpovídají hodnotám v CBA tabulkách na listu 5 Úspory času – prosím o vysvětlení nebo sjednocení.
  - Krupička (SUDOP Brno): Správné hodnoty jsou v CBA tabulkách, hodnoty v textové zprávě jsou upraveny.

## **Obecně**

(Zpracoval/a: Ing. Záruba, tel.: 725 501 038)

### **Textová část:**

- 1) Kapitola 4 - Prosím o doplnění následujících souvisejících staveb:  
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa,  
Rekonstrukce telekomunikačního zařízení v úseku Bakov nad Jizerou – Turnov.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.
- 2) Kapitola 7.2 Zabezpečovací zařízení - Ve smyslu dopisu č.j.: 22098/2020-SŽ-GŘ-O14 „Informace k břevnovým svítilnám“ ze dne 6. 4. 2020 prosím o doplnění této technologie na přejezdy: P3093, P3174, P3178, P3181, P2723. V tomto stupni bude řešeno vložení poznámky do Přílohy č. K3\_1 a odkazem v kapitole 7. 2 textové části včetně odkazu na tento dokument.
  - Rynda (Stosmol): Bylo doplněno, technologie PZS na přejezdech P3093, P3174, P3178, P3181, P2723 budou doplněny o břevnové svítilny (ve smyslu dopisu č.j. 22098/2020-SŽ-GŘ-O14 ze dne 6.4.2020)
- 3) Kapitola 7.3 Sdělovací zařízení - Informační systémy – třetí odstavec odstraňte textaci „příp. centrálního přechodu“.
  - Hadraba (Stosmol): Bylo odstraněno.

- 4) Kapitola 7.3 Sdělovací zařízení - Rádiové sítě – viz SPOŽES, z jakého důvodu jsou naceněny položky (B07) TRS, když TRS je již ve stávajícím stavu využíván?
- Hadraba (Stosmol): Jedná se o doplnění funkcionality VNPN (podle dostupných informací není), případnou nutnou obnovu TRS i převod MRS na IP provoz.

#### K.1 Podrobná dopravní technologie:

- 1) Str. 36 – tabulka JD Turnov – Hrubá Skála, opravte chybný součet JD. Nebyl tento součet použit pro EH?
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno. Pro EH byl použit správný součet.

#### K.3.3 Železniční přejezdy – trať 041:

- 1) Železniční přejezd P3173 není zobrazen v situaci. Prosím o doplnění.
- Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

#### Obecné požadavky:

- 1) Prosím o doplnění kapitoly 11 s názvem „Požadavky do dalšího stupně dokumentace“. V této kapitole budou uvedeny veškeré požadavky vzešlé z obdržených připomínek, které nebudou předmětem tohoto stupně a nemají vliv na rozsah a koncepci této investiční akce.

##### V současné době jsou k dispozici tyto požadavky:

- Prověření situování cestových návěstidel u kolejí č. 11 a 11a (poměr rozdělení délek dílčích nástupních hran).
  - Prověření prodloužení nástupních hran dle aktuálních požadavků objednatelů veřejné dopravy.
  - Situování zásuvkových stojanů pro odstavování vozů v provozních přestávkách.
  - Prověření možnosti umístění další odstavné koleje.
  - Neznemožnění zvýšení rychlosti v traťovém úseku Turnov – Příšovice ve směrovém oblouku v km cca 103,2 na rychlost  $V = 120$  km/h.
  - Na základě schváleného směrodatného rychlostního profilu trati 041 bude uvažováno s přibližovacími úseky železničních přejezdů na výhledově možnou rychlost.
  - Úpravy GPK zaměřené na omezení náhlé změny nedostatku převýšení v kolejích pro osobní dopravu.
  - Detailní prověření situování seřaďovacích návěstidel s ohledem na specifické potřeby dopravní technologie.
  - Projednání stavby s městem Turnov, a to především s důrazem na následující:
    - šířka podchodu, materiálové řešení povrchů, osvětlení a větrání,
    - šířky schodišť i s opatřeními např. pro vedení jízdních kol,
    - rychlost a kapacity výtahů,
    - řešení zastřešení nástupišť s ohledem na historickou podobu výpravní budovy s městským architektem a v odborné komisi rozvoje města, správy majetku a pro stavební otázky rady města.
  - V úvodu prací musí být řešeno rušení/náhrada železničních přejezdů P3175 a P3176 především s ohledem na enormní počet spoluvlastníků navazujících pozemků.
- Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

## 2. OŘ Hradec Králové

(Zpracoval/a: Ing. Karel Kohout, tel: 972 341 292)

### SOČ - pronájmy

- 1) Bez připomínek.

### Správa pozemních staveb (SPS)

- 1) Bez připomínek.

### Řízení provozu (ŘP)

- 1) Bez připomínek.

### Správa tratí Liberec (ST Li)

#### D.2 Situace km 123,3 – km 124,6:

- 1) V situaci je u nástupiště č.2 jedna hrana je délky 277 m - druhá hrana 110+150 m
  - Munzar (PROJEKT servis): Tabulka navrhovaných délek hran viz níže.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	2	550	Vnější	170	částečně
2	1	550	Ostrovní s jazykovou částí	150	částečně
	3			110	
	5a			126	
	5	550		126	
	5 + 5a			277	
3	11	550	Ostrovní	60	částečně
	11a			115	
	11 + 11a			200	
	13			200	

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)

#### K.3.1. Textový popis úpravy železničních přejezdů:

- 1) Přejezd P3093 str.4 - popis stávajícího stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení neodpovídá skutečnosti.
  - Munzar (PROJEKT servis): Dle aktuálního EL přejezdu P3093 je typ stávajícího PZZ: PZS 3SBI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, což odpovídá textovému popisu v příloze K.3.1.

### K.3.2. Přehledná situace železniční přejezdy trať 030:

- 1) V situaci „Liberec včetně“ má být asi „Turnov včetně“
  - Munzar (PROJEKT servis): Ve směrech jsou uvedeny názvy dle TÚ 1051 Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně).

#### Textová část:

- 1) Bod.2 Všeobecné údaje o stavbě - Rozsah stavby do stanice Hrubá Skála a Rovensko pod Troskami – na proběhlých jednáních byl stanoven rozsah stavby mimo tyto vyznačené žst. s možností dostavby v jiné související stavbě. V tomto bodě bych kladl důraz na připravenost stavby tak, aby doplnění v rámci případné navazující stavby, mělo minimální dopad na technologii v rámci této stavby. Navrhnout sdělovací zařízení a kabelizaci na finální stav v rozsahu nutných příprav.
  - Rynda, Hadraba (Stosmol), Munzar (PROJEKT servis): Rozsah stavby do stanic Hrubá Skála a Rovensko pod Troskami byl projednán na profesních poradách. ŽST Rovensko pod Troskami nebude stavbou dotčeno a ŽST Hrubá Skála byla rozsahově doplněna do textové části ZP.

#### Textová část kap. 7.2 Zabezpečovací zařízení:

„Nově bude traťový úsek zabezpečen TZZ 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro vyhodnocení volnosti budou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav. Do nové technologie TZZ musí být zapracováno nákladiště Karlovice – Sedmihorky. Uvedené nákladiště bude možné provozovat s uvolněním traťové koleje.

V ŽST Hrubá Skála musí být pro úvazku nového TZZ vybudován nový technologický objekt. Nový technologický objekt bude situován u objektu se stávající technologií SZZ. Napájení nového technologického objektu bude zajištěno ze společné skříně přístrojové u objektu. Přívod do společné skříně přístrojové zajistí zpracovatel části elektro. Ve stávající reléové místnosti ve výpravní budově není pro novou technologii TZZ prostor. Indikační a ovládací prvky nového TZZ budou umístěny do stávající kolejové desky v dopravní kanceláři. Záhlaví a zhlaví stanice musí být vybaveno kolejovými úseky vymezenými počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLC/TS 50238-3. Na turnovské zhlaví musí být doplněno skupinové odjezdové návěstidlo. Skupinové odjezdové návěstidlo bude ovládáno a indikováno pomocí stávající kolejové desky (doplnění ovládacích a indikačních prvků).“

#### Textová část kap. 7.3 Sdělovací zařízení vč. DDTS:

„Hrubá Skála nebude součástí stavby, ale je třeba zde kabely ukončit.

V rámci stavby budou všechny přejezdy rekonstruované nebo nově zřízené doplněny o jednoduché PZTS s přenosem do DDTS. Dále budou řešeny i TLS v přilehlých stanicích a zastávkách, které budou dotčeny stavbou. Jedná se o ŽST Hrubá Skála, zas. Turnov město, zas. Dolánky.“

- 2) Náhradní zdroj – v návrhu náhradního zdroje je dimenzováno 40kW pro sdělovací zařízení. Je třeba vyřešit do dalšího stupně napojení sdělovacích technologií na tento náhradní zdroj.
  - **Skořepa (Stosmol): Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.**
- 3) Výtahy – rozsah informací předávaných do systému DDTS musí být v plném rozsahu dle předpisu S10 jak ve směru sledování, tak ovládání.
  - **Ambrož (Stosmol): Bylo doplněno.**
- 4) Sdělovací místnosti, zabezpečovací místnosti a ostatní technologické místnosti ve správě SSZT budou vybaveny klimatizační jednotkou s komunikační kartou zajišťující přenos informačních a poruchových stavů do systému DDTS prostřednictvím SNMP.
  - **Lipčák (Stosmol): Bylo doplněno.**
- 5) Výpichy optického kabelu - Při pokládce OK v úseku, kde bude vedena trasa, zajistit vyvedení 6 vláken pro TDS u vybraných PZS domků z důvodu navazujících staveb doplnění kamerových systému na PZS pro zvýšení bezpečnosti na PZS a řešení MU. Zejména tam kde je předpoklad vyšší frekvence silniční dopravy. U ostatních PZS stavbou nedotčených zajistit alespoň kabelové rezervy pro případné naspojování.
  - **Hadraba (Stosmol): Bylo doplněno.**
- 6) Optická trasa a trasa DK v úseku Bakov n.J. - Turnov je v současné době ve stavu před finálním dokončením. Momentálně se vypořádávají připomínky a nedodělky. Trasa je funkční. Datový provoz zatím nebyl zahájen.
  - **Hadraba (Stosmol): Bylo upřesněno.**
- 7) Při převodu rozhlasových ústředěn v přilehlých zastávkách na IP provoz zajistit i integraci do DDTS.
  - **Lipčák (Stosmol): Bylo uvažováno již uvažováno v druhém dílčím plnění.**
- 8) Kamerový systém v žst Turnov musí obsahovat pokročilou správu management serveru Milestone, z důvodu integrace do centrálního systému. Nižší switche kamerového systému použité ve stavbě budou s managementem a přenosem poruchových a provozních stavů do systému DDTS prostřednictvím protokolu SNMP.
  - **Lipčák (Stosmol): Bylo doplněno.**

- 9) Tato věta nedává moc smysl: „Systém DDTS bude připojen na TDS pomocí optického kabelu, a to buď stávajícího, který je nutno prověřit správcem sítě, pro jeho použitelnost, nebo pomocí nově uloženého optického kabelu.“

Systém DDTS je jako celek soubor prvků s napojením na Integrační koncentrátor, který je datově spojený s Integračním serverem. Smyslem věty je připojení nutnost prověřit optickou trasu od integračního koncentrátoru na Integrační server v Pardubicích?

- Lipčák (Stosmol): Bylo opraveno.

### **Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)**

#### **Textová část:**

- 1) V odstavci Popis stávajícího stavu opravit „Měření je provedeno na sekundární straně čtyřkvadrantovým elektroměrem ČEZ pro činný i jalový odběr“ na „Měření je provedeno na primární straně čtyřkvadrantovým elektroměrem ČEZ pro činný i jalový odběr“ dle skutečnosti.
- Skořepa (Stosmol): Bylo opraveno.
- 2) V odstavci DŘT (dispečerská řídicí technika) opravit „TS (LDSŽ 22kV)“ na „TS (LDSŽ 35kV)“ dle skutečnosti.
- Skořepa (Stosmol): Bylo opraveno.
- 3) V odstavci Silnoproudý rozvod NN a VO je napsáno „Osvětlení bude možné ovládat dálkově prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV+VO a bude začleněno do systému DDTS. Umístění rozvaděče bude nově v trafostanici s klientem v dopravě“. V odstavcích Osvětlení nástupišť, Osvětlení přístupových cest a Osvětlení podchodu je napsáno, že „Umístění rozvaděče DDTS zůstane zachováno ve stávajících prostorách ve výpravní budově“ - požadujeme sjednotit popis dle prvního odstavce na „Umístění rozvaděče bude nově v trafostanici s klientem v dopravě“.
- Skořepa (Stosmol): Bylo sjednoceno a opraveno.

### **Správa mostů a tunelů (SMT)**

- 1) Bez připomínek.



### 3. Odbor přípravy staveb (O6)

#### Provozní a dopravní technologie

(Zpracoval/a: Ing. Konopásek, tel.: 602 289 077)

##### K.1 Podrobná dopravní technologie:

- 1) V bodu 1.3.3 na straně 11 jsou v tabulce chybně rozhodná stoupání, spády a třída sklonu. Data se v tabulce týkají traťového úseku Malá Skála – Turnov – Sychrov. Požadujeme tabulku opravit dle údajů z TTP trati 537.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 2) 1.2.3 Rozhodné stoupání, spády a třída sklonu – v sudém směru uvádíte v sudém směru u úseku Turnov – Karlovice-Sedmihorky spád 10‰ a třídu sklonu II-III. Podle TTP trati 511A, tabulky č. 6b je spád v tomto směru 3‰ a třída sklonu VI-VII. V lichém směru uvádíte v úseku Turnov – Karlovice-Sedmihorky spád 3‰ a třídu sklonu VI-VII. Podle TTP trati 511A, tabulky č. 6b je spád v tomto směru 10‰ a třída sklonu II-III. Požadujeme údaje v tabulce opravit.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 3) V bodu 4.4.2 v tabulce na straně 39 opravte u nástupiště č. 1 délku nástupní hrany. Bylo dohodnuto zkrácení délky nástupní hrany na 170 metrů z důvodu doplnění na příšovickosychrovském zhlaví o paralelní spojkou pro rychlost 60 km/h.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 4) V bodu 4.4.3 je v tabulce u dopravní koleje č. 9 uvedena ve sloupci účel a použití koleje kolej č. 9a. V situačním schématu v příloze 2 žádná taková kolej není. O jakou kolej se tedy jedná?
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 5) V bodu 4.4.6 je na straně 41 navržen rozsah elektricky ohříváných výhybek. Pokud se uvažuje s ohřevem výhybky č. 17 do nákladové části, je nutné navrhnout elektrický ohřev i na části křižovatkové výhybky č. 100, jelikož ta bude mít společný chod a bude tvořit odvrát. Dále doporučujeme doplnit EOv také na výhybku č. 9.
  - Kafka (PROJEKT servis): V řešení se uvažovalo s vložením seřaďovacího návěstidla a výkolejky mezi výhybky č. 17 / 100, aby nebylo nutno výhybku č. 100 vyhřívat. EOv výhybky č. 9 bylo doplněno.
- 6) V závěru na straně 42 doplňte k traťovému úseku Hrubá Skála – Turnov, že v rámci této stavby je navržena v nz. Karlovice-Sedmihorky možnost uzavření vlaku v daném nákladisti. Toto bylo dohodnuto na výrobní poradě. Textaci doplňte i do textové části ZP, do bodu 2 na straně 6.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

- 7) V bodu 1.1. na straně 6 opravte v souladu s TTP trati 508 normativ délky vlaků nákladní dopravy z 359 m na 269 m.

○ Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

- 8) V bodu 1.3 na straně 10 opravte číslo tratě z 00 na 070. Dále opravte normativ délky vlaků nákladní dopravy z 395 m na 381 m (viz platné TTP trati 537).

○ Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

#### Textová část:

- 1) V textové části u popisu navrhovaného řešení na straně 11 opravte textaci poslední věty prvního odstavce takto: „Dále musí umožňovat u vjezdových jízdních cest jízdu podle rozhledových poměrů.“.

○ Rynda (Stosmol): Bylo opraveno.

- 2) V textové části ZP v bodu 7.7. opravte u nástupiště č. 1 délku nástupní hrany z 200 metrů na 170 metrů.

○ Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

### **Zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení**

(Zpracoval/a: Ing. Zunt, tel.: 727 876 501)

- 1) Bez připomínek

### **Železniční svršek a spodek**

(Zpracoval/a: Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021)

#### D.2 Situace km 123,3 – km 124,6 (Kolejové řešení):

- 1) U paralelních kolejových spojek 22-27 a 23-26 není dodržena minimální osová vzdálenost kolejí.

○ Lednický (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

- 2) Chybí situace s ukončením kolejových úprav směrem na Příšovice a Malou Skálu.

○ Lednický (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

- 3) Rekonstrukci železničního svršku a spodku ve směru na Hradec Králové a Liberec nezačínějte na krajní výhybce, ale zahrňte do rekonstrukce i část koleje před krajní výhybkou.

○ Lednický (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

- 4) V koleji č. 11b je navržena rychlost 60 km/h. V oblouku s poloměrem 305 m v části se vzestupnicí před výhybkou č. 9 dojde k překročení maximální hodnoty nedostatku převýšení.

○ Lednický (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

**Nástupiště**

(Zpracoval/a: Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021)

**Textová část:**

- 1) V textové části v kapitole 7.7 v tabulce navrženého stavu je u koleje č. 2 uvedena chybně délka nástupní hrany 200 m. Správně má být 170 m.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

**Železniční přejezdy**

(Zpracoval/a: Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021)

**K.3 Železniční přejezdy a Textová část:**

- 1) Výkresová část – odlište barevně přejezdy bez stavební rekonstrukce od přejezdů se stavební rekonstrukcí (např. u přejezdu P3092 je zakreslena pozemní komunikace barevně, přejezd však nebude stavebně rekonstruován).
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 2) V příloze K.3 není doloženo projednání zrušení vybraných železničních přejezdů v souladu s požadavky ZTP (v textové části doprovodné dokumentace zmiňující prověření zrušení přejezdů je na přílohu K.3 odkazováno).
  - Munzar (PROJEKT servis): Doložení o projednání je součástí přílohy K. 7 Doklady. Textová část byla upravena. V příloze K.3 je textový popis a výkresová část.
- 3) V textové části je uvedeno, že na trati 030 budou dotčeny 3 železniční přejezdy. Toto tvrzení je v rozporu s tabulkou, kde je uvedeno 6 přejezdů.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

**D.2 Situace km 123,3 – km 124,6:**

- 1) Rekonstrukce železničního přejezdu P3182 není zakreslena v situaci D.2.
  - Munzar (PROJEKT servis): Rekonstrukce přejezdu P3182 byla doplněna do situace.

**Mostní objekty**

(Zpracoval/a: Ing. Seidlová, tel: 606 708 805)

**Textová část:**

- 1) Doplnit základní požadavky ZTP k umělým stavbám - přechodnost, zatížitelnost, VMP, obrys kolejového lože, podjezdové výšky.
  - Munzar (PROJEKT servis): Byla přidána kapitola obecných požadavků, kde byly požadavky na mostní objekty specifikovány.
- 2) Doplnit předpokládanou šířku nástupišť s ohledem na šířku schodiště (0,1+2,4/4+0.1) + konstrukce zábradlí/zastřešení (0,3m) + průchod (2 x 2,0m).
  - Munzar (PROJEKT servis): Na straně 27 - Kapitola nástupiště. Byla rozšířena tabulka o šířku nástupiště.

**Tabulka propočtu:**

- 1) Doložte výpočet plochy (lze š x d do textu ZP).
  - Munzar (PROJEKT servis): Výpočet byl doplněn.

**Pozemní stavební objekty**

(Zpracoval/a: p. Brandejský, DiS., tel.: 725 562 398)

**Textová část:**

- 1) Upozorňujeme, že předmětnou stavbu je nutné koordinovat též s připravovanou stavbou „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa“, která je zařazena do plánu investic s předpokládanou realizací 2022-23.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno.
- 2) Upozorňujeme, že v textové části chybí informace, zda je umístění předmětné stavby v souladu s územním plánem.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo doplněno

## **Životní prostředí**

(Zpracoval/a: Ing. Schorníková, tel.: 725 953 493)

### **K.2 Životní prostředí:**

- 1) Str. 10: Sdělení níže uvedené věty není zcela jasné.

“Vzhledem k výskytu chráněných, a zvláště chráněných druhů není nutné v dalším stupni PD provést biologické hodnocení v celém úseku trati, protože se jedná o úpravu stávající ŽST bez přírodních stanovišť.”

V rámci dalšího stupně dokumentace (DUR) předpokládáme provedení biologického průzkumu, obzvláště pokud se vyskytnou chráněné a zvláště chráněné druhy. Požadujeme v tomto smyslu text upravit.

- Pačesná (PROJEKT servis): Bylo upraveno.

- 2) Str. 18: Uvedená věta:

“Významný vliv realizace záměru na ŽP není očekáván, pokud bude s odpady nakládáno podle následujících podmínek: před zahájením prací provést místní šetření k vyloučení možných starých zátěží v místě záměru, kvalita materiálů určených k opětovnému použití musí být ověřena akreditovanou laboratoří, veškeré odpady musí být správně kategorizovány a předány pouze oprávněné osobě. ”

Místní šetření má být provedeno již v této fázi – záměru projektu (požadavek dle ZTP). Kvalita materiálu (zejména šterkového lože) musí být ověřena vzorkováním ve fázi DUR, tedy v rámci přípravy stavby. Požadujeme v tomto smyslu text upravit.

- Pačesná (PROJEKT servis): Bylo upraveno.

## **Ekonomické hodnocení**

(Zpracoval/a: Ing. Švábová, tel.: 602 159 113)

### **B. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu:**

- 1) Popis technického řešení se jeví v určitých částech velmi podrobný, až je nepřehledný. Zaměřte se v popisu na podstatné věci (není třeba detailně popisovat např. typy trubek, kabelů apod.) z pohledu EH. Není třeba opisovat části průvodní zprávy. Z tohoto pohledu prosíme zpracovat především následující připomínky:

- V úvodu uveďte identifikační údaje projektu, tratě zaústěné do stanice atp. Na str. 7 popisujete, že stavba probíhá od km 123,400 do km 124,600, ale že jsou do stanice zaústěny 4 tratě, je uvedeno až na str. 12. Není tedy jasné, které trati se kilometráž týká.
- Některé části technického popisu jsou zbytečně podrobné, důležité věci však v popisu chybí. V ekonomické analýze máte zahrnuty benefity z přejezdů, žádný přejezd však není popsán ani v „současném stavu“ ani v „budoucím stavu“. Jestliže zvýšení stupně zabezpečení přejezdů je součástí projektu, je nutné tuto skutečnost řádně popsat (počet zahrnutých přejezdů, stupeň zabezpečení bez projektu, s projektem apod.).

- Krupička (SUDOP Brno): Bylo upraveno dle požadavků.

- 2) Nesouhlasíme se stanovením nákladů na údržbu a opravy, konkrétně s mírným poklesem těchto nákladů. Snížení nákladů u železničního svršku a spodku o 20% lze akceptovat, ale u dalších skupin majetku náklady stoupnou. Jedná se především o nové prvky infrastruktury (výtahy, podchod nové zabezpečovací zařízení atd.), které bude třeba udržovat. Patrně nejsou vůbec zahrnuty zvýšené náklady na přejezdy (přestože benefity z nich zahrnuty jsou). Prověřte a zahrňte do výpočtu všechny skupiny majetku.
- Krupička (SUDOP Brno): Výpočet nákladů na opravou a údržbu byl prověřen a upraven.
- 3) Není jasné, proč u hodnot času je výraznější podíl přisouzen pracovní dojížděce. Předmětné tratě slouží v podstatné míře k cestám za rekreací, prosíme proto stanovit 10% podíl na obchodní cesty a zbytek rozdělit rovnoměrně mezi všechny typy cest, a to z důvodu, že přepravní prognóza nebyla zpracována.
- Krupička (SUDOP Brno): Přepravní prognóza je v případě daného projektu nadbytečná, neboť změny jízdních dob v důsledku realizace stavby jsou jen minimální. Naše rozdělení (70 % krátká a dlouhá dojíždka, 30 % ostatní cesty) vychází z předpokladu, že zhruba 70 % cest je plánovaných (denní dojíždka do práce a do škol apod.), zatímco 30 % je neplánovaných (výlety apod.). Toto rozdělení používáme standardně a dlouhodobě ve všech ekonomických hodnoceních, kde jsou součástí přínosů úspory času. Uvedený předpoklad nemáme nikde oficiálně „na papíře“, vychází z našich zkušeností a konzultací se zpracovateli přepravních prognóz. Vyšší podíl nepravidelných cest v tomto případě však má negativní vliv na celkovou ekonomickou efektivnost projektu.
- 4) Úspory času ve výši 1 min. resp. 1,5 min. dle našeho názoru zanedbatelné nejsou. Zahrnutí těchto úspor do časové složky nákladů na provoz vlaků by dle našeho názoru alespoň částečně zlepšilo ekonomickou efektivnost projektu.
- Krupička (SUDOP Brno): Zahrnout časovou úsporu do výpočtu nákladů na provoz vlakových souprav by bylo smysluplné, pokud by realizací projektu došlo k celkovému zkrácení jízdních cyklů souprav. Rekonstrukce žst. Turnov však takovouto optimalizaci neřeší. Z hlediska provozních nákladů je takové zkrácení neprůkazné, neboť 1-1,5, které vlak ušetří, si bude muset „odstát“ jinde.

#### Formální připomínky:

- 1) Na str. 4 uvádíte úsek „Tutnov – Hrubá Skála“. Není jasné, zda jde o Turnov, či o Trutnov.
- Krupička (SUDOP Brno): V textu bylo upraveno.
- 2) V textové zprávě je uvedeno mnoho zkratk, které nejsou součástí Seznamu zkratk. Prosíme doplnění.
- Krupička (SUDOP Brno): Bylo doplněno do textu.

- 3) Na str. 12 definujete referenční období jako 2026 – 2055, ale na str. 14 uvádíte jako poslední rok referenčního období rok 2051. Prosíme opravu.
- Krupička (SUDOP Brno): V textu bylo opraveno, správně je rok 2055.

#### 4. Odbor řízení provozu (O11)

(Zpracoval/a: Ing. Říha, tel.: 972 325 863)

##### Textová část:

- 1) 7.2 Zabezpečovací zařízení – upřesněte cílový stav popisující ŽST Turnov. Podle Pokynu generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ SŽDC PO–01/2019-GŘ v aktuálním znění budou v ŽST Turnov umístěna v cílovém stavu záložní pracoviště pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP (ZP) a to pro tratě Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo), Turnov – Liberec, Hradec Králové (mimo) – Turnov (mimo) a Všetaty (mimo) – Turnov (mimo).
- Rynda (Stosmol): Bylo doplněno, pracoviště pro dálkové řízení“ SŽDC PO–01/2019-GŘ v aktuálním znění budou v ŽST Turnov umístěna v cílovém stavu záložní pracoviště pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP (ZP) a to pro tratě Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo), Turnov – Liberec, Hradec Králové (mimo) – Turnov (mimo) a Všetaty (mimo) – Turnov (mimo).

##### K.1 Podrobná dopravní technologie:

- 1) 4.4.6, Ohřev výhybek, strana 41. Požadujeme navrhnout i ohřev výhybky č. 9. Jak z bodu 4.4.3 Seznam kolejí a z bodu 4.4.5 PDT vyplývá, na manipulační kolej č. 11c budou pravidelně odstavovány soupravy osobních vlaků. Nutno opravit i příslušnou přílohu.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 2) 4.4.3 Seznam kolejí. V závěru tohoto bodu pro další stupeň dokumentace předepište, že seznam musí být v dalším stupni dokumentace precizován a koleje očíslovány přesně podle aktuálního znění interního předpisu D1 Dopravní a návěstní předpis.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

## 5. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(Zpracoval/a: Ing. Kuník, tel.: 725 805 797)

### Textová část:

- 1) kap. 5 Hlavní cíle stavby: V druhé odrážce opravit SSZ na SZZ
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 2) kap. 7.7 Nástupiště: Dle koordinační situace je délka 1. nástupiště 170 m, sjednotit.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo sjednoceno. Délka nástupiště č. 1 je 170m

### D.1 Přehledná situace stavby:

- 1) Karlovice-Sedmihorky jsou nákladiště a zastávka, nikoliv železniční stanice, opravit.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

### K.1 Podrobná dopravní technologie:

- 1) kap. 1.1.2 Seznam přejezdů: Přejezdy P3089, P3094 a P3095 jsou přechody pro pěší, druhý a třetí doplněný turnikety, resp. meandry.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 2) kap. 1.3 Traťový úsek Příšovice – Turnov: Opravit číslo tratě dle KJŘ.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 3) kap. 1.3.2 Seznam přejezdů: Přejezd P2721 spadá do obvodu ŽST Příšovice, upřesnit.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo upřesněno.
- 4) kap. 1.4.2 Hlásky (hradla), odbočky, nákladiště, zastávky a závorářská stanoviště v přilehlých mezistaničních úsecích: Karlovice-Sedmihorky jsou nákladiště a zastávka, upřesnit.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo upřesněno.
- 5) kap. 2.1.1.1 Osobní doprava, linky dálkové dopravy: Linka R21 má od zahájení platnosti tohoto GVD uzel v X:00 v ŽST Tanvald, nikoliv v ŽST Velké Hamry.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 6) kap. 2.2 Sumarizace provozu ve stávajícím stavu: GVD 2018/19 je neaktuální – promítá se jak do počtu vlaků v navazujících úsecích, tak např. též do souprav odstavených v ŽST Turnov v noční době.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.



- 7) kap. 3.3.1.2 Technologie provozu osobní dopravy v dlouhodobém horizontu: V textu je uveden uzel rychlíků v L:00, v následném přehledu v S:00, opravit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo opraveno.
- 8) kap. 3.3.1.2 Technologie provozu osobní dopravy v dlouhodobém horizontu: Bylo by vhodné v textu upozornit, že v uzlu v S:00 není ve výhledovém stavu zajištěn přípoj v relaci Praha – Semily a v L:21 není přípoj mezi osobními vlaky od Hradce Králové směr Liberec.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.
- 9) kap. 3.3.4 Řešení ŽST Turnov: Spojování souprav je možné též realizovat s využitím návěsti „Jízda podle rozhledových poměrů“, nejen cestovými návěstidly.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.
- 10) kap. 4.2 Traťový úsek Hrubá Skála – Turnov: Je uvedeno, že nové TZZ bude vybudováno až do ŽST Rovensko pod Troskami, což je v rozporu s textovou částí záměru projektu i se závěrem této části, je třeba sjednotit informace.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo sjednoceno.
- 11) kap. 4.4.2 Nástupiště: Dle koordinační situace je délka 1. nástupiště 170 m, sjednotit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo sjednoceno.
- 12) kap. 4.4.3 Seznam kolejí: SK 9 je vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou kolejí pro všechny vlaky vyjma směru Hrubá Skála, upřesnit.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo upřesněno.
- 13) kap. 4.4.3 Seznam kolejí a příloha č. 2: Doplnit užitečnou délku SK 7 a 9 též pro vlaky využívající dodatečný počítací bod u námezníků výhybek na maloskalském zhlaví.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.
- 14) kap. 4.4.3 Seznam kolejí a příloha č.2: Koleje 11b a 11d nejsou staničními kolejemi ale částmi zhlaví.
- Kafka (PROJEKT servis): V dalším stupni dokumentace bude precizováno a koleje očíslovány přesně podle aktuálního znění interního předpisu D1 Dopravní a návěstní předpis.
- 15) Kap. 4.4.6 Ohřev výhybek: S ohledem na uvedené pravidelné odstavování vozidel v noční době na SK 11c zvážit doplnění ohřevu výhybek také na výhybku č. 9.
- Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

- 16) Příloha č. 4-1 a 4-2: Nové SZZ 3. kategorie v ŽST Hrubá Skála není součástí stavby, uvažované provozní intervaly při existenci stávajícího SZZ nejsou reálné. Je třeba doložit výhledový GVD pro stav po této stavbě bez realizace hypotetických navazujících staveb.
- Kafka (PROJEKT servis): Výhledový GVD bezprostředně po realizaci této stavby se nezmění, úspora z jízdních dob směru Hrubá Skála se pouze promítne do dřívějšího příjezdu / pozdějšího odjezdu ze ŽST Turnov.

## 6. Odbor traťového hospodářství (O13)

### Zásadní připomínky k projektu

(Zpracoval/a: Ing. Bednář, tel.: 972 244 564)

- 1) U přejezdů P3174, P3181 s nedostatečnou vzdáleností mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380 je nutné uvažovat se stavební úpravou nebo dopravním opatřením. Popis navrhovaného opatření doplňte v příslušné části.
- Záruba (SSZ), Munzar (PROJEKT servis): Úpravy veškerých přejezdů byly projednány se zástupcem O13 (Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.) a na základě projednání byly navrženy úpravy uvedené v dokumentaci. Přejezd P3174 byl projednán s ŘSD (30. 11. 2019, Ing. Michal Vrabec).

### Železniční svršek, železniční přejezdy, provozní a dopravní technologie

(Zpracoval/a: Ing. Bednář, tel.: 972 244 564)

#### Textová část:

- 1) U přejezdových konstrukcí není nutné předepisovat materiálové řešení.
  - Munzar (PROJEKT servis): Bylo upraveno a předepsána rozebíratelná přejezdová kce.
- 2) V případě, že bude P3179 zachován, doplňte rekonstrukci přejezdové konstrukce.
  - Munzar (PROJEKT servis): Rekonstrukce přejezdu P3179 byla doplněna.

#### D.2 Situace km 123,3 – km 124,6 (Kolejové řešení):

- 1) Poloměr R650 m ve výhybce č. 28 pro rychlost 70 km/h zvětšete, aby v hlavním směru nebyla překročena mezní hodnota náhlé změny nedostatku převýšení. Optimálně upravte na typovou transformaci R751/500 m (pozn. přednostně mají být používány typové transformace dle novelizované směrnice SŽDC SM77).
- Lednický (PROJEKT servis): Bylo upraveno na typovou transformaci.

- 2) Převýšení na zhlaví směr Malá Skála je potřeba snížit, aby nebyly navrženy velké přebytky převýšení. Akceptovatelné je snížení převýšení do mezních hodnot nedostatku převýšení pro R300 m a rychlost 60 km/h.
  - Lednický (PROJEKT servis): Hodnota převýšení na vstupním oblouku R300 je navržena z důvodu návaznosti na obloukové zhlaví, kde je navrženo převýšení koleje D=82 při hodnotě nedostatku převýšení I=85 pro požadovanou (dle profesních porad) rychlost v koleji č. 1 a 2 **65 km/hod** pro rychlostní profil V130.
- 3) V koleji č. 5a na jaroměřském zhlaví v oblouku před nástupišti chybí přechodnice, aby bylo možné uvažovat s rychlostí 60 km/h. Obdobně chybí mezilehlá vzestupnice mezi obloukem R305 m a R500 m ve výhybce 9, aby bylo možné uvažovat s rychlostí 60 km/h.
  - Lednický (PROJEKT servis): V koleji č. 5a byla doplněna vzestupnice délky 50m, 1/3 délky leží ve směrovém oblouku 300m a 2/3 jsou umístěny do následné přímé. V koleji č. 11b byla doplněna mezilehlá přechodnice (vzestupnice).
- 4) Mezi výh. č. 10 a 11 navrhnete oblouk R500 m pro odstranění dvou náhlých změn nedostatků převýšení.
  - Lednický (PROJEKT servis): Bylo opraveno.

#### K.1 Podrobná dopravní technologie:

- 1) kap. 1.1.2 Seznam přejezdů: Přejezdy P3089, P3094 a P3095 jsou přechody pro pěší, druhý a třetí doplněný turnikety, resp. meandry.
  - Kafka (PROJEKT servis): Bylo doplněno.

### **Železniční spodek**

(Zpracoval/a: Ing. Břešťovský Ph.D., tel.: 972 244 275)

#### K.5 Rešerše geologických poměrů v ŽST Turnov

- 1) V přiložené geotechnické rešerši není přiložen výřez z geologické mapy, nejsou přiloženy originální výstupy z historických pramenů. Jsou pouze přepsané. V dokumentaci nejsou zmíněny rekonstrukční práce v obvodu stanice, minimálně by bylo vhodné doplnit poznatky z rekonstrukce nástupišť. Celkově rešerše poskytuje velmi málo informací. Požadujeme dopracovat.
  - Munzar (PROJEKT servis): Byl doplněn výřez z geologické mapy a originální výstupy. Doplněny obecné informace ohledně historických sanací v ŽST Turnov, bohužel podklady z let 2002 – 2003 z rekonstrukce nástupišť nejsou k dispozici, taktéž po ověření na OŘ HK potažmo ST Liberec nejsou k dispozici podklady ohledně sanace spodku z let datovaných do roku 1983 resp. 1987.

**Osobní výtahy**

(Zpracoval/a: Ing. Jauris, tel.: 972 244 265)

**D.2 Situace km 123,3 – km 124,6:**

- 1) Dáváme ke zvážení, zda u nástupišť nenavrhnout pouze jedno výstupní rameno schodiště a výtahy umístit na protější stěnu. V návrhu umístěné výtahové šachty do toku cestujících nejsou vhodné.
  - Munzar (PROJEKT servis): Z kapacitních důvodů nelez navrhnout pouze jedno schodišťové rameno. Minimální požadovanou šířku na schodiště nelze splnit pouze jedním ramenem s ohledem na šířku nástupišť.

**Mostní objekty**

(Zpracoval/a: Ing. Teichman, tel.: 972 341 368)

**Textová část:**

- 1) Upozorňujeme na most v ev.km 124,361. V záměru projektu je navržena sanace mostu, s tím lze souhlasit pouze za předpokladu, že v dalším stupni (DÚR) bude most posouzen dle MP S 30135/2015-O13 a výsledek bude kladný. V případě, že by most „nevyšel“ a musel by být rekonstruován, výrazně by to ovlivnilo cenu tohoto stavebního objektu.
  - Munzar (PROJEKT servis): S ohledem na finanční nároky a na základě prohlídky mostního objektu je navrhována sanace (rekonstrukce mostu). V rámci stavby dojde pouze ke zvýšení rychlosti na mostním objektu. dle vyjádření správce již v dnešním stavu splňuje most přechodnost D4/40 je předpoklad na zvýšení přechodnosti na D4/100.

## 7. Odbor zabezpečovací a telekomunikační technika (O14)

(Zpracoval/a: p. Kolář, tel.: 724 681 660)

Dle připravované aktualizace SM 118 a požadavků na minimalizaci hlášení doporučujeme instalovat vizuální informační systém i do zastávky Turnov město.

Rozsah informačního systému bude určen dle kategorizace, která je definována směrnicí SŽ SM122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost ve znění změny č. 1 až 2 (účinnost od 15. dubna 2020)

Je nutné koordinovat orientační a vizuální informační systémy, které musí být vzájemně v souladu, a to i se systémy realizovaných z jiných staveb. Dále je nutné zajistit i stavební přípravu na jiné informační systémy třetích stran např. integrátora dopravy, bude-li z jejich strany tento požadavek.

Vizuální informační systém musí plnit požadavky aktuální směrnice č.118.

Veškeré orientační a informační systémy musí plnit požadavky pro OOSPO.

- **Kafka (PROJEKT servis):** Dle směrnice SŽDC SM122 je kategorie ŽST Turnov „C“. Po realizaci stavby se tato kategorie nemění. Bylo doplněno do přílohy K.1.
- **Hadraba (Stosmol):** Bylo doplněno do textové části.

## 8. Odbor jízdního řádu (O16)

(Zpracoval/a: Ing. Vrtěl, tel.: 972 241 550)

### K.2 Životní prostředí:

- 1) str. 23, K) Klimatické poměry – poslední souvětí opravte. Celostátní dráha číslo 500 00 Jaroměř – Liberec není elektrizovaná.
- **Pačesná (PROJEKT servis):** Bylo opraveno.

## 9. Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)

(Zpracoval/a: Ing. Plocek, tel. 972 322 491)

- 1) Bez připomínek

## 10. Ministerstvo dopravy ČR, odbor veřejné dopravy (O190)

- 1) Bez připomínek.

## 11. KORID LK

(Zpracoval/a: Pavel Blažek, tel: 731 547 815)

- 1) Bez připomínek.

## 12. ČD Cargo

(Zpracoval/a: Vandrovec, tel: 727 930 052)

- 1) Bez připomínek.