

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dna 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
1	SŽ GR 021 - Jan_Kubelka	A.3.2.3 str.30	Z jakého důvodu je uvažován na mostě přes VRT alespoň jeden nouzový chodník? Nouzový chodník i chodník pro pěší doporučujeme navrhovat pouze tam, kde jej normy vyžadují, nebo kde jeho umístění dává smysl s ohledem na okolí.	<u>Hukel / Navrátil</u> : Umístění nouzového chodníku rozšíří konstrukci nadjezdu o 0,75 m, bez dalších požadavků na přístupové cesty (chodníky apod.) a beze změny rozsahu případných proti dotykových ochran (vyhrazený prostor). Projektant se tedy přiklání uvažovat ho primárně na všech nadjezdech a jeho vypuštění v dalším stupni PD řádně odůvodnit. Chodník pro pěší bude navržen pouze tam, kde bude potřeba	K projednání
		A.3.3.1 str.34	Minimální výšku VMP VRT pod oběma navrhovanými nadjezdy (polní a místní komunikace) lze uvažovat nižší, než 7,2 m. Jedná se o kolmé křížení, šířku mostu odhadem do 20 m. Při návrhu sloupů trakčních stožárů symetricky vůči nadjezdu postačí hodnota 6640 mm – viz výkresy dříve zaslané garantům mostní profese. (Doporučení do dalšího stupně projektování.)	<u>Hukel / Navrátil</u> : V rámci TES je ponechána určitá rezerva, v dalším stupni PD je možné výšku VMP upřesnit	K projednání
	SŽ GR 021 - Přemysl_Marek	A.4.	Z hlediska popisu širšího území doporučujeme doplnit existenci biosférické rezervace Dolní Morava jižně od záměru. Hranice biosférické rezervace je záměru nejbliže v prostoru Rakvic ve vzdálenosti cca 900m	<u>Surovka</u> : Ve vzdálenosti cca 900 m jižně od záměru (u obce Rakvice) se nachází biosférická rezervace Dolní Morava. Severovýchodní část rezervace se nachází v ploché nivě řeky Dyje, kde kvůli intenzivnímu zemědělství najdete už jen zbytky původních lužních luk a lesů. Ty přesto stojí za vaši návštěvu! V trojúhelníku vymezeném Břeclaví, Týncem a soutokem Moravy a Dyje je nejrozsáhlejší komplex tvrdého luhu a lužních luk (celkem zhruba 8 000 ha) ve střední Evropě.	ÁNO
			Prosíme o úpravu názvu tabulky 4-1 vliv stavby na ZPF. Správně je Vliv stavby na ŽP. V rámci kapitoly by měl být uveden alespoň odhad záboru ZPF a odhad kubatury skrývky	<u>Surovka</u> : bude revidováno	ÁNO
	SŽ GR 021 - Jiří_Michalica	A.2. / A.5	Z pohledu členění textové zprávy doporučuji sloučit kapitolu 5 (Přepravní prognóza) s kapitolou 2 (Dopravní a provozní technologie). Linkové vedení, intervaly linek a časové horizonty popisují základní scénáře a dopady na dopravní technologii. Z pohledu TES pak popis jednotlivých horizontů nehraje významnou roli, navrhuji kapitolu zcela vypustit, nebo přepracovat pro jeden horizont, pro který je zpracována dopravní technologie (GVD a kapacitní výpočty).	<u>Plocek</u> : Doba výstavby úseku Šakvice – Rakvice není známa, teoreticky je možné, že realizace proběhne ve všech výhledových horizontech rozsahu dopravy. Byť kapacitní výpočty pracují s nejvyšším rozsahem nejvzdálenějšího horizontu, pro úplnost informací bych se přikláněl k popisu všech horizontů	K projednání
			V rámci textové zprávy se nachází velké množství gramatických chyb. Před finálním odevzdáním je nutné provést finální revizi všech textů včetně výkresové dokumentace	<u>Lukáč</u> : bude revidováno	ÁNO
		A.2. / A.5	Obecně: jelikož jsou kapitoly 2 a 5 úzce provázány svým obsahem, doporučujeme uvedené kapitoly řadit za sebou. Zároveň konstatujeme, že nadpis kapitoly 5 neodpovídá obsahu v ní obsažené, jelikož v kapitole 5 je uvedena problematika rozsahu dopravy potažmo uvažovaného provozního konceptu a nikoliv přepravní prognóza	<u>Plocek</u> : Bude zpracováno, kapitola 5 bude přejmenována na "Horizonty výhledového rozsahu dopravy" a zařazena za kap. 2	ÁNO
		A.1.1	původní větu: „Původně sledovaný koncept úrovněového napojení VRT v žst. Šakvice, obvod Starovičky, prokazatelně, a to na základě předběžných výsledků separátní simulace, nevyhovuje zvládnutí výhledového rozsahu dopravy v sledovaných časových horizontech H2 – H4 (dle koncepce DÚR VRT Modřice – Šakvice).“ požadujeme nahradit následujícím textem: „Původně sledovaný koncept dvokolejného úrovněového napojení VRT v žst. Šakvice, obvod Starovičky, prokazatelně, a to na základě výsledků separátní simulace zpracované Správou železnic, GR O11 (dopis č. 85142/2020-SŽ-GR-O11), nezaručuje dosažení optimální úrovně kvality provozu (v souladu se směrnici SŽDC SM124), a to ve vztahu k provoznímu konceptu uvažovanému v rámci sledovaných časových horizontech H3 a H4 (dle koncepce DUR VRT Modřice – Šakvice).“	<u>Lukáč</u> : bude revidováno	ÁNO

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dne 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
2	SŽ GR 011 - Martin_Bednár Milan_Stehlík	A.2	větou: „V další projektové přípravě v navazujících stupních bude dle požadavku zadavatele posouzeno umístění styku blíže místu napojení v odb. Nové Mlýny (cca km 45,0).“ zásadně nesouhlasíme a požadujeme v rámci této studie technicky a dopravně technologicky prověřit možnost posunu navrženého neutrálního pole do prostoru sjezdu z výhledové VRT (směr Bratislava) na konvenční síť (směr Břeclav). Uvedený požadavek plyne zejména z potřeby poznání, zda ve studii navržená délka sjezdu je v dostatečné délce, aby bylo možné technicky osadit neutrální pole v dopravně-technologicky výhodné poloze, a to s ohledem na výsledky posouzení dynamického průběhu rychlostí ve vztahu k průjezdům vlaků, ale taktéž i rozjezdům vlaků od Stop značek v odb. Nové Mlýny a budoucí odbočky v případě realizace pokračování VRT směr Bratislava	<u>Plocek</u> : Nebude zpracováno, bude diskutováno na konferenčním vypořádání. V rámci TES nebudou zpracovány energetické výpočty, neutrální pole tedy nelze s jistotou umístit do jiné polohy. Umístění blíže odb. Nové Mlýny zůstává jako doporučení, konkrétnější poloha však bude posouzena až po zpracování energetických výpočtů	NE
		A.3.2.1	v textu je uvedena informace, že na odb. Přítluky se nacházejí kolejové spojky pro rychlost 230 km/h. Tato informace je však v rozporu s textem uvedeným v kapitole 2 a s přílohou B.5. Nutno sjednotit (dle požadavků dopravní technologie v návaznosti na technické a ekonomické aspekty) uvedenou informaci napříč dokumentací	<u>Matejov/Tomko</u> : bude revidováno - rychlost v kolejových spojkách Odb. Přítluky = 160 km/h	ÁNO
		A.3.2.1	v textu je zastávka Rakvice zaměňována za zastávku Zaječí	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO
		B.2.1 - 2.4	v uvedených přílohách doporučujeme grafickou formou vyznačit bod napojení VRT do konvenční sítě	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno - bod napojení bude zvýrazněn a vyznačen šipkami VRT vs konvenční ŽT	ÁNO
		B.7	ve variantě po realizaci stavby „Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice – Břeclav“ požadujeme doplnit Lokalizační značky v oblasti napojení VRT (cca v km 97,000), jejímž účelem bude zkrácení prostorového oddílu délky cca 950 metrů, který je ohraničen návěstními body navrženými v km 96,610 a 97,550 (dle staničení konvenční sítě)/46,077 (dle staničení VRT). Lokalizační značky je nutno zřídit pro obě koleje a oba směry	<u>Caltik</u> : bude revidováno - doplněno	ÁNO
3	SŽ GR 09 - Josef_Buriánek	A.5	V kapitole přepravní prognózy uvádíte v horizontu H4 u linek Ex4 a R13 takt 120 min. Pro tento horizont se v jiných nám dostupných podkladech uvádí takt linek R13 a Ex4 60 min. Prosíme o vysvětlení tohoto rozporu	<u>Plocek</u> : Takt linek Ex4 a R13 byl aktualizován na jednáních k DUR Modřice - Šakvice a byl stanoven na 120 min	K projednání
			Dále byl zjištěn nesoulad v označení linky R5. V části dokumentů je tato linka značena jako RB5. Prosíme tedy o sjednocení označení této linky	<u>Plocek</u> : uvádíme správně R5	K projednání
4	SŽ GR 014 - Aleš_Cipris	A.3.1.2	V čl. 3.1 je popisován úsek Šakvice – Rakvice. V tomto úseku Šakvice – Rakvice je železniční přejezd P6795 Šakvice – Starovičky. Zde v tomto článku je uvedeno, že v mezistaničním úseku se nenachází žádné úrovnňové křížení pozemní komunikace s dráhou. Který mezistaniční úsek je zde tedy myšlen? Druhý odstavec – opravte označení normy TNŽ 34 2620.	<u>Caltik</u> : V čl. 3.1.2 je z pohledu zabezpečovacího zařízení popisován úsek Podivín - Zaječí. Bude to doplněno do popisu stávajícího stavu. Označení normy bude opraveno.	ÁNO
		A.3.3.2	Doplňte informaci o boční ochraně na odb. Nové Mlýny u napojení VRT na konvenční trať. Zde je třeba při napojení na stávající stav splnit požadavek normy TNŽ 34 2620, čl. 5.5 Odvratné výhybky a výkolejky. V druhém případě, tj. po realizaci stavby „Úprava železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice – Břeclav“ je toto třeba dát do souladu s „Pokynem generálního ředitele ve věci doplnění požadavků na železniční zabezpečovací zařízení pro tratě s traťovou rychlostí do 200 km/h (včetně)“, SŽ PO-09/2020-GR, čl. 5 Výhybky a výkolejky.	<u>Caltik</u> : nutná diskuse, bez aktivní boční ochrany, 200 m je vyžadováno	K projednání

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dne 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
	SŽ GR 014 - Vojtěch_Porwisz	B.7	S ohledem na chybějící km polohu námezníků stykových výhybek napojení VRT a konvenční tratě nelze návrh na výkrese „Zjednodušené situační schéma zabezpečovacího zařízení napojení VRT v odb. Nové Mlýny“ posoudit (viz textová část).	<u>Caltík</u> : bude revidováno - doplněno	ÁNO
		A.3.3.2	Píšíte zde „vazbu na systém ERTMS/ETCS nebo systémy automatického vedení vlaků“. Místo systému automatické vedení vlaků uveďte systém Automatic Train Operation Over ETCS (ATO Over ETCS)	<u>Caltík</u> : bude revidováno.	ÁNO
			Doplňte do textu, že změna parametrů již vybudované infrastruktury pod dohledem systému ETCS (např. změna poloh balí, hlavních návěstidel atd.) bude vyžadovat aktualizaci dotčeného adresného softwaru RBC	<u>Caltík</u> : bude revidováno - doplněno	ÁNO
		-	Doplňte do dokumentace nutnost instalace diagnostického zařízení zjišťující lom kolejnic nebo vybočení koleje u tratí s rychlostí vyšší než 160 km/h	<u>Skoták</u> : bude revidováno	ÁNO
5	SŽ GR 015 - Petr_Pokorný	-	Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K požadovanému doporučení varianty konečného řešení napojení tratí VRT Modřice – Rakvice a konvenční trati Brno – Břeclav uvádíme, že všechny předložené varianty jsou z našeho pohledu přijatelné		Vyjádření
6	SŽ GR 06 - Martin_Formáček	A.	Textová zpráva neobsahuje žádný závěr/shrnutí, popř. též obsahující odůvodnění, proč byla vybrána Varianta 4	<u>Lukáč</u> : bude revidováno - doplněno do kap. 1.4 SHRUTÍ JEDNOTLIVÝCH VARIÁNT	ÁNO
7	SŽ GR 30 - Jakub_Vaněk	-	V seznamu Zkratk požadujeme zpřesnit citaci systému „EZS – Elektronický zabezpečovací systém“ na „PZTS – Poplachový zabezpečovací a tísňový systém“, neboť při návrhu systému zabezpečení objektu je nutné postupovat dle souboru norem ČSN EN 50131 Poplachové systémy s přihlédnutím k ČSN EN 50398 Poplachové systémy - Kombinované a integrované poplachové systémy	<u>Lukáč</u> : bude revidováno	ÁNO
	SŽ GR 30 - Michaela_Pavlu	-	Do vhodné části předloženého dokumentu požadujeme zpracovat ustanovení: „Objekty dotčené stavbou budou zařazeny do bezpečnostní kategorie ve spolupráci s O30 a tato informace bude předána Zhotoviteli. Zhotovitel pro objekty kategorie I až III musí, nejpozději ve stupni DSP/DUSP, zajistit vypracování samostatného podkladového dokumentu – Bezpečnostního projektu projekčního, a to dle závazné osnovy Zadavatele. V případě změn ve stavebním projektu je nutné aktualizovat Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. Pro objekty zařazené do bezpečnostní kategorie IV a V musí Zhotovitel navrhnout zabezpečení v souladu se Samostatnou přílohou F SM 07	<u>Lukáč</u> : bude revidováno - doplněno do kap. 3.7	ÁNO
		-	V celé zprávě vyměnit výraz „jestvující“ na „existující“	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO
		A.3.2.1	opravte geometrii tak, aby souhlasila s příloženými výkresy, např. sklony nivelety se trochu liší, sklon za směrovým obloukem 20 000 m je nepřesně popsán, doplňte popis výhybek, resp. poloměrů, které budou v koleji před vložením výhybky. Doporučujipopsat směrové a výškové poměry hlavně pomocí tabulek, takto slovní popis je zmatený (kvůli nesrovnalostem) a špatně se v něm orientuje, případně slovní popis zjednodušte (popište zvlášť jednotlivé koleje).	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO
		-	Do tabulky směrových poměrů doplňte oblouky R=8000 m, které jsou nachystány pro budoucí vložení výhybek. V tabulce chybí popis přechodnic, případně popis přímých úseků	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO
		B.2.4	chybí popisky geometrie, bez těchto popisů není možné geometrii zkontrolovat. Staničení jednotlivých ZZO a KZO neodpovídají staničení tratě	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO
		B.2.4	doplňte zakreslení a popis všech výhybek (Odbočka Přítluky, Odbočka Nové Mlýny).	<u>Matejov / Tomko</u> : bude revidováno	ÁNO

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dne 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
8	SŽ GR 013 - Ludmila_Chudějová	B.2.2	v km 41,400 chybí popis směrového oblouku u koleje č. 1	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		B.2.1	délku vstupní přechodnice ve směrovém oblouku o poloměru 2900 m v koleji č. 1 zaokrouhlete na celé metry	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		B.2.3	délku vstupní přechodnice ve směrovém oblouku o poloměru 2900 m v koleji č. 1 zaokrouhlete na celé metry	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		B.2.3	směrový oblouk R=10 000 m v koleji č. 1 má krátké přechodnice dle ČSN 73 6360-1	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		B.4.1	doplňte popisy sklonů plání. Kóta šířky stezky není ukotvená na správném místě (přesahuje přes kraj zakreslené stezky).	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		B.4.2	Kóta šířky stezky není ukotvená na správném místě (přesahuje přes kraj zakreslené stezky)	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		-	Upravte v dokumentu názvosloví – rozlišujte mezi násypem a náspem	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		A.3.2.2	v kapitole jsou uvedeny předpoklady návrhu zemních těles s uvedenými hodnotami. Není zřejmé, kde se parametry vzaly. Požadujeme doplnit	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		A.3.4	doplňte mapy a informace z kterých vycházejí tvrzení v kapitole 3.2.2 (parametry zemin).	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
		-	Doplňte jasné vyjádření, že geotechnická rizika jsou pro všechny varianty shodná (předpokládám).	Lukáč : bude revidováno	ÁNO
		-	Ve stavbách drah v ČR se neuvažuje s použitím štěrkopísku	Matejov / Tomko : bude revidováno	ÁNO
	SŽ GR 013 - Jan_Šimon	-	Preferujeme řešení napojení VRT a konvenční trati variantou č. 3 resp. 4 (zachování polohy zastávky Rakvice v původní poloze		Vyjádření
		-	Variantu křížení v km 43,200 preferujeme A		Vyjádření
9	SŽ OR Brno ST - Luboš_Vrána	-	ST Brno se přiklání kolejově k variantě č.4. Je však třeba dořešit šířku náspu konvenční tratě, u které v současné době nesplňuje násep předepsaný sklon a vlivem toho dochází v nestabilitě zastávky Rakvice. V místě zastávky Rakvice je vpravo trati v patě náspu odvodňovací příkop a vlevo je umělý vodní tok pro zachycení vod z rovinatého okolí. Vzhledem k výše uvedenému, požadujeme rekonstrukci zastávky Rakvice zahrnout do varianty č. 4.	Matejov / Tomko : bude revidováno - doplněno do textové části. Požadavek na rozšíření o rekonstrukci zast. Rakvice je na investora.	K projednání
			Přidáním nového náspu pro VRT si nejsme jisti dostatečným prostorem mezi konvenční tratí a silnicí v místě kruhového objezdu	Matejov / Tomko : Řešení ve vyšším stupni se zaměřením a požadavkem správce komunikace (možná opěrná zeď)	Vyjádření
			V předložené Textové zprávě není uvedena km poloha začátku současného nestabilního úseku konvenční tratě. Proto upřesňujeme, že se jedná o část mezistaničního úseku Podivín - Zaječ v km 95,560 - 99,700 v obou kolejích. Dochází zde k nestabilitě násypového tělesa (časté poruchy GPK), které je tvořeno jílovitými zeminami s nevyhovujícími sklonovými svahy. Ve všech čtyřech variantách se tedy bude VRT napojovat v nestabilním úseku konvenční tratě.	Matejov / Tomko : bude revidováno - doplněno do textové části.	ÁNO
	SŽ OR Brno SEE - Jaroslav_Pospíšek	-	Požadujeme princip napájení TV VRT v souladu s ČSN 33 3505 ED.2 - Základní požadavky na elektrické napájecí a spínací stanice, tj. zejména možnost zálohovaného napájení ze dvou stran od prvního zprovozněvaného úseku. Podrobnější požadavky určí energetické výpočty, které budou součástí dalšího stupně dokumentace. Navrhované varianty napojení VRT na konvenční trať jsou z pohledu elektrického zařízení rovnocenné	Beňo : Návrh bude upřesněn v dalších stupních PD. VRT je plánováno napájet jednostranně z TNS VRT Modřice. Další TNS VRT plánovaná není, protože není jasný další rozvoj VRT na území České republiky a sousedních zemí. V případě výpadku napájení přebere v určitém rozsahu napájení VRT sousední TNS VRT směr Praha. Uvedeny budou podrobněji řešit energetické výpočty, jejichž výsledky nejsou k dnešnímu dni známy. Do textu TES bude doplněná zmínka o TNS Velká Bíteš	K projednání
			Dokumentace je z pohledu správy mostních a tunelových objektů poněkud nepřehledná. Matoucí je i protisměrné staničení (od Brna) a dopravní směry. Směrové popisy (vlevo-vpravo) jsou pak zcela nejasné, nebo budou vždy vyžadovat doplňující popisy.	Matejov / Tomko : Se staničením, dopravními směry a s tím spojenou nepřehledností nedokážeme nic moc udělat	Vyjádření

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dne 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
	SŽ OŘ Brno SMT - Petr_Kácal	-	V dokumentaci chybí popisy uvažovaných železničních mostních objektů	<u>Hukel / Navrátil</u> : Tabulka s popisem mostů je uvedena v příloze textové části „Příloha č. 1 : Přehled mostních objektů“	NE
			Ze situačních výkresů lze vytušit, že úhel křížení některých mimoúrovňových křížení je značně malý, což povede na složité mostní konstrukce. V některých případech navíc přibývá i komplikace v tom, že obě osy (překonávaná i převáděná) jsou ve směrovém oblouku	<u>Hukel / Navrátil</u> : Projektant souhlasí, proto je např. velmi šikmé křížení VRT s konvenční tratí v km 43,2 řešeno variantně	Vyjádření
			V oblasti stávající zastávky Rakvice se v těsné blízkosti stávajícího tělesa nachází zamokřená území, což bude komplikovat založení nového železničního tělesa. Předpokládáme však, že místo něj snad nebude muset být vybudován rozsáhlý mostní objekt (estakáda)	<u>Hukel / Navrátil</u> : V km 45,555 se uvažuje se zhotovením dvou menších mostních objektů (pod každou kolejí jeden) viz příloha textové části „Příloha č. 1 : Přehled mostních objektů“. Založení mostů a železničního tělesa bude řešeno v dalších stupních PD, na základě IGP	K projednání
			Z dokumentace není zřejmé, zda je zvažována přeložka stávající silnice II/425 blíže k dálnici D2, aby vzniklo místo pro zemní těleso VRT	<u>Matejov / Tomko</u> : Komunikaci upravíme tak aby byla v dokumentaci viditelná	ÁNO
10	SSV - Jan_Hloušek	-	nemáme zásadních připomínek, provést ve finálním dokumentu jazykovou korekci dle požadavků SOD	<u>Lukáč</u> : bude revidováno	ÁNO
			souhlasíme se závěry projektu s preferováním varianty 4, tj. ponecháním zastávky Rakvice ve stávající poloze a hlavní větve výhybek na odbočce Nové Mlýny směřovat do konvenční tratí		Vyjádření
11	SŽ CDP Přerov - Marek_Michalík	A.3.1.2	Zabezpečovací zařízení: v rámci zabezpečovacího zařízení konvenční trati chybí zmínka o zřízení odbočky Nové Mlýny, integrace zabezpečovacího zařízení odbočky do SZZ jedné ze sousedních stanic, o dálkovém ovládání dotčeného úseku z CDP Přerov a potřebě aktualizace SW JOP a HMI na CDP Přerov a PPV Brno-Horní Heršpice.	<u>Caltík</u> : bude revidováno - doplněno	ÁNO
12	SŽ CTD - Petr_Tišnovský		stavbu „RS 2 VRT Brno (Modřice) – Šakvice“ i její část „TES Šakvice – Rakvice“ je nutno koordinovat se stavbami „Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice – Břeclav“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS Břeclav“. Je nutno vybudovat novou kabelizaci (HDPE, DOK, TOK, TK) i v úseku Šakvice - Břeclav ve stejné dimenzi, jako u VRT a to z důvodu plnohodnotného napojení v HA řešení a posílit optickou trasu Břeclav – Přerov, pro možnost dálkového řízení z CDP Přerov. Stáv. DOK 36vl. Břeclav – Přerov je nedostatečný. Toto rozšíření kabelizace je pro VRT nezbytné. Dále je potřeba rozšířit stávající SM na ÚS v ŽST Břeclav, aby zde bylo možné doplnit nezbytné technologie a zakončit nové, kapacitnější, optické kabely. Stávající SM je prostorově nedostatečná. Na toto rozšíření existuje projednaný návrh, který rád poskytnu	<u>Skoták</u> : „Požadovaná realizace nové kabelizace (HDPE, DOK, TOK, TK) v úseku Šakvice – Břeclav a případná úprava sdělovací místnosti v ŽST Břeclav musí být nárokována a řešena v rámci související stavby „Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Šakvice – Břeclav“. V rámci stavby VRT je uvažováno s rozšířením stávající optické sítě v úseku Brno – Břeclav, případně Břeclav – Nedakonice pomocí instalace nového 72vl. DOK do stávajících HDPE trubek bez nutnosti zemních prací.“	NE
13	KORDIS JMK - Dominik_Mazel		V každém případě podporujeme mimoúrovňové zapojení VRT do tratě č. 320 v uvažované odb. Nové Mlýny namísto původního úrovňového zapojení v trať. úseku Šakvice – Zaječčí z SP VRT Praha – Brno – Břeclav. Mimoúrovňové zapojení v každém případě výrazně zvýší stabilitu GVD a odstraní protisměrné kolizní vlakové cesty Šakvice → Břeclav x Břeclav → VRT Brno. Ze čtyř navržených variant zapojení VRT do tratě č. 320 v odb. Nové Mlýny se jako výhodnější jeví varianty 3 a 4, u kterých se zastávka Rakvice nachází pouze na konvenční trati, vlak vedený po VRT tedy nebude omezován žádným vlakem v zast. Rakvice zastavujícím		Vyjádření
14	MD ČR OVD - Jan_Snopek		v souvislosti s Vaším dopisem ve věci kontroly Technicko-ekonomické studie Šakvice – Rakvice uvádíme, že k předmětné studii neuplatňuje odbor veřejné dopravy MD žádné připomínky. Pokud jde o doporučení varianty konečného řešení napojení, lze uvést, že přijatelné jsou z hlediska našeho odboru (tedy primárně z hlediska přepravního) všechny navrhované varianty. Zároveň lze z hlediska dopravní a provozní technologie podpořit variantu 4, což je v souladu se stanoviskem uvedeným přímo ve studii		Vyjádření

TES Šakvice - Rakvice, záznam z konferenčního projednání připomínek dna 29.04.2022					
Připomínkující				Zpracovatel	
číslo	organizace	část	text připomínky	reakce	zpracujeme
15	MD ČR ODD - Luděk_Minář		Ministerstvo dopravy, po prostudování předložených podkladů TES, aktuálně zatím nedisponuje dostatečnou mírou informací na základě kterých by bylo možné se shodnout na preferenci dalšího sledování jedné vybrané varianty. Doporučujeme proto v rámci dalšího postupu vytvořit multikriteriální analýzu porovnávající všechny aktuálně sledované varianty. Tato analýza by měla zohlednit kritéria jako dopad do dopravní technologie či investiční náklady	Lukáč : do bodu 1.4 bude doplněná zjednodušená forma "multikriteriální analýzy" na báze metody rozhodovací matice	K projednání
			Požadujeme namísto neutrálního pole zajistit sjednocení fází na obou tratích (konvenční x VRT) tak, aby neutrální pole nemuselo být zřizováno a dopravní technologie tak nebyla ovlivněna nevhodnými technickými řešeními.	Beňo : Návrh napájení VRT Modřice - Šakvice (Rakvice) vychází z koncepce navržené ve Studii proveditelnosti Praha - Brno - Břeclav, ve které bylo navrženo řešení s připojením na nadřazenou soustavu 400 kV s následnou transformací a napájení tratě VRT systémem 2x25 kV. Neutrální pole je navrhováno na rozhraní napájení trakčních soustav 2x25 kV (VRT) a 1x 25 kV (konvenční trakční systém).	K projednání
16	KÚ JMK OUPŠŘ - Stanislav_Lunga		OÚPSŘ jako orgán územního plánování není kompetentní k posouzení technické vhodnosti jednotlivých navrhovaných variant, proto žádnou z nich z hlediska technického nepreferuje. <u>Na základě vypracovaných variant vyplývá ze studie potřeba na provedení aktualizace ZÚR JMK, na základě požadavku oprávněného investora.</u> Součástí textové i grafické části studie je návrh upřesnění vedení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku Šakvice – Rakvice. Požadované vymezení koridoru DZ11 se oproti platným ZÚR JMK prakticky nemění, OÚPSŘ k němu nemá připomínky. V návrhu na upřesnění územní rezervy RDZ05 pro prodloužení vedení VRT v úseku Šakvice – Rakvice je vymezen prostor o rozhodující šířce 200 m, obalová křivka požadovaného koridoru rozšiřuje v prostoru obce Rakvice stávající územní rezervu RDZ05. Jedním ze základních principů tvorby ZÚR JMK byla zásada, aby koridory pro dopravní stavby, pokud to situace v území umožňuje, byly vymezovány mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí. Koridor upřesňující územní rezervu RDZ05 navržený ve studii je vymezen tak, že v obci Rakvice zasahuje do zastavěného území obce (zasahuje cca 5 objektů pro bydlení). <u>S ohledem na výše uvedenou zásadu OÚPSŘ požaduje, aby koridor pro vedení VRT byl upřesněn (zúžen) tak, aby jím nebyly zasaženy obytné objekty v obci Rakvice a byla dodržena hranice územní rezervy RDZ05 tak, jak je vymezena v platných ZÚR JMK.</u>	Lukáč : obalová křivka koridoru vymezená pásem 200 m neznámá zásah do zmíněných obydlí obce Rakvice. Žádné obydlí nejsou rušena. Projektant cestou investora poskytne KU JMK OUPŠŘ hranici pro vymezení dopravního koridoru DZ05. V stupni DUR bude 200m široký pás na základě upřesnění technického řešení zužován	K projednání
17	KÚ JMK OD - Michal_Franek		JMK z provozních důvodů preferuje řešení s rozdělením VRT a konvenční tratě za zastávkou Rakvice (ve smyslu staničení VRT).		Vyjádření
			Není řešen střet se silnicí II/425. Text jen uvádí, že VRT musí kromě konvenční tratě překlenout také silnici č. 425. Ovšem kromě var. 2 kříží VRT u km 44,0 silnici 2x za sebou a to ve velmi ostrých úhlech. Logičtější by byla spíše přeložka silnice za VRT	Matejov / Tomko : Přeložku komunikace II. tř. 425 upravíme tak aby byla v dokumentaci viditelná	K projednání
			U zastávky Rakvice je na silnici také parkoviště, které je využíváno ke kontrole nákladních dopravců. Vzhledem k nedostatku takových ploch v území je v dalších stupních potřeba počítat s jeho zachováním či přeložkou.	Lukáč : v případě kolize bude zohledněno v další projektové přípravě	ÁNO
			Křížující komunikace v km 37,7 je silnice III. tř. č. 4203, nikoliv místní komunikace	Lukáč : bude revidováno	ÁNO
			Pro přehlednost by bylo vhodné sjednotit barevné vyjádření variant v situacích a schemech	Lukáč : bude zachováno stávající barevné označení	NE

ID	Příjmení a jméno	Organizace	Kontaktní údaje - e-mail a telefon
1	Tomko Rastislav	Valbek&Prodex	rastislav.tomko@vpx.sk 0917 131 041
2	Stehlík Milan	SŽ odbor řízení provozu (O11)	stehlikM@spravazeleznic.cz; 972741043
3	Janoušek Jan	Správa železnic s.o., O21	Janousekj@spravazeleznic.cz
4	Konečný Miroslav	Správa železnic, s.o. SSV	konecny@spravazeleznic.cz, 602 419 839
5	Hamplová Markéta	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.	marketa.hamplova@mottmac.com 725 439 002
6	Chudějová Ludmila	SŽ GŘ O13	chudejova@spravazeleznic.cz
7	Michalica Jiří	SŽ GŘ O21	Michalica@spravazeleznic.cz; 776 890 949
8	Bušovský Ján	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.	vrt.jm@vpx.sk
9	Zemánek Jan	Valbek	jan.zemanek@valbek.cz 737257619
10	Luteránová Jana	VALEK&PRODEX s.r.o.	jana.luteranova@vpx.sk +421905442714
11	Pinkava Marek	Správa železnic, O21	pinkavam@spravazeleznic.cz, +420601142891
12	Merta Jiří	Správa železnic, O21	mertaj@spravazeleznic.cz, +420 601 102 276
13	Mazel Dominik	KORDIS JMK	dmazel@kordis-jmk.cz 603566882
14	Přemysl Marek	Správa železnic, O21	MarekPr@spravazeleznic.cz, 602729309
15	Ladislav Kašpar	Správa železnic s.o. O21 GŘ	kaspar@spravazeleznic.cz 602784383
16	Luděk Sosna	MD ČR	ludek.sosna@mdcr.cz
17	Jagošová Magdalena	Správa železnic, Státní organizace, OŘ Brno, investiční odd.	jagosova@spravazeleznic.cz , tel.: 725 821 825
18	Bednár Martin	Správa železnic, GŘ O11	BednarM@spravazeleznic.cz; 607 019 217
19	Hercok Jaroslav	ČD - Telematika a.s.	jaroslav.hercok@cdt.cz, +420724020405
20	Josef Bednář	SŽ GŘ O13	Bednarjo@spravazeleznic.cz, 727 827 266
21	Zeman Aleš	Správa železnic, GŘ O6	ZemanA@spravazeleznic.cz, 702 209 232
22	Marcel Caltík	Valbek&Prodex spol. s r.o.	marcel.caltik@vpx.sk
23	Hukel Martin	Valbek&Prodex	martin.hukel@vpx.sk , +421905554327
24	Pavol Beňo	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.	pavol.beno@vpx.sk / +421 918 874 290
25	Michalík Marek	Správa železnic, CDP Přerov	michalikm@spravazeleznic.cz
26	Bursa Mojmir	Správa železnic s.o. GŘ O12	bursa@spravazeleznic.cz 607 968 945
27	Robert Plocek	Mott MacDonald	robert.plocek@mottmac.com 221 423 965
28	Milan Balahura	O21 SŽ	balahura@spravazeleznic.cz
29	Formáček Martin	SŽ GŘ O6	Formacek@spravazeleznic.cz; +420 607 156 417
30	Šimon Jan	SŽ GŘ O13	simonj@spravazeleznic.cz
31	Vlčková Lucie	Správa železnic, státní organizace	VlckovaL@spravazeleznic.cz; +420 722 986 296
32	Lukáč Marek	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.	marek.lukac@vpx.sk, +421 915 988 295