

Prostor pro logo institucí zajišťujících financování stavby:

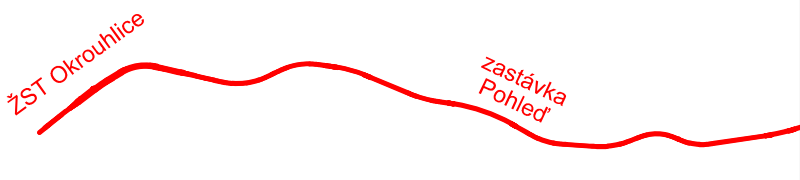


Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:



Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	30.06.2021	1. dílčí plnění - doprovodná dokumentace k připomínkám	Ing. Josef Buriánek
P02	30.09.2021	2. dílčí plnění - čístopis doprovodné dokumentace	Ing. Josef Buriánek
001	01/2024	9. dílčí plnění - čístopis po aktualizaci nákladů a zapracování připomínek MD	Ing. Josef Buriánek
002	03/2024	10. dílčí plnění - dopracování připomínek MD	Ing. Josef Buriánek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	Správa železnic, státní organizace		 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Odbor projektování staveb		
Kontakt:	T: +420 972 235 830 E: O09sek@spravazeleznic.cz		
Zhotovitel objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Josef Poživil	Specialista:	Ing. Josef Poživil

Název stavby/akce:	Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)		Označení (S-kód): S621900264
			Zakázka:
Název části:	Záměr projektu + doprovodná dokumentace		Označení části: K.1
Název objektu:			Číslo objektu/komplexu:
Název přílohy:	Doklady a záznamy z porad		Číslo přílohy: K. 001
Název dílčí části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Josef Poživil	Ing. Josef Poživil	Formáty:	ZP+DD
Kraj:	Katastrální území: Okrouhlice,	TUDU: 120136, 1201S1, 120138	Smluvní datum zpracování:
Vysočina	Pohled, Nová Ves u Světlé, Příseka		03/2024

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 9 0 0 2 6 4	- Z P X X	- K 1 X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- 1 - 0 0 0 0	- 0 0 2

[Prostor pro další informace]

Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 12934/2021-SŽ-GŘ-O9
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Šárka Jasenčáková
Mobil +420 724 851 031
E-mail Jasencakova@spravazeleznic.cz

Datum 22. února 2021

Ministerstvo dopravy
JUDr. Ondřej Michalčík
Ředitel odboru veřejné dopravy
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Žádost o stanovení provozních požadavků dálkové osobní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice

Vážený pane řediteli,

dovoluji se na Vás obrátit ve věci žádosti o stanovení provozních požadavků dálkové osobní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice. Odbor projektování staveb GŘ Správy železnic zahajuje zpracování záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo). Jedním z důležitých vstupů pro stanovení konkrétních požadavků na rekonstrukci úseku je i definování provozních a technických parametrů dálkové osobní dopravy, která je na této trati provozována v pravidelném režimu, ale i jako odklonová vozba v případě výluk, či mimořádností na trati Brno – Česká Třebová – Kolín.

Jako výchozí podklad předpokládáme využití dokumentů „Koncepce veřejné dopravy 2020-2025“ a „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“, v nichž jsou definovány základní předpoklady provozu dálkové osobní dopravy v ČR. Rovněž navazujeme na dokument „Rekonstrukce ŽST Tišnov, přípravná dokumentace – Dopravní řešení úseku Brno-Havlíčkův Brod-Kolín, část B.4.2 Dopravně-technologické posouzení“. S ohledem na obecnost a časové horizonty, s nimiž tyto dokumenty pracují, si Vás dovoluji požádat o případné upřesňující technické a provozní požadavky na řešení předmětný úsek v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém výhledu. Tyto požadavky bychom následně promítli do návrhu technického řešení záměru projektu a dopravní technologie.

Vážený pane řediteli, o zaslání požadovaných informací si Vás dovoluji s ohledem na harmonogram zpracování záměru projektu požádat do 22. 3. 2021. V případě doplňujících dotazů se prosím obraťte přímo na garanta zpracování dopravně-technologické části Ing. Šárku Jasenčákovou (tel. 724 851 031, e-mail Jasencakova@spravazeleznic.cz). Děkuji za Vaši vstřícnost a za spolupráci.

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru projektování staveb

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1369380

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 7f25fc07-9f5a-45b5-8669-6ab3263a2ca0

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Šárka JASENČÁKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 23.02.2021 09:00:00



ee12a57c-b4ce-41fd-a5cd-348a8adf33c7



Správa železnic, s.o.

Vážená paní
Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru projektování staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Datová schránka: uccchjm

Odpověď k č. j. ze dne:
12934/2021-SŽ-GR-O9
22.2.2021

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-6899/2021-190/2
MD/6899/2021/190

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Ing. Ivo Hruban, Ph.D.
ivo.hruban@mdcr.cz
+420 2251 31207

Datum
Praha
08.03.2021

Věc: Provozní požadavky dálkové dopravy na úsek Světlá nad Sázavou - Okrouhlice

Vážená paní ředitelko,

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy obdržel Vaši žádost o stanovení provozních požadavků dálkové osobní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice pro potřeby záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo).“ Kromě základního provozního konceptu na této trati se dotazujete na případnou odklonovou vozbu. Níže Vám posíláme stanovisko.

Stanice Světlá nad Sázavou je obsluhována linkou R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava. Linka je provozována v taktu 60/120 minut. Z hlediska dalšího vývoje provozu linky budou rozhodující následující tři termíny.

Od jízdního řádu 2024/2025 je předpokládáno s provozem podle nového provozního konceptu. Taktové uzly Kutná Hora hl.n. i Havlíčkův Brod budou zachovány, obsluha stanice Světlá nad Sázavou bude nově každých 60 minut. Polovina spojů bude pokračovat z Havlíčkova Brodu do Brna hl.n. (v L:00) a druhá polovina bude vedena do Jihlavy do stanice Jihlava Město (v S:00). Současně dojde k obnově vozidlového parku na lince. Ministerstvo dopravy podle přepravních proudů předpokládá nasazení souprav vlaků s výkonem alespoň 10 kW a délkou 260 m. Z výše uvedeného důvodu je žádoucí ponechat délku nástupiště alespoň 270 m.

Dalším horizontem je dokončení VRT Praha – Brno alespoň do Světlé nad Sázavou, kdy kromě současné linky R9, s novým číslem R37, budou do úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod přivedeny další linky: Ex3 Německo – Praha – Brno – Rakousko/Slovensko, Ex5 Cheb – Praha – Havlíčkův Brod – Brno – Slovensko, R33 Praha – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Jihlava a studie proveditelnosti též předpokládá vedení vlaků v trase Německo – Praha – Brno – Rakousko na komerční bázi. V tomto časovém horizontu je předpokládáno, že linka R37 pojedje v taktu 120, linky po VRT vytvoří 8 párů vlaků za 2 hodiny. Parametry soupravy linky R37 budou odpovídat lince R9 v roce 2024. Linky jedoucí přes VRT budou sestaveny z vozidel, která splní podmínky pro provoz na VRT Praha – Světlá nad Sázavou. Obsluha stanice Světlá nad Sázavou je předpokládána linkou R37 a R33. V období do dokončení střední části VRT Praha – Brno bude traťový úsek Světlá nad Sázavou – Okrouhlice nejvíce zatížen vlaky dálkové dopravy.

Posledním nyní známým termínem změny provozního konceptu je okamžik dokončení střední části VRT Praha – Brno, kdy většina z vlaků uvedených v předchozím odstavci bude vedena po VRT

mimo řešený úsek. Stanici Světlá nad Sázavou budou obsluhovat a předmětný úsek trati budou pojíždět linky R37 Praha – Jihlava (se zastavovací politikou dnešní linky R9) a R34 Praha – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Velká Bíteš – Brno.

Z hlediska odklonové vozby předpokládáme, že na trať bude možné odklánět linku Ex3 Praha – Brno – Slovensko/Rakousko do doby dokončení VRT Praha – Brno. U linky Ex3 postupně očekáváme sjednocení vozby na obou ramenech linky, podle současných informací od výrobců vozidel, budou na lince provozovány soupravy technicky podobné railjetům.

V případě doplňujících dotazů se na nás neváhejte obrátit. S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

Elektronický podpis - 8.3.2021
Certifikát autora podpisu :
Jméno : JUDr. Ondřej Michalčík
Vydal : PostSignum Qualified C...
Platnost do : 21.2.2024 10:28:21-000 +01:00



Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 12935/2021-SŽ-GŘ-O9
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Šárka Jasenčáková
Mobil +420 724 851 031
E-mail Jasencakova@spravazeleznic.cz

Datum 22. února 2021

Krajský úřad Kraje Vysočina
Ing. Strnadová Hana
vedoucí odboru dopravy
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Žižkova 57
587 33 Jihlava

Žádost o stanovení provozních požadavků regionální osobní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice

Vážená paní inženýrko,

dovoluji se na Vás obrátit ve věci žádosti o stanovení provozních požadavků regionální osobní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice. Odbor projektování staveb GŘ Správy železnic zahajuje zpracování záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo). Jedním z důležitých vstupů pro stanovení konkrétních požadavků na rekonstrukci úseku je i definování provozních a technických parametrů regionální osobní dopravy, která je na této trati provozována v pravidelném režimu osobními vlaky.

Jako výchozí podklad předpokládáme využití dokumentu „Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021“, v němž jsou definovány základní předpoklady provozu regionální osobní dopravy v určeném území. Rovněž navazujeme na dokument „Rekonstrukce ŽST Tišnov, přípravná dokumentace – Dopravní řešení úseku Brno-Havlíčkův Brod-Kolín, část B.04.2 Dopravně-technologické posouzení“. S ohledem na obecnost a časové horizonty, s nimiž tyto dokumenty pracují, si Vás dovoluji požádat o případné upřesňující technické a provozní požadavky na řešený předmětný úsek v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém výhledu. Tyto požadavky bychom následně promítli do návrhu technického řešení záměru projektu a dopravní technologie.

Tímto si Vás dovoluji požádat o zaslání požadovaných informací s ohledem na harmonogram zpracování záměru projektu do 22.3. 2021. V případě doplňujících dotazů se prosím obračejte přímo na garanta zpracování dopravně-technologické části Ing. Šárku Jasenčákovou (tel. 724 851 031, e-mail Jasencakova@spravazeleznic.cz). Děkuji za Vaši vstřícnost a za spolupráci.

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru projektování staveb

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1369366

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 0cb641bc-abc9-4b3d-af40-5e98f990800d

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Šárka JASENČÁKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 23.02.2021 08:59:00



91f2970a-f27d-48ee-9283-7c7b97457544

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika

tel.: 564 602 235, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Správa železnic, státní organizace

Odbor projektování staveb

Ing. Alena Heinišová

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Váš dopis značky/ze dne
12935/2021-SŽ-GR-O9 /
22. 2. 2021

Číslo jednací
KUJI 16982/2021

Vyřizuje/telefon
Ing. Zikán/564 602 178

V Jihlavě dne
11. 3. 2021

Stanovení provozních požadavků regionální osobní dopravy v traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice

Vážená paní ředitelko,

dne 23. února 2021 jsme datovou schránkou obdrželi Vaši žádost o stanovení provozních požadavků regionální osobní dopravy v traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice.

Kraj Vysočina prostřednictvím Oddělení dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů zajišťuje dopravní plánování a dopravní obslužnost kraje veřejnou linkovou dopravou a drážní osobní dopravou.

Stávající koncepce provozu dle GVD 2020/2021 (krátkodobý časový horizont)

Předmětným traťovým úsekem jsou vedeny linky R Praha – Havlíčkův Brod – Brno, Os Kolín – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou a Os Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod.

R Praha – Havlíčkův Brod – Brno

- interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- z hlediska konstrukce JŘ je linka vázaná uzlem Havlíčkův Brod v základní časové poloze v celou sudou hodinu (S:00),
- objednatelem této linky je Ministerstvo dopravy.

Os Kolín – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou

- interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- z hlediska konstrukce JŘ je linka vázaná uzlem Havlíčkův Brod v základní časové poloze v celou lichou hodinu (L:00),
- vlaky Os této linky v období přepravního sedla vytvářejí společně s rychlíky hodinový interval a úsekem Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod jsou vedeny se zastavovací koncepcí jako R,
- v období přepravních špiček jsou vlaky Os této linky vedeny ve sledu s vlaky R, ve směru Havlíčkův Brod vlak Os a vlak R, ve směru Světlá nad Sázavou vlak R a vlak Os,
- sestava vlaku: HV + 2 osobní vozy

Os Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- z hlediska konstrukce JŘ je linka vázána základní časovou polohou v sudou celou hodinu (S:00) v ŽST Světlá nad Sázavou,
- tato časová poloha umožňuje dosáhnout přípojových vazeb ve směrech Okrouhlice – Praha (vlaky této linky jsou z Havlíčkova Brodu vedeny před vlaky R) a Praha – Ledec nad Sázavou a zpět,
- ovšem upozorňujeme, že tato časová poloha je z velké části vynucena nemožností křižování vlaků v traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou,
- sestava vlaku: vozidlo koncepce DMU 70 (v současné době MV ř. 841 ČD), vybrané vlaky jsou vedeny ve dvojici

Koncepce provozu ve střednědobém časovém horizontu (období JŘ 2024/2025+)

R Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava/Brno

- podle dopisu Ministerstva dopravy č. j. 188/2020-190-VD/1 ze dne 9. října 2020, který byl adresován Kraji Vysočina, bude provoz na lince rozšířen o rameno Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava,
- v úseku Praha – Havlíčkův Brod budou vlaky této linky provozovány v intervalu 60/60 minut přepravní špička/přepravní sedlo v pracovních i nepracovních dnech,
- z hlediska konstrukce jízdního řádu bude i nadále tato linka vázaná uzlem Havlíčkův Brod, každou celou hodinu (X:00).

Os Kolín – Havlíčkův Brod

- předpokládáme, že vlaky této linky již nebudou vedeny až do Žďáru nad Sázavou, jejich časová poloha však zůstane zachována, v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou budou vedeny ve sledu s vlaky R,
- zastavovací koncepce bude rozšířena o zastavení v ŽST Okrouhlice,

- sestava vlaku: vozidlo koncepce EMU 160 (ř. 650 ČD).

Os Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- Kraj Vysočina sleduje výstavbu výhybny Smrčná, která rozdělí traťový úsek Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou,
- to umožní přesun systémového křižování linky z ŽST Světlá nad Sázavou do nové ŽST Smrčná,
- linka pak bude vedena v taktové časové poloze Ledec nad Sázavou (X:40) – Smrčná (X:00) – Světlá nad Sázavou (X:10) – Havlíčkův Brod (X:30),
- tímto způsobem bude dosaženo pravidelného půlhodinového intervalu mezi městy Světlá nad Sázavou a Havlíčkův Brod (příjezd R do Havlíčkova Brodu v X:00, příjezd ledečských Os do Havlíčkova Brodu v X:30),
- a zároveň lepších směrových vazeb Praha – Ledec nad Sázavou (poloha R ve Světlé nad Sázavou cca v X:45/X:15, poloha Os ledečských Os v X:50/X:10),
- sestava vlaku: vozidlo koncepce DMU 70 (v současné době MV ř. 841 ČD), vybrané vlaky jsou vedeny ve dvojici; nebo vozidlo koncepce DMU 120 (MJ ř. 844 ČD).

Koncepce provozu v dlouhodobém časovém horizontu (období VRT)

Předmětným úsekem budou navíc vedeny vlaky linky Ex Praha – VRT – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – VRT – Brno. Vlaky R budou vedeny v rameni Praha – Kolín – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Jihlava. Tento výhled je v souladu s SP VRT Praha – Brno – Břeclav, která je nyní ve zpracování.

Ex Praha – VRT – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Velká Bíteš – VRT – Brno

- interval 60/60 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- časová poloha v celou hodinu v uzlu Havlíčkův Brod (X:00).

R Praha – Kolín – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Jihlava město

- interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- časová poloha v uzlu Havlíčkův Brod cca v X:55/X:05.

Os Kolín – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- časová poloha v uzlu Havlíčkův Brod cca v X:50/X:10.

Os Zruč nad Sázavou zastávka – Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- interval 60/60 minut přepravní špička/přepravní sedlo,
- vzhledem k tomu, že linka bude ve Světlé nad Sázavou přípojným vlakem k vlakům VRT, bude trasována již ze Zruče nad Sázavou, neboť spojení z této části středních Čech

do Prahy bude takto rychlejší než přes Kutnou Horu nebo Čerčany, a její interval bude zkrácen na 60/60 minut přepravní špička/přepravní sedlo,

- časová poloha v uzlu Havlíčkův Brod v X:30,
- sestava vlaku: EMU 160, v tomto období očekáváme elektrizaci traťového úseku Zruč nad Sázavou zastávka – Světlá nad Sázavou.

Ve výhledovém stavu budou úsekem Okrouhlice – Světlá nad Sázavou projíždět vlaky v předpokládaných časových polohách, odjezdy z Havlíčkova Brodu:

- X:01 Ex Brno – Velká Bíteš – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Praha (vlak sítě RS)
- X:06 R Jihlava město – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Kolín – Praha
- X:11 Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Kolín
- X:31 Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou zastávka
- protisměrné vlaky symetricky s osou symetrie v celou hodinu

Dále upozorňujeme na situaci v etapě výstavby VRT, kdy již budou otevřeny úseky VRT z Prahy do Světlé nad Sázavou a z Osové Bítýšky do Brna, a úsek VRT ze Světlé nad Sázavou do Velké Bíteše bude stále ve stavbě nebo dokonce v přípravě. Traťovým úsekem Okrouhlice – Světlá nad Sázavou (a také Havlíčkův Brod – Okrouhlice) kromě výše uvedených vlaků bude projíždět značné množství ostatních vlaků včetně mezistátních spojů.

Traťové úseky z Havlíčkova Brodu do Světlé nad Sázavou budou v železniční síti ČR velmi důležité a zatížené, a tomu by mělo odpovídat jejich technické řešení, a to včetně řešení návazných tratí, na kterých očekáváme významný nárůst poptávky generovaný zkrácením dojezdových časů do Prahy i Brna.

Děkujeme Vám za přípravu infrastrukturních opatření na této trati. Rádi s Vámi budeme na přípravě infrastrukturních opatření spolupracovat, a jsme připraveni k dalším případným konzultacím v případě potřeby.

S pozdravem

Ing. Hana Strnadová,
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 12936/2021-SŽ-GR-09

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Šárka Jasenčáková

Telefon +420 9722 21758

Mobil +420 724 851 031

E-mail jmeno@spravazeleznic.cz

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel

ŽESNAD

Sdružení železničních nákladních

dopravců České republiky

Podleská 926/5

Datum 22. února 2021

Žádost o stanovení provozních požadavků nákladní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice

Vážený pane řediteli,

dovoluji se na Vás obrátit ve věci žádosti o stanovení provozních požadavků nákladní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice. Odbor projektování staveb GŘ Správy železnic zahajuje zpracování záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo). Jedním z důležitých vstupů pro stanovení konkrétních požadavků na konstrukci úseku je i definování provozních a technických parametrů nákladní dopravy, která má být na této trati provozována v pravidelném režimu, ale i změny v rozsahu v případě výluk, či mimořádností.

Jako výchozí podklad předpokládáme využití dat současného GVD, kterým jsou definovány základní předpoklady provozu nákladní dopravy v určeném území a v aktuálním období a rovněž analýzu stavu nákladní dopravy na příslušném úseku trati v minulém období pro zjištění trendů v nákladní dopravě. Rovněž navazujeme na dokument „Rekonstrukce ŽST Tišnov, přípravná dokumentace – Dopravní řešení úseku Brno-Havlíčkův Brod-Kolín, část B.4.2 Dopravně-technologické posouzení“. S ohledem na skutečnost, že aktuální GVD pracuje s aktuálními požadavky a analýza stavu nákladní dopravy se zabývá minulým obdobím, dovoluji si Vás požádat o případné upřesňující technické a provozní požadavky na předmětný úsek v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém výhledu. Jedná se zejména o predikci počtu tras a parametry vlaků. Tyto požadavky bychom následně promítli do návrhu technického řešení záměru projektu a dopravní technologie.

Dovoluji si Vás požádat o definování rozsahu dopravy v pravidelném provozu i v případě odklonové vozby (zejména v případě výluk na trati Brno– Česká Třebová – Kolín) a případné upřesňující technické a provozní požadavky na řešený předmětný úsek v střednědobém i dlouhodobém výhledu. Tyto požadavky bychom následně promítli do návrhu technického řešení záměru projektu a dopravní technologie.

Vážený pane řediteli, o zaslání požadovaných informací si Vás dovoluji s ohledem na harmonogram zpracování záměru projektu požádat do 22. 3. 2021. V případě doplňujících dotazů se prosím obraťte přímo na garanta zpracování dopravně-technologické části Ing. Šárku Jasenčákovou (tel. 724 851 031, e-mail Jasencakova@spravazeleznic.cz). Děkuji za Vaši vstřícnost a za spolupráci.

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru projektování staveb

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1366521

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: aadb7098-8ec0-4029-94b3-8f8f93b5f126

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Šárka JASENČÁKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 22.02.2021 05:18:00



c0c5d100-a370-4b8d-a72a-9862f9ecbdf2

Dovolujeme si upozornit na souvislosti řešení ŽST Světlá nad Sázavou s Vámi projektovaným traťovým úsekem. V ŽST Světlá nad Sázavou má být dle SP VRT Praha – Brno – Břeclav úrovňový sjezd z VRT na konvenční trať a zároveň ŽST Světlá nad Sázavou je stanicí určenou pro nástup / odstup postrkové lokomotivy pro nákladní vlaky pro sklonově náročný úsek Světlá nad Sázavou – Kutná Hora. Z důvodu obou faktorů bude třeba ŽST Světlá nad Sázavou prodloužit, aby disponovala dostatečným počtem kolejí pro nákladní vlaky délky 740 m a dostatečně propustným zhlavím.

Co se týče odklonové vozby z I.TŽK, z projednávání výluk se SŽ O12 a O16 u stavby BC Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí vychází předpoklad odklonu až 45 nákladních vlaků denně na trať přes Havlíčkův Brod od dubna 2021.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽESNAD.CZ. z.s.



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
12936/2021-SŽ-GŘ-O9 22.2.2021	23/2021	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 2.3.2021

Vážená paní
Ing. Alena Heinišová
Ředitelka Odboru projektování staveb
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Na vědomí: Pan Ing. David Fuksa
Správa železnic, státní organizace
Odbor přípravy staveb

Věc: Stanovení provozních požadavků nákladní dopravy na traťovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice

Vážená paní ředitelko,

na základě Vaší žádosti Vám zasíláme následující stanovisko:

Ke stanovení výhledového počtu vlaků Vám na základě ujednání mezi SŽ O6 a ŽESNAD.CZ z července 2020 poskytne přepravní prognózu (na podkladě vzájemně projednaných údajů) pan Ing. Beran (O6) nebo pan Ing. Fuksa.

Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 31. března 2021
Čas 9:00 – 13:00
Místo konání MS Teams
Zapsali: Josef Poživil, další profese zapsali jejich jednotliví zpracovatelé

Přítomni dle prezenční listiny
Omluveni -

Úvodní informace

Cílem jednání bylo seznámit složky Správy železnic, objednatelů osobní dopravy a nákladní dopravce se zadáním, cíli stavby a upřesnit rozpracované řešení v oblastech dopravní technologie a kolejového řešení. Pro jednání rozeslal SŽ O9 dne 26. 3. 2021 podklady.

Josef Poživil, hlavní inženýr projektu za zpracovatele dokumentace SŽ Odbor projektování staveb (O9) představil tým zpracovatelů:

- železniční svršek a spodek
- pozemní komunikace
- prověření náhrady přejezdů
- dopravní technologie
- mosty, zdi
- zabezpečovací a sdělovací zařízení
- silnoproud, trakční vedení
- pozemní stavby
- koordinace, kontrola

Ing. Josef Poživil, Bc. Štěpán Mládek,
Ing. Jaroslav Macháček,
Ing. Jaroslav Macháček, Ing. Josef Poživil
Ing. Šárka Jasenčáková,
Ing. Jan Bartaloš, Ing. Petr Jančík
Jaroslav Dittrich,
(O24)
Ing. Arch. Martin Fabián,
Ing. Karel Fridrich, Ing. Josef Buriánek,

Harmonogram zpracování:

- vstupní porada 03/2021
- případné porady klíčových profesí 04-05/2021,
- doprovodná dokumentace k připomínkám 06/2021,
- čístopis doprovodné dokumentace 08/2021,
- záměr projektu 1 měsíc po předání ekonomického hodnocení
objednatelům,
po schválení ZP na Centrální komisi MD.
- ukončení prací

Charakteristika trati, širší souvislosti stavby

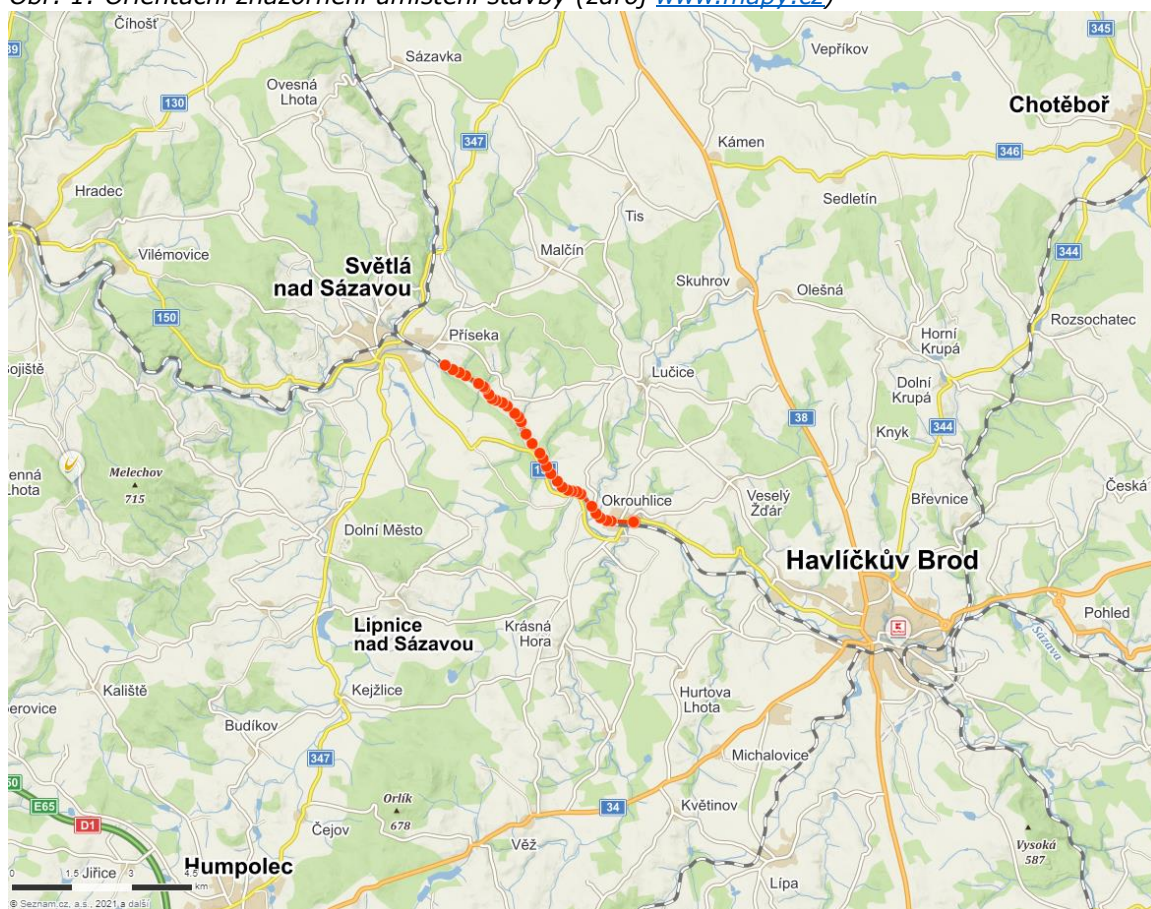
Předmětná stavba je jednou ze sérií modernizací a rekonstrukcí na trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín. Základní údaje o trati:

- TÚ 1201 Retz (ÖBB) – Brno – Kolín
- Dvukolejná trať, dráha celostátní
- TEN-T, Evropský nákladní koridor 7
- Dovolené zatížení trati
 - D4 (22,5t/8t); řád 4; 7,301 – 14,600 mil. hrt/rok
- Napájení 25kV/50Hz
- Osobní doprava
 - Dálková linka R9
 - Regionální linky Kolín/Ledeč n. S. – Havlíčkův Brod
- Nákladní doprava
 - Alternativní trasa trati (Praha) – Kolín – Česká Třebová – Brno

Umístění stavby

- TÚ 1201 Retz (ÖBB) – Brno – Kolín
- ZÚ km 232,350 – navázání na předchozí stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“ (realizace 2016)
- KÚ km 238,600 (???) – navázání na ŽST Světlá nad Sázavou, předpoklad – její modernizace bude součástí výstavby VRT (varianta PK-4 a SK4)

Obr. 1: Orientační znázornění umístění stavby (zdroj www.mapy.cz)



Prostorové možnosti v ŽST Okrouhlice

Stávající kolejiště ŽST Okrouhlice se nachází v relativně stísněném prostoru. Kolejiště stanice je z jedné strany ohraničeno budovami, skladišti a dalšími drážními objekty, z druhé strany pozemní komunikací III. třídy Okrouhlice – Olešnice. Na světelském zhlaví se nachází přejezd P3685, který je v případě prodloužení staničních kolejí zrušit s náhradou. Na havlíčkobrodském zhlaví se nachází silniční nadjezd II/150, který prošel v letech 2015/2016 rozsáhlou rekonstrukcí. Úpravy železničního spodku, odvodnění a kabelové trasy jsou koordinovány se základy tohoto nadjezdu.

Jedním z limitujících parametrů pro návrh kolejového řešení jsou i stavební parcely 37 a 359 v ŽST Okrouhlice. Existuje zde snaha tyto parcely odkoupit cizími právními subjekty z vlastnictví ČD, a.s. Projektant zažádal ČD, a.s. o vyjádření v této věci, přičemž v čase konání této porady neměl žádné vyjádření doposud k dispozici. (Poznámka – vyjádření týkající se těchto problematických parcel přišlo až 1. 4. 2021, parcela 37 je v těchto dnech převáděna na soukromého vlastníka a probíhá zápis do katastru nemovitostí, parcela 359 zůstává ve vlastnictví ČD, a.s.)

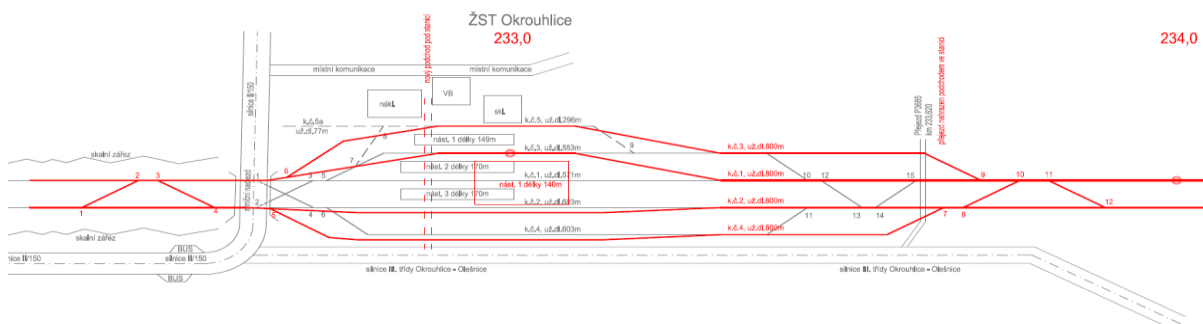
Základní předpoklady vycházející z dopravní technologie pro celkový návrh uspořádání stanice jsou tyto:

- Ve stanici budou dvě předjízdny koleje užitné délky 800m,
- Ve stanici budou dvě nástupištní hrany délky 110m.

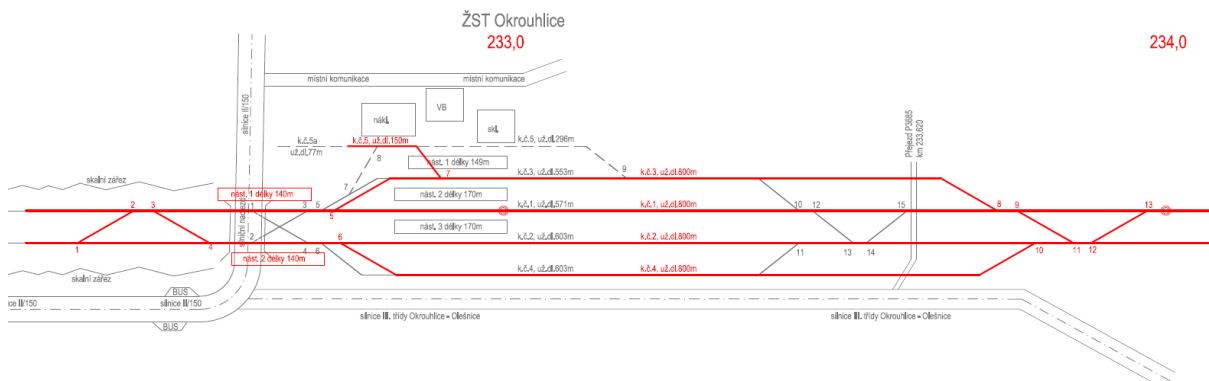
Byly představeny dva ideové návrhy uspořádání stanice:

- Varianta s ostrovním nástupištěm mezi kolejemi 1 a 2 a podchodem pod celou stanicí – tzv. varianta „OSTROV“,
- Varianta se dvěma vnějšími nástupišti u kolejí 1 a 2 vysunutými do havlíčkobrodského zhlaví – tzv. varianta „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“.

Obr. 2: dopravní schéma varianty „OSTROV“ *prezentované na poradě*



Obr. 3: dopravní schéma varianty „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“ *prezentované na poradě*



Varianta „OSTROV“ – představené výhody:

- Menší zábor pozemků na světelském zhlaví,
- Kratší vzdálenost k „cestě přes koleje“ od přejezdu P3685 na světelském zhlaví v případě jeho zrušení (podchod pod stanicí),
- Z některých směrů se zkrátí docházková vzdálenost (například Babice – sokolovna).

Varianta „OSTROV“ – představené nevýhody:

- Výstavba nového podchodu (navíc kvůli POV na etapy) – zvýšení nákladů na samotnou výstavbu a následnou údržbu podchodu proti variantě „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“,
- Nástupiště se nachází celkem daleko od samotného centra Okrouhlice a od zastávek BUS,
- Kvůli poloze předjízdny koleje č. 3 nelze zajistit obsluhu nakládkové rampy – buď by bylo nutné ji přesunout jinam, nebo zrušit.

Varianta „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“ – představené výhody:

- Menší nároky na šířkové uspořádání u výpravní budovy – lze zřídit šturcovou kolej k nakládkové rampě,
- Vysunutá nástupiště se nachází blízko centra obce a zastávky BUS, krátké přestupové cesty (šikmé chodníky a schodiště),
- Nižší náklady v porovnání s variantou „OSTROV“ – jak na výstavbu, tak následnou údržbu.

Varianta „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“ – představené nevýhody:

- Delší vzdálenost „cesty přes koleje“ v případě zrušení přejezdu na světelském zhlaví P3685 bez náhrady
- Větší zábory pozemků na světelském zhlaví

Poznámka – varianta s vysunutými nástupišti představená na poradě počítá z pohledu ETCS s uspořádáním, kdy se vysunutá nástupiště nachází ve zhlaví.

Následovala diskuze nad předloženými variantami s následujícími výsledky:

- Varianta „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“ – bude zapracován požadavek O11 na osazení návěstidel u kolejí s vnějšími nástupišti, přičemž koleje s nástupišti budou považovány za samostatné dopravní koleje. Projektant upozornil, z pohledu ETCS bude mít toto řešení za následek prodloužení kolejí zhruba o 50-60 metrů na obě strany od nástupiště.
- Varianta „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“ – dále bude prověřeno odstranění mezipřímé mezi oblouky R=800m a R=350m tak, aby se v limitujícím oblouku ve stanici podařilo zvětšit poloměr.
- Varianta „OSTROV“ – přesunout podchod až těsně před limitující oblouk cca do km 233,140, aby tvořil logickou spojnici pěších tras mezi Okrouhlicí, Babicí a Olešnicí. Prověřit, kam nejdál ve směru na Světlou nad Sázavou půjde s takto umístěným podchodem situovat nástupiště.
- Varianta „OSTROV“ – prověřit, zda s takto upravenou polohou ostrovního nástupiště půjde zřídit šturcovou kolej ke stávající nakládkové rampě.
- Ze strany O6 byl vznesen dotaz, zda projektant prověřoval místo podchodu uvažovat nadchod nebo lávku přes koleje. Projektant uvedl, že ano, nicméně takový nadchod by měl několik nevýhod. 1) Dopravna nemá být obsazená, což by znamenalo zřídit k lávce rampy nebo šikmé chodníky. Vzhledem k charakteru okolního terénu by byly takové rampy velmi dlouhé. 2) Na severním okraji kolejiště je velmi úzký pás mezi kolejemi a přilehlou silnicí. Lávku by zde šlo založit za velmi obtížných podmínek.
- Ze strany O11 byl vznesen dotaz, zda by se daly umístit dvě vnější nástupiště u předjízdny kolejí. Projektant uvedl, že jednak je toto řešení co do šířkového uspořádání nejméně příznivé, jednak je nevhodné i z hlediska dopravní technologie (riziko zablokování nástupiště předjížděnou soupravou).
- Ze strany Kraje Vysočina byl vznesen požadavek na projednání cílového uspořádání kolejiště i se zástupci obce Okrouhlice.

- Zástupce O12 uvedl, že preferuje variantu „OSTROV“ + požaduje prověřit umístění manipulační koleje k nakládkové rampě. Dále uvedl k variantě „VYSUNUTÁ NÁSTUPIŠTĚ“, že při výlukách se prodlužuje jízdní doba z důvodů pobytu Os. vlaku na zastávce (ještě na trati od HB), v opačném směru – Os. vlak stojí (křižování) ve stanici Okrouhlice (bez možnosti výstupu a nástupu cestujících) a opět prodloužení jízdní doby vlaku (na trati směr HB musí zastavit u vysunutého nástupiště stanice Okrouhlice). Podchod a ostrovní nástupiště umožní zrušení přejezdu na světelském zhlaví, menší zábor pozemků u této varianty vyrovná větší finanční náročnost.
- Dle vyjádření zástupce kraje v Okrouhlicích nedochází k přestupu mezi BUS a vlakem a opačně, tedy padá výhodnost blízkosti nástupiště a zastávky BUS.

Součástí konceptu tohoto záznamu budou dopravní schémata a situace stanice v prezentovaných variantách, součástí čistopisu tohoto záznamu budou dopravní schémata reflektující výše zmíněné podněty.

Zapsal Ing. Josef Poživil

Zastávka Pohled'

V rámci projekčních prací mělo být dle ZTP prověřen posun nástupišť zastávky Pohled' blíže k obci. Rovněž mělo být prověřeno, zda půjde v případě zrušení přejezdu P3687 zajistit přístup na nástupiště např. podchodem.

Podchod v zastávce zřídit nelze z důvodu nedostatečné výšky nivelety nad úrovní Sázavy. Aby podchod nebyl zaplaven například při povodních, bylo by nutné zvýšit niveletu koleje o cca 2 metry, což je v řešeném úseku s ohledem na terén, stísněné poměry a POV nerealizovatelné.

V této fázi je uvažováno s tím, že přejezd P3687 bude rekonstruován a nástupiště budou zřízena pouze po jeho jedné straně blíže k obci Pohled' (ve stávajícím stavu jsou nástupiště rozdělena přejezdem zhruba v polovině). Případná úprava přístupů bude záležet na tom, zda se podaří zrušit přejezd P3687.

Zapsal Ing. Josef Poživil

Provozní a dopravní technologie

Byla představena analýza dopravního provozu ve výchozím stavu s rozčleněním dle druhu dopravy a rozložením v čase (hodnoty za běžný pracovní den za 24 hodin). Návazně na popis výchozího stavu byli účastníci porady seznámeni s trendy v dopravě za minulé období (2016 – 2020).

Současný stav trati a vybavení dopraven byl popsán z pohledu dopravní technologie (zabezpečovací zařízení ve stanici a v mezistaničních úsecích, vybavení dopraven – informační systémy a nástupiště).

Predikce budoucího období byla zpracována na základě vyjádření zúčastněných stran - objednatelů osobní dopravy (MD a KÚ) a zástupce nákladních dopravců společnosti ŽESNAD. Na jednání byl na základě připomínek objednatelů osobní dopravy upřesněn rozsah osobní dopravy v jednotlivých časových horizontech. Zástupce společnosti ŽESNAD žádal o specifikaci dopravní technologie nákladní dopravy v žst. Okrouhlice. V běžném provozu se kolej 4 využívá dle Přílohy 3 k PND7 část A – Seznam kolejí pro krátkodobé odstavování souprav pro krátkodobé odstavování souprav. V současné době probíhá na úseku trati Kolín – Česká Třebová – Brno rozsáhlá výluková činnost a intenzita dopravy v úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Brno je významně zvýšená,

předjízdne koleje v žst. Okrouhlice se využívají dle pokynů operativního řízení a v Příloze 3 k PND7 část A – Seznam kolejí pro krátkodobé odstavování souprav není žádná kolej uvedena. Předjíždění osobní dopravy nákladními vlaky se nepředpokládá.

Délka nástupištních hran bude uvažována 110m, délka předjízdných kolejí mezi návěstidly 800m.

Zapsala Ing. Šárka Jasenčáková

Železniční svršek a spodek, nástupiště

Kromě výše řešené problematiky uspořádání stanice Okrouhlice byly projednány následující podněty:

- V obvodu stanice upravit GPK tak, aby nebyly překročeny hodnoty náhlých změn nedostatku převýšení.
- Rozšířit osovou vzdálenost na vnitřní straně oblouku $R=350m$ mezi kolejemi 2 a 4 kvůli velkému překryvu průjezdných průřezů.
- V traťovém úseku upravit délku přechodnic ve druhé koleji tak, aby body ZP2, ZO2, KO2 a KP2 odpovídaly svým průmětem bodům ZP1, ZO2, KO2 a KP2. Pokud je délka přechodnic v koleji č. 1 např. 100,000m, bude v koleji č. 2 např. 100,274m.

Projektant vznesl dotaz na kilometrickou polohu ukončení stavby. Ze zadání plyne konec stavby v km 238,600, nicméně za tímto staničením se nachází oblouk délky cca 400m, který by se rekonstruoval až v rámci modernizace ŽST Světlá nad Sázavou, která bude součástí výstavby VRT a bude časově o několik let za touto stavbou navazovat. Projektant tedy vznesl dotaz, zda může do této stavby zahrnout i předmětný oblouk s tím, že by se jednalo pouze o čištění lože a reprofilaci otevřeného odvodnění, aby tento úsek „vydržel“ až do výstavby VRT. Z pochůzky se jevil tento úsek problematický, nacházely se zde blaťáky a další negativní jevy spojené s poruchami spodku. Zástupce O6 upozornil, že je nutné toto koordinovat i s Odborem pro přípravu VRT. HIS Ing. Karel Šafář přislíbil, že možné prodloužení této stavby s kolegy z Odboru pro přípravu VRT prověří.

Vzhledem k rozsahu železničního svršku a spodku bude mít tato stavba pro tuto profesi samostatnou poradů.

Zapsal Ing. Josef Poživil

Prověření náhrady přejezdů

Náhrady přejezdů P3685

Zrušení toho přejezdu bude dále rozpracováváno a projednáváno. Náhrada přejezdu bude zajištěna pomocí podchodu v obci Okrouhlice a mostní konstrukce přes Lučický potok pro přístup na přilehlé pozemky. Cyklotrasa bude vedena přes místní komunikaci u železniční stanice.

Náhrada přejezdů P3686

Vlastní náhrada přejezdu P3686 mimoúrovňového řešení je technicky a ekonomicky neefektivní a nebude dále sledována.

Náhrada přejezdů P3687

Vlastní náhrada přejezdu P3687 mimoúrovňového řešení je technicky a ekonomicky neefektivní a nebude dále sledována.

Náhrada přejezdů P3688

Vlastní náhrada přejezdu P3688 mimoúrovňového řešení je technicky a ekonomicky neefektivní a nebude dále sledována.

Další prověření náhrady

Na poradě byl vznesen požadavek ze strany O6 na prověření náhrady přejezdu P3686 pomocí náhradní komunikace mezi tratí a Sázavou od přejezdu P3687.

Projektant upozornil, že jsou zde velmi stísněné podmínky a je zde záplavové území. V předmětném úseku mezi P3686 a P3687 by byl případný zábor pozemků Povodí Vltavy, který nebude snadné projednat, protože se jedná již o koryto řeky Sázavy. Dále je zde velmi úzké místo poblíž jezu, které limituje návrh polní cesty. Další významným bodem bude délka souvislého kácení porostů podle toku. Vlastní možnost náhrady bude představena na dalším jednání.



Zapsal Ing. Jaroslav Macháček

Mosty, propustky a zdi

Stávající most km 232,341 - bez stavebních úprav tohoto objektu.

Stávající most km 233,321 - požadována kompletní rekonstrukce tohoto objektu novým železobetonovým objektem.

Nový podchod pro pěší a přístup na případné ostrovní nástupiště v km 232,? - konstatováno, že koncepce a poloha a případně i potřeba tohoto objektu bude upřesněna podle výsledné koncepce kolejového řešení, jako vhodná byla vytipována poloha u výpravní budovy ve směru Světlá nad Sázavou (cca km 233,0), dále bylo konstatováno, že bezbariérovost nemůže být řešena výtahy z důvodu neobsazenosti stanice, ale pouze šikmými přístupovými chodníky.

Stávající propustky km 234,236, km 234,648 – pokud nedojde k posunu os kolejí, tak bez stavebních úprav těchto objektů.

Stávající propustky km 233,811, km 234,107, km 234,914, km 236,055, km 236,448, km 237,209, km 237,813, km 238,864 – navržena kompletní rekonstrukce těchto objektů novými trubními propustky z prefabrikovaných železobetonových trub světlosti 1,0 m s šikmými čely v souladu s MVL 649.

Stávající propustek km 238,439 – navržena kompletní rekonstrukce tohoto objektu novým rámovým/polorámovým železobetonovým objektem.

Stávající klenbové propustky km 235,466, km 236,605 – požadována kompletní rekonstrukce těchto objektů novými rámovými/polorámovými železobetonovými objekty.

Případné nové propustky – prezentováno, že s ohledem na navržené řešení odvodnění drážního tělesa může vzniknout požadavek na doplnění nových propustků v mezistaničním úseku Okrouhlice – Světlá nad Sázavou.

Stávající zárubní zdi km 232,490-232,499 (P) a km 232,510-232,530 (P) – navržena náhrada těchto objektů novou železobetonovou zárubní konstrukcí v km 232,480-232,662 (P) navazující na spodní stavbu přilehlého silničního nadjezdu.

Stávající zárubní zeď km 232,571-232,636 (L) – navržena náhrada tohoto objektu železobetonovou zárubní konstrukcí v km 232,500-232,662 (P) navazující na spodní stavbu přilehlého silničního nadjezdu.

Stávající zárubní zeď km 232,653-232,702 (L) – v závislosti na zvolené konfiguraci kolejiště a nástupišť navržena případná kompletní rekonstrukce tohoto objektu.

Stávající opěrná zeď km 233,267-233,317 (P) – navržena kompletní rekonstrukce tohoto objektu novou železobetonovou opěrnou konstrukcí v km 233,150-233,400 (P) koordinovanou s novým mostním objektem v km 233,321.

Stávající opěrná zeď km 234,020-234,125 (L) podél Sázavy - navržena kompletní rekonstrukce tohoto objektu novou železobetonovou opěrnou konstrukcí.

Stávající zárubní zeď 237,141-237,410 (P) – navržena kompletní rekonstrukce tohoto objektu.

Stávající opěrná zeď km 237,357-237,417 (P?) – navržena kompletní rekonstrukce tohoto objektu.

Případné nové opěrné/zárubní zdi – prezentováno, že s ohledem na nové řešení drážního tělesa může vzniknout požadavek na doplnění nových zdí v mezistaničním úseku Okrouhlice – Světlá nad Sázavou, především v místech, kde se řeka Sázava přibližuje k drážnímu tělesu.

Zapsal Ing. Petr Jančík

Pozemní objekty

- Objekt RZZ se z hlediska úprav jeví jednoznačně, pouze prosíme o upřesnění následujících bodů:
 - o Ve stávajícím stavu jsme předpokládali nevyužité plochy (šedivé značení), prosíme správce o potvrzení či vyvrácení tohoto značení. Z místního šetření se tyto prostory jeví jako nevyužité.

- o Využití prostor pro technologii bude navrženo na základě požadavků od technologických profesí (například SEE).
 - o Další dotaz na správce, je objekt zateplen?
- Dotčení původní VB, má z hlediska Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží dvě možnosti:
 - o Najít využití tohoto objektu ve prospěch dráhy, např. pobídkové byty.
 - ☐ Zároveň doporučujeme prověřit možnost odkoupení objektu ČD, který je mezi původním objektem VB a objektem RZZ.
 - ☐ Tím by bylo možné v rámci investice oba objekty architektonicky upravit a zároveň vylepšit dojem z celé ŽST, která by působila kompaktněji.
 - ☐ Na poradě zaznělo, že problém může nastat při přesunu nájemců na dobu neurčitou.
 - ☐ V případě odkupu objektu ČD, je nutné oslovit napřímo RSM, objekt není zahrnut v ÚMVMŽST.
 - o Pokud se nenajde využití tohoto objektu, není možné v rámci investice do objektu zasáhnout a navrhuje postupovat dle výše uvedené Koncepce, konkrétně podle bodu 4.14. Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi.
- V rámci pozemních objektů budou řešeny drobné demolice a přístřešky na nástupištích. Budovy v této oblasti nejsou předávány přes ÚMVŽST, ale jdou napřímo k prodeji od ČD, a.s. k SŽ, s. o.

Na základě vyjádření SPS Brno budou opuštěné prostory ve VB po toaletách využity pro technologické zázemí SEE.

OŘ Brno požaduje s ohledem na srážky a velké množství sněhu v zimním období navrhnout dostatečně kapacitní přístřešky na nástupištích.

Zapsal Ing. Zdeněk Kratina

Zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, síť

Stávající stav a východiska pro návrh zabezpečovacího a sdělovacího zařízení představil jako zpracovatel pan Dittrich. U zabezpečovacího i sdělovacího zařízení bude uvažováno se stejnou koncepcí jako u souvisejících staveb.

V předmětném úseku Okrouhlice – Světlá nad Sázavou bude nově navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně přípravy na ETCS L2, které zahrnuje zabezpečení ŽST. Okrouhlice a přilehlého traťového úseku. Problematika výhradního provozu ETCS L2 je řešena návrhy metodických pokynů SŽ TSI CCS/MP1 „Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem ETCS“ a SŽ D1/MP2 „Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS“.

Diagnostika zabezpečovacího zařízení bude provedena podle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z, s přenosem diagnostických informací do místa soustředěné údržby a následně na pracoviště DŽDC CDP Praha.

Realizace a spuštění systému ETCS není součástí této stavby. Tento systém bude realizován následně jako samostatná stavba spolu se zavedením systému DOZ. Systém GSM-R byl zrealizován a spuštěn do provozu v roce 2016.

Pan Louženský upozornil z pohledu návrhu ETCS na prověření použití ochranných drah a nenulových uvolňovacích rychlostí 20km/h.

Náplní stavby z hlediska sdělovacího zařízení je dosáhnout požadované technologické úrovně a zajistit správnou funkčnost a spolehlivost zabezpečovacího zařízení, informačních systémů, dálkového řízení provozu, apod. Stavba bude zahrnovat kompletní výměnu zařízení a kabelů v celém traťovém úseku.

V celém traťovém úseku bude vhodně doplněn přenosový systém, který byl vybudován v rámci akce „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“.

Pan Švejk doporučil navrhnout do hlavní kabelové trasy 3x HDPE. Dále upozornil na použití IP/MPLS technologie pro návrh přenosového systému a pro návrh informačního zařízení upozornil na provedení dle směrnice č.118 a její grafické přílohy.

Pan Kácal, upozornil na nutnost řešení vedení kabelových tras na mostních objektech.

Zapsal p. Jaroslav Dittrich

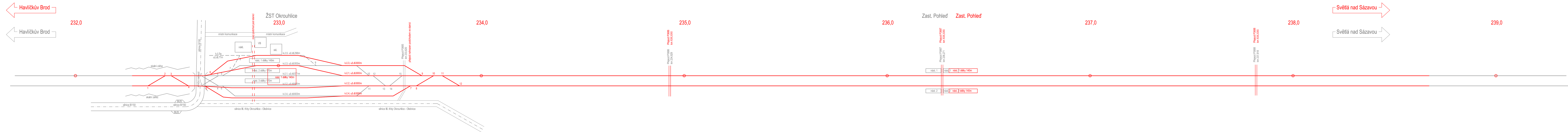
Závěrečná diskuze

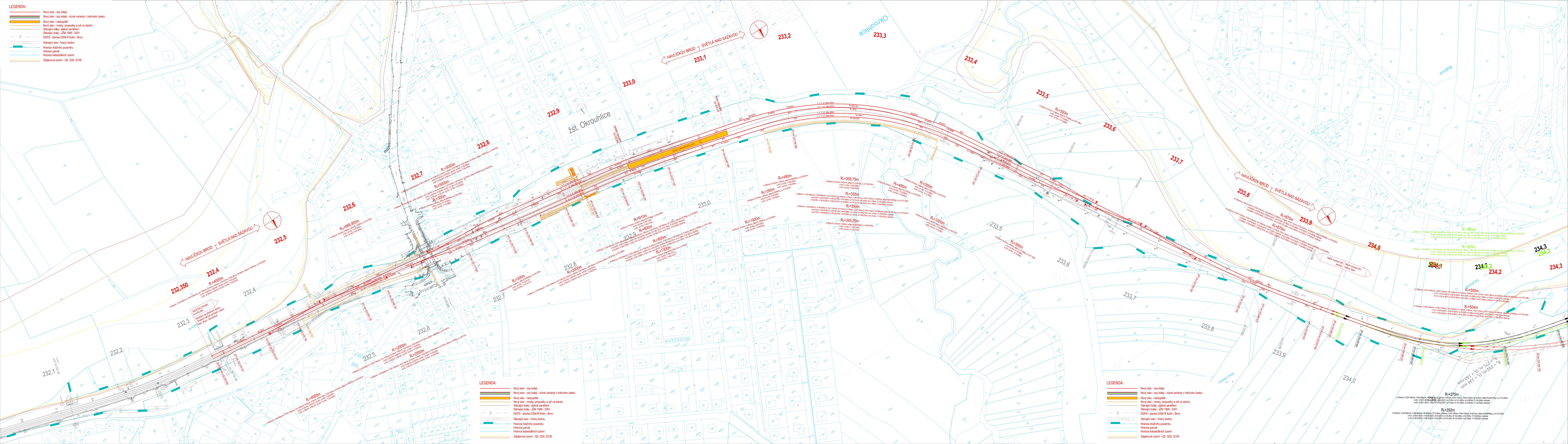
Součástí konceptu tohoto záznamu budou dopravní schémata a situace stanice v prezentovaných variantách, součástí čistopisu tohoto záznamu budou dopravní schémata reflektující výše zmíněné podněty.

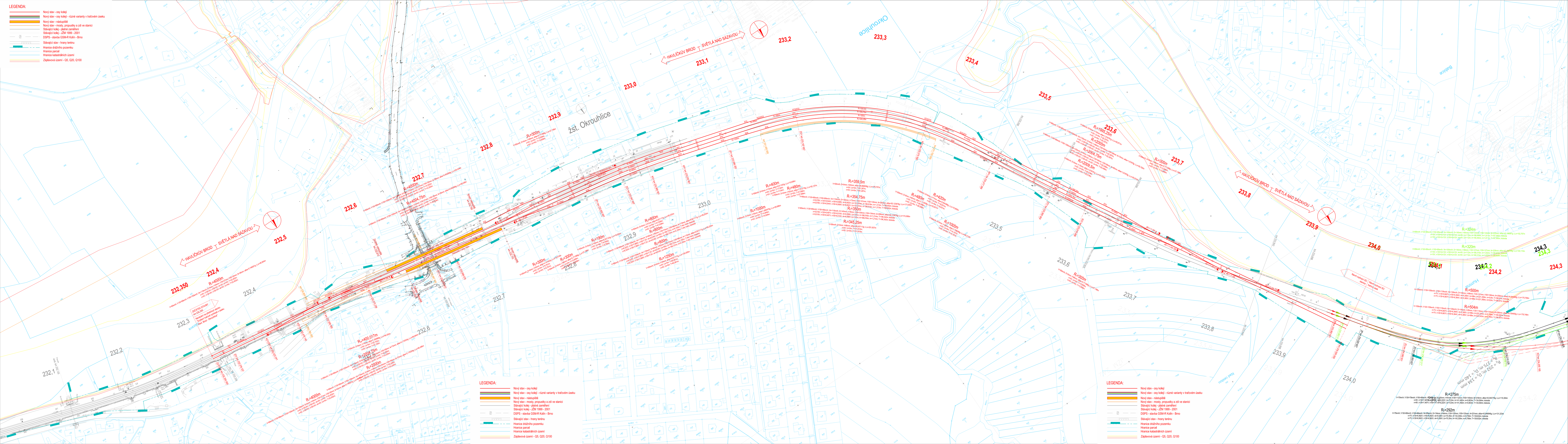
Na poradě nebylo projednáno řešení trakčního vedení a silnoproudu. Tyto profese budou projednány separátně s příslušnými odbory. Při návrhu technického řešení bude brána zřetel na technické řešení, které je navrženo i v okolních stavbách na této trati.

Ze strany OŘ Brno byl vznesen požadavek, ať je v této fázi předjednáno dělení údržby podchodu (SŽ – nosnou konstrukci a přístupy na nástupiště, obec Okrouhlice – navazující komunikace). Tento požadavek bude doplněn do dalších stupňů dokumentace, až bude technické řešení celé stavby známé do dostatečné podrobnosti. [Požadavek se týká nově zřizovaného podchodu, pokud bude komunikace v podchodu sloužit jako stále přístupná veřejná komunikace pro pěší.](#)

Zapsal Ing. Josef Poživil





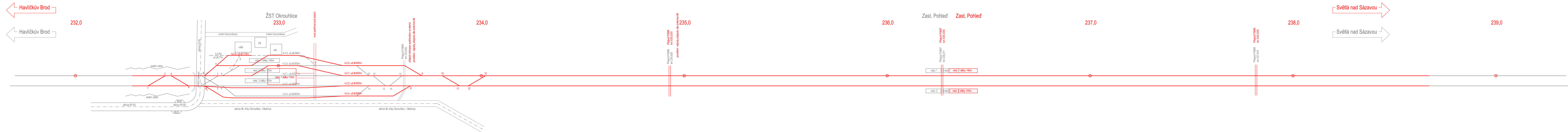
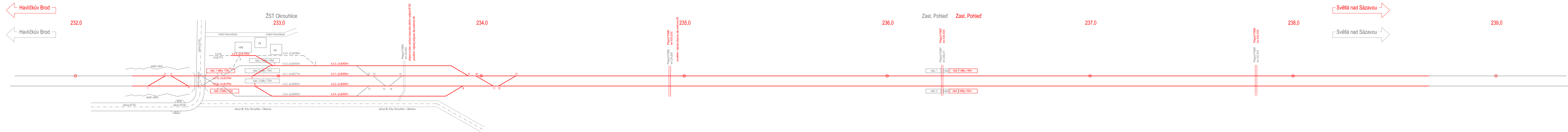


LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - osy kolejí - různé varianty v traťovém úseku
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plněné zaměření
- Stávající koleje - ŽM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Břmo
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100

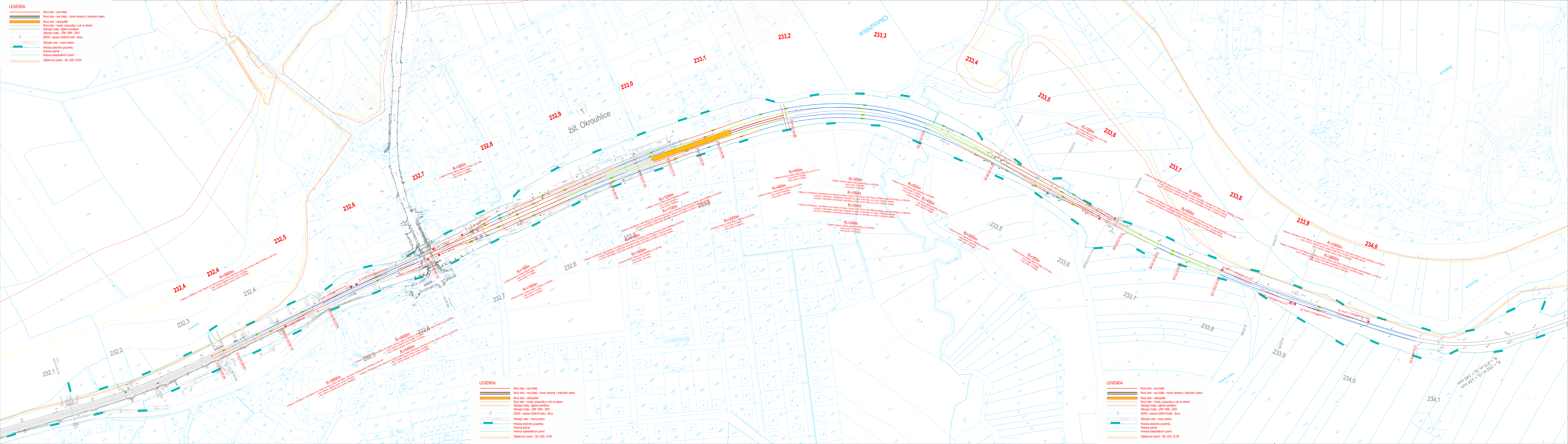
LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - osy kolejí - různé varianty v traťovém úseku
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plněné zaměření
- Stávající koleje - ŽM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Břmo
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100



LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - osy kolejí - různé varianty v traťovém úseku
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plněné zaměření
- Stávající koleje - ŽM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Břmo
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100

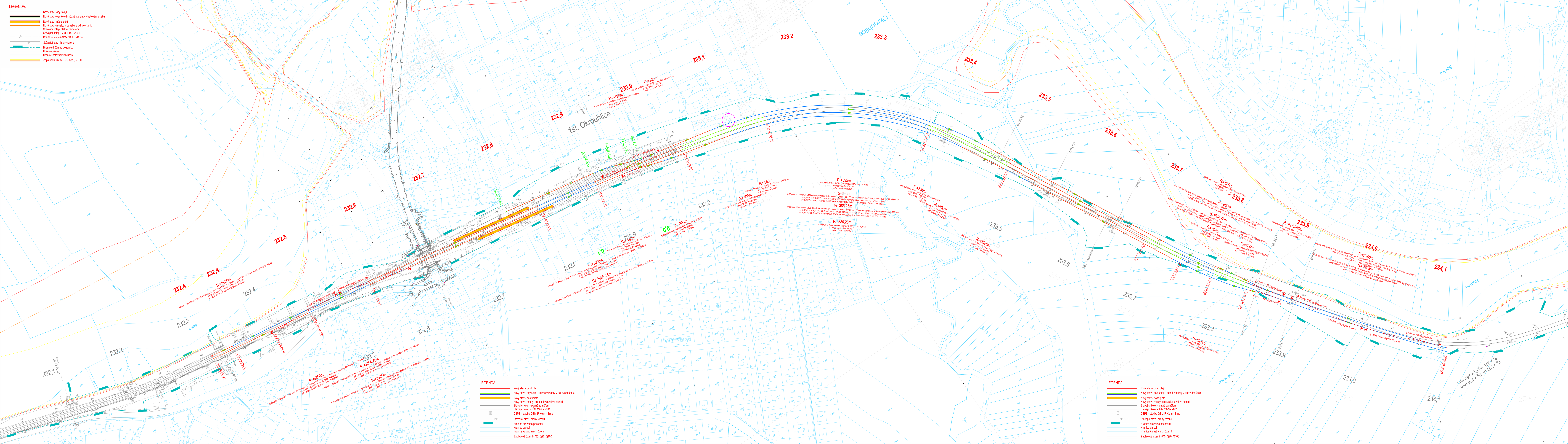


LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - osy kolejí - různé varianty v traťovém úseku
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plněné zaměření
- Stávající koleje - ŽM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Břmo
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100

LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - osy kolejí - různé varianty v traťovém úseku
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plněné zaměření
- Stávající koleje - ŽM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Břmo
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100



Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 27. května 2021

Čas 9:00 – 12:00

Místo konání MS Teams

Zapsal: Ing. Josef Poživil

Přítomni dle prezenční listiny

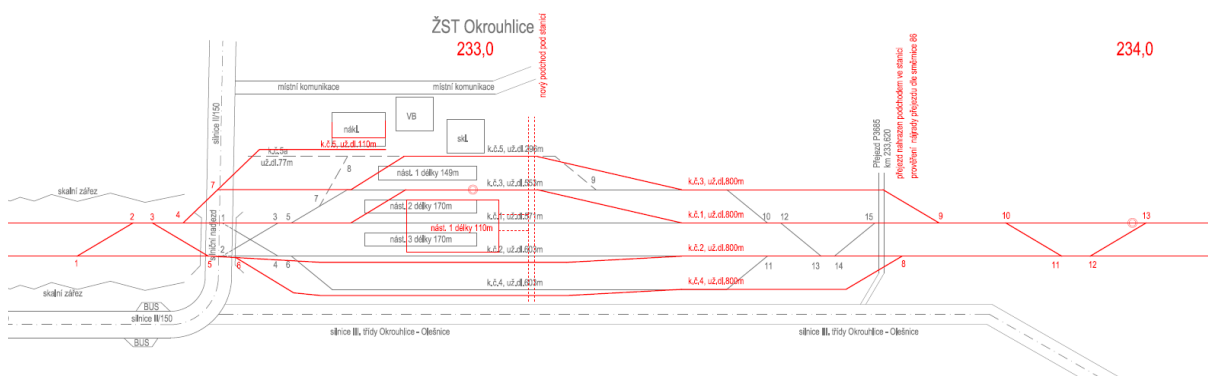
Omluveni Ing. Milan Zedník, p. Mojmir Bursa

Uspořádání stanice, GPK, limitující prvky ve stanici

Na poradě bylo v úvodní části představena cílová varianta, která bude do dalších projekčních prací sledována. Jedná se o variantu s ostrovním nástupištěm, tzv. „ostrov“. Důvody pro ukončení prací na variantě „vysunutá nástupiště“ byly uvedeny tyto:

- formálně z pohledu ETCS byla původně dvě vnější nástupiště navržena ve zhlaví. Na vstupní poradě byl vznesen požadavek, aby se vnější nástupiště z pohledu ETCS nenacházely ve zhlaví, ale u staničních kolejí 1a a 1b. Tento požadavek vedl na výrazné prodloužení celé stanice ve směru na Světlou a velké zábery na světelském zhlaví, což by přineslo velké investiční náklady.
- i když ve variantě „vysunutá nástupiště“ nebylo původně uvažováno, nakonec by náhrada přejezdu P3685 musela být stejně podchodem pod stanicí v některém místě nejspíš zrealizována.

Ideově bylo tedy odsouhlaseno uspořádání stanice odpovídající variantě „ostrov“ se dvěma hlavními kolejemi, dvěma předjízdny koleji pro soupravy dl. 740m (s postrkem 760m). jednu šturcovou manipulační kolejí č. 5. k nákladkové rampě. Stanice bude vybavena ostrovním nástupištěm dl. 110m mezi hlavními kolejemi 1 a 2 a podchodem pod celou stanicí.



Ke kolejovému řešení byly vzneseny následující připomínky a podněty:

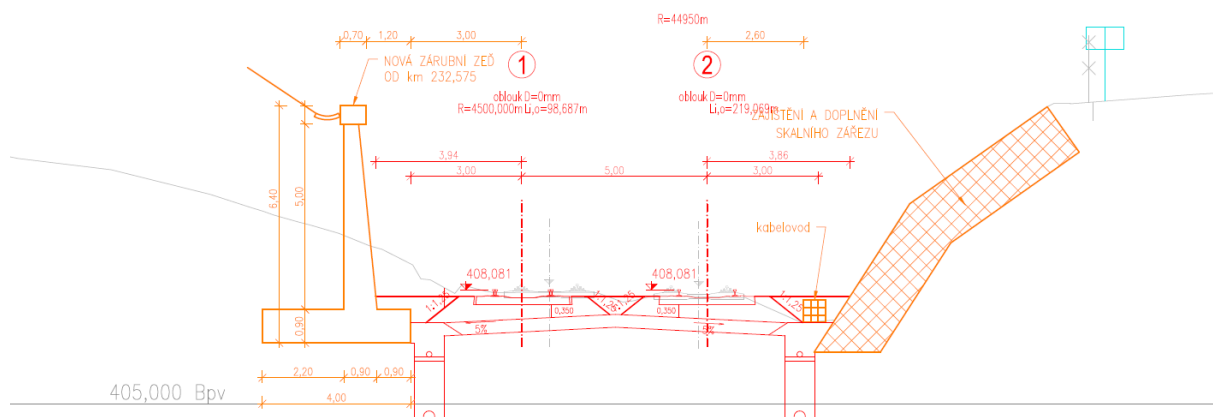
- odstranění obloukových výhybek na havlíčkobrodském zhlaví – zástupce investora odsouhlasil rozšíření směrových a výškových úprav do oblouku v km 232,100 – 232,300, kde je v současné době plánovaná výměna kolejnic.
- Výhybky ve stanici preferovány v základním tvaru s rychlostí do odbočky 50km/h. Spojky z výhybek tvaru 1:11-300 pokud možno v základním tvaru. V případě transformovaných výhybek použít pokud možno typizované transformace dle směrnice 77.
- Výškový sklon ve stanici 3,200‰ snížit na 2,500‰.
- Odstranit oblouk v koleji č. 2 v km 233,8 o poloměru 3000m. Jazykové ukončení nástupiště lze zúžit.
- Ze strany O11 byla vznesena připomínka k užité délce kolejí. Pokud mají být předjízdne koleje využitelné pro vlaky 740m, musí být mezi námezníky 900m kvůli ETCS a uvolňovacím rychlostem.
- Se zástupci O6, O9, O13 a SSV bude na separátním jednání stanoven rozsah přeložek, které jsou ekonomicky obhajitelné a smysluplné pro odstranění rychlostních propadů. S největšími přeložkami je uvažováno na světelském zhlaví ŽST Okrouhlice.
- Ze strany ČD Cargo byla vznesena připomínka týkající se koleje 5, kterou požaduje změnit ze šturcové na průjezdnou. Z dopravně technologického hlediska je tento požadavek opodstatněný a projektant přislíbil, že toto prověří. Nicméně upozornil, že v daném místě jsou omezené prostorové možnosti. Řešení tohoto bodu bude předmětem dalších jednání.

Na poradě byly zopakovány limitující prvky a stavby, které, ač rozměrem malé, velkým způsobem limitují návrh budoucího kolejiště. Jedním limitujícím prvkem skladiště (parcely 37), to v dnešní době již je převedeno z vlastnictví ČD do vlastnictví cizího právního subjektu. Druhým limitujícím prvkem jsou objekty garáže a skladiště, které jsou sice zatím ve vlastnictví ČD, ale prodej cizímu právnímu subjektu u něj potenciálně hrozí (parcely 359, 360 a 361). Projektant upozornil, že pro lepší návrh kolejového řešení by bylo dobré tyto objekty přednostně od ČD odkoupit.

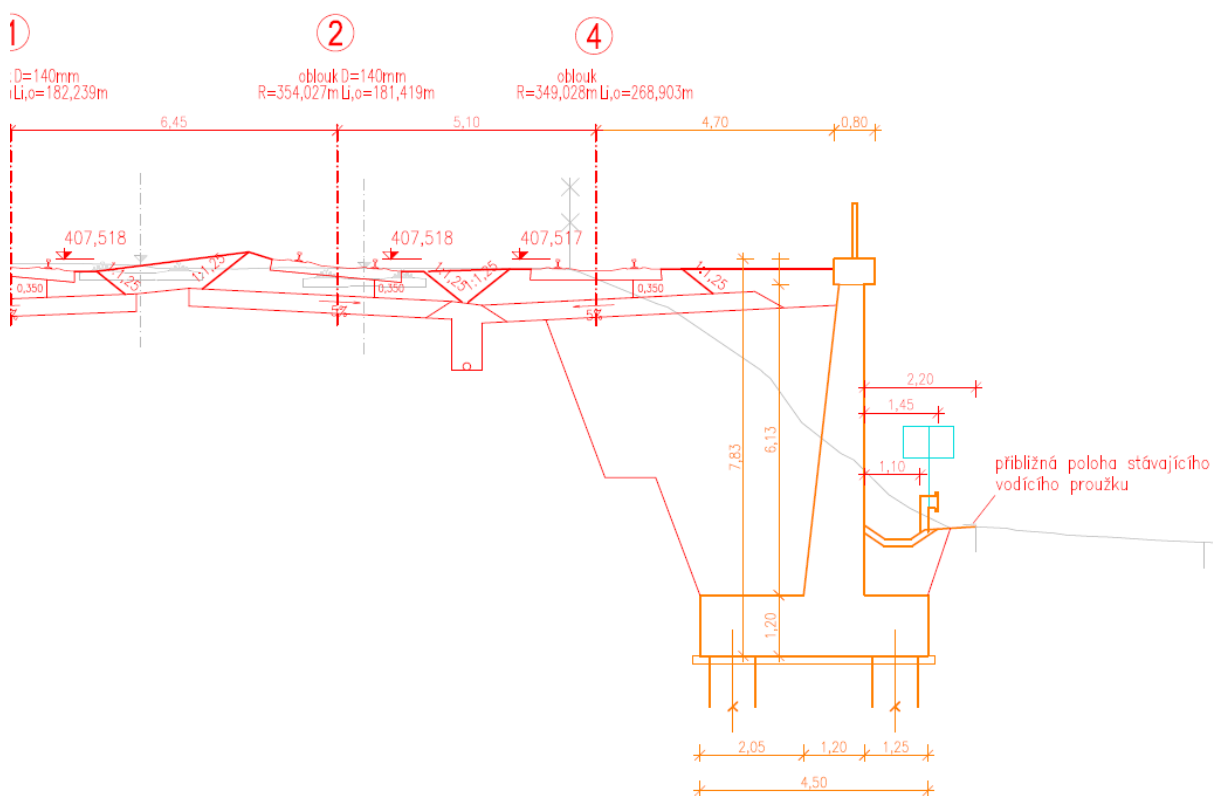
Řešení železničního spodku ve stanici a v traťovém úseku, opěrné a zárubní zdi ve stanici

Návrh železničního spodku ve stanicích se skládá zejména z pražcového podloží + odvodnění a z návrhu opěrných a zárubních zdí a skalních zářezů ve stanici a před stanicí. Protože zatím nejsou známy stávající inženýrskogeologické podmínky, je návrh podloží pracovní návrh na 400mm šterkodrti frakce 0/32 – od této konstrukční vrstvy se bude výškově odvíjet návrh trativodů.

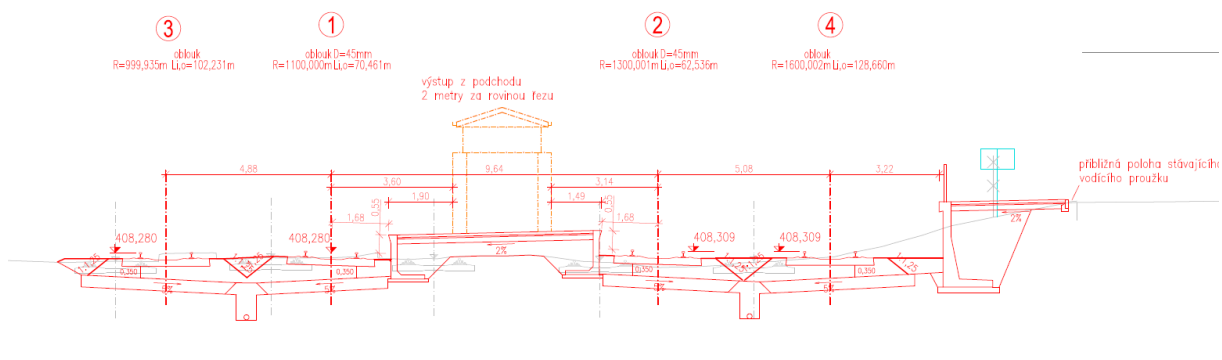
Bylo odsouhlaseno, že pro potřeby záměru projektu bude ve skalní zářezu před stanicí uvažováno s hřebíkováním a ochrannou sítí po pravé straně, respektive úhlovou zdí po levé straně od trati.



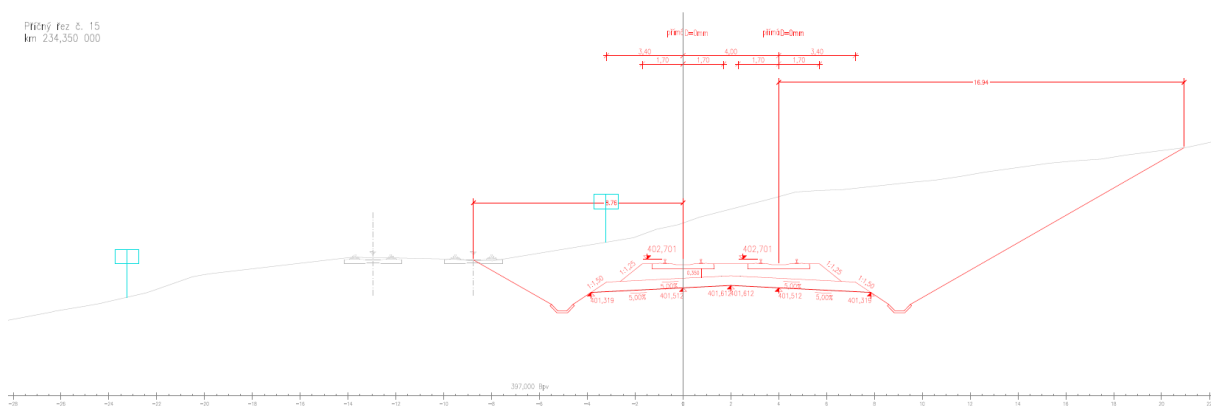
V limitujícím oblouku ve stanici v km 233,300 byla odsouhlasena koncepce opěrné zdi. Opěrná zeď bude přiblížena v co nejbližší míře ke komunikaci při zachování příčného uspořádání komunikace včetně odvodnění. Rozsah úprav bude projednán se správcem komunikace a případně s PČR.



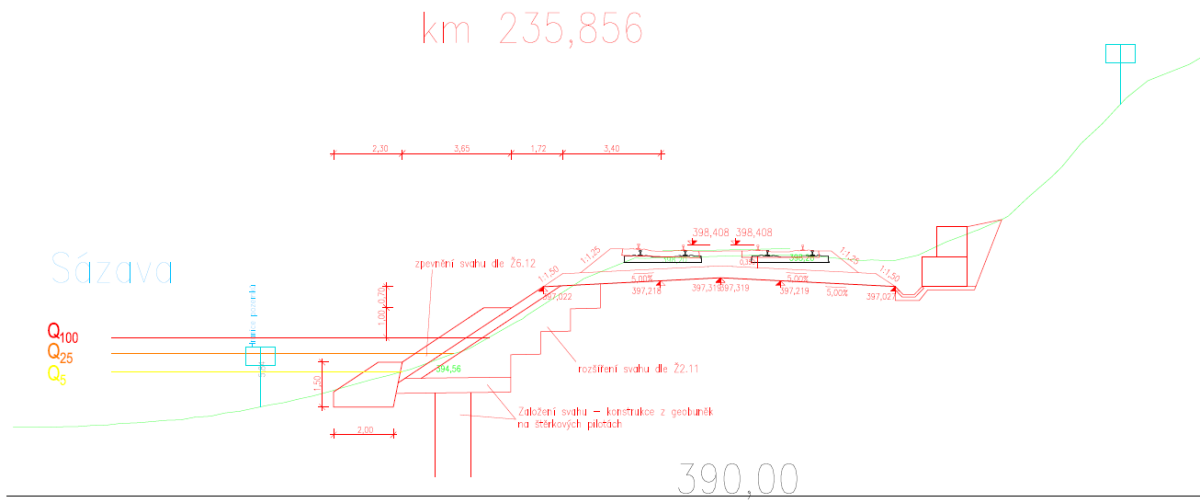
Dále bylo na poradě ukázán řez v nejvíce limitujícím místě, kam zároveň vychází výstup z podchodu jak na nástupiště, tak na straně do centra obce.



V traťovém úseku bylo odsouhlaseno koncepční řešení příčných řezů s tím, že řešení bude zpřesněno po obdržení výsledků geotechnického průzkumu, na které v současné době probíhá výběrové řízení.



V místech, kde se drážní těleso stýká s tokem Sázavy, bylo odsouhlaseno koncepční řešení spodku, které je znázorněno na následujícím řezu. Tam, kde bude třeba rozšířit drážní těleso, bude pata svahu založena na konstrukci z geobuněk na štěrkových pilotách. Rozšíření drážního tělesa bude z propustného nenamrzavého materiálu. V místě styku s vodním tokem bude zřízena ochrana svahu dle vzorových listů. Případná sanace svahu po pravé straně bude stanovena na základě výsledků geotechnického průzkumu. V tuto chvíli je uvažováno se zárubní zídou z gabionů. Zde byly dvě drobné připomínky – 1) není známa hloubka skalního podloží v místě založení na štěrkových pilotách, 2) naklopit mírně gabionovou zídou do svahu.



Odvodnění

Odvodnění bude ve stanici zajištěno pomocí trativodů a svodných potrubí, v traťovém úseku pomocí otevřených příkopů. Ve stanici bude rozvodí mezi trativody tvořit podchod.

Řešení podchodu ve stanici

Bylo odsouhlaseno koncepční řešení podchodu. Podchod bude pod celou stanicí, na jižní straně kolejíště bude výstup z podchodu řešen pomocí rampy, na severní straně kolejíště pomocí rampy a schodiště. Výstup na nástupiště bude rovněž pomocí rampy v čele nástupiště.

Do dalšího stupně bude třeba stanovit přesnou polohu podchodu v této lokalitě. Vliv na umístění podchodu bude mít jednak poloha návěstidel pod ETCS, od něhož se odvíjí poloha nástupiště a následná délka rampy. Zároveň na konečnou polohu podchodu budou mít vliv i docházkové vzdálenosti. Pro konečné umístění výstupů z podchodu je rovněž nutné mít celou tuto oblast podrobně zaměřenou. Dále bude třeba v dalším stupni po přesném zaměření celé lokality prověřit umístění výstupů z podchodu tak, aby výstupy byly umístěny například proti okolním ulicím.

Zároveň musí být poloha podchodu projednána s obcí Okrouhlice.

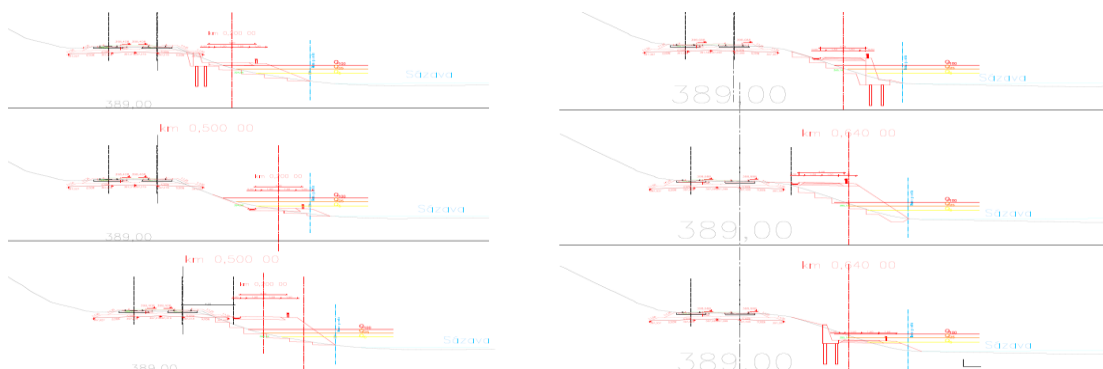
Prověření náhrady přejezdu P3686 komunikací mezi tratí a Sázavou vedoucí od přejezdu P3687

Na vstupní poradě dne 31. 3. 2021 byl ze strany O6 vznesen požadavek na prověření, co by obnášelo zrušení přejezdu P3686 a jako náhradu zřízení komunikace mezi železniční tratí a Sázavou.

Na poradě dne 27. 5. 2021 bylo projektantem nastíněno řešení této komunikace a jeho nevýhody. Mezi hlavní nevýhody patřilo zejména:

- Zábor pozemků potřebných ke zřízení komunikace.
- Relativně vysoké náklady na komunikaci s velmi malým provozem (desítky milionů Kč).
- Komunikace by buď byla zaplavovaná a zpevněná, nebo nezaplavovaná a musely by se zřídit další opěrné zdi nad Sázavou.

Další postup bude takový, že princip náhrady bude projednán s dotčenými samosprávami, ale s ohledem na majetkoprávního vztahy ke stávajícím účelovým komunikacím v této lokalitě, lze předpokládat minimální zájem náhradu přejezdu řešit. Zásadní otázkou je také případné vlastnictví nové komunikace.

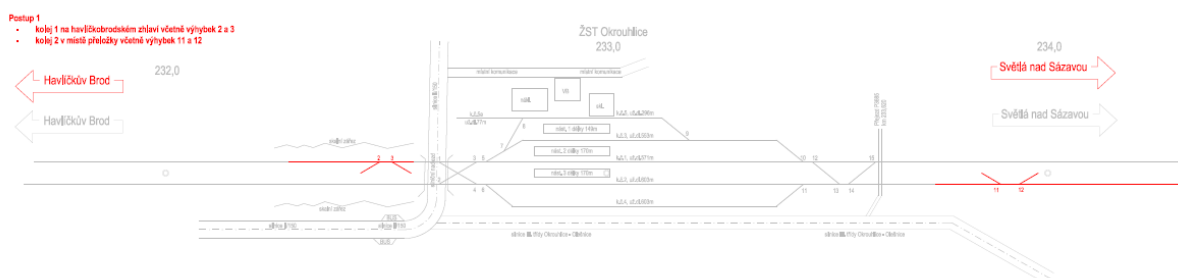


Principy zásad organizace výstavby

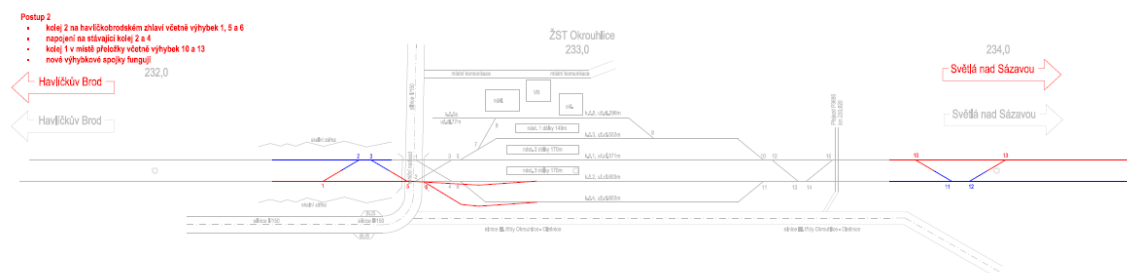
Na poradě byly představeny první schémata jednotlivých pracovních postupů. Prezentovaný návrh schémat stavebních postupů je přiložen k tomuto záznamu. Dále byly na poradě předneseny připomínky p. Mojžíra Bursy z O12.

Koncepce stavebních postupů byla odsouhlasena, na základě připomínek p. Bursy dojde k rozdělení postupu 1 na další dva postupy - výhybky 2 a 3 budou v samostatném postupu. Výhybky 1,5 a 6 budou přidány ke stavebnímu postupu 3, který se rozetapizuje.

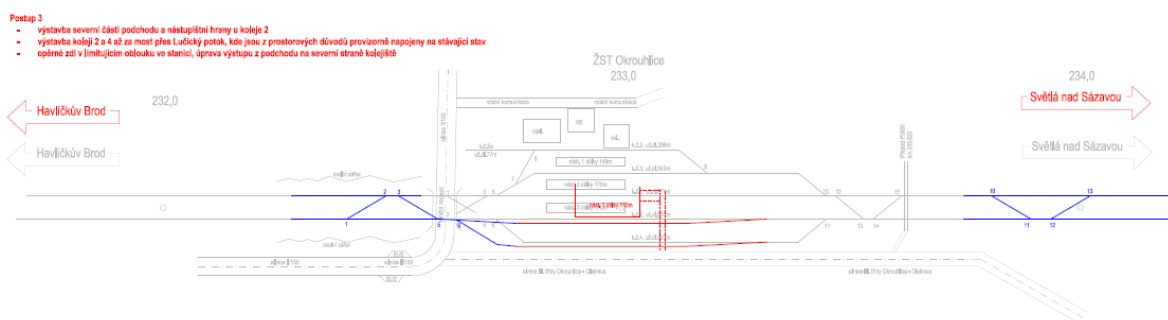
Postup 1 prezentovaný na poradě – bude rozdělen na dva postupy, napřed trakční kolej, pak výhybky 2 a 3



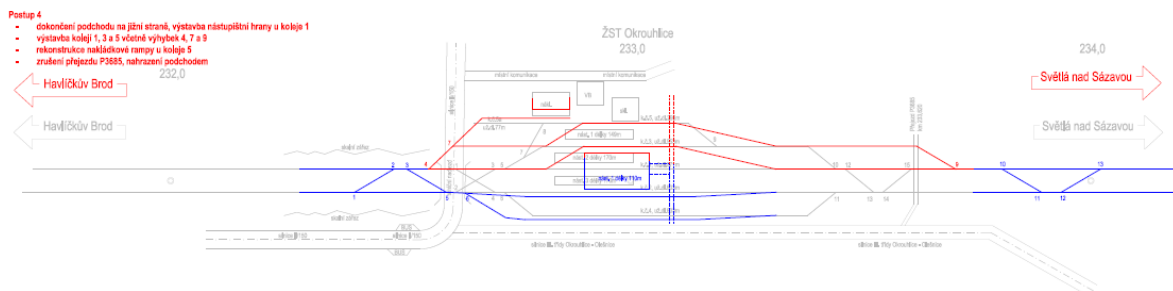
Postup 2 prezentovaný na poradě – výhybky 1, 5 a 6 přidat k postupu 3



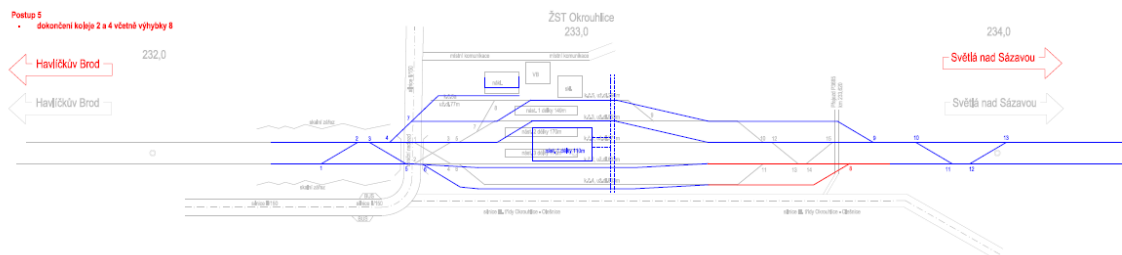
Postup 3 prezentovaný na poradě – výhybky 1, 5 a 6 přidat k postupu 3



Postup 4 prezentovaný na poradě – bez připomínek



Postup 5 prezentovaný na poradě – bez připomínek



Převoditelnost pozemních objektů

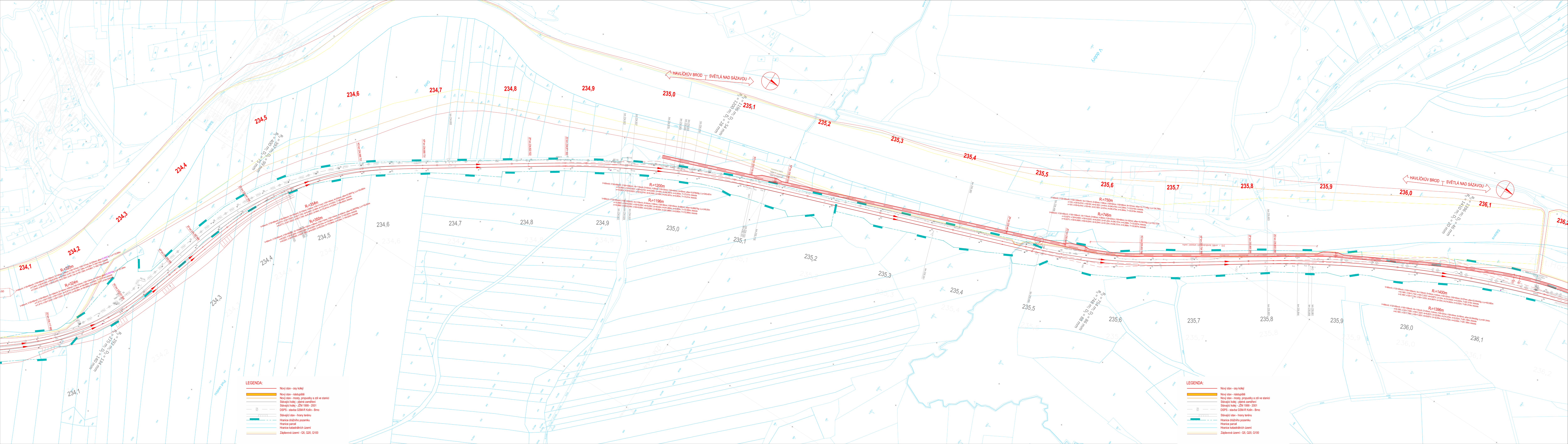
Na poradě byla otevřena otázka převoditelnosti pozemních objektů. Jednalo se o dvě stavědla ve zhlaví ŽST Okrouhlice, nástupištní přístřešek v ŽST Pohled' a výpravní budova v ŽST Okrouhlice.

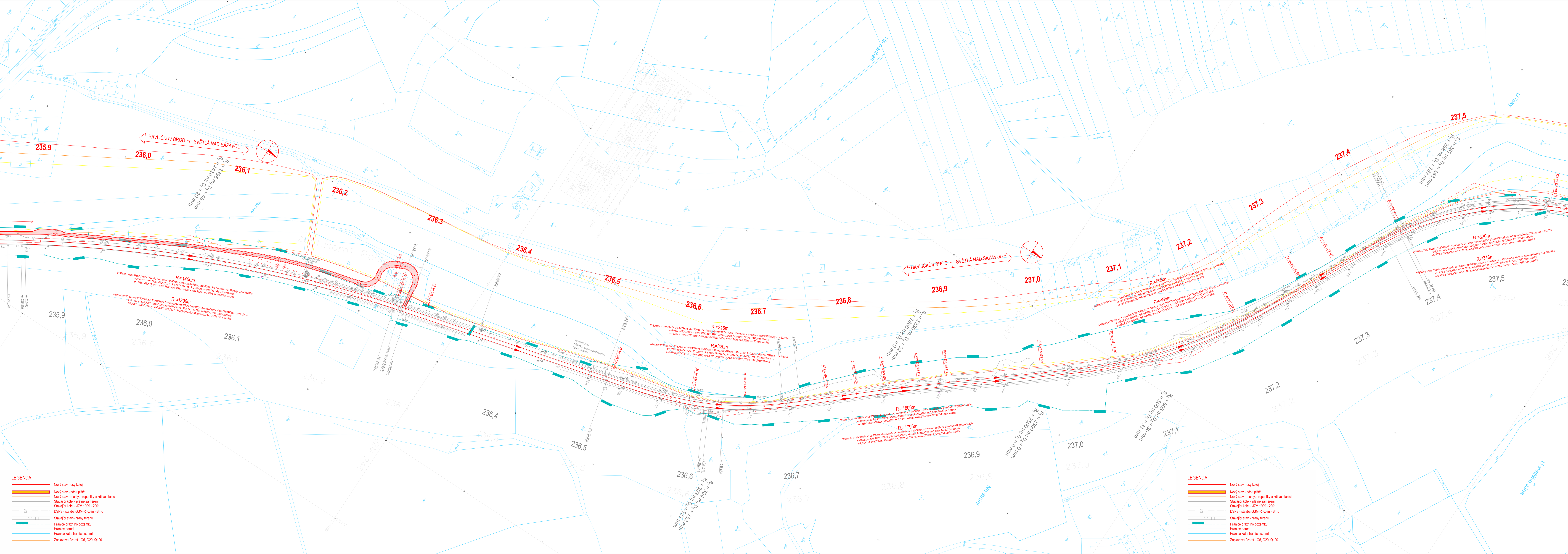
Bylo domluveno, že pro potřeby jednání s vnějšími subjekty představeny budou tyto objekty považovány za nepřevoditelné. Řešení samotné výpravní budovy v ŽST Okrouhlice (tj. zda v ní budou zřízeny pobídkové byty, nebo zda bude investicí nedotčena) bude předmětem dalších jednání.

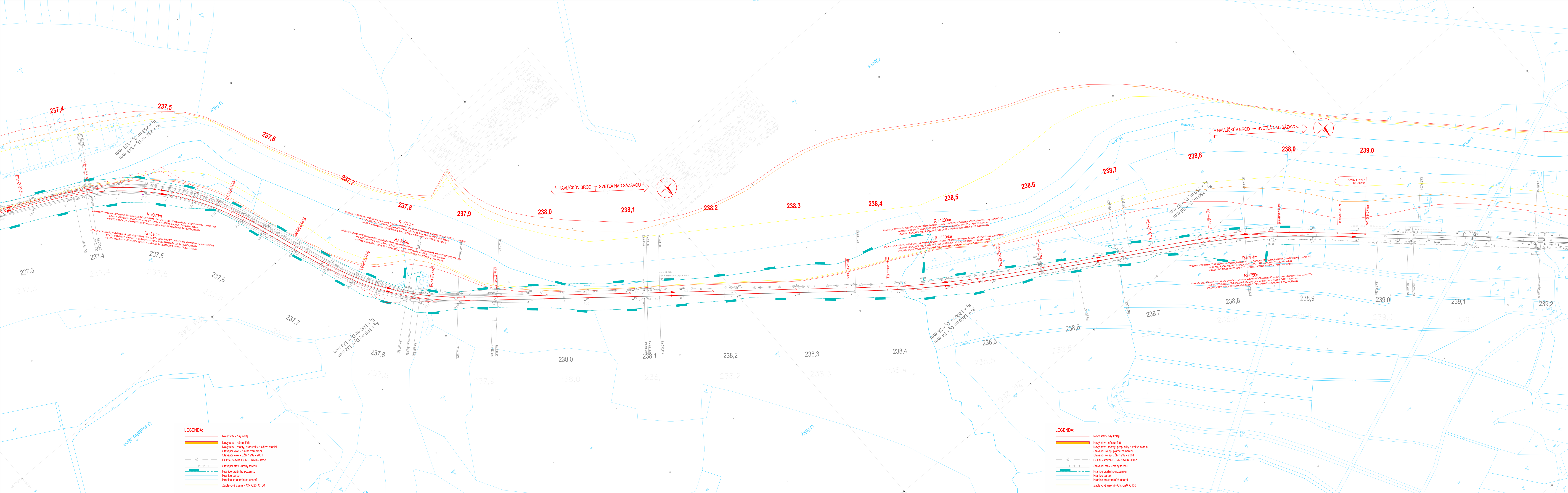
V Hradci Králové 2. 6. 2021

Zapsal Ing. Josef Poživil



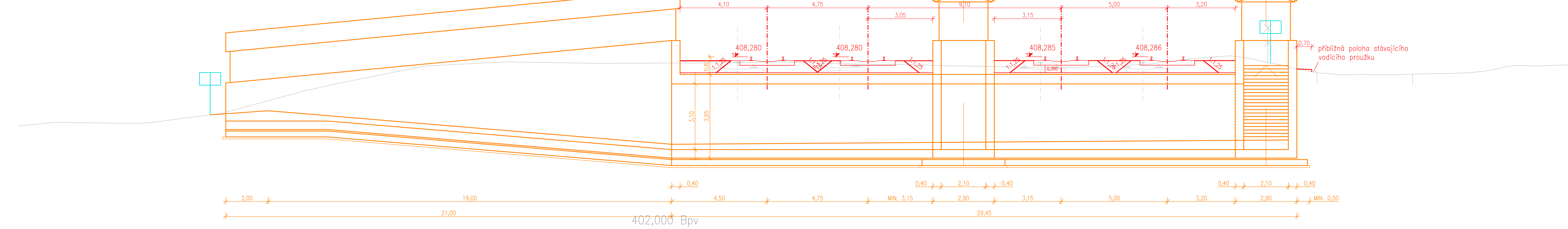




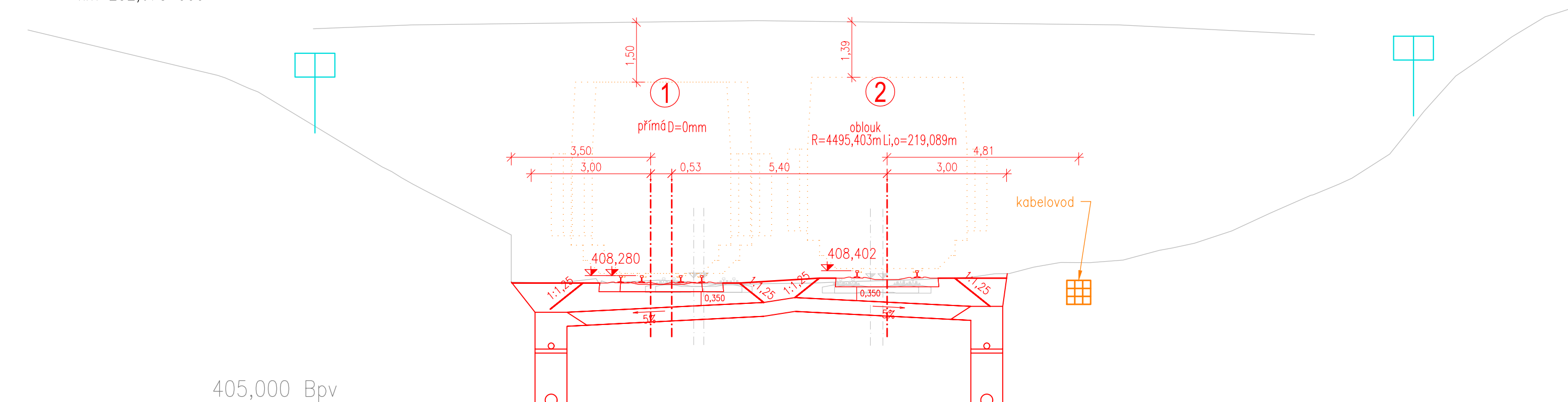


Příčný řez č. 1
km 232,550 0

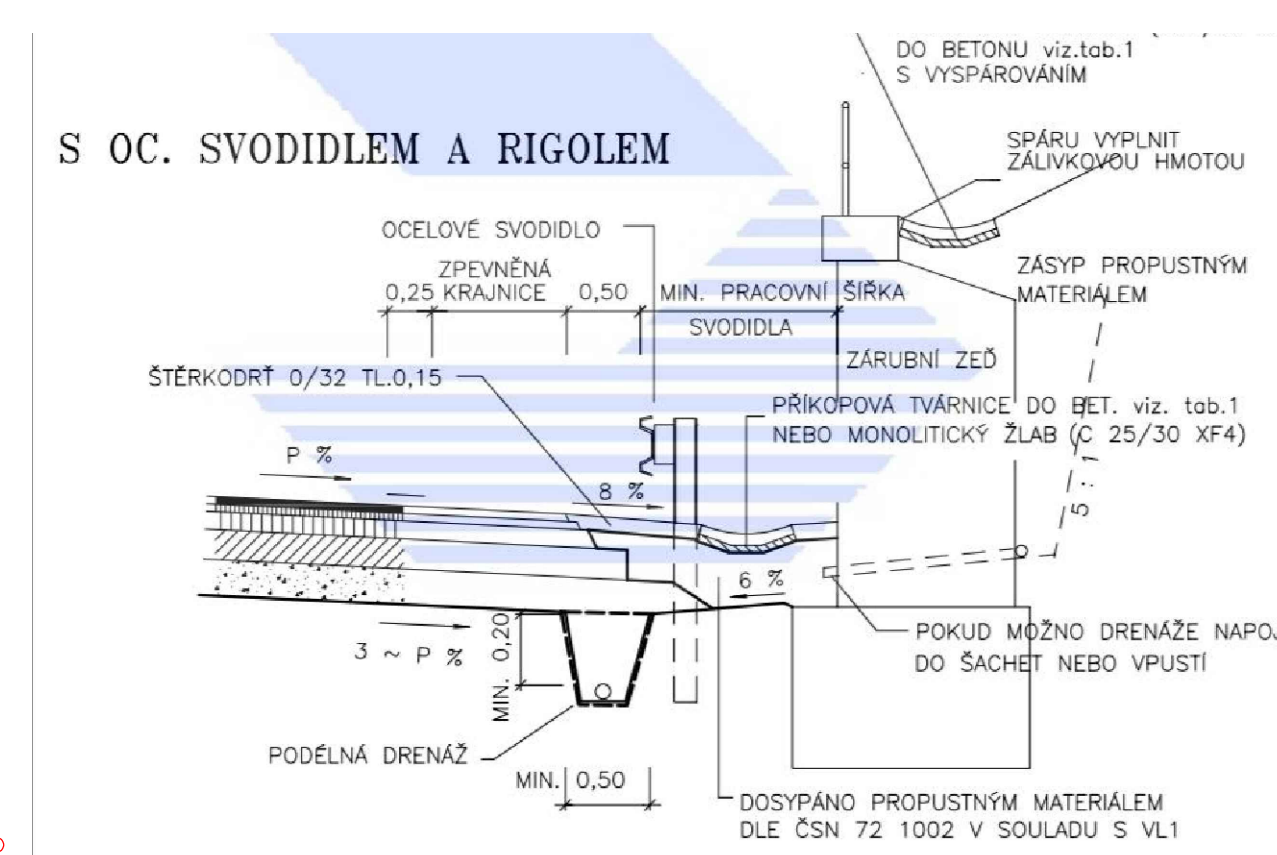
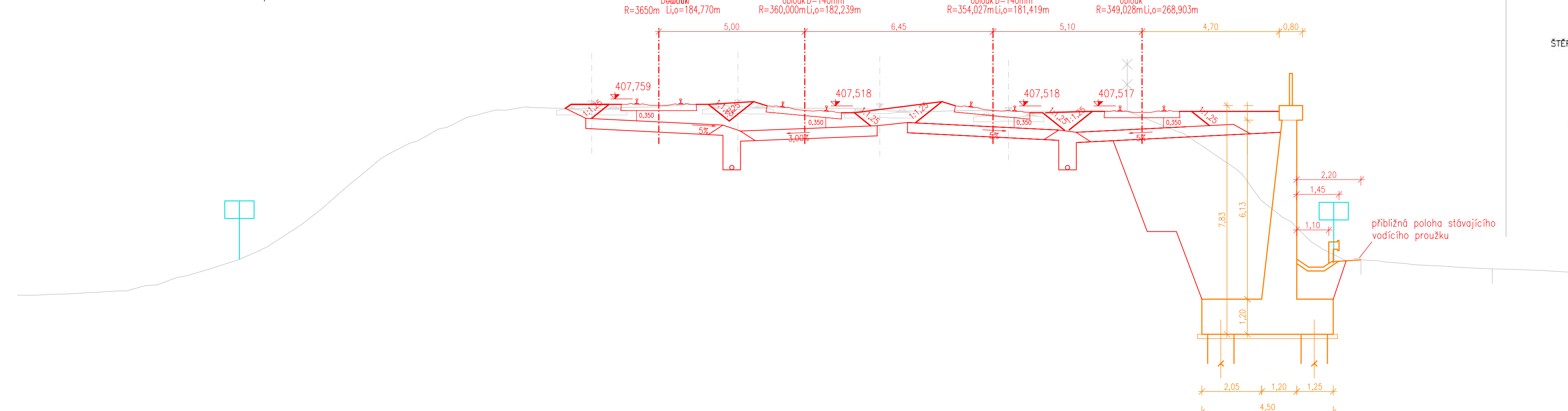
Příčný řez č. 29
km 233,045 00%



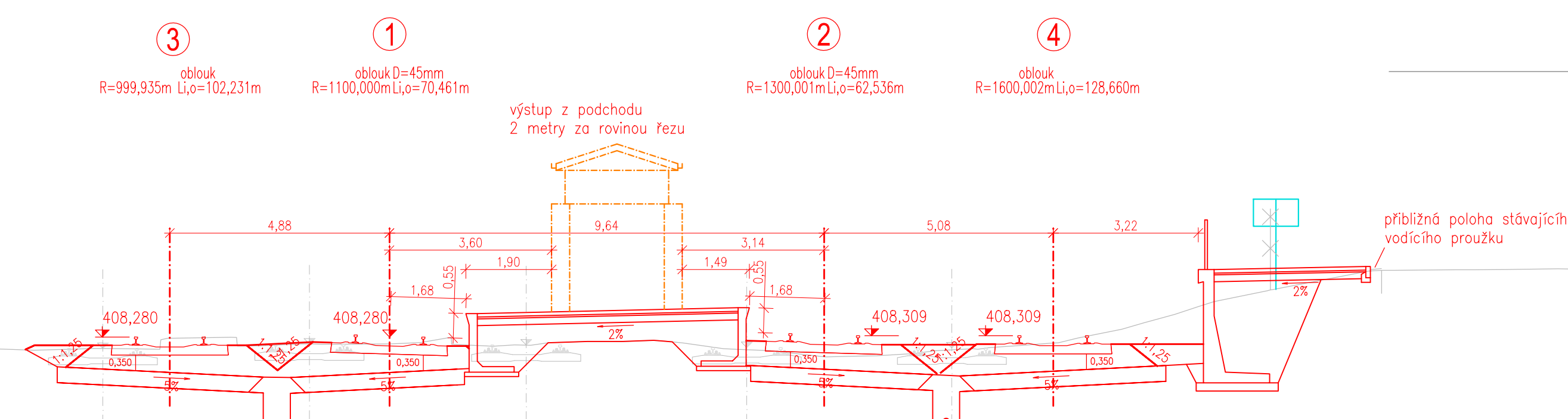
Příčný řez č. 14
km 232,675 000



Příčný řez č. 39
km 233,300 000



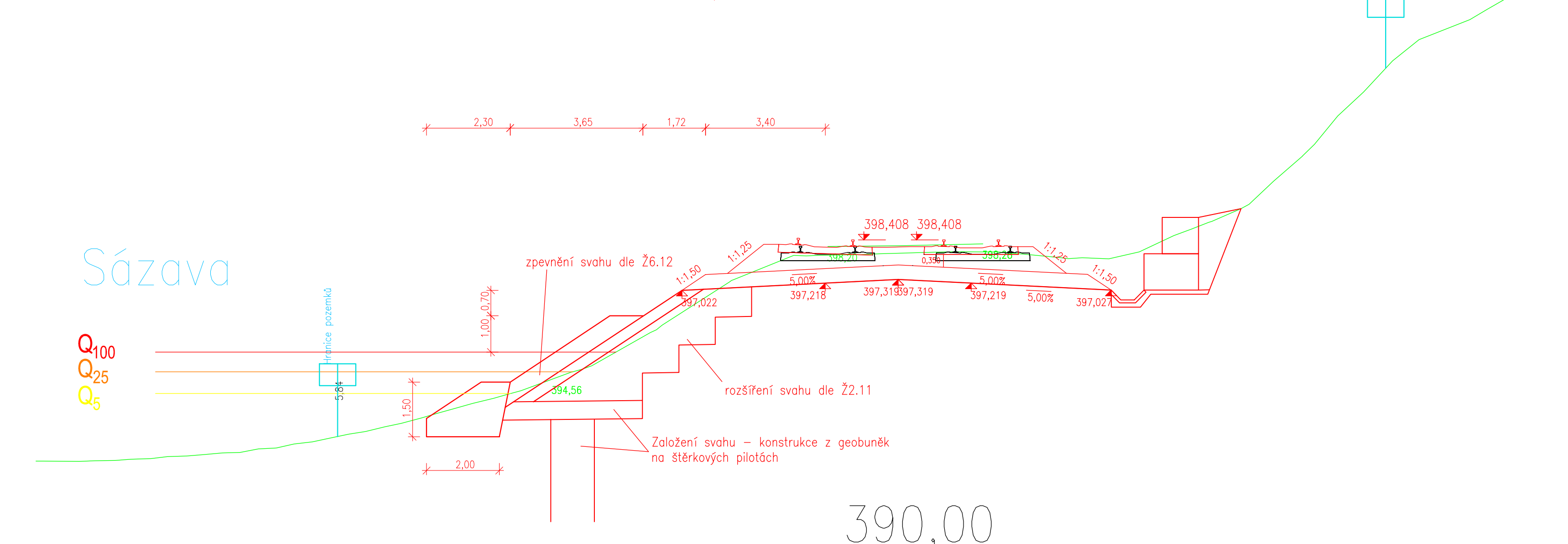
Příčný řez č. 26
km 232,973 000



Příčný řez č. 1
km 234,100 0

Příčný řez č.
km 234,350

km 235,856



Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 1. června 2021
Čas 10:00 – 11:00
Místo konání MS Teams
Zapsal: Ing. Josef Poživil

Přítomni dle prezenční listiny
Omluveni -

Kolejové řešení

Na poradě bylo podrobněji řešeno GPK. V úvodní části projektant zopakoval základní principy pro návrh kolejového řešení a zmínil, že v ZTP jdou některé části proti sobě. Konkrétně na jedné straně má být návrh ekonomický, na druhé straně je požadováno prověření odstranění lokálních propadů rychlosti, což vede v některých místech k přeložkám.

Body vzešlé z porady:

- Ve zhlavích navrhnout výhybky v základním tvaru, pokud to bude možné. Jsou preferovány výhybky v základním tvaru 1:11-300 proti výhybkám transformovaným 1:12-500, pokud to směrové řešení umožní. Problematický bude zářez před ŽST Okrouhlice, zde z důvodu stísněných poměrů v zářezu nejspíš jedna transformovaná výhybka 1:12-500 zůstane.
- Stavbu lze rozšířit už od km 232,100 a směrově a výškově upravit oblouk, který se zde nachází. Tato úprava umožní navrhnout výhybky v základním tvaru na havlíčkobrodském zhlaví.
- Střední část stanice včetně limitujícího oblouku lze ponechat tak, jak je nyní navržena.
- Stavba svými rychlostními profily navazuje na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“. Uvažované rychlostní profily z této stavby: $V=90\text{km/h}$, $V_{130}=95\text{km/h}$, $V_{150}=100\text{km/h}$ a $V_k=110\text{km/h}$.
- Výše uvedený rychlostní profil je navržen i přes stanici. V limitujícím oblouku je navrženo $V=80\text{km/h}$, $V_{130}=85\text{km/h}$, $V_{150}=90\text{km/h}$ a $V_k=110\text{km/h}$.
- Od tohoto limitujícího oblouku bude prověřováno řešení pro rychlostní profily $V=100\text{km/h}$, $V_{130}=110\text{km/h}$, $V_{150}=115\text{km/h}$ a $V_k=120\text{km/h}$. V přeložkách bude navržen minimální poloměr $R=500\text{m}$.
- Za ŽST Okrouhlice se nachází dva nevyhovující protisměrné oblouky. Bude prověřena přeložka o poloměrech $R=500\text{m}$. Cenově bude tato přeložka limitována zejména záborem pozemků.
- V zastávce Pohled' bude mírně natočen směrník tečny mezipřímé ve směru hodinových ručiček tak, aby bylo možné zvětšit poloměr v oblouku v km 236,550 – 236,750. Zároveň bude prověřeno odstranění oblouku $R=1800\text{m}$ v km 236,700 – km 236,800. Cenově bude tuto drobnou přeložku určovat zejména opěrná zeď na styku se Sázavou a drobné zábory.
- Bude prověřena přeložka limitujících oblouků v km 237,400 – km 237,900. Tato přeložka povede buď na velký zářez cca v km 237,500, nebo zásah do záplavového území v km 237,800. První varianta povede na velké zemní práce ve skalní hornině, druhá varianta by znamenala zakládání v záplavovém území a na začátku a na konci přeložky zřízení denudačních mostů pro záplavovou vlnu.
- V rámci prověřování přeložek bude prověřeno i jejich ekonomické hodnocení, tzn. jestli si dokážou přeložky v takto navrženém rozsahu na sebe „vydělat“ a jestli jsou ekonomicky obhajitelné.

- Je třeba uvažovat, že na začátku stavby se posune poloha vjezdového návěstidla a dojde k úpravám na trakčním vedení i v úseku před začátkem stavby.

*Zapsal Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové 2.6.2021*

- LEGENDA:
- Nový stav - osy koleji
 - Nový stav - nástupiště
 - Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
 - Stávající koleje - plánové zaměření
 - Stávající koleje - JZM 1999 - 2001
 - DSPS - stavba GSM-R Kolín - Brno
 - Stávající stav - hrany terénu
 - Hranice drážního pozemku
 - Hranice parcel
 - Hranice katastrálních území
 - Záplavové území - Q5, Q20, Q100

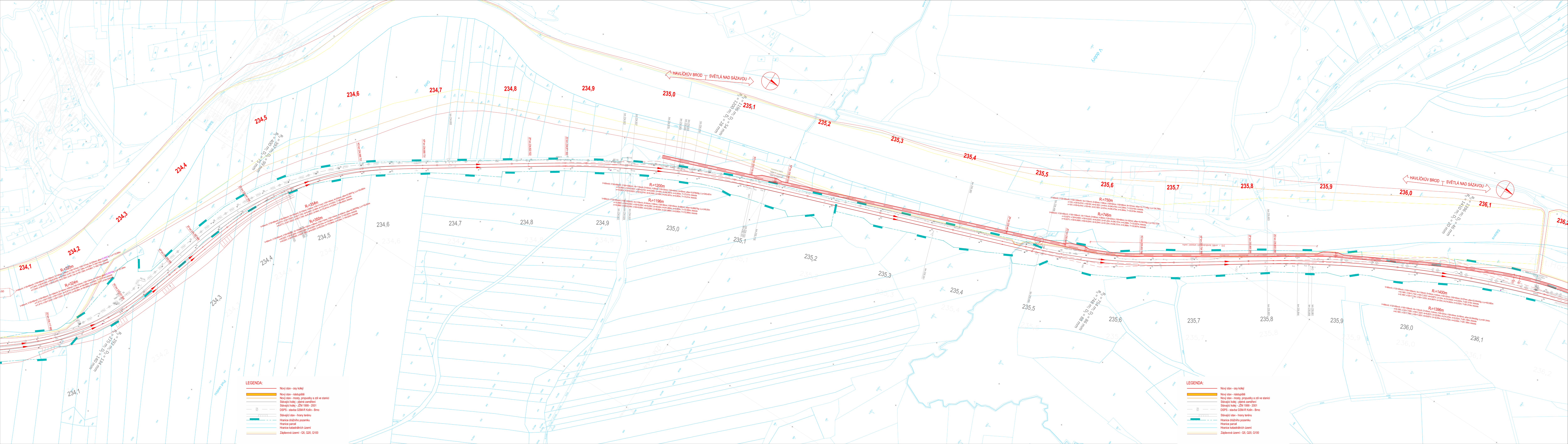


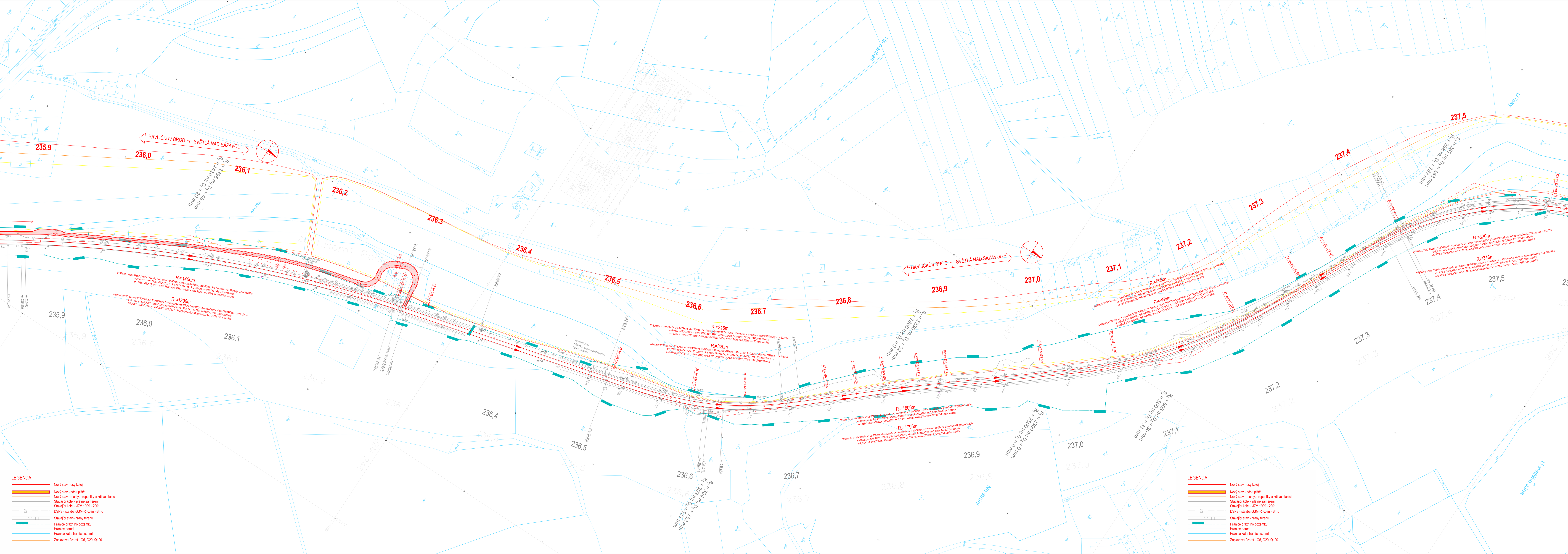
LEGENDA:

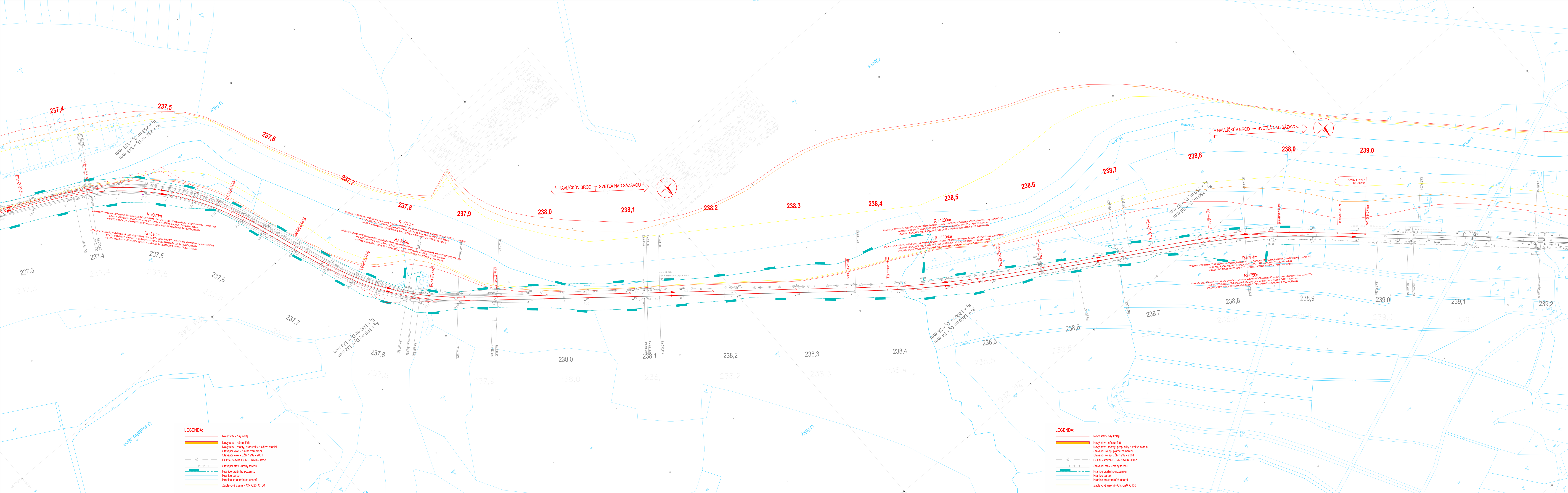
- Nový stav - osy koleji
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plánové zaměření
- Stávající koleje - JZM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Brno
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavové území - Q5, Q20, Q100

LEGENDA:

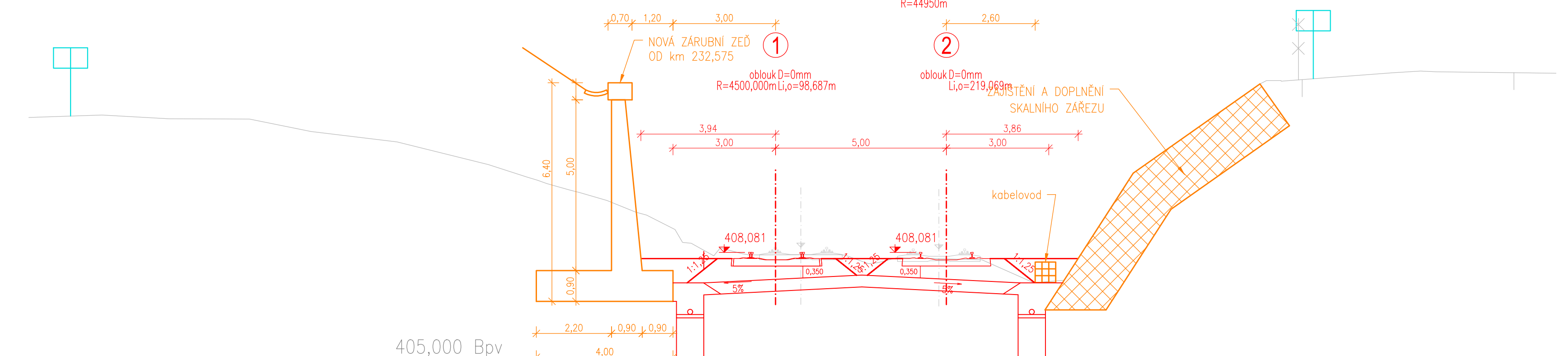
- Nový stav - osy koleji
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající koleje - plánové zaměření
- Stávající koleje - JZM 1999 - 2001
- DSPS - stavba GSM-R Kolín - Brno
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavové území - Q5, Q20, Q100



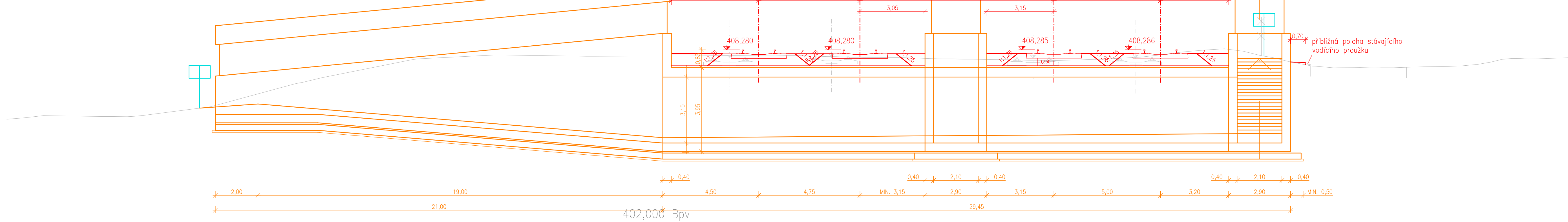




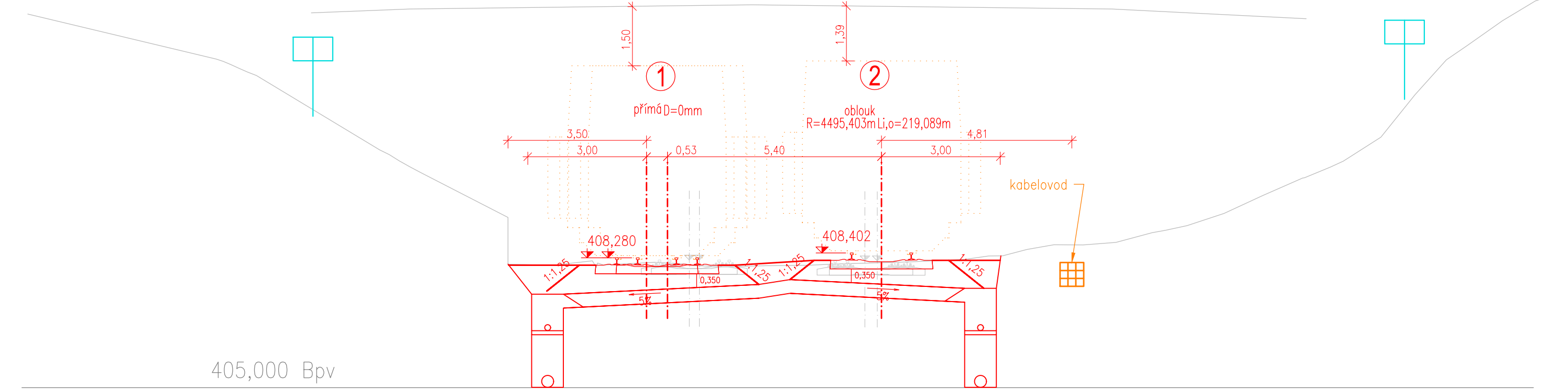
Průřný řez č. 9
km 232,550 000



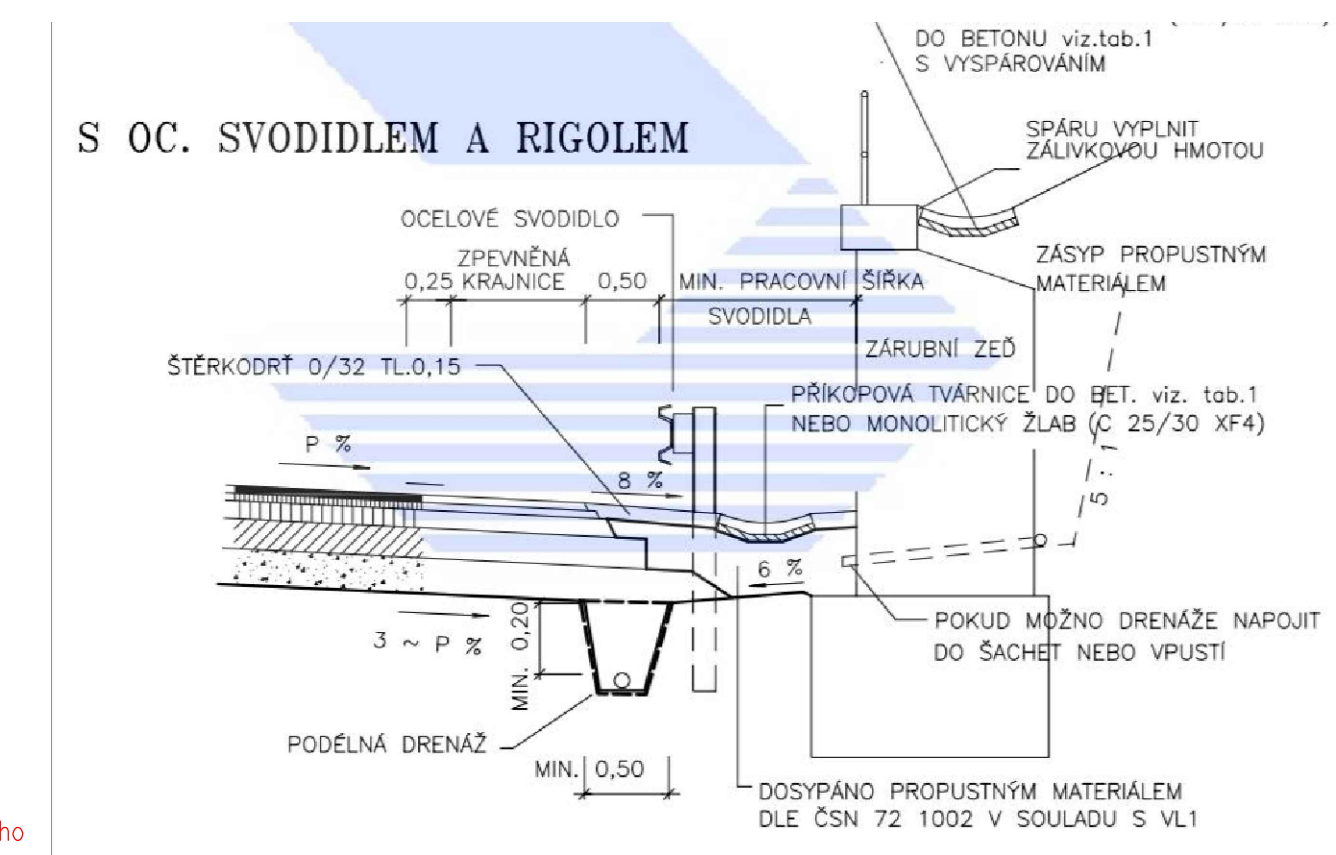
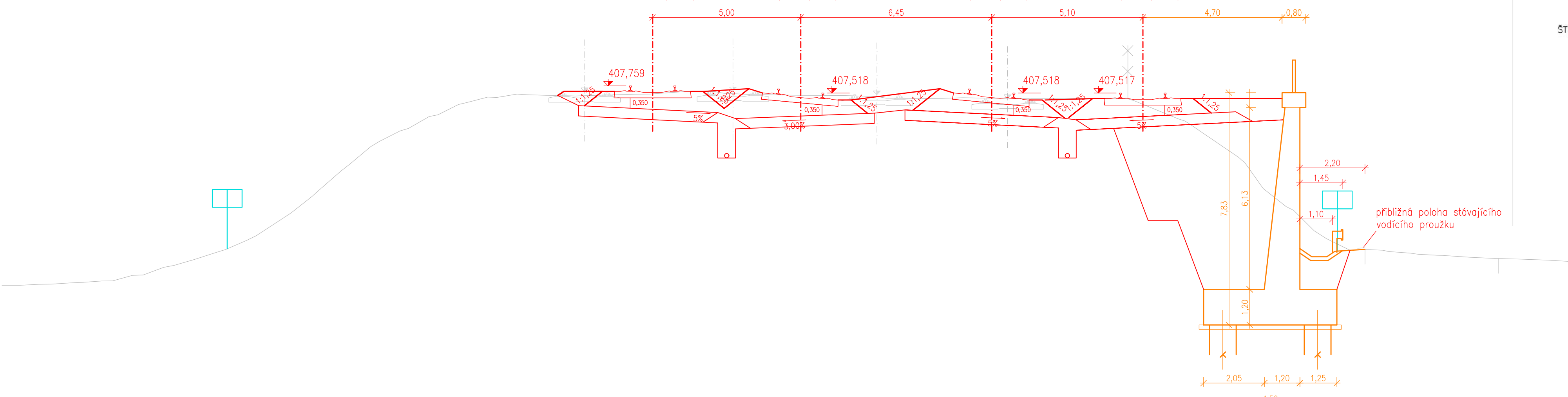
Průřný řez č. 29
km 233,045 000



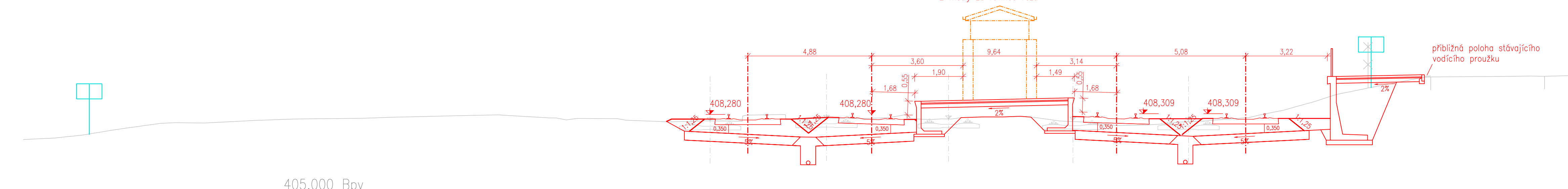
Průřný řez č. 14
km 232,675 000



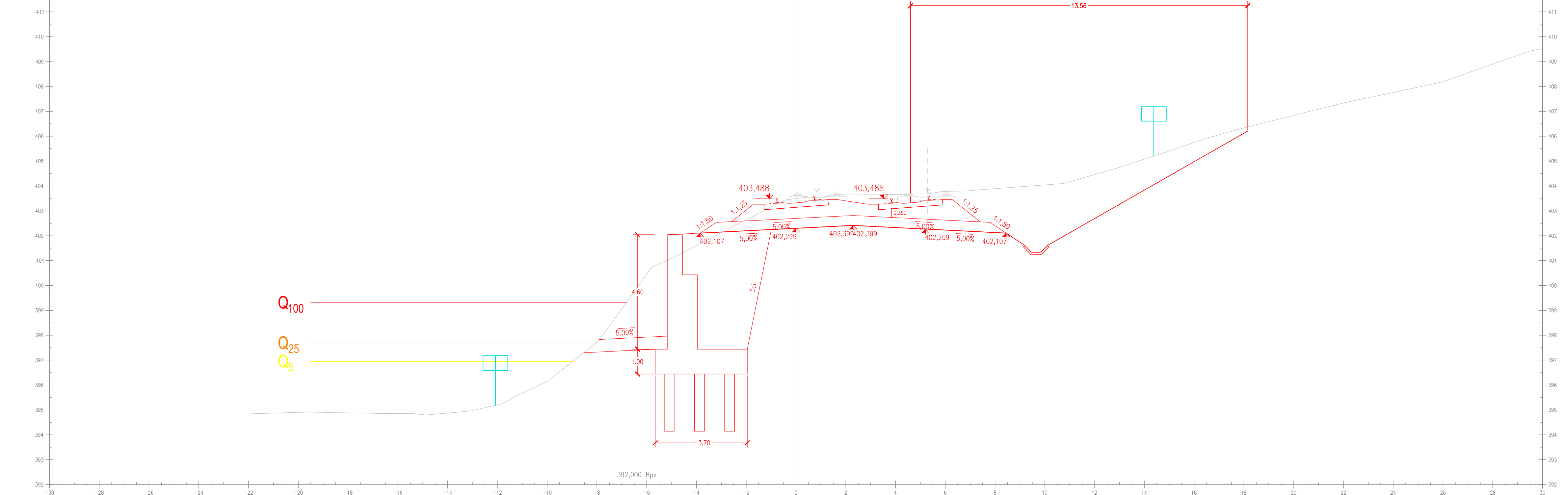
Průřný řez č. 39
km 233,300 000



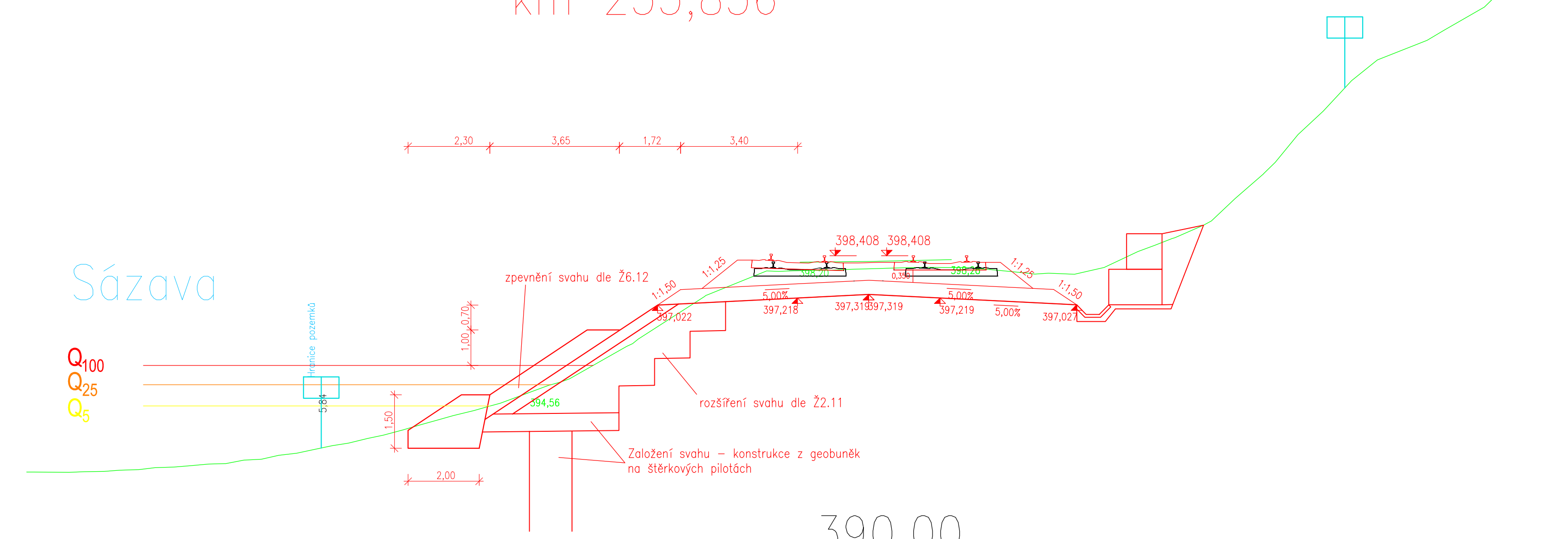
Průřný řez č. 26
km 232,973 000



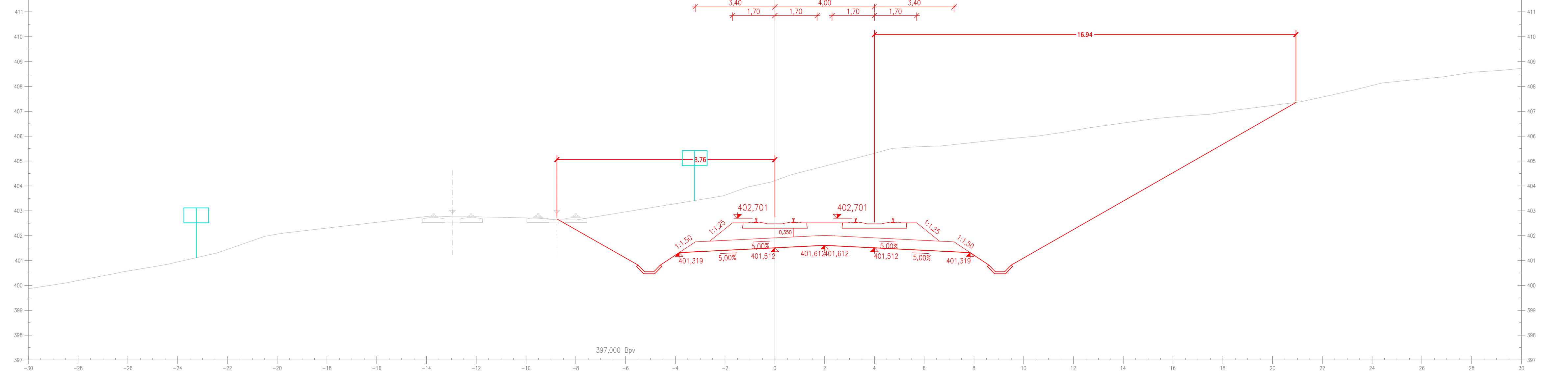
Průřný řez č. 5
km 234,100 000



km 235,856



Průřný řez č. 15
km 234,350 000



Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 3. června 2021
Čas 9:00 – 10:30
Místo konání MS Teams
Zapsal: Ing. Zdeněk Kratina, Ing. Josef Poživil
Přítomni dle prezenční listiny
Omluveni -

Pozemní objekty

Body vzešlé z porady:

- Byla shrnuta aktuální situace kolem pozemních objektů v ŽST Okrouhlice (objekt RZZ, původní VB, objekt ČD)
 - Objekt RZZ – budova je po částečné rekonstrukci (fasáda včetně zateplení, výplně otvorů, střecha), vnitřní prostory by měli být součástí námi řešení investice. Není jasné, jestli stávající prostory budou dostačující pro navrhovanou technologii.
 - Původní VB – objekt je primárně využívám pro komerční bytové účely, dále je na střeše umístěna anténa ČDT. Pro možnost financování případné rekonstrukce tohoto objektu, je nezbytné být v souladu s „Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Proto se uvažuje s vytvořením pobídkových bytů, případně umístění některé drážní technologie do přízemních prostor.
 - Objekt ČD – je to objekt, který je přesně mezi budovou RZZ a VB, v případě nedostatečného prostoru pro novou umístění technologie, se nabízí možnost objekt odkoupit a na jeho pozemku vybudovat nový technologický objekt.
- HIS Ing. Šafář prověří možnost financování pobídkových bytů.
- Ing. Hemala informoval, že je preferováno vytvoření spíše více bytů o menší rozlohy.
- Ing. Hemala zajistil informaci od ČD, že ve výše uvedeném objektu ČD je v současné době jedna bytová jednotka 2+1, a to pod smlouvou do 03/2022.
- Ve středu 9. 6. proběhne místní šetření v ŽST Okrouhlice, kde bude rozhodnuto, jak budou situovány a umístěné technologické prostory.
- **Součástí SO demolice budou již nevyužívaná St.1 a St.2, která jsou vzhledem k jejich umístění v železniční dopravní cestě (v těsné blízkosti průjezdného průřezu) a bez možnosti přístupu (pouze po tělese dráhy) prakticky nepřevoditelná. Dále je zde reálný předpoklad, že stávající objekty budou v kolizi s budoucím prostorovým uspořádáním železniční dopravní cesty. Vzhledem k povětrnostním podmínkám požaduje SPS Brno uvažovat do dalšího stupně zastřešení v celé šíři ostrovního nástupiště včetně přístupového chodníku (celková plocha zastřešení bude přizpůsobena dle výpočtu denní frekvence cestujících).**

*Zapsal Ing. Zdeněk Kratina
V Hradci Králové 7. 6. 2021*

Převoditelnost pozemních objektů

- Převoditelnost objektů nebude vzhledem ke stupni dokumentace a charakteru stavby dokladována. Bude doložen požadavek na doložení převoditelnosti do dalšího stupně.
- V případě, že by například při jednání s obcí projevila obec o výpravní budovu zájem, bude zástupcům obce vysvětleno, co všechno by znamenalo budovu převést a technicky vyřešit.
- V červenci 2021 bude za účasti HIS, HIP a OŘ Brno OOČ obci Okrouhlice představena koncepce stavby v předpokládaném rozsahu situování nového ostrovního nástupiště s přístupovým chodníkem a jeho vyústěním do prostoru stávající komunikace III/34713 s potřebou úprav navazujících přístupových obecních ploch, záměr adaptace původní výpravní budovy na tzv. pobídkové byty, záměr demolice St.1 a St.2 a předpoklad adaptace stávajících VPP (čekárna, WC) v objektu RZZ na prostory technologie. Dále bude diskutována možnost výkupu objektu ČD, a.s. za účelem jeho demolice z důvodu potřeby výstavby nového technologického objektu. Záznam z jednání bude sloužit jako prokazatelné seznámení zástupců obce s koncepcí stavby ve stupni ZP.

Problematika případné převoditelnosti

- Provoz dráhy by svou intenzitou a charakterem výrazně omezoval nového vlastníka nemovitosti v obvyklém užívání objektu odpovídajícím poměrům v místě obvyklým (zejména nadměrné množství hluku, prachu, světla, kouře, otřesů a apod.). Nový vlastník by se mohl domáhat náhrady újmy v penězích a toto riziko nelze v daném případě právně ošetřit.

*Zapsal Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové 7. 6. 2021*

Místní šetření „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)“ – ŽST Okrouhlice

Datum konání 9. června 2021
Čas 09.00–11.00
Místo konání ŽST Okrouhlice
Zapsal Ing. arch. Martin Fabián (O9)

Přítomni Viz. připojená prezenční listina

Omluveni -

Hosté -

1. Úvod

Bylo sjednáno mimořádné místní šetření. Účelem bylo na místě prodiskutovat využitelnost stávajících budov a jejich naplnění technologiemi. Tyto požadavky jsou konzultovány s projektantem (O9).

Objekt RZZ a VB byl zpřístupněn, bylo tedy možné prověřit fyzický i morální stav objektů, zároveň jeho stávající využití.

2. Diskuze, úkoly a výstupy

Objekt RZZ (227) a VB (36) leží na pozemku Správy železnic, mezi nimi je budova ČD (53). V objektu RZZ je umístěna veškerá stávající technologie. VB obsahuje pouze bytové jednotky a nevyužité prostory. V budově ČD je bytová jednotka. Pozemky kolem budov náleží ČD.



Obrázek č.1: katastrální snímek

Po obhlídce prostor výpravní budovy a RZZ bylo na místě dohodnuto následující:

- 1) Objekt RZZ prošel v roce 2017 částečnou opravou, kdy byla provedena oprava fasády a dílčí výměna výplní otvorů. Do nižší přízemní části byl instalován v roce 2020 nový diesel agregát, jako záložní zdroj pro technologické prvky zajišťující provozuschopnost dráhy. Vnitřní prostory nebyly opravou dotčeny. Stávající dispoziční členění je nevyhovující pro umístění nové technologie. Obklady stěn včetně příček jsou provedeny z azbestu. Z tohoto hlediska by byla jakákoli adaptace vnitřních prostor z hlediska zajištění provozu dopravní kanceláře při realizaci stavebních zásahů na budově zcela vyloučena. Bezpečnost pracovníka řízení provozu by tak nebylo možné zajistit. Všudypřítomné azbestové materiály jsou nejen ekologická zátěž, ale především poskytují nevhodné pracovní prostředí. Proto bylo dohodnuto, že dojde k vymístění veškeré stávající technologie (vyjma záložního zdroje – diesel agregátu) z tohoto objektu RZZ a nová technologie bude situována do nově předem adaptovaných, dispozičně upravených a rekonstruovaných vyhovujících prostor v 1.NP původní výpravní budovy (36). Zároveň stávající objekt RZZ bude funkční po dobu rekonstrukce až do přepojení v nových prostorech a nebude tak nutné řešit provizorní umístění technologie, které výrazně sníží celkové investiční náklady s technologií spojené. Z objektu RZZ zůstane zděná přízemní část, kde jsou v současné době umístěny veřejné WC, diesel agregát a volné prostory.
- 2) Na místě odbourané části objektu RZZ tak mohou být vybudovány parkovací plochy P+R a B+R pro cestující veřejnost.
- 3) Z hlediska zajištění potřebného prostoru pro technologii se nabízí nejvýhodnější řešení, a to je odkoupení objektu ČD na st. parc. č. 53 a její následné demolici. Na jeho místě vznikne jednopodlažní technologický objekt, navázaný na zděnou přízemní část stávajícího objektu RZZ, kde bude umístěná dopravní kancelář se zázemím pracovníka řízení provozu, technologie SEE a dílna SSZT.
- 4) V původní VB potvrzujeme vytvoření čtyř pobídkových bytů, a to ve 2. a 3. NP. V 1.NP naopak navrhujeme nově umístit technologii SSZT. Zázemí provozních pracovníků SSZT bude variantně řešeno buď v 1.NP původní výpravní budovy (36), nebo v novém technologickém objektu.
- 5) Dle účastníků místního šetření, výše navržené změny komplexně ucelí a správně koncepčně vyřeší funkční využití ŽST.

Výše uvedené koncepční řešení stavby s vazbou na pozemní objekty přinese velkým způsobem benefity nejen ve formě úspory značných finančních prostředků, ale také zásadním způsobem zjednoduší realizaci stavby jako takové, kdy nebude nutné řešit provizorní stavy s instalací technologických prvků zajišťujících provozuschopnost dráhy do náhradních provizorních prostor, což by stavbu značně zatěžovalo jak po stránce finanční, tak realizační.

Přílohy

1. prezenční listina

Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 14. června 2021

Čas 9:30 – 11:00

Místo konání MS Teams

Zapsal: Ing. Josef Poživil

Přítomni dle prezenční listiny

Omluveni -

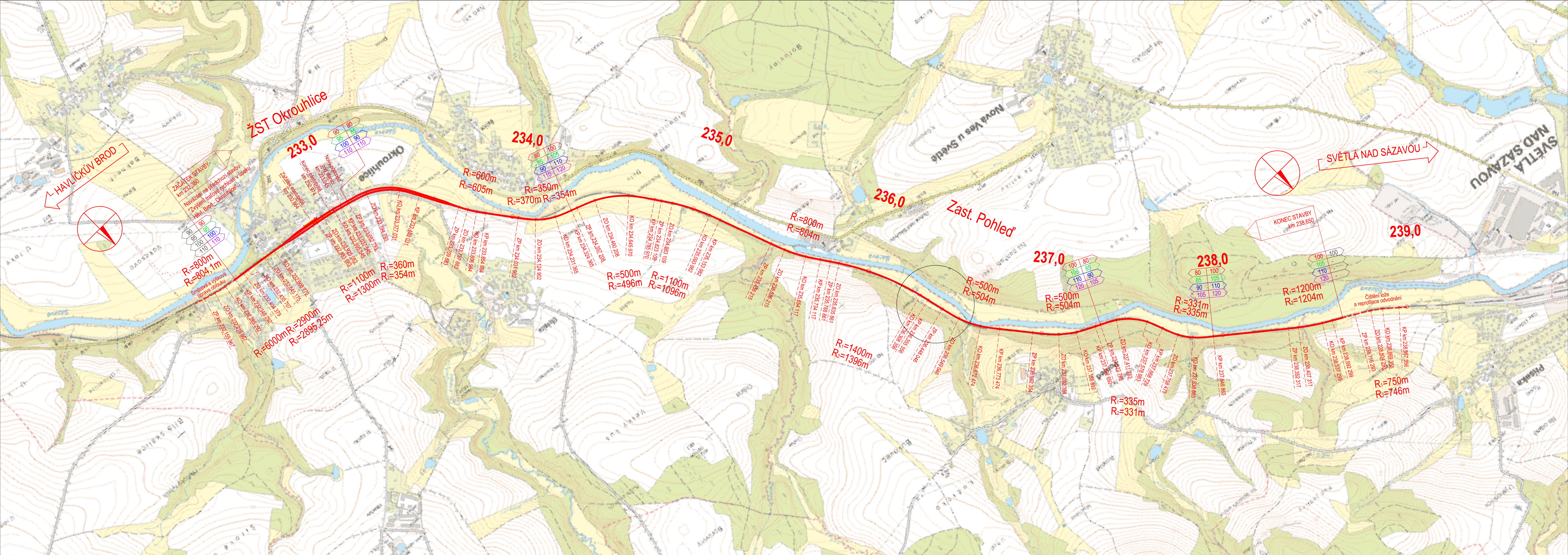
Kolejové řešení

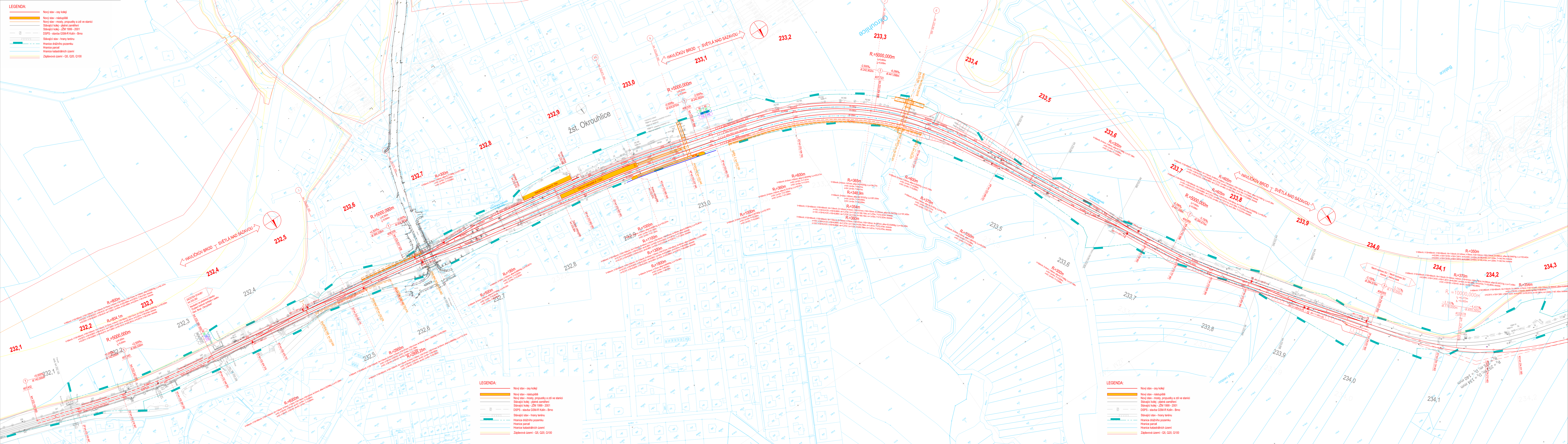
Na poradě bylo podrobněji řešeno GPK. V úvodní části projektant zopakoval základní principy pro návrh kolejového řešení a zmínil, že v ZTP jdou některé části proti sobě. Konkrétně na jedné straně má být návrh ekonomický, na druhé straně je požadováno prověření odstranění lokálních propadů rychlosti, což vede v některých místech k přeložkám.

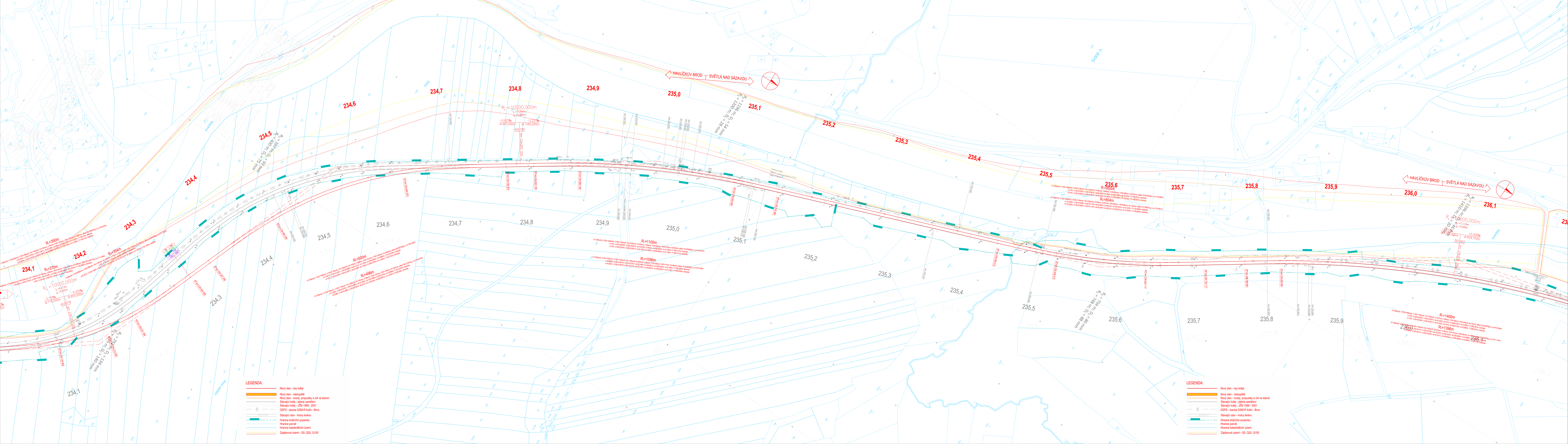
Body vzešlé z porady:

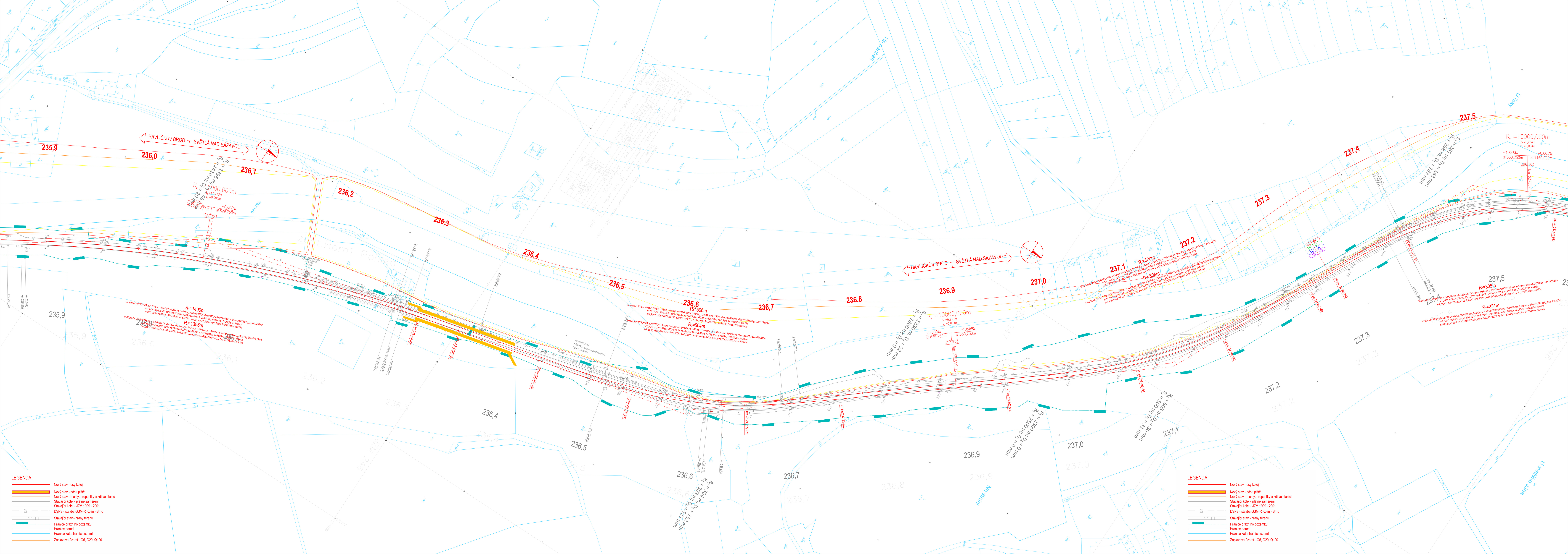
- Bylo odsouhlaseno řešení GPK v oblouku před ŽST Okrouhlice, řešení havlíčkobrodského zhlaví a střední část stanice.
- Opravit délku přechodnic v km 233,800 a prodloužit přechodnice v oblouku km 234,500.
- Prověřit odstranění oblouku v km 233,8 a v přeložce navrhnout oba oblouky $R=500\text{m}$. Spojky posunout hned za výhybky 8 a 9. Důvod – prodloužil by se rychlostní profil $V=100\text{km/h}$, $V_{130}=105\text{km/h}$, $V_{150}=110\text{km/h}$ a $V_k=120\text{km/h}$ až do stanice k limitujícímu oblouku. Ze strany O13 jsou preferovány výhybky v základním tvaru. Místo krátkých přechodnic se strmými vzestupnicemi je preferováno řešení s bodem obratu.
- V zastávce Pohled' uvést do technické zprávy požadavek na další stupeň. V dalším stupni bude třeba po pečlivém zaměření terénu prověřit větší posun oblouku v km 236,650 více do svahu. Pokud to tvar terénu a vlastnosti horninového svahu dovolí, bude možné méně proti tomuto stupni zasáhnout do koryta záplavového území a vzedmutí povodňových vln bude nižší.
- Lze akceptovat limitující parametry oblouků v km 237,700. V celém řešeném úseku se jedná o jediné takto limitující oblouky. Při tomto návrhu budou rychlostní profily $V_{150}=90\text{km/h}$ a $V_k=105\text{km/h}$ využitelné. Zohlednit graf dynamického průběhu rychlostí.
- Prověřit viditelnost návěstidel na světelském zhlaví ŽST Okrouhlice, pokud stavba ještě nebude pod plným provozem ETCS.

*Zapsal Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové 14.6.2021*







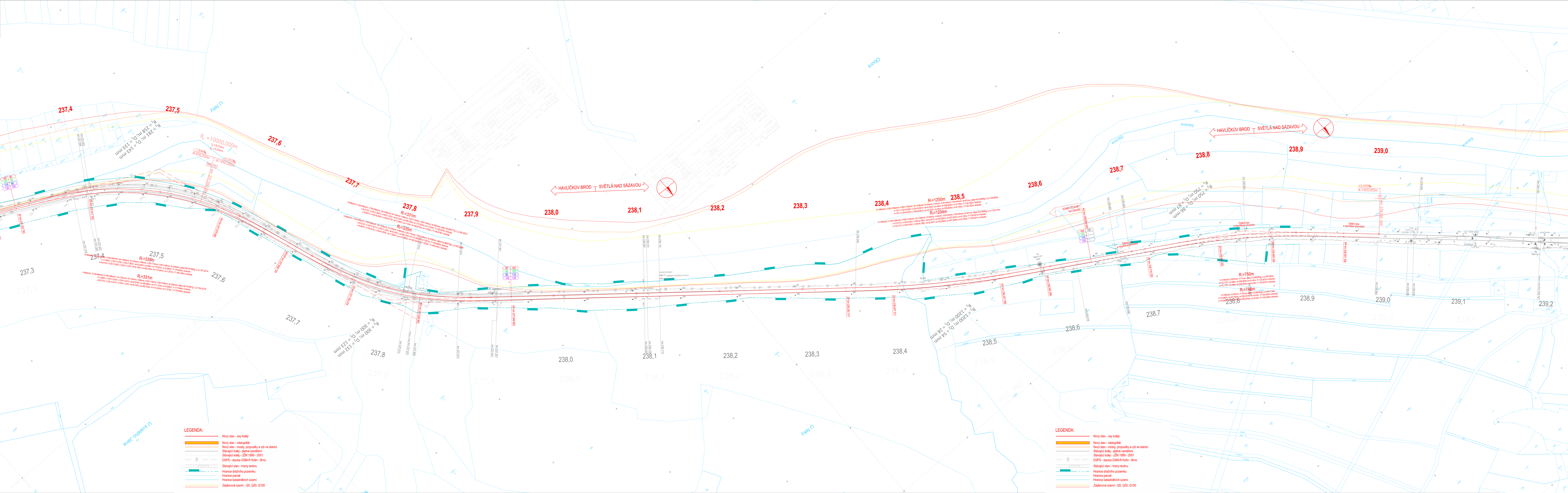


LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající kolej - plánové zaměření
- Stávající kolej - žm 1989 - 2001
- DSRS - stavba GSM-R Kolín - Bno
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100

LEGENDA:

- Nový stav - osy kolejí
- Nový stav - nástupiště
- Nový stav - mosty, propustky a zdi ve stanicích
- Stávající kolej - plánové zaměření
- Stávající kolej - žm 1989 - 2001
- DSRS - stavba GSM-R Kolín - Bno
- Stávající stav - hrany terénu
- Hranice drážního pozemku
- Hranice parcel
- Hranice katastrálních území
- Záplavová území - Q5, Q20, Q100



Příčný řez č. 3
km 234,100 000

Příčný řez č. 9
km 234,400 000

Příčný řez č. 47
km 236,300 000

Příčný řez č. 54
km 236,650 000

Příčný řez č. 72
km 237,550 000

Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

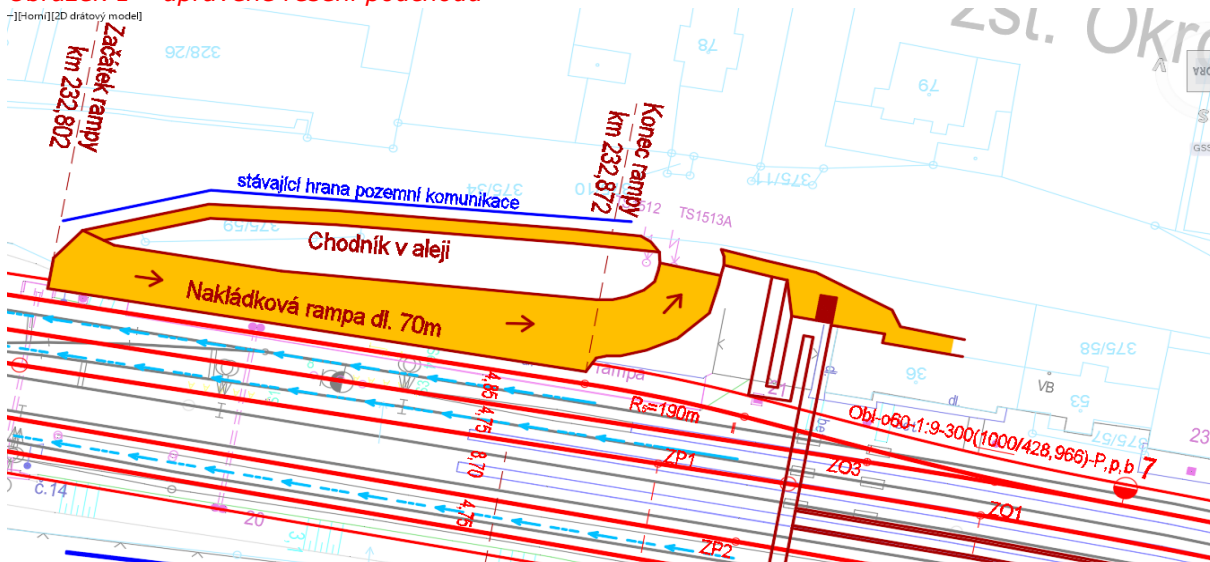
Datum konání 5. srpna 2021
Čas 13:00 – 16:00
Místo konání Obecní úřad Okrouhlice
Zapsal: Ing. Josef Poživil
Přítomni dle prezenční listiny
Omluveni -

Představení stavby, body vzešlé z jednání

Na poradě představil projektant předmětnou stavbu, představil její cíle a nastínil technické řešení, které v tuto chvíli bylo rámcově odsouhlaseno na interních jednáních SŽ. Body vzešlé z jednání:

- Zástupci obce Okrouhlice vznesli požadavek na prověření polohy podchodu. Ideální stav by byl, kdyby se nový podchod nacházel v místě prostřední výpravní budovy (stavební parcela 53), případně mezi výpravní budovou a nákladkovou rampou. Zástupci obce toto odůvodnili tím, že usilují o to, aby v ŽST Okrouhlice začaly opět zastavovat spěšné vlaky a zároveň se z těchto vlaků maximálně zkrátil přestup na autobusy. Projektant prověří technické možnosti posunu podchodu blíže k obci. **Prověřeno – podchod se mezi nákladkovou rampou a výpravní budovu vejde. Komplikovanější bude výstup z podchodu na jižní straně kolejíště, rampu z podchodu bude nutné zalomit a výstup z podchodu doplnit schodištěm.**

Obrázek 1 – upravené řešení podchodu



- Není nutné, aby byly výstupy z podchodu vstřícné vůči uliční síti za předpokladu, že se povede podchod posunout blíže k obci.
- V obci Okrouhlice je plánována výstavba nových chodníků. V místě, kde bude ústít podchod na povrch u pozemní komunikace, bude nový chodník na opačné straně komunikace, než se budou nacházet na výstupy z podchodu. Obec požaduje zřídit chodníky i na straně od

podchodu a v určité rozumné vzdálenosti převést pěší přes pozemní komunikaci prostřednictvím přechodů na obecní chodník.

- Vzhledem ke snaze obce o zastavování spěšných vlaků a následného možného zvýšení počtu cestujících požaduje obec zřídit uzavíratelný přístřešek pro cestující **na ostrovním nástupišti** (zajistit lze) a veřejné WC.

Vedení obce Okrouhlice bylo seznámeno s aktuálním zněním Vyhlášky 177/1995 Sb., § 21 odstavec b), kdy SŽ jakožto provozovatel dráhy v souvislosti s problematikou zřizování hygienického zázemí ve stanicích a zastávkách již nemá za povinnost toto hygienického zázemí zřizovat a provozovat. Toto dále upravuje interní dokumentace SŽ s vazbou na vytíženost stanic a zastávek. Frekvence cestujících však ani takto nedosahuje potřebné vytíženosti pro zřízení hygienického zázemí, proto se zde toto hygienické zázemí neuvažuje.

~~(vzhledem k plánované neobsazenosti ŽST Okrouhlice patrně nelze). Projektant upozornil, že by v takovém případě bylo třeba WC například na noc zamykat, pravidelně čistit, což by byl vzhledem k neobsazenosti ŽST Okrouhlice problém.~~

- Projektant zahrne do stavby i chodník v lipové aleji, která vede od silnice II/150 směrem k nádraží.
- Obec nesouhlasí v rámci stavby s výstavbou protihlukových stěn v obci (estetické důvody). Projektant zástupcům obce sdělil, že nutnost zřizovat protihlukové stěny plyne zejména z hygienických požadavků, přičemž kladné vyjádření hygieny k hlukové zátěži je podmínkou pro kolaudaci stavby. Přesný rozsah protihlukových stěn je stanovován na základě hlukové studie, která se zpracovává ve vyšších stupních. Projektant nicméně uvedl, že do dokumentace uvede požadavek na minimální možný rozsah protihlukových stěn ze strany obce, případně, že v technickém řešení budou preferovány nízké protihlukové stěny co nejbližší ke koleji nebo například absorbéry hluku na kolejnicích.
- Prudký pravostranný oblouk ve stanici (km 233,300). Na vnitřní straně oblouku ve styku z pozemní komunikací je třeba koordinovat kolejové řešení s plánovanou opravou silničního mostu přes Lučický potok. Projektant požádá starostu obce o kontakt na odpovědnou osobu v této věci ze SÚS a zajistí následnou koordinaci.
- Starosta upozornil projektanta, že v tomto místě se nachází centrální kanalizace vedoucí do plánované čerpací stanice kanalizace na vnější straně oblouku. Projektant zašle platný koordinační příspěvek starostovi, aby jej mohli předat dalším projektantům a zhotovitelům obecní kanalizace.
- V prudkém oblouku v km 233,300 vede pod tratí rovněž i plynovod a vodovod, které bude třeba v případě stavby provizorně přeložit.
- Zrušení přejezdu P3685 a plánovaná cyklostezka. Projektant seznámil zástupce obce se záměrem zrušení přejezdu P3685, následně starosta seznámil projektanta se záměrem regionu Světelsko vybudovat cyklostezku mezi Světlou nad Sázavou a Havlíčkovým Brodem podél Sázavy, která mimo jiného měla vést přes zmíněný přejezd P3685. Po menší debatě nad vhodným řešením bylo dohodnuto následující uspořádání:
 - Přejezd P3685 bude zrušen.
 - V poloze přibližně původního přejezdu P3685 bude zřízen **rámový most** světlosti alespoň 3 metry a **svými rozměry bude umožňovat** lidskou chůzi. Zároveň bude stavebně připraven i na možné napojení cyklostezky z obou stran a na úpravu na případný podchod. **Zástupce investora s tímto souhlasí.** Zástupci obce uvedli, že z důvodu zkrácení jízdních dob požaduje IZS, aby se takovýto případný podchod dal v případě potřeby využít i sanitkou. Projektant sdělil, že případný podjezd sanitky pod kolejemi prověří, nicméně vzhledem ke stísněným poměrům v tomto místě nevidí zřízení podjezdu za reálné. **Prověřeno. Vzhledem ke stísněným poměrům v daném místě není podjezd pro vozidla IZS technicky realizovatelný. Výška podjezdu by musela být 4,95m (4,80 průjezdný průřez + 0,15 odstup od konstrukce) a na takovéto komunikaci by bylo nutné zajistit rozhledy pro zastavení vozidla.**

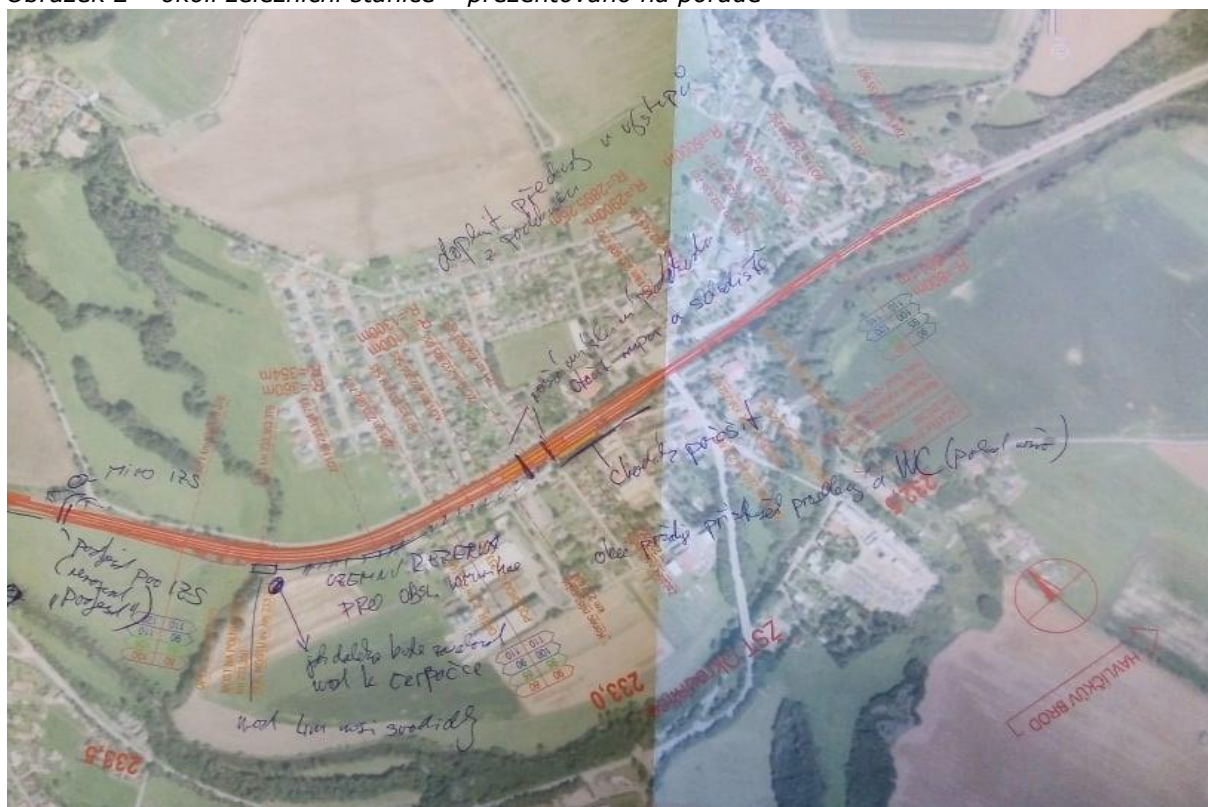
- Pro plánovanou výstavbu cyklostezky je třeba doložit obcí Okrouhlice záměr, dokumentaci nebo zákres v územním plánu, aby bylo možné v dalších stupních obě stavby koordinovat, zajistit majetkoprávní vypořádání a investiční náklady obou staveb. Tento bod byl doplněn i do záznamu z jednání s obcí Pohled'. Tímto doložením potřebných podkladů se také bude moci v dalších stupních odůvodnit zrušení starého přejezdu a zřízení jeho náhrady v podobě mostu pro cyklostezku.
 - Pokud se v místě rámového propustku nepodaří prokázat, že bude využitelný sanitkami, bude muset obec zajistit přístup vozidel IZS části obce Babice, kde by místo lávky přes Sázavu musel být zřízen most pro vozidla IZS. **Prověřeno, výsledek popsán výše.**
 - Od původního přejezdu P3685 k přejezdu P3686 bude cyklostezka vést mezi tratí a Sázavou. Projektant navrhl, že v místě přeložky (km 233,8 – km 234,7) může cyklostezka vést po opuštěném drážním tělese, zástupci obce s tímto souhlasili. Projektant nebude na opuštěném drážním tělese v tuto chvíli navrhopvat žádné rozsáhlé zemní práce nebo sanace a ozelenění, pouze navrhne rozebrání svršku, trakčního vedení a dalších rychle demontovatelných prvků (například příkopové tvárnice, návěstidla,...).
 - Přístup na pozemky mezi Sázavou a bude zajištěn od obce po levé straně kolejí. V místě stávající pěší lávky přes Lučický potok (km 233,350) bude zřízen most šířky 4,0m mezi svodidly, stavebně bude tento most spojen s železničním mostem přes Lučický potok.
 - Km 233,150 – V místě, kde stávající obslužná komunikace vedoucí od nádraží ústí z obce do polí (na vnější straně železničního oblouku), bude ve výkresech naznačena územní rezerva pro případné rozšíření této účelové komunikace.
- Projektant seznámil zástupce obce s řešením pozemních objektů. Na nástupištích budou zřízeny nástupištní přístřešky (tzv. „vlaštovky“) ~~po celé délce~~ **v celé šíři nástupiště, včetně zastřešení přístupového chodníku. Délka nástupiště (zastřešená plocha) bude navržena s ohledem na denní frekvenci cestujících.** Místo stávající RZZ a stávajícího objektu ČD (parcela 53), bude zřízen nový technologický objekt, na místě části RZZ budou zřízena parkovací stání. Ve stávající výpravní budově je po rekonstrukci uvažováno s pobídkovými byty, pokud je SŽ nezaplní nájemníky **z řad vlastních zaměstnanců**, nabídne nevyužité bytové jednotky obci k pronájmu.
 - Převoditelnost pozemních objektů – projektant seznámil zástupce obce s pozemními objekty, které uvažuje v rámci investice zdemolovat (obě stavědla).
 - Na závěr projektant krátce seznámil zástupce obce s možností zrušení přejezdu P3686, které měl prověřit, přičemž náhradní přístup na pozemky by byl zajištěn obslužnou komunikací mezi Sázavou a tratí od přejezdu P3687. Zástupce obce uvedl, že je to nesmysl.

Zapsal Ing. Josef Poživil

V Hradci Králové 9. 8. 2021

Příloha 1 – výkres s poznámkami z porady.

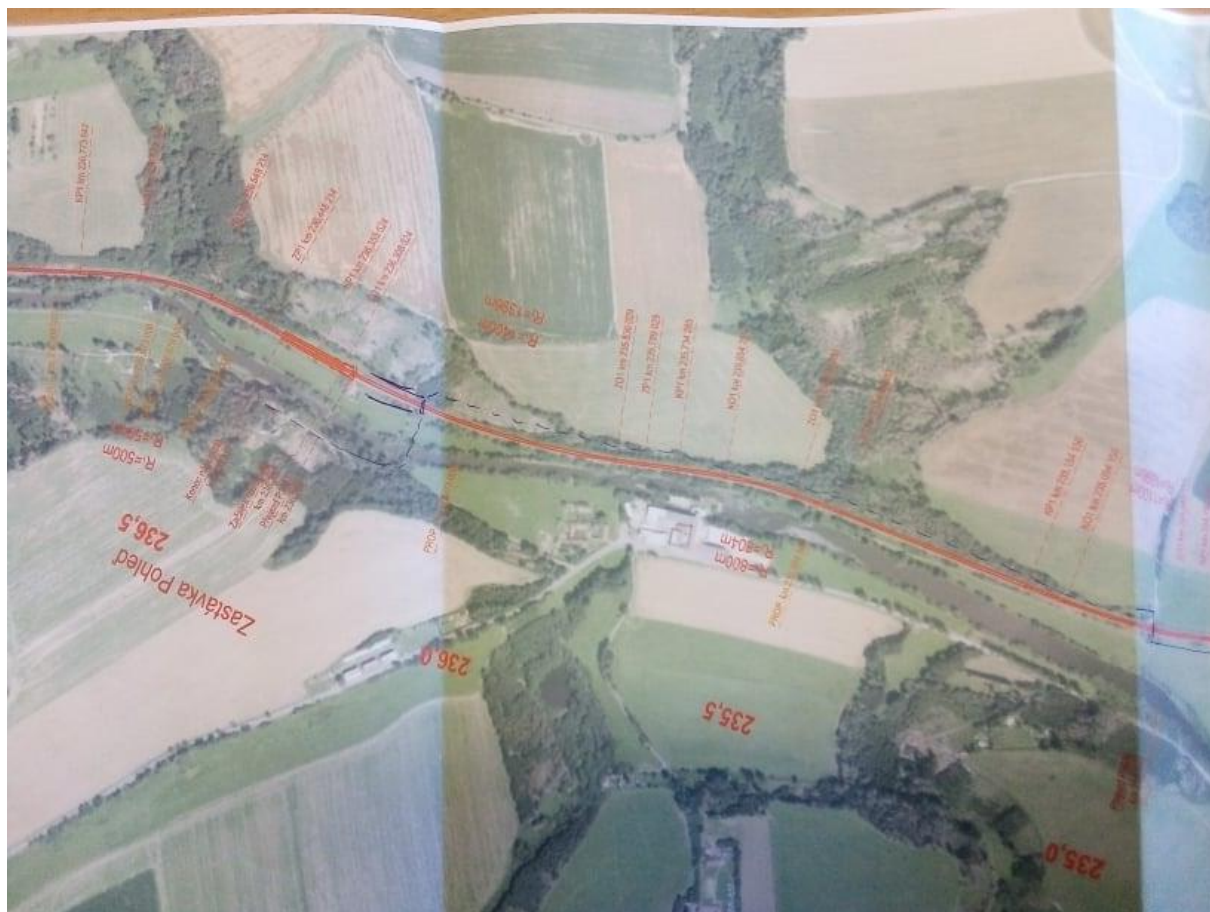
Obrázek 2 – okolí železniční stanice – prezentováno na poradě

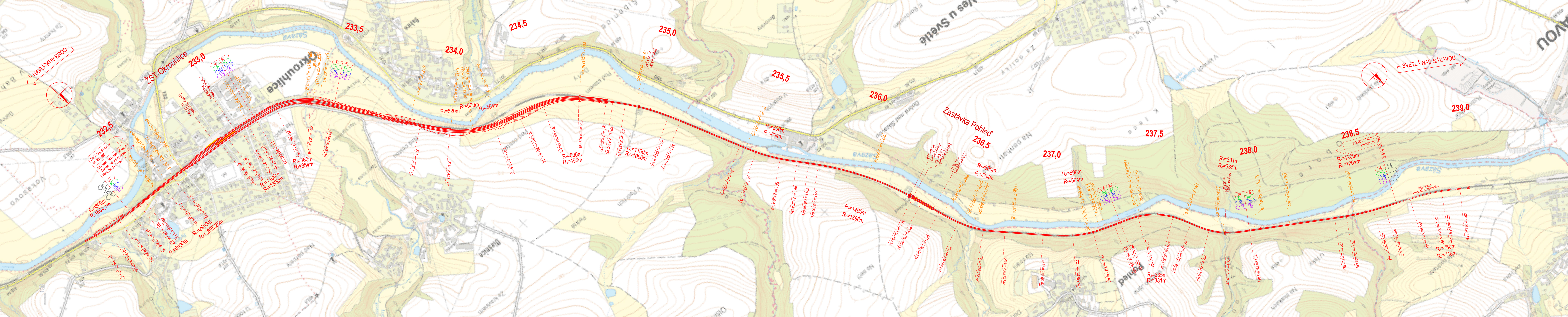





Obrázek 3 – koordinace s cyklostezkou – prezentováno na poradě



Obrázek 4 – řešení cyklostezky směrem na Pohled' v souběhu s tratí – prezentováno na poradě





Prostor pro logo institucí zajišťujících financování stavby:			
Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
			
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	30.06.2021	1. dílčí plán - doprovodná dokumentace k příloham	Ing. Josef Buriánek
Stavebník/Investor: Správa železnic, státní organizace			
Adresa: Dílaždná 1003/7, 110 00 Praha 1			
Zástupce investora: Stavební správa východ			
Adresa: Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc			
Zhotovitel díla: Správa železnic, státní organizace			
Adresa: Dílaždná 1003/7, 110 00 Praha 1			
Kontakt: Odbor projektování staveb			
T: +420 972 235 830 E: O09sek@spravazeleznic.cz			
Zhotovitel objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (H1P): Ing. Josef Poživil		Specialista: Ing. Josef Poživil	
Název stavby/akce: Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světla nad Sázavou (mimo)		Označení (S-kód): S621900264	
Název části: Doprovodná dokumentace		Zastávka:	
Název objektu:		Označení části: K,4	
Název přílohy: Situace variant		Číslo objektu/komplexu:	
Název dílčí části přílohy: Zákras do ZM10		Číslo přílohy: 3. 110	
Odpovědný projektant: Zpracovatel přílohy:		Stupeň dokumentace: ZP	
Ing. Josef Poživil		Měřítko: 1 : 5 000	
Kraj: Katastrální území: Okrouhlice		Formáty: 8 x A4	
Pohled: Nová Ves u Světle, Příseka		TUDU: 120136, 120151, 120138	
Výšlína		Smluvní datum zpracování: 30.06.2021	
Stupeň dokumentace: Číslo:		Objekt:	
Prostor pro další informace:		Podpis:	

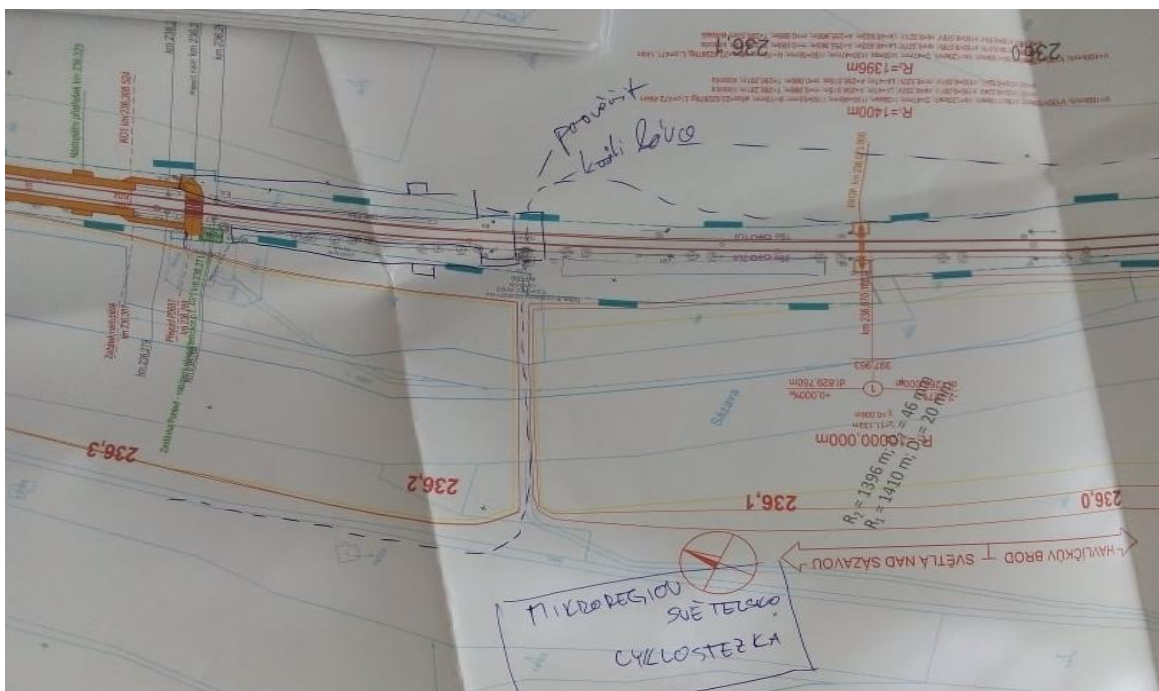
Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 5. srpna 2021
Čas 9:30 – 10:30
Místo konání Obecní úřad Pohled'
Zapsal: Ing. Josef Poživil
Přítomni Ing. Josef Poživil (SŽ O9), Ing. Karel Šafář (SŽ SSV Olomouc), Jindřich Holub (starosta obce)
Omluveni -

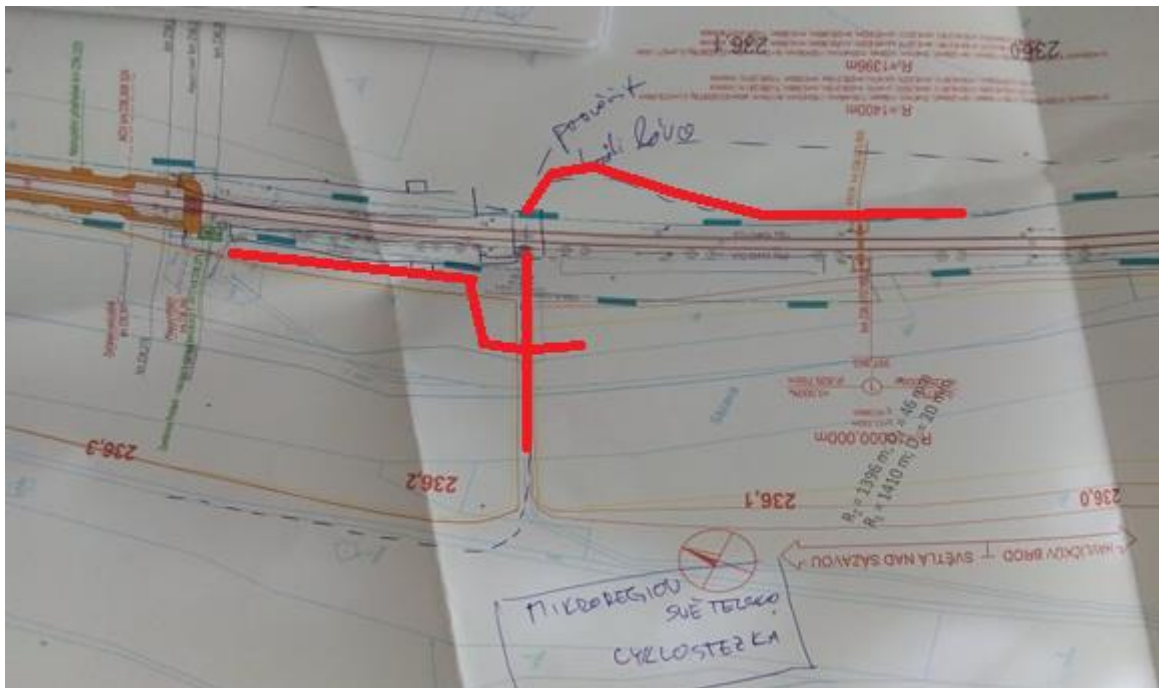
Představení stavby, body vzešlé z jednání

Na poradě představil projektant předmětnou stavbu, představil její cíle a nastínil technické řešení, které v tuto chvíli bylo rámcově odsouhlaseno na interních jednáních SŽ. Body vzešlé z jednání:

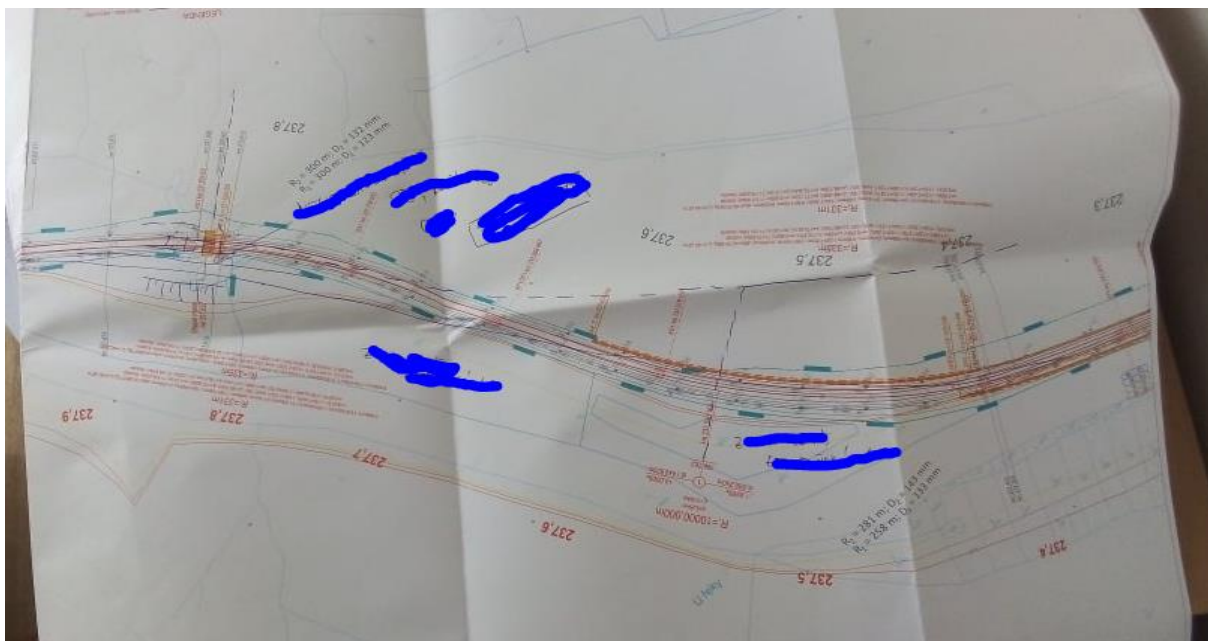
- Starosta obce poukázal na nešťastné současné řešení polohy přejezdu P3687, lávky přes Sázavu a zejména jejich prostorové uspořádání a vzájemnou polohu. Uvedl, že majitel nemovitosti poblíž předmětného přejezdu si často stěžuje na zemědělskou techniku projíždějící kolem jeho domu a na občasně turistické zájezdy, které se do zastávky Pohled' dopravují vlakem. Na základě výše uvedeného vznesl požadavek na prověření posunu přejezdu P3687 do polohy vstřícné vůči lávce přes Sázavu, tedy cca o 90 metrů směrem k Okrouhlici. K tomu pak navrhnout takové uspořádání nástupišť, aby si cestující z obce Pohled' pokud možno nezkracovali cestu přes koleje mimo přejezd. Dalším důvodem k tomuto posunu přejezdu je plánovaná cyklostezka mikroregionem Světelsko, která by přes tento přejezd a lávku měla vést ve směru čárkované čáry znázorněné na obrázku níže. Projektant posun přejezdu a úpravu nástupišť v tomto smyslu prověří.



- Prověřen posun přejezdu. Administrativně by se jednalo o zrušení stávajícího přejezdu a zřízení nového přejezdu, což sebou nese nároky na složitější technické řešení a na projednání. Největším problémem by bylo zajistit výstavbu komunikace k přejezdu a následně ji předat do správy a vlastnictví obce (přístup na pozemky). Dalším problémem je, že sjezdy na přilehlé pozemky by se musely nacházet minimálně 30m od samotného křížení komunikace a dráhy z důvodu dodržení rozhledových poměrů v novém stavu (naznačeno na obrázku níže).

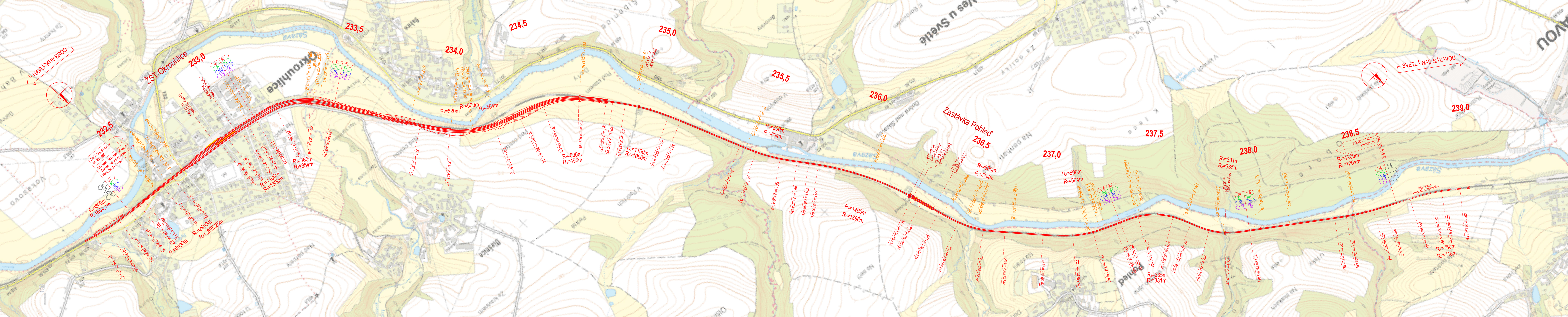




- Pro plánovanou výstavbu cyklostezky je třeba doložit obci Pohled' záměr, dokumentaci nebo zákres v územním plánu, aby bylo možné v dalších stupních obě stavby koordinovat, zajistit majetkoprávní vypořádání a investiční náklady obou staveb. Tento bod byl doplněn i do záznamu z jednání s obcí Okrouhlice. Tímto doložením potřebných podkladů se také bude moci v dalších stupních odůvodnit zrušení starého přejezdu a zřízení přejezdu v nové poloze.
- Starosta dále uvedl, že konstrukce předmětné lávky přes Sázavu byla na jaře 2021 vyměněna za novou, lávka je ve správě obce Nová Ves u Světlé. Pilíře a opěry lávky jsou původní.
- Z hlediska majetkoprávního jsou parcely kolem nemovitosti u přejezdu P3687 a parcela 259 || ve vlastnictví fyzické osoby, okolní velké parcely s lesním porostem jsou ve vlastnictví obce.
- Starosta uvedl, že souhlasí s řešením stísněných oblouků v km 237,4 – 237,9 s tím, že okolní parcely jsou na sever od trati obecní, na jih od trati ve vlastnictví zemědělského družstva Zemědělská a.s. Dále uvedl kontakt na fyzickou osobu, která je majitelem drážního domku u přejezdu P3688 s tím, že tato osoba zvažuje prodej domku.
- Dále starosta uvedl, že pokud by na základě výše uvedeného došlo k větší přeložce trati, než je nyní naznačeno, rád by využil napojení stávající lesní cesty (naznačeno čárkovanou čarou) opuštěné drážní těleso až k přejezdu P3688. Jako důvod uvedl obsluhu lesních pozemků bez nutnosti se komplikovaně otáčet ve svažitém lesním porostu. Projektant toto zapracuje, starosta přislíbil otevřít jednání s majitelem drážního domku.





Záznam z tohoto jednání bude sloužit jako podklad pro další stupně a bude součástí dokumentace v příloze Doklady a záznamy z porad.

Zapsal Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové 9. 8. 2021



Prostor pro logo instituci zajišťujících financování stavby:		
Jiná ověření:		Paraf:
Orientační schéma:	Razítka oprávněné osoby:	
		
Podpis:		Datum:
Revize:	Datum:	Popis:
P01	30.06.2021	1. dMÚI plnění - doprovodná dokumentace k přílohamám
		Kontroloval:
		Ing. Josef Burianek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Odbor projektování staveb		
Kontakt:	T: +420 972 235 830 E: 009sek@spravazeleznic.cz		
Zhotovitel objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Josef Požívil	Specialista:	Ing. Josef Požívil

Název stavby/akce:	Modernizace traťového úseku Krouhlice (včetně) – Světla nad Sázavou (mimo)	Označení (S-kód): S621900264
Název části:	Doprovodná dokumentace	Zakázka:
Název objektu:		Označení části: K,4
Název přílohy:	Situační variant	Číslo objektu/komplexu:
Název dílčí části přílohy:	Zákres do ZM10	Číslo přílohy: 3, 110
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Stupeň dokumentace: ZP
Kraj: Ing. Josef Požívil	Měřítko: 1 : 5 000	Smluvní datum zpracování: 30.06.2021
Výsočina:	Formáty: 8 x A4	
	TUDU: 120136, 1201S1, 120138	

S-6 2 1 9 0 0 2 6 4 - 2 P R X X X X - K X X X X X X X - X X - 3 - 1 1 0 - P 0 1
 (Prostor pro další informace)

Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo) – konferenční projednání připomínek

Datum konání 9. září 2021
Čas 9:00 – 10:30
Místo konání MS Teams
Zapsal: Josef Poživil

Přítomni dle prezenční listiny
Omluveni -

Úvod

Na poradě byly představeny výsledky jednání s obcemi, dále bylo představeno upravené řešení koleje 5 na průjezdnou. V poslední části byly projednány klíčové připomínky k dokumentaci.

Seznámení SŽ se výsledkem jednání s obcemi

Bylo koncepčně odsouhlaseno řešení projednané s obcemi a představené na projednání připomínek. Do dalšího stupně a po podrobném zaměření plynou tyto body:

- Provéřit posun nakládkové rampy dále směrem na Havlíčkův Brod, aby nebylo nutné komplikovaně dělit rampu z podchodu velkým množstvím podest.
- Od mostu přes Lučický potok v km 233,300 do úrovně zhruba stávajícího přejezdu P3685 zakreslit obslužnou komunikaci pro přístup na pozemky. Tato komunikace lze případně v dalších stupních vypustit po další koordinaci s obcí, ale pro potřeby DÚR je třeba s ní uvažovat.
- Provéřit na jednání s obcí 13. 9., zda by nebylo možné na takto navržené obslužnou komunikaci zřídit cyklostezku, čímž by odpadla nutnost zřízení mostu v km 233,707, kde by pak stačil jen propustek.
- Most přes Lučický potok přejde po dokončení výstavby do správy obce. Konstruktivně se bude jednat o co nejvíce bezúdržbovou konstrukci.

Prověření úpravy koleje č. 5 na průjezdnou

Kolej 5 u nakládkové rampy bude bez trakčního vedení. Důvod - **optimální obsluha při manipulaci s přepravovanými komoditami bez nutnosti vypínání trakčního vedení. Trakční vedení u koleje č. 5 jako nakládkové není vítáno SEE také z důvodu poškozování mechanismy přepravce.** Kolej 5 bude zabezpečena seřaďovacími návěstidly **a výkolejkami**, výhybka 8 zaústěná do předjízdne koleje bude mít elektromotorický přestavník, bude zabezpečena cestovými návěstidly.

Ornitologický průzkum

Zástupce investora prověří další možný postup ve věci ornitologického průzkumu. Vzhledem k pokročilému vegetačnímu období navrhuje projektant zajistit ornitologický průzkum samostatnou zakázkou. Zástupce investora projektantovi sdělil, že ornitologický průzkum bude součástí DÚR.

POV

Uvést do technické zprávy požadavek na přepínání zabezpečovacího zařízení. Není vhodné, aby v případě dokončení výstavby jedné koleje v traťovém úseku bylo spuštěno stávající i nové zabezpečovací zařízení v zimní přestávce (konkrétně mezi postupy 4A a 4B). Toto zohlednit v dalším stupni DÚR.

Zabezpečovací zařízení – etapy

- Fáze 1 – elektronické stavědlo:
 - o Předpokládaný časový rámec 2028 (konec výstavby) – 2030 (zavedení ETCS),
 - o po výstavbě bude úsek zabezpečen elektronickým stavědlem. Ve stanici budou vjezdová a odjezdová návěstidla,
 - o Nutnost zajistit zázemí pro výpravčího na několik let do zavedení dálkového řízení (se zavedením DOZ se předpokládá rovněž současná realizace ETCS) na této trati (místnosti OP01, OP08, OP09, OP10, OP11),
 - o Provéřit, jestli se pro tuto fázi do předmětných místností skutečně výpravčí vejde. Pokud se vejde, OK, pokud se nevejde, prověřit v dalším stupni prostorové úpravy jednotlivých místností,
 - o Ponechat tyto místnosti jako rezervu pro technologické zázemí po zavedení ETCS,
 - o Odjezdová návěstidla budou z důvodu viditelnosti umístěna na návěstních lávkách. Je zde sice předpokládaný časový rámec zavedení ETCS rok 2030, nicméně vzhledem k fázi projektové přípravy ještě nelze předpokládat rok 2030 s jistotou. Pro případ, že by nevycházelo ekonomické hodnocení stavby, bude přítomnost návěstních lávek předmětem dalších jednání.
 - o Kolej 5 bude zabezpečena seřaďovacími návěstidly, výhybka 8 zaústěná do předjízdny koleje bude mít elektromotorický přestavník, bude zabezpečena cestovými návěstidly.
- Fáze 2 – zavedení DOZ a přechod na ETCS (zavedeno v rámci jedné stavby):
 - o Předpokládaný časový rámec – po roce 2030,
 - o Prostory po výpravčím budou využity pro technologické zázemí k ETCS,
 - o Po zavedení DOZ bude v severovýchodní části místnosti OP01 vyčleněna prostorová rezerva pro případné náhradní zadávací pracoviště na základě požadavku OŘ Brno o ploše 12 m². V navazujících stupních (DÚR a DSP) bude prověřena technická realizovatelnost tohoto záměru.
 - o Délka předjízdných kolejí mezi námezníky je dostatečná pro použití nenulové uvolňovací rychlosti 20km/h.
 - o Pro zavedení ETCS bude doložena tabulka uvolňovacích rychlostí.
- Ověřit u TÚDC stav indikátorů pro diagnostiku závad jedoucích železničních vozidel

Sdělovací zařízení

Ověřit, že zázemí pro technologické zařízení bude v místnosti OP02 dostatečné. Pokud by nebylo, bude třeba v navazujícím stupni určit další prostory pro zázemí sdělovacího zařízení.

Požární bezpečnost, elektromobilita

V cílovém stavu budou stání na případnou elektromobilitu pouze stavebně připravena např. zabudovnými chráničkami, samotné nabíjecí stojany včetně přípojky a kabelů budou dodány dodavatelem elektrické energie (např. ČEZ). V ŽST Okrouhlice je s takto připravenými stáními uvažováno pouze pro případ, že by si například obec Okrouhlice chtěla takováto stání zařídit.

Trakční vedení pod podjezdem II/150

Bylo odsouhlaseno řešení představené na konferenčním projednání připomínek.

Bod odbočení výhybky 6 se nachází v místě stávajícího bodu odbočení, směrově z hlediska sjízdnosti řešitelné. Výhybka 5 byla posunuta cca o 4 metry směrem na Havlíčkův Brod. V obou kolejích pak byla pod mostem snížena niveleta. Požadavek na sjízdnost výhybek bude doplněn do dalšího stupně.

Podjezdné výšky byly přeměřeny kolegy z OŘ Brno. Výška TV v 1. stan. koleji: TD – 5,42m, NL – 5,77m, Nejbližší konstrukce nadejzdu – 6,55m. Výška TV v 2. stan. koleji: TD – 5,45m, NL – 5,74m, Nejbližší konstrukce nadejzdu – 6,57m. V obou kolejích bude snížena niveleta pod mostem na úroveň podjezdné výšky cca 6,8m.

C.	Uplatňuje	Připomínka	Gestor	Vypořádání	
1	CTD	Cinádr	Přenosový systém musí navazovat na již vybudovanou síť MPLS a CE L3 switchů.	Dittrich	Bylo upřesněno v textové části.
2	O6	Andršt	Obecné připomínky - Do finální verze ZP dokládejte pouze doklady o projednání s třetími osobami, nikoliv projednání v rámci SŽ.	Poživil	Doklady byly upraveny.
3	O6	Zeman	Dopravní technologie • Kap. 2.1, Cíl stavby, 2. a 3. odtrh – nejedná se o délku souprav, ale vlaků (terminologicky zásadní rozdíl dle Předpisu D1). • Bod 2.2.1, 3. odtrh a v textu dále – Správa železnic je státní organizace, nikoliv akciová společnost. • Bod 2.2.2 - v textu tohoto bodu se nachází mnoho překlepů.	Poživil	Bylo opraveno.
4	O6	Zeman	• Bod 2.2.2 – není nám zřejmé, z jakého principu vychází označení koleje 1za a 2za (resp. 1zb a 2zb), pokud jsou v těchto kolejích kolejové spoiky a v případě idexu „b“ dále zaústění předjízdových kolejí.	Dittrich	Bylo opraveno.
5	O6	Zeman	• Bod 2.2.2, část Prověření úpravy manipulační koleje č. 5 – nepoužívejte pojem „ranžírka“, ale „seřadovací návěstidlo“. Vzhledem k tomu, že by se jednalo o napojení manipulační koleje do koleje dopravní, musela by být tato kolej vybavena i výkolejkou. • Bod 3.1.5 není naplněn nebo se jedná o nevhodné použití formátování textu?	Poživil	Bylo opraveno. Bod 3.1.5 je špatně formátování text, opraveno.
6	O6	Zeman	• Bod 3.2.5 – Nařízení č. 1315/2013 nespecifikuje délky předjízdových kolejí, nýbrž nařizuje zajištění takových podmínek, aby byl umožněn průvoz vlaků délky až 740 m. Z uvedeného vyplývá, že užitečné délky předjízdových kolejí musí dosahovat hodnot vyšších. Vzhledem ke sklonovým poměrům a využití přípeří či postrků se jedná o délky minimálně 778 m (délka vlaku + postrk + viditelnost návěstidla + roztažnost vlaku), zaokrouhlené 780 m.	Poživil	Bylo opraveno.
7	O6	Zeman	• Bod 3.2.5, posl. odstavec na str. 21 – v poslední větě je uvedeno, že stávající dvojkolejný úsek bude kapacitně vyhovující budoucím dopravním potřebám. V dokumentaci však postrádáme kapacitní výpočty zejména pro období 2027 – 2032, kdy má být rozsah dopravy nejvyšší.	Jasenčáková	Bylo doplněno
8	O6	Zeman	• Kap. 4.5 Zabezpečovací zařízení: o V části dopravní technologie se uvádí, že bude ŽST Okrouhlice výhledově řízena z CDP. V této kapitole se uvádí, že bude ŽST řízena po stavbě rovnou z CDP. Žádáme odstranit tento rozpor.	Dittrich	Bylo opraveno v textové části.
9	O6	Zeman	o Pokud této stavbě bude předcházet nebo bude realizována současná stavba „ETCS + DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“, není nám zřejmé, proč je uvedena po realizaci stavby max. rychlost pouze 100 km/h. V situačním výkresu K.4.3 je uvedena rychlost pro V_k = 110 km/h. Dále v této souvislosti nám není zřejmý význam použití světelných návěstidel místo návěstidel se STOP značkami ETCS.	Dittrich	Bylo vypuštěno z textové části.
10	O6	Zeman	o Není nám zřejmé, proč byla posouzena viditelnost pouze u návěstidel Lc2 a Lc1. Při stejné logice je možné se domnívat, že návěstidlo Sc1 nebude pro T=12 taktéž viditelné z důvodu zastřešení nástupiště.	Poživil, Dittrich	Účel této přílohy bylo doložit viditelnost návěstidel pro případ, že by stavba předcházela stavbě ETCS + DOZ Kolín - Havl. Brod - Brno. V tuto chvíli předpokládáme, že stavba "Okrouhlice - Světlá" bude realizovaná v letech 2026 - 2028, stavba ETCS + DOZ by měla následovat po roce 2030. Uvažovaný čas pro odjezdová návěstidla je T=7s (úlevové opatření dle TNŽ). Bylo doplněno ve výkresové části. Výkres bude jak samostatná příloha vyjmut a zákras bude pouze jako výřez do textové části.
11	O6	Zeman	o Není nám zřejmý význam návěstidel Lc1za a Lc2za. Návěstidla Sc1za a Sc2za navrhujeme nahradit seřadovacími návěstidly. Vsnutí návěstidel Lc1 a Lc2 (a tím krácení užitečných délek hlavních staničních kolejí) nepovažujeme za vhodné.	Dittrich	Bylo opraveno ve výkresové části a zároveň byly zakresleny seřadovací návěstidla. Číslování kolejí bylo upraveno.
12	O6	Zeman	o Doporučujeme projednat umístění návěstidel, jejich formu a číslování kolejí nejméně s O11 a O14.	Dittrich	Projednání s O14 proběhlo dne 12.8. s Ing. Jeřínkem.
13	O6	Zeman	o V dokumentaci postrádáme tabulku návěstidel s uvedenými uvolňovacími rychlostmi.	Dittrich	Bylo doplněno do textové části.
14	O6	Zeman	Bod 2.2.2 a v textu dále – k označení železniční stanice použijte buď pojem „železniční stanice“ nebo zkratku „ŽST“. Nikoliv kombinaci či zkratku „žst“.	Poživil	bylo upraveno. V technické zprávě bude sjednoceno na ZST
15	O6	Zeman	Bod 2.2.2 uvádí délku nástupních hran 110 m s odkazem na dopravní technologii. V kapitole 3 týkající se provozní a dopravní technologie však nikde tato hodnota uvedena není.	Jasenčáková	Hodnota 110m vychází z více předpokladů: predikované délky souprav v budoucím období (viz bod 3.2.3), obvyklé délky nástupišť v traťovém úseku a stavebně technických předpokladů.
16	O6	Zeman	Kap. 3, Tabulka 1 – žádáme doplnit význam zkratk Os z a Os P.	Jasenčáková	Os z = osobní vlak zastavující, Os P = osobní vlak projíždějící
17	O6	Zeman	Bod 3.1.5 není naplněn nebo se jedná o nevhodné použití formátování textu?	Jasenčáková	bylo upraveno
18	O6	Zeman	Bod 3.1.6 – postrádáme izdní doby pro typové vlaky nákladní dopravy.	Jasenčáková	bylo doplněno
19	O6	Zeman	Bod 3.2.3 – není nám zřejmé, z jakých údajů vyplývá požadovaná délka nástupní hrany 110 m. Z předložených údajů v této kapitole vyplývají délky:HV + 2 vozy – cca 70 m, MV ř. 841 ve dvojici – cca 51 m, EMU 160 (ř. 650 ČD) – cca 53 m, na str. 22 je uvedena ještě souprava HV (ř. 362) + až 4 vozy – cca 123 m	Jasenčáková	Hodnota 110m vychází z více předpokladů: predikované délky souprav v budoucím období, obvyklé délky nástupišť v traťovém úseku a stavebně technických předpokladů.
20	O6	Zeman	Bod 3.2.3 - 1. odstavec části „Technické parametry uvažovaného vozového parku“ – pravděpodobně se jedná o výkon vyšší jak 10 kW. Žádáme opravit.	Jasenčáková	V textu je uvedeno "...nasazení souprav vlaků s výkonem alespoň 10 kW. " dle podkladů objenatele dálkové osobní dopravy
21	O6	Zeman	Odstavec pod Tabulkou 6 (str. 22) – Výhledově bude tato trať řízena z CDP Praha, nikoliv z Přerova. Doporučujeme v souladu s Pokynem GR 1/2021 uvést i záložní pracoviště.	Jasenčáková	Bylo opraveno resp. doplněno
22	O6	Zeman	V předložené dokumentaci postrádáme: GVD zejména pro časový horizont 2027 – 2032 (jízdy vlaků z VRT), graf dynamického průběhu rychlosti, kapacitní výpočty dle Směrnice č. 124, výpočty provozních intervalů pro řešený úsek, řešení problematiky personální potřeby	Jasenčáková	Bylo doplněno
23	O6	Zeman	V části dopravní technologie se uvádí, že bude ŽST Okrouhlice výhledově řízena z CDP. V této kapitole se uvádí, že bude ŽST řízena po stavbě rovnou z CDP. Žádáme odstranit tento rozpor.	Dittrich	Bylo opraveno v textové části.
24	O6	Zeman	Bylo upřesněno v textové části.		
25	O6	Zeman	Bylo upřesněno v textové části.		
26	O6	Zeman	Bylo upřesněno v textové části.		
27	O6	Zeman	Bylo upřesněno v textové části.		
28	O6	Filíkarová	Zabezpečovací zařízení • Vzhledem k požadavkům na technické řešení je nutná koordinace v čase, a to s následnou stavbou ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín, kdy realizaci této stavby v traťovém úseku Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov nelze očekávat dříve než po roce 2027, doplňte do dokumentace.	Dittrich	Bylo doplněno. Bereme na vědomí.
29	O6	Švej	Sdělovací zařízení • Uvažujte s přenosovým systémem IP/MPLS technologické datové sítě a se samostatným přenosovým systémem IP/MPLS pro potřeby GSM-R. • Doplňte vazbu na Jednotné záznamové prostředí (JZP). • Kamerový systém uvažujte s kompresním algoritmem H.265. • Součástí dokumentace musí být návrh vnitřních sdělovacích rozvodů a upgrade stávajícího telefonního zapojovače.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno.
30	O6	Balán	Silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení 4.7.2.1 Silnoproud Železniční stanice Okrouhlice • Podle popisu návrhu se má vybudovat nová elektrická přípojka VN 22 kV ČEZ distribuce, která bude napojena do nové trafostanice 22/0,4 kV, umístěné v nové technologické budově – upřesnit, zda se předpokládá přípojka VN venkovní nebo kabelová. • Upřesnit, zda se předpokládá návrh nového stabilního náhradního zdroje (DA), nebo se ponechá DA stávající. Zastávka Pohled ¹ NZZ 6kV Trakční spínací stanice Okrouhlice • Bez připomínek 4.7.2.2 Trakční vedení • Bez připomínek 4.7.3 Elektromobilita • V popise návrhu upřesnit a doplnit, zda se předpokládají parkovací stání na dobíjení služebních (referenčních) vlaků. ¹ Ústřední staniční budova nebo také stání budou sloužit pro účelové a nákladní vlaky.	Zedník	4.7.2.1 Žst.Okrouhlice Add 1 Bude doplněno. Nová el. přípojka do technologického objektu bude kabelem. Add 2 - je popsáno v textové části viz "Místnost pro náhradní zdroj včetně dieselagregátu s automatickým startem bude ponechána." DA je dostatečného výkonu a výměna proběhla v roce 2020 viz popis stávajícího stavu. Add 5 Dle aktuálně platné vyhlášky se uvažuje možnost 2 dobíjecích stojanů pro veřejnost. Tento projekt zahrnuje pouze stavební připravenost, napojení a provozování si bude řešit obec respektive cizí subjekt.
31	O6	Panchartek	Svršek a spodek • TZ (kap. 4.1.6) – v hlavních staničních a traťových kolejích budou navrženy koleje tvaru 60 E2	Poživil	Bylo upraveno na kolejnice tvaru 60 E2
32	O6	Krouský	Mosty, propustky a zdi • Z mezipodestý přístupového chodníku na straně výpravní budovy doporučujeme doplnit schodiště, aby se zkrátila cesta pro cestující přicházející z ulice před nádražní budovou. • Do tabulky objektů doplňte do popisu mostu pro polní cestu informaci, že se jedná o most pro polní cestu souběžnou s tratí, staničení by nemělo být železniční, v poznámce lze uvést, že se jedná o most navazující na objekt v ev. km 233,321. • V tabulce objektů u mostu v ev. km 232,341 je uvedena přechodnost D4/70, ale rychlost na mostě je 110 km/h, uveďte do souladu, v případě zvýšení rychlosti na objektu je nutné dle S5/1 stanovit novou zatížitelnost. • V tabulce objektů u propustku v ev. km 238,864 doplňte důvod, proč se provádí pouze pročištění, kamenné desky zcela jistě nebudou mít dostatečnou zatížitelnost. • V tabulce objektů do sloupce posun a zdvih doplňte hodnotu posunu a zdvihů nivelety kolejí. • Doplňte tabulku objektů (zdi).	Jančík	• Protože z doslých připomínek vyplnul požadavek na umístění podchodu v nové poloze, tak bude provedeno nové přeprojektování celého objektu • V tabulce objektů bude u mostu v ev. km 232,341 opravena přechodnost • Pročištění daného propustku (místo kompletní rekonstrukce) se provádí z důvodu, že v místě tohoto propustku budou navazující stavbou provedeny takové úpravy v konfiguraci kolejí, které si vyžadají změnu polohy a rozšíření tohoto propustku, proto se tento objekt uvažuje v rámci této akce bez zásahu; zdůvodnění bude doplněno do popisu a tabulky objektů • V tabulce objektů budou doplněny hodnoty do sloupce posun a zdvih nivelety kolejí • Bude doplněna tabulka objektů (zdi)
33	O6	Švec	Pozemní objekty • V zasláném chybí přílohy K.4.4.100 – 200 viz. seznam příloh DD (situace, půdorys SS a NS a vizualizace). • Doplnit smyslnost zachování VB a její rekonstrukce (střecha, fasáda), na projednání bylo zmiňován prodej tohoto objektu. • Velikosti a rozsahu parkovacích ploch P+R, B+R posoudit dle SŽ PO-11/2020-GR, předloženém je zmiňováno pouze dimenze B+R. • V případě demolice uvedených v kap. 4.12.2 a částečné demolice RZZ, která slouží jako VPP pro cestující, postupovat a projednat v souladu s aktualizovanou SM78 (min. doložit projednání s místní samosprávou).	Fabián	• Bylo doplněno. • Bylo doplněno. • Bylo posouzeno a doplněno. • Bereme na vědomí, uvedenou SM reflektujeme. Jednání s obcemi proběhlo 5.8.2021.
34			Neobsazeno.		
35	O14	Jeřín	ETCS – TZ v textu odkazuje na D1/MP2 „Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS“ i SŽ D1/MP2 „Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS“; doporučujeme uvažovat i platný dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“.	Dittrich	Bylo doplněno do textové části.

Č.	Uplatňuje	Připomínka	Gestor	Vypořádání
36	O1 4	Jelínek PZS – Popis stávajícího stavu uvádí přejezdy s PZS, které ale návrhová část pro železniční zabezpečovací zařízení neřeší.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části.
37	O1 4	Jelínek TZZ – Návrh řešení neobsahuje nezbytné vazby TZZ, a to jak stávajícího od Havlíčkova Brodu do nového SZZ žst. Okrouhlice, tak i nového TZZ do SZZ žst. Světlá nad Sázavou. To mimo jiné generuje absenci řešení nezbytných úprav v žst. Světlá nad Sázavou.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části.
38	O1 4	Jelínek DÍZV – Dokumentace neřeší existenci diagnostiky závd jedoucích železničních vozidel (indikátorů horkoběžnosti a nekorektnosti jízdy) v úseku stavby (km 234,76). Nutno prověřit související podmínky a doplnit je do řešení. Minimálně doporučujeme konzultovat věc se správcem a CTD a dále zajistit koordinaci s dalšími profesemi – zejména s profesí sdělovací zařízení (přenosové cesty) a železniční svršek (specifické požadavky v místě vyhodnocovacích zařízení).	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části.
39	O1 4	Jelínek PN, KO – Sice jsou specifikovány PN, které lze dále navrhovat, ale dokumentace nijak nepopisuje případné zrušení nebo rozsah KO či související přenos kódu NVZ.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části.
40	O1 4	Jelínek Ostatní – Nijak nejsou v části pro ZZ komentovány diagnostika, napájení či zabezpečení provizorních stavů (rámcově s ohledem na stupeň ZP, jehož je DD součástí).	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části. Návrh provizorního ZZ bude včetně kontejnerů pro mobilní provizorní ZZ.
41	O1 4	Jelínek Zařízení věty „Zda bude předmětný úsek implementován do oblasti jiného RBC nebo bude potřeba samostatného RBC bude navrženo v dalším stupni dokumentace.“ v rámci připomínkového řízení zdůvodněte nebo ji vypustte. ETCS není součástí stavby a proto ji nepřísluší stanovovat větou uvedený rozsah. V rámci stavby má být provedena příprava na pozdější nasazení ETCS, což by mělo být definováno s tím, že cílem by mimo jiné měla být minimalizace pozdějších zásahů do vybudované infrastruktury z titulu nasazení ETCS.	Dittrich	Bylo vypuštěno z textové části.
42	O1 4	Jelínek Základní zásady řešení ETCS: tento oddíl uvádí „dražní vozidlo jedoucí pod dohledem ETCS bude moci využít plnou konstrukční rychlost koleje až do 100 km/h. V ostatních případech ...“, přičemž není zřejmé, z čeho plyne uvedené omezení rychlosti na 100 km/h, když pro případy nedostatků převýšení jsou uváděny i rychlosti vyšší. V rámci projednání připomínek k předložené dokumentaci žádáme o zdůvodnění a případné potvrzení limitu nejvyšší traťové rychlosti (v úseku stavby) 100 km/h.	Dittrich	Bylo vypuštěno z textové části.
43	O1 4	Jelínek Odůvodněte zařazení textu, který specifikuje požadavky pro rychlosti nad 160 km/h (viz oddíl „S ohledem na traťovou rychlost jsou také dodrženy podmínky Pokynu SŽ PO-09/2020-GR „Pokyn generálního ředitele ve věci doplnění požadavků na železniční zabezpečovací zařízení pro tratě s traťovou rychlostí do 200 km/h (včetně)“.“), neboť takové zvýšení rychlosti jiné části DD neuvádí.	Dittrich	Bylo upřesněno z textové části.
44	O1 4	Jelínek Máme za to, že návrh „Ve stanici budou navrženy „Stop značky ETCS s (DNS)“ a seřaďovací návěstidla.“, který uvádíte, bude až součástí stavby ETCS. Ověření realizovatelnosti a pracovní návrh umístění v rámci tohoto ZP nevyužijeme.	Dittrich	V rámci přípravy SZZ na výhradní provoz ETCS bude u návěstidel posuzována ochranná dráha. Bude doplněno do textové a výkresové části.
45	O1 4	Jelínek K formulaci „Součástí doprovodné dokumentace je i výkres znázorňující viditelnost návěstidel na světelském zhlaví pro případ, kdy stavba ještě nebude zavedena pod výhradní provoz ETCS L2. Uvažovaná rychlost 120km/h, znázorněny dvě řešení pro T=7s a T=12s.“ upozorňujeme, že obsahuje rozpor s výše uvedenou limitní hodnotou 100 km/h. Smysl zařazení výkresu „K_4_5_000_viditelnost_nav_pred_ETCS.pdf“ v DD není zřejmý, protože umístění předmětných návěstidel u 1. i 2. koleje s vysunutou polohou „do stanice“ je možné při obou rychlostech. Jako relevantnější vnímáme důvod návrhu vlaku z místa navrhovaného zastavení (od nástupiště).	Dittrich	Bylo opraveno v textové a výkresové části.
46	O1 4	Jelínek Formulaci „V přílehlém mezistančním úseku do žst. Světlá nad Sázavou bude vybudováno TZZ integrovaného typu do staničního zařízení.“ považujeme zcela za nedostatečnou. Jednak je nutno specifikovat (obecně) navrhovaný druh zařízení, ale i obecné vlastnosti. Ve výsledku by měly být posouzeny i souvislosti TZZ jako celku – tj. v navazujících úsecích. Přitom součástí by mělo být i posouzení navrhovaných zábrzdých vzdáleností (jejich změn) i významu návěsti stůj na oddílových návěstidlech. Dále chybí popis členění mezistančního úseku s novým TZZ na oddíl.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové a výkresové části.
47	O1 4	Jelínek K_4_5_000_viditelnost_nav_pred_ETCS.pdf - Formálně upozorňujeme, že zakreslenou viditelnost pro čas 12 s považujeme za pravděpodobně nevhodnou a v souvislosti s tím i připomínáme článek 4.3.2 písm. b) TNŽ 34 2620. - Dále doporučujeme řešit i viditelnost návěstidla L1, u kterého (na rozdíl od zakresleného L2) mohou tvořit překážku viditelnosti i železniční vozidla na koleji 2.	Dittrich, Poživil	Bylo upřesněno ve výkresové části. Výkres bude jak samostatná příloha vyjmut a zakres bude pouze jako výřez do textové části.
48	O1 4	Jelínek K_4_1_100_dopr_schema.pdf - K zakreslenému obsahu máme následující připomínky: • Návěstidla SZza i L1zb jsou na opačné straně, než stanoví TNŽ 34 2620 pro návěstidla mezi vjezdovými návěstidly a krajní výhybkou. V případě zdůvodnění a ponechání je nutno doplnit související návěstní upozorňovač „Hlavní návěstidlo je na opačné straně“. • V případě koleje 5 (VNVK) předpokládáme odstavování vozů a s ohledem na DOZ bude nutno uvažovat i s Vk. • Požadujeme zdůvodnit zřízení návěstidel Sc1za, Sc2za, Lc1za i Lc2za. Ze zaslaných podkladů nelze přesně posoudit polohy, ale předpokládáme, že v důsledku navržených/zakreslených návěstidel vzniknou NZV a současně krátká a neobvyklá (mezi spojkami zhlaví) dopravní kolej, jejíž účel postrádáme. • V případě nového TZZ jsou zakreslena oddílová návěstidla, ale z ničeho neplyne, jak budou předvěštěna. • S ohledem na rychlost v koleji 1 a 2 nad 60 km/h, budou-li navrhovány k návěstidlům uvolňovací rychlosti (dle záznamu z porady 20 km/h), bude nutno řešit ochranné dráhy za návěstidly z předjízdných kolejí.	Dittrich, Poživil	Bylo opraveno, upřesněno a doplněno do textové a výkresové části.
49	O1 4	Porwiz V podkapitole Prověření úpravy manipulační koleje č. 5 v případě úpravy koleje č. 5 tak, aby byla průjezdná (tj. bude koleje č. 5 nově navázaná na kole č. 3) bez dohledu systému ERTMS/ETCS L2 upřesněte, že koleje č. 5 bude zabezpečena dle TNŽ 34 2620.	Dittrich, Poživil	Bylo doplněno do výkresové části.
50	O1 4	Dudek Doporučujeme upřesnit, že nová kabelizace bude ukončena ve sdělovacích místnostech v žst. Okrouhlice a Světlá nad Sázavou. Jelikož ovládání z CDP Praha má být předmětem stavby „ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod - Kolín“, která bude pravděpodobně realizována později než tato stavba, doporučujeme uvést, jak budou ovládaná sdělovací zařízení po dokončení této stavby v mezidobí do zapojení ovládání z CDP Praha.	Dittrich	Bylo upřesněno a doplněno do textové části.
51	O1 5	Stečinský 1. Ochrana přírody a krajiny Vzhledem k navrženému rozsahu demolice (budova RZZ, objekty stavědel, čekárna v zast. Pohled) a stavebním úpravám objektu historické výpravní budovy (zateplení, výměna střešní krytiny) musí být v rámci doprovodné dokumentace provedeno autorizovanou osobou s ornitologickou specializací místní šetření zaměřené na výskyt hnízd a pobytoých stop vlastovek, jilčů a rorýsů na fasádě a současně proveden průzkum výskytu netopýrů a dravců v půdních prostorech.	Poživil	Vzhledem k pokročilému vegetačnímu období (polovina srpna) a k délce trvání výběrového řízení navrhuje projektant vypsat na ornitologický průzkum samostatnou zakázku, případně jej doplnit k části týkající se životního prostředí v navazujícím stupni DÚR.
52	O2 3	Bytnar • Souhlasíme s předloženým doplněním požadavků O 23 z 2. Dílčího plnění do SP v části Pozemních staveb. • Do dalšího stupně SP požadujeme prověřit možnosti zřízení P+R a K+R (doložit výpočtem dle SŽ PO-11/2020-GR Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R) v jednotlivých zastávkách a žst. s popisem navrhovaného stavu. V TZ se uvádí, že je součástí této investiční akce i návrh cyklostání. Žádáme doložit výpočtem dle výše zmínovaného pokynu. • V TZ navrhovaný mobiliář bude v souladu s vnitřním předpisem SŽ PO-20/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář. • Upozorňujeme na skutečnost, že v současné době byl ukončen výběr dodavatele mobiliáře do celé sítě SŽ.	Fabián	• Výpočet P+R a K+R, dále cyklostání bylo doloženo výpočtem dle uvedeného pokynu. • Uvedený pokyn pro mobiliář bude zmíněn v ZP, samotný návrh bude řešen v navazujícím stupni.
53	O3 0	Mička Požární ochrana Připomínky zásadní: Technická zpráva K 4 1 000 Záměr projektu V části 4.7.3 Elektromobilita požadujeme vzhledem k návrhu dobíjecích stanic pro elektromobily zpracovat následující principy jejich řešení tak, aby ve stupni projektové dokumentace DSP mohly být dodrženy technické podmínky požární bezpečnosti staveb: a) Dobíjecí stanice je nutno situovat v dostatečné vzdálenosti od technologických místností sloužících pro zajištění provozuschopnosti dráhy. V opačném případě požadujeme obálku budovy navrhout jako konstrukci v požární nebezpečném prostoru „cizí“ stavby/technologie tj. požární uzávěr EI DPI, stavební konstrukce DPI (is = 0 mm/min). b) Neinstalovat dobíjecí stanice poblíž únikových cest. c) Dobíjecí stanice situovat v blízkosti vjezdu/výjezdu parkoviště z důvodu snadného odtažení elektromobilů. d) Dodržovat rozestupy mezi parkovanými vozidly (znesnadňují šíření požáru) e) V případě návrhu více dobíjecích stanic je nutno řešit centrální vypínání dobíjecích míst. f) Sloupek dobíjecí stanice osadit minimálně 0,5 m od hrany obrubníku parkovací plochy (bezpečný dojezd automobilu). V případě umístění sloupku dobíjecí stanice v rovině parkovací plochy osadit bezpečnostní zarážky/zábrany pro zachování bezpečného dojezdu automobilu. g) V případě realizace dobíjecích stanic v uzavřených prostorách je nutno instalovat hlásiče požáru ve smyslu souboru norem ČSN EN 54 napojených na PZTS/EPS. Poznámka: Při návrhu dobíjecích stanic pro elektromobily je nutno vycházet především z vyhlášky č. 268/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů a souboru norem ČSN EN 62196 a ČSN EN 61851. Veškeré značení parkovacích míst musí být v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436 a Metodického doporučení MV – gen. ředitelství HZS ČR z dubna 2021.	Poživil	Přednesené požadavky na stání pro elektromobily byly do dokumentace doplněny. V cílovém stavu budou stání na případnou elektromobilitu pouze stavebně připravena např. zabudovnými chráničkami, samotné nabíjení elektrické energie (např. ČEZ). V ŽST Okrouhlice je s takto připravenými stáními uvažováno pouze pro případ, že by si například obec Okrouhlice chtěla taková stání zařídit.

Č.	Uplatňuje	Přípomínka	Gestor	Vypořádání
54	O3 0	Mička Požární ochrana - Část 4.8 Pozemní stavební objekty požadujeme doplnit textem: „Zhotovitel provede z pohledu požární bezpečnosti vybavení objektu požárně bezpečnostními zařízeními (zejména EPS nebo zařízením dálkové detekce požáru či jen hlásiči v rámci PZTS, TOTAL STOP, ucpávky, nátery, nástřiky, obklady, zdvojené podlahy, podhledy, nouzové osvětlení apod. viz. § 2 odst. 4 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti a věcnými prostředky PO (zejména hasicí přístroje) tak, jak stanoví v podrobnostech Požárně bezpečnostní řešení stavby zpracované v rozsahu § 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a to ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018) tak, aby bylo možné podrobnosti zapracovat do jednotlivých profesí.“ Dále u všech dotčených částí objektů nádražních budov je nutné provést vyhodnocení, jak zásah do objektů bude posuzován ve smyslu ČSN 730834 (zda jen jako Změna 1). Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu ČSN 730834, popř. provést návrh jen takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti. Uvedené platí pro variantu zachování stávajících objektů. Budou-li v objektech nově umístěny prostory s technologickým zařízením, požadujeme tyto řešit z pohledu dostatečného zajištění podmínek požární bezpečnosti v objektu a rovněž ochrany zařízení před požárem, vytvořením samostatného požárního úseku. Jako součást dále zpracovávané projektové dokumentace (pro další stupeň stavebního řízení – DUR/DSP/PDPS) požadujeme předložit Požárně bezpečnostní řešení stavby v rozsahu § 41 vyhlášky č. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to pro všechny stavební objekty ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018).	Fabián	Bereme na vědomí, uvedený text bude v potřebném rozsahu zakomponován do ZP.
55	O3 0	Slány Objektová bezpečnost Přípomínka zásadní: Do vhodné části Technické zprávy K 4 1 000 Záměru projektu požadujeme doplnit text: „Zhotovitel provede z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvků fyzické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorií objektu a bezpečnostních zón uvnitř budov nebo technologických objektů. Zhotovitel musí předložit seznam pozemních objektů budov/technologických objektů z důvodu provedení bezpečnostní kategorizace. Kategorizace objektů proběhne v takové fázi, aby se mohly zapracovat požadavky SZ SM07 - Fyzická ochrana objektů Správy železnic, státní organizace, včetně jejich samostatných příloh.“	Fabián	Bereme na vědomí, uvedený text bude v potřebném rozsahu zakomponován do ZP.
56	SZ G	Marek Dokumentace neobsahuje geodetickou část. Bez připomínek.	Poživil	Bereme na vědomí.
57	OR Brn o	Prokopová V žst. Okrouhlice vedeme čtyři obsazené bytové jednotky. Dvě nájemní smlouvy jsou na dobu určitou jeden rok a dvě na dobu neurčitou. Všechny nájemce bytů je třeba včas informovat o průběhu a zajistit v případě, že bude nutné provádět opravy v okolí stanice přístupovou cestu k bytům.	Fabián, Poživil	Bereme na vědomí, avšak informování nájemců bude nezbytné čase tvorby navazujících stupňů přípravy nebo v rámci samotné realizace.
58	OR Brn o	Tichá Souhlasíme. Ve výpravní budově žst. Okrouhlice evidujeme nájemní vztah: - NS 639881921 Ing. J. Kaplan (sklad) Na pozemku p. č. 375/23 v k.ú. Okrouhlice (709654) evidujeme nájemní vztah: - NS 6388001609 Kraj Vysočina (manipulační plocha) Na ostatních pozemcích v k.ú. Babice u Okrouhlice, Vadín, Chlístov u Okrouhlice, Olešnice u Okrouhlice, Nová Ves u Světlé nad Sáz., Pohled a Přiseka u Světlé nad Sáz. neevidujeme žádný pronájem. V případě omezení, přerušení nebo ukončení nájmu je nutno v dostatečném předstihu informovat OoČ a nájemce. Vzhledem k malé průchodnosti cestujících nepožadujeme ve výpravní budově žst. Okrouhlice žádný komerční prostor.	Fabián, Poživil	Bereme na vědomí, avšak informování nájemců bude nezbytné čase tvorby navazujících stupňů přípravy nebo v rámci samotné realizace.
59	OR Brn o	Milka, Krejsa Obvodová elektrodílňa Havlíčkův Brod – bez připomínek. Trakční vedení řešeno samostatným vyjádřením, které bylo zasláno projektantovi.	Zedník	Vše projednáno již při návrhu technického řešení.
60	OR Br no	Klímeš Souhlasím. Je nutno splnit podmínky. K záměru výstavby nového silničního mostu v km 233,350 jen doplňujeme, že tento objekt nebudeme přejímat do naší správy a bude nutné dorešit otázku budoucího vlastnictví. Odst.4.3.1 - upravit formulaci (volný mostní průřez) VMP ve vztahu k návrhové rychlosti (uvést návrhovou rychlost v novém stavu, VMP 3,0 a 2,5 dle ČSN ve vztahu k poloze objektu ve stanici nebo v širé trati a ve vztahu k rychlosti). K vlastnímu návrhu řešení jednotlivých mostních objektů bez připomínek.	Jančík, Poživil	Poživil: jedná se o obslužnou komunikaci zajišťující přístup na přilehlé pozemky, most se nachází v místě stávající lávky na pozemku SZ. Problematika vlastnictví a budoucí správy bude dorešena po upřesněním technickém řešení a zpřesněním rozsahu záborů ve stupni DUR. Obdobně jako například údržba šikmých chodníků k podchodu a podobně.
61	OR Brn o	Koukal K předloženému ZP pro stavbu Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo) nemáme zásadní připomínky. Pouze doporučujeme, aby ZP obsahoval konkrétnější informace s vazbou na pozemní objekty. V ZP není např. vůbec informace o adaptaci bytových jednotek v původní výpravní budově na tzv. pobídkové byty, které budou sloužit zaměstnancům Správy železnic. Předpokládáme, že pro (Centrální komise Ministerstva dopravy) CK MD je toto zásadní informace. Na místním šetření dne 09. 06. 2021 bylo odsouhlaseno následující (toto tedy doporučuji dopracovat do ZP): 1.- Stávající dispoziční členění rozvodny pro napájení zabezpečovacího zařízení (RZZ) je nevyhovující pro umístění nové technologie. Obklady stěn včetně příček jsou provedeny z azbestu. Z tohoto hlediska by byla jakákoliv adaptace vnitřních prostor z hlediska zajištění provozu dopravní kanceláře při realizaci stavebních zásahů na budově zcela vyloučena. Bezpečnost pracovníka řízení provozu by tak nebylo možné zajistit. Všudypřítomné azbestové materiály jsou nejen ekologická zátěž, ale především poskytují nevhodné pracovní prostředí. Proto bylo dohodnuto, že dojde k vymístění veškeré stávající technologie (vyjma záložního zdroje – diesel agregátu) z tohoto objektu RZZ a nová technologie bude situována do nově předem adaptovaných, dispozičně upravených a rekonstruovaných vyhovujících prostor v 1.NP původní výpravní budovy (36). Zároveň stávající objekt RZZ bude funkční po dobu rekonstrukce až do přepojení v nových prostorech a nebude tak nutné řešit provizorní umístění technologie, které výrazně sníží celkové investiční náklady s technologií spojené. Z objektu RZZ zůstane zděná přízemní část, kde jsou v současné době umístěny veřejné WC, diesel agregát a volné prostory. 2.- Na místě odbourané části objektu RZZ tak mohou být vybudovány parkovací plochy P+R a B+R pro cestující veřejnost. 3.- Z hlediska zajištění potřebného prostoru pro technologii se nabízí nejvýhodnější řešení, a to je odkoupení objektu ČD na st. parc. č. 53 a její následná demolice. Na jeho místě vznikne jednopodlažní technologický objekt, navázaný na zděnou přízemní část stávajícího objektu RZZ, kde bude umístěn dopravní kancelář se zázemím pracovníka řízení provozu, technologie SEE a dílna SSZT. 4.- V původní výpravní budově (VB) dojde k vytvoření (adaptaci stávajících bytů) čtyř pobídkových bytů, a to ve 2. a 3. NP. V 1.NP naopak navrhujeme nově umístit technologii SSZT. Zázemí provozních pracovníků SSZT bude variantně řešeno buď v 1.NP původní výpravní budovy (36), nebo v novém technologickém objektu. 5.- Výše navržené změny komplexně ucelí a správně koncepčně vyřeší funkční využití ŽST. Navržené koncepční řešení stavby s vazbou na pozemní objekty přinese velkým způsobem benefitů nejen ve formě SSZT Jihlava souhlasí bez připomínek.	Fabián	Bereme na vědomí, informace o pobídkových bytech budou více popsány. Jen pro informaci, koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží zatím nerozlišuje pojem "byt" a "pobídkový byt". Dále uvedené body vycházející s MS samozřejmě budeme reflektovat, pokud bude nějaká odchylka, řádně zdůvodníme.
62	OR Brn o	Šeba SSZT Jihlava souhlasí bez připomínek.	Poživil	Bereme na vědomí.
63	OR Brn o	Procházková Souhlasím. Je nutno splnit podmínky. ST Jihlava sděluje následující připomínky k předložené doprovodné dokumentaci: - Dopravní schéma 1.100 - zkontrolovat označení návěstidel - Příčné řezu 3.310 - doporučujeme uvažovat zpevněný rigol u paty zdi vlevo (řez č.9) - Technická zpráva 1.000 - čl.2.2.1 odstavec 232,675 -232,100 - je uvedený popis správný? - čl.3.2.5 - technické parametry uvažovaného vozového parku - výkon 10kW - čl.4.1.6 - bude nutno využít i ořezvadorné kolejnice - v ostatních staničních kolejích možno použít i podkladnicové upevnění - rozsah zapuštěného kolejového lože nutno ještě upřesnit - čl.4.1.9 - upřednostňujeme betonové přejezdové konstrukce na nosících - P3688 - jaký bude podélný profil komunikace? - Situace 3.211 - chybné označení návěstidel 1S, 2S - Situace 3.212 - chybné označení návěstidel 1S, 2S, Př, So, Lo?	Poživil, Dittrich	Označení a poloha návěstidel byly opraveny. Upřesněn rozsah zapuštěného lože. Přejezdové konstrukce byly navrženy betonové se závěsnými zidkami. Přesné výškové řešení přejezdu P3688 a dalších přejezdů bude prověřeno v dalších stupních, až bude k dispozici podrobné geodetické zaměření. Popis km 232,675 - 234,100 byl opraven. Popis rigolu byl doplněn.
64	OR Brn o	Macálka Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk. Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem SŽ D/72 na OR Brno zažádá o příslušné výluky.	Poživil	Poznámka týkající se výluk byla zapracována do technické zprávy.
65	OR Brn o	Bernát V K_4_1_000_TZ, kap. 3.2.5, str. 22 je uvedeno, že výhledově bude provoz na tomto traťovém úseku řízen dálkově z CDP Přerov. Upozorňuji, že tento úsek spadá pod CDP Praha.	Poživil	Bylo opraveno.

	Uplatňuje	Připomínka	Gestor	Vypořádání
66	OR Brn o	Bernát V tratovém úseku Světlá nad Sázavou – Okrouhlice jsou uvedena oddílová návěstidla 1So, 1Lo, 2So, 2Lo a předvést vjezdových návěstidel PŘ1S a PŘ2S. Tato značení neodpovídají značení TZZ automatickému bloku. Vjezdová návěstidla ze směru Světlá nad Sázavou jsou nesprávně označena. Označení návěstidel neodpovídá číslům příslušných tratových kolejí a je inverzní. Ve schématu nejsou uvedena návěstidla Sc1zb a Sc2zb ohraničující koleje 1zb a 2zb.	Dittrich	Bylo opraveno, upřesněno a doplněno do textové a výkresové části.
67	OR Brn o	Bernát U staničních kolejí č. 1 a 2 v ŽST Okrouhlice doporučujeme prověřit změnu situování návěstidel Lc1 a Lc2 do úrovně návěstidel Lc3 a Lc4. Prodlouží se tak užitečná délka dopravních kolejí č. 1 a 2. Vzhledem k zastavovací politice osobních vlaků u ostrovního nástupiště u kolejí č. 1, 2, a viditelnosti na cestová návěstidla, doporučuji místo původních cestových návěstidel Lc1 a Lc2 zvážit možnost implementace opakovacích návěstidel.	Dittrich	Bylo opraveno, upřesněno a doplněno do textové a výkresové části.
68	OR Brn o	Bártová U OR Brno máme na dodávku pitné vody dvě smlouvy s obcí Okrouhlice, na odběrné místo Okrouhlice – byty ve výpravní bodové (VB) a Okrouhlice budova RZZ. Pokud budou tato odběrná místa stavbou nějakým způsobem dotčena (zrušením nebo zřízením nového odběrného místa /OM/) požádají v dostatečném předstihu informovat jak obec, tak i energetika - voda. V případě, že by došlo k nutnosti pozastavení vodovodního řadu, je nutné o této skutečnosti informovat příslušné odběratele - bytové jednotky, Provozní oddíl Jihlava, OR Brno - SSZT a České dráhy, akciovou společnost – Regionální správu majetku (ČD RSM). V případě, že by došlo k odběru vody z našeho odběrného místa musí si zhotovitел po dohodě se správcem objektu osadit cejchovaný vodoměr a s námi uzavřít smlouvu o dodávce vody. Pokud by se zasahovalo do původní nebo došlo k zřízení nové vodovodní instalace, či kanalizace požadují osadit, případně vyměnit podružné vodoměry na měření spotřeby vody pro jednotlivé subjekty (např. byty, veř. WC, dopravní kancelář, samostatné komerční prostory aj.) a o této skutečnosti informovat energetika (voda). V zastávce Pohled – není zřízeno žádné odběrné místo.	Fabián	Bereme na vědomí, bude předmětem dalšího stupně.
69	OR Brn o	Turek Se záměrem projektu souhlasím. Projektová dokumentace, část elektro, musí být v souladu s Technickými podmínkami připojení k Lokální distribuční soustavě železnic (LDSŽ). U stávajících měřených odběrů nutno dodržet smluvní hodnotu jističů před elektroměrem. Pokud rekonstrukce vyvolá potřebu přerušení dodávky elektrické energie, tak je nutné toto s dostatečným předstihem oznámit na OES, odd. elektrické energie , aby byla ze strany OR Brno, OES dodržena zákonná povinnost oznámení přerušení dodávky odběratelům z LDSŽ minimálně 15 dnů předem. Všechny případné zásahy do zařízení distribuční společnosti ČEZ a.s. musí být dle platných podmínek ČEZ a.s. a budou včas domluveny a odsouhlaseny prostřednictvím Odboru energetiky a služeb Brno.	Zedník	Záměr projektu respektuje uvedené předpoklady. Konkrétní postupy včetně oslovení distributora budou projednány v navazujícím stupni projektové dokumentace.
70	OR Brn o	Nováková žst. Okrouhlice - S distributorem zemního plynu GasNet Služby, s.r.o. je potřeba projednat přeložku přípojky zemního plynu k výpravní budově. Pokud bude uzavřena nová smlouva o připojení k distribuční soustavě, požadují její uložení na energetickém oddělení. V případě, že dojde při opravě k zásahu do fakturačního měření či rozvodů před hlavním uzavěrem plynu, je potřeba toto projednat s distributorem zemního plynu v rámci projektové dokumentace. Zároveň je potřeba tyto zásahy před jejich provedením hlásit dodavateli zemního plynu. Průkaz energetické náročnosti budovy (PENB) pro objekt - Okrouhlice VB je vyhotoven a je uložen na energetickém oddělení v Brně, platnost PENB je do 28.11.2025, poté je nutné pořídit nový PENB. Zastávka Pohled – nedochází zde k rozučtování tepla.	Fabián	Bereme na vědomí, bude předmětem dalšího stupně.
DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE POZEMNÍCH OBJEKTŮ				
71	O1 4	Knotek Návrh postradatelnosti stavebních objektů: Případné demolice musí být prováděny tak, aby nedošlo k poškození venkovních prvků ZZ a kabelových tras. 1) Zastávka Pohled - objekt čekárny K předloženému návrhu požadujeme vyjádření a odsouhlasení místního správce SSZT v dalším stupni dokumentace. 2) ŽST Okrouhlice - stavědlo č. 1 K předloženému návrhu požadujeme vyjádření a odsouhlasení místního správce SSZT v dalším stupni dokumentace. 3) ŽST Okrouhlice - stavědlo č. 1 K předloženému návrhu požadujeme vyjádření a odsouhlasení místního správce SSZT v dalším stupni dokumentace. 4) ŽST Okrouhlice - budova RZZ V rámci záměru projektu požadujeme doplnit, že demoliční práce na budově RZZ lze zahájit až po demontáži stávajících zařízení ZZ (tzn. po ukončení jeho provozování jako provizorního SZZ; vybudování dočasného mobilního zabezpečovacího zařízení nebo přepnutí na nové zabezpečovací zařízení). Stavědlová ústředna zabezpečovacího zařízení dle koncepce ZP má být nově umístěna v rekonstruované výpravní budově. S částečnou demolicí technologické budovy předběžně souhlasíme. 5) Budova ČD přiléhající k objektu VB na p.č. 53 Demolice musí probíhat tak, aby nebyly poškozeny případné okolo vedoucí provozované kabelové trasy.	Fabián	Uvedené podněty bereme na vědomí a potřebný popis u bodu 4 a 5 doplníme.
72	O1 4	Bednář • dokument K 4. 4. 000. TZ.pdf, kap. 1.1.2. elektroinstalace U systému PZTS je zapotřebí počítat i s kabelizací pro napojení do systému DDTS.	Zedník	Uvažuje se. Bude doplněno do textu.
73	O1 1	Louženský 1) Kapitola 2.2.2. Čísla a délky jednotlivých staničních kolejí jsou uvedeny jen popisem v textu. Pro přehlednost a jednoznačnost požadujeme uvádět (v části Provozní a do-pravní technologie) tabulku staničních kolejí.	Poživil	Tabulka kolejí byla doplněna.
74	O1 1	Louženský 2) Požadujeme doplnit také tabulku uvolňovacích rychlostí pro hlavní návěstidla (pro tento stupeň dokumentace ve zjednodušené podobě s ohledem na skutečnost, že se ne-zpracovává situační schéma zabezpečovacího zařízení).	Dittrich	Bylo doplněno do textové části.
75	O1 1	Louženský 3) V dokumentaci chybí modelové GVD pro stávající i výhledový stav.	Jasenčáková	Grafikony byly doplněny.
76	O1 1	Louženský 4) Text popisuje také staniční koleje jako „Za kolejemi 1 a 2 se nachází dvě koleje 1zb (mezi návěstidly Lc1 – L1zb) a 2zb (mezi návěstidly Lc2 – L2zb).“. Koleje jsou navrženy (defi-novány) takto zcela chybně, uprostřed popisovaných kolejí jsou vloženy výhybky do předjízdových kolejí č. 3, 4 a také spojky 10/11, 12/13, viz však předchozí připomínka č. 5.	Dittrich	Poloha návěstidel byla upravena, koleje 1zb a 2zb byly odstraněny.
77	O1 1	Louženský 5) V kapitole 2.2.2 je v části popisující navržené oboustranné zapojení manipulační koleje č. 5 uvedeno „Tento modrý návrh zatím uvažuje, že kolej č. 5 nebude pod ETCS a bude zabezpečena například ranžirkami. Případný požadavek na prodloužení koleje č. 5 nebo za-vedení pod ETCS bude mít za následek zásah do výpravní budovy.“. Kolej č. 5 bude vždy kolejí manipulační pro nákladku a vykládku vozů. Není proto jasné, co je myšleno tex-tem, „zavedení pod ETCS“.	Poživil	Bylo opraceno, kolej 5 bude manipulační a ETCS do ní zavedeno nebude.
78	O1 1	Louženský 6) Doplněte do schéma pro úplnost chybějící popis rychlostí v jednotlivých staničních kole-jích a spojkách.	Dittrich	Bylo doplněno.
79	O1 1	Louženský 7) Doplněte chybějící čísla všech staničních kolejí, tj. i v záhlaví pokud jsou zde navržena odjezdová návěstidla.	Dittrich	Bylo doplněno.
80	O1 1	Louženský 8) Upozorňujeme na číslování kolejí s použitím indexů „z“, které neodpovídá aktuálně platnému předpisu SŽDC D1. Doporučujeme pro účely ZP toto číslování prozatím nepo-užívat.	Dittrich	Bylo opraveno.
81	O1 1	Louženský 9) Není zřejmý účel zřizování návěstidel Sc1za, Sc2za vytvářejících staniční koleje délky jen 67 metrů.	Dittrich	Bylo opraveno ve výkresové části.
82	O1 1	Louženský 10) Požadujeme navrhnout lichá cestová návěstidla na konci staničních kolejí č. 1 a 2 před výhybkami č. 8 a 9 tak, aby mohla být využita celá jejich stavební délka. Navrhované umístění návěstidel Lc1 a Lc2 výrazně zkracuje délku kolejí. Nutno upravit.	Dittrich	Bylo opraveno a doplněno do výkresové části.
83	O1 1	Louženský 11) Před výhybkami č. 5 a 6 jsou navržena cestová návěstidla Lc1za a Lc2za (správně mají být označena Lc1a, Lc2c). Pokud jsou z dopravně-technologického důvodu opodstatně-ná, doporučujeme navrhnout obdobná cestová návěstidla také na opačném zhlaví před výhybkami č. 8 a 9. Vzdálenost mezi vjezdovými návěstidly 1S, 2S a doplněnými cesto-vými návěstidly před výhybkami č. 8 a 9 by byla podobná jako mezi návěstidly 1L, 2L a Lc1za, Lc2za a vyhoví navrhované zábrzděné vzdálenosti 400 m.	Dittrich	Bylo opraveno a doplněno do výkresové části.
84	O1 1	Louženský 12) Hlavní návěstidla v záhlaví je nutné situovat vně kolejí, tj. návěstidla označená jako S2za, L1zb vlevo.	Dittrich	Bylo opraveno ve výkresové části.
85	O1 1	Louženský 13) Při výhradním provozu ETCS nenavrhněte světelné předvěsti vjezdových návěstidel, ale tabulky s křížem. Nutno doplnit tabulky s křížem také před oddílová návěstidla 1So, 2So, 1Lo, 2Lo.	Dittrich	Bylo opraveno a doplněno do výkresové části.
86	O1 1	Louženský 14) Ze situace vyplývá, že hlavní návěstidla u obou předjízdových kolejí jsou navržena zřejmě jen ve vzdálenosti 15 m před námezníkem (dle platných zásad ETCS musí být pro kolej delší než 700 m ve vzdálenosti 20 m). S ohledem na délky kolejí a požadované zasta-vení vlaku délky 740 metrů, resp. 760 metrů s postrkovou lokomotivou, s tímto umis-těním návěstidel (15, resp. 20 metrů od námezníků) nesouhlasíme. Je nutné zajistit, aby vlak mohl dojet k hlavnímu návěstidlu. Při uplatnění námi požadované uvolňovací rychlosti 20 km/hod musí být zachována ochranná dráha 100 metrů od hlavního návěs-tidla. Aplikací této ochranné dráhy by při navržených polohách hlavních návěstidel mu-sely být současně vyloučeny vlakové cesty po sousední hlavní koleji. Užitečnou délku (nutno rozlišovat případně také délku mezi návěstidly a mezi návěstidlem a zadním po-čítacím bodem zvlášť pro oba směry jízdy) předjízdových kolejí je proto nutné navrhnout min. 780 metrů s tím, že hlavní návěstidlo bude 100 metrů od námezníku výhybky ležící v sousední hlavní koleji (koleji s rychlostí vyšší než 60 km/hod). Pro dosažení požado-vané délky koleje je možné uvažovat s umístěním zadního počítacího bodu ve vzdále-nosti 20 metrů od zadního námezníku výhybky.	Dittrich	Bylo opraveno a doplněno do textové a výkresové části.
87	O2 4	Krčma Ze situačního výkresu je zřejmé, že v ŽST Okrouhlice jsou výhybky umístěny přímo pod nadjezdem. To je zcela nevhodné umístění s ohledem na trakční vedení, kdy pokrytí výhybky může vyžadovat stožár přímo pod mostem. Je tedy nutno už v tomto stupni prověřit podélné umístění stožárů pro pokrytí sjízdnosti výhybek.	Poživil, Zedník	Bylo opraveno. Bod odbočení výhybky 6 se nachází v místě stávajícího bodu odbočení, směrově z hlediska sjízdnosti řešitelné. Výhybka 5 byla posunuta cca o 4 metry směrem na Havlíčkův Brod. V obou kolejkách pak byla pod mostem snížena niveleta. Požadavek na sjízdnost výhybek bude doplněn do dalšího stupně.

C.	Uplatňuje	Připomínka	Gestor	Vypořádání
88	O2 4	Krčma Stejně tak v příčném řezu (č. 14) je nesprávně použit vozidlový obrys pro neelektrizované tratě. Nutno použít obrys pro elektrizované tratě, okótovat výšku trolejového drátu, nosného lana a jejich vzdálenost od podhluje mostu. V případě nedostatečné podjezdové výšky (což je pravděpodobné, u koleje č. 2 bude dle výkresu 6240 mm) je nutno provést protipatření, např. snížení nivelety koleje, posun výhybek atd.	Poživil, Zedník	Bylo opraveno a doplněno. Podjezdové výšky byly přeměřeny kolegy z OR Brno. Výška TV v 1.stan.koleji: TD – 5,42m, NL – 5,77m, Nejblíže konstrukce nadjezdu – 6,55m. Výška TV v 2.stan.koleji: TD – 5,45m, NL – 5,74m, Nejblíže konstrukce nadjezdu – 6,57m. V obou kolejkách bude snížena niveleta pod mostem na úroveň podjezdové výšky cca 6,8m.
89	CT D	Cinádr Záměr projektu navrhuje demolici dvoupatrové části budovy RZZ Okrouhlice. V této části se nachází sdělovací místnost (místnost 1P04 o výměře 31,46 m2) a místnost kabelových závěrů (místnost 0P06 o výměře 12,29 m2). Ve výpravní budově se počítá s vybudováním sdělovací místnosti 0P02 o výměře 13,63 m2. Z uvedeného je zřejmé, že navrhovaný stav je nedostatečný z pohledu výměry místnosti pro telekomunikační technologii.	Dittrich	S připomínkou nesouhlasíme. Připomínkující bere v potaz pouze velikosti stávající a nové sdělovací místnosti a místnosti kabelových závěrů. V tomto ohledu nelze takto velikost stávající a nové sdělovací místnosti porovnávat. Ve stávajícím stavu je velikost místnosti pro sdělovací zařízení mnohonásobně předimenzována. Pro místnost kabelových závěrů platí, že v novém stavu již nebudou zapojeny dálkové kabely DK a bude také výrazně zredukována místní kabelizace železniční stanice. Prosím tedy o vysvětlení na základě jakých dalších okolností je zřejmé, že místnost bude výměrově nedostatečná pro nové technologie sděl.zař..
90	CT D	Cinádr Ve stavbě je nutno řešit i vymístění technologie z demolované části budovy RZZ.	Dittrich	Bereme na vědomí.
91	O1 3	Chudějová Technická zpráva Nepopisujte hmotnost pražců, práce se popíší minimální délkou a typem upevnění tak, jak specifikuje předpis SZDC S3.	Poživil	Bylo upraveno
92	O1 3	Chudějová V popisu směrového oblouku v km 234,2 R2=504 m má popsanou vstupní přechodnici, která v projektu nebude.	Poživil	Chyba vznikla v automatickém popisu oblouku, bylo opraveno.
93	O1 3	Chudějová Do řezu doplňte popis železničního svršku.	Poživil	Bylo doplněno.
94	O1 3	Novák Char. př. řez km 235,850: Řešení paty rozšířeného svahu s geobuňkami na šterkovém pilíři (ukončeno směrem k řece betonovým blokem?) je neobvyklé. Pokud budou vrstvy podloží tvořeny málo propustnými jemnozrnými zeminami, považujeme toto řešení za chybné – doplňte popis na řezu, včetně zjednodušeného geologického profilu a zdůvodněte navržený rozsah prací.	Poživil	Pata svahu je zpevněna prahem z lomového kamene, chybějící popis byl doplněn. Na poradách ke svršku a spodku bylo dohodnuto, že řešení spodku bude upřesněno včetně podkladních vrstev bude upřesněno po obdržení prvních výsledků archívni rešerše (smluvně je 1. dílčí termín 9.9., odezdání archívni rešerše k odpočinkům)
95	O6	Švec doplnit smysluplnost zachování VB a její rekonstrukce (střecha, fasáda), na projednání byl zmiňován prodej tohoto objektu (např. pro vlastní využití – technologie a vlastní složky);	Poživil	Na dalších jednáních bylo dohodnuto, že ve výpravní budově budou zřízeny pobídkové byty, které napřed budou sloužit potřebám zaměstnanců SZ, případně nevyužitě byty budou nabídnuty obci k pronájmu. Přizemí objektu bude využito převážně pro přemístěnou technologii z budovy RZZ.
96	O6	Švec velikosti a rozsahu parkovacích ploch P+R, B+R posoudit dle SZ PO-11/2020-GR	Fabián	Bylo doplněno.
97	O6	Švec v případě částečné demolice RZZ v žst. Okrouhlice, která slouží i jako VPP pro cestující postupovat a projednat v souladu s aktualizovanou SM78 (min. doložit projednání s místní samosprávou);	Poživil	Řešení pozemních objektů bylo projednáno s obcí dne 5.8.2021.
98	O6	Skala TZ kapitola 3 Individuální protihluková opatření, str. 21, 1. odstavce: • doplňte, že se jedná o stavební parcelu - parc. č. st. 36, • dle katastru nemovitostí se jedná o bytový dům, nikoli stavbu občanského vybavení. Opravte, • stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy, ale v obvodu dráhy. Opravte.	Poživil	Bylo opraveno.
99	O6	Skala Z hlediska ochrany před hlukem je u objektu čp 34 na pozemku parc. č. st. 36 k.ú. Okrouhlice navržena nucená ventilace s rekuperací a okna s dostatečnou hlukovou neprůzvučností směrem k trati. K navrženému řešení pro splnění hyg. limitů hluku nemáme připomínky.	Poživil, Fabián	Bereme na vědomí.
100	O1 1	Louženský 1) V dokumentaci je nutné důsledně rozlišovat pojmy „zastávka“ a „stanice“. V kapitole 1.1.1 je popisována železniční stanice Okrouhlice, avšak v textu je také chybně uvedeno, že „Z hlediska umístění v železniční síti je zastávkou mezelehlou“. Kapitola 1.1.4 Popis di-menzování prostor budov zastávky ve skutečnosti popisuje železniční stanici.	Fabián	Bylo opraveno.
101	O1 1	Louženský 2) Kapitola 1.2 Zastávka Pohled. V textu části 1.2.1 je uváděna chybně zastávka Okrouhlice. Dále také že „Ve stanici se nachází 2 dopravní koleje..“. Správně zastávka leží na dvukolej-né trati.	Fabián	Bylo opraveno.
102	O1 1	Louženský 3) Kapitola 4 Orientační systém. Z textu musí být zřejmé, že v ZST Okrouhlice i v zastávce Pohled je nutné zřídit nový orientační systém a také nový informační systém. Jedná se o odlišné pojmy, viz směrnice SZ SM118	Fabián	Bylo opraveno.
103	O1 2	Bursa Bez připomínek.	Poživil	Bereme na vědomí.
104	O2 4	Surý U cyklostání B+R je nutné počítat s dobíjecí stanicí pro e-kola. Tento požadavek bude dále posouzen v dalších stupních PD.	Poživil	V cílovém stavu budou stání na nabíjení elektrokol řešena spolu se stojany pro nabíjení elektromobilů. Oba druhy stání spolu souvisejí jak z hlediska technologií, tak z hlediska požární bezpečnosti. Stání budou pouze stavebně připravena např. zabudovými chráničkami, samotné nabíjecí stopy včetně přípojky a kabelů budou dodány dodavatelem elektrické energie (např. ČEZ)
105	O3 0	Pavůl Do vhodné části Technické zprávy K 4 4 000 Záměru projektu požadujeme doplnit text: „Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat výsledné bezpečnostní kategorie pozemních objektů budov, které jsou součástí projektových prací (u O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zapracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytypuje bezpečnostní zóny a zapracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.“.	Poživil, Fabián	Bylo doplněno.
106	O3 0	Pavůl Dále požadujeme předložit seznam pozemních objektů budov/technologických objektů z důvodu provedení bezpečnostní kategorizace. Kategorizace objektů proběhne v takové fázi, aby se mohly zpracovat požadavky Směrnice SM 07, včetně jejich samostatných příloh.	Fabián	Seznam dotčených je uvedený v rámci ZTP.
107	OR Brn o	Nováková o V roce 2019 byla, s kladným výsledkem, projednána postradatelnost části pozemku p. č. 375/23 v k. ú. Okrouhlice. O dotčenou část pozemku projevila zájem Obec Okrouhlice a případ byl předán k dalšímu řešení na Generální ředitelství. Pokud by tato část pozemku měla být dotčena stavbou, je nutné proces převodu pozastavit. V příloze přikládám situační zakres projednané části pozemku, oddělovací GP zatím nebyl vyhotoven.	Poživil	Proveřeno. Předmětná pozemková úprava se nachází mimo oblast stavby.
108	OR Brn o	Milka o Požadujeme, aby součástí technického řešení modernizace řešeného úseku trati byly modernizovány a rekonstruovány stávající rozvody elektrické energie.	Poživil	Bylo doplněno do TZ
109	OR Brn o	Simon o Ze souboru K_4_4_101_Situace KO NS Okrouhlice vyplývá, že 5. manipulační kolej bude kusá. V doprovodné dokumentaci záměru projektu z července je zmínka o tom, že bude provedeno zaústění 5. manipulační koleje do obou zhlaví. Prosím o vyjádření, zdali je řešení 5. manipulační koleje jako kusé již definitivní a zdali její užitečná délka odpovídá původně plánovaným 120m.	Poživil	Manipulační kolej 5 byla upravena z kusé na průjezdnou. Na začátku je napojena do havlíčkovobrodského zhlaví, na konci je napojena výhykou 7 zhruba v úrovni výpravní budovy.
110	OR Brn o	Simon o Dle souboru K_4_4_121_INP_NS bude dopravní kancelář přemístěna ze současné budovy RZZ do budovy výpravní. Vzhledem k plánovanému dálkovému řízení stanice z CDP Praha, prosím o vyjádření, zdali bude toto pracoviště uvažováno jako náhradní zadávací pracoviště ve smyslu Pokynu generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ SZ PO-01/2021-GR.	Poživil	Dle Pokynu generálního ředitele není v ZST Okrouhlice uvažováno náhradní zadávací pracoviště. Dle požadavku OR Brno (Ing. Bernát) a následných jednání byl do dalšího stupně DÚR přidán požadavek na technické prověření zřízení náhradního zadávacího pracoviště ve smyslu tohoto Pokynu v místnosti 0P01. V místnosti 0P01 je pro případné náhradní zadávací pracoviště uvažována rezerva 12m2.
111	OR Brn o	Simon o Při přestavbě železniční stanice doporučujeme využít v maximální možné míře současné zabezpečovací zařízení, umístěné v bourané části budovy RZZ. To umožní stavět zabezpečené jízdní cesty. Takovému zabezpečení jízdy odpovídají stavební postupy č. 1 – 4a, jež jsou uvedeny v příloze K_4_1_200_schemata_POV. Od stavebního postupu 4b doporučuji prověřit možnost využití nově zřizovaného zabezpečovacího zařízení – elektronického stavědla, které bude umístěno v místnosti 0P11 výpravní budovy. Podmínkou však je, aby místnost 0P11 a místnost 0P08, 0P09 a 0P10, jež tvoří zázemí pro zaměstnance řízení provozu, byly v době uvažovaného využití již zbudovány a umožňovaly adekvátní podmínky pro výkon dopravní služby.	Dittrich	Bereme na vědomí. Bude zohledněno v projektové dokumentaci.

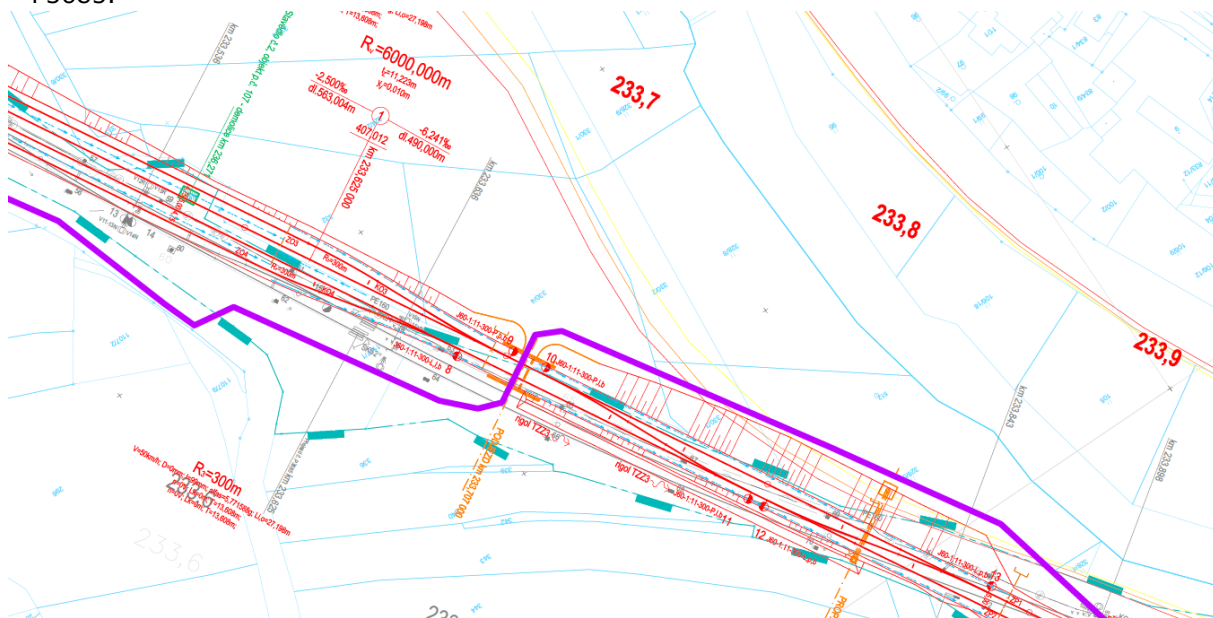
Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

Datum konání 13. září 2021
Čas 9:00 – 11:00
Místo konání Obecní úřad Okrouhlice
Zapsal: Ing. Josef Poživil
Přítomni Ing. Josef Poživil (SŽ), Ing. Lubomír Pospíchal (starosta), Ing. Tomáš Rak (TRDesign s.r.o., přítomen přes telefon), Ing. Vít Stražil (místostarosta), Martin Beránek (zastupitel)
Omluveni -

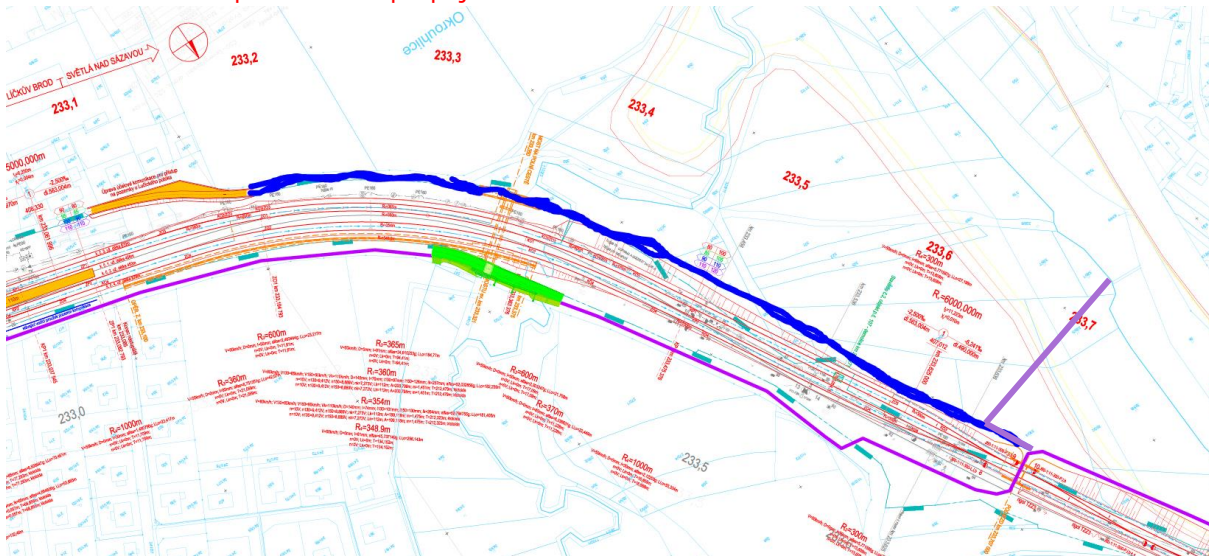
Body vzešlé z jednání

Na poradě byla řešena koordinace stavby s plánovanou výstavbou plánovaných cyklotras a cyklostezek v oblasti, dále byla řešena koordinace se stavbami obce (chodníky, parkovací stání,...). Byly dohodnuty tyto body:

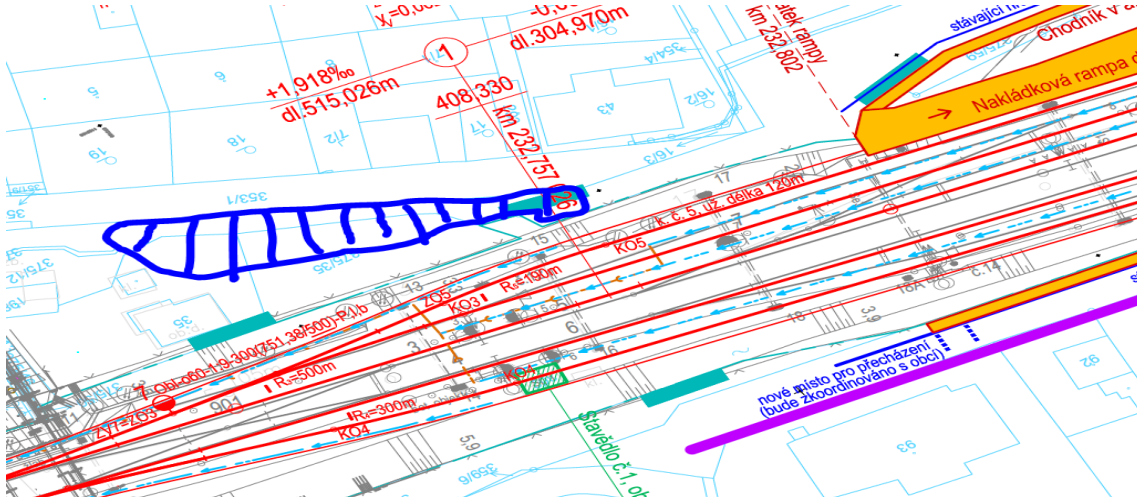
- Pan Ing. Tomáš Rak poskytne projektantovi SŽ podklady a koordinační zákres plánované cyklostezky, aby projektant SŽ mohl v dokumentaci odůvodnit výstavbu podjezdu pro cyklostezku pod tratí v km 233,707 („cyklotunel“).
- Oblastí prochází nadregionální cyklostrasa č. 19. Zároveň v modernizovaném úseku plánuje sdružení obcí **za podpory a koordinace Kraje Vysočina a Města Světlá n. S.** vystavět cyklostezku mezi Světlou nad Sázavou a Havlíčkovým Brodem (řešeno na minulém jednání).
- Koncepčně bylo odsouhlaseno vedení plánované cyklostezky v místě rušeného přejezdu P3685.



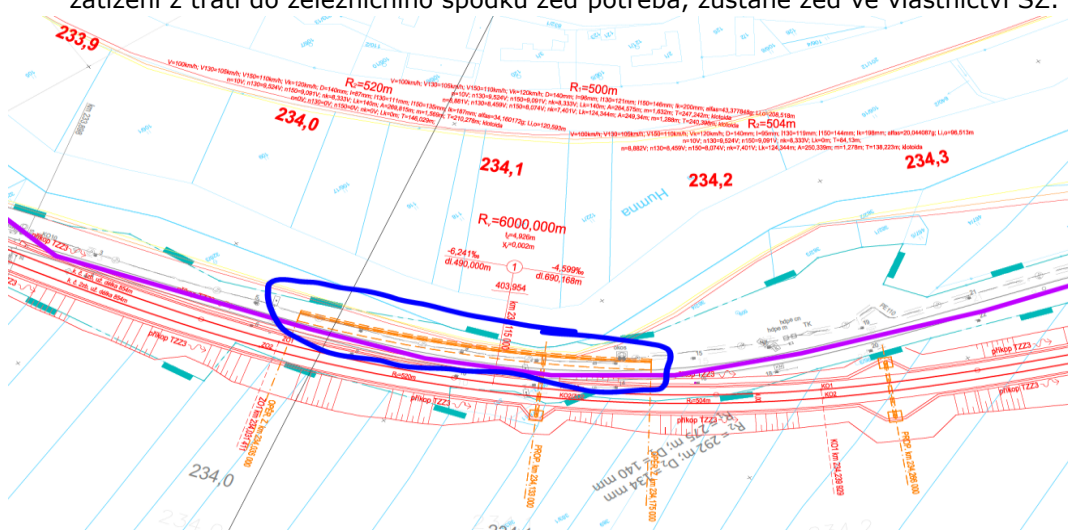
- Projektant SŽ seznámil zástupce obce s nutností zřídit obslužnou komunikaci pro přístup na pozemky jako náhradu za přejezd P3685 ve smyslu obrázku níže. Důvod – získání územního rozhodnutí k této komunikaci a zejména k mostu přes Lučický potok v km 233,350. **Po výstavbě obslužné komunikace (znázorněno na obrázku níže modrou barvou) budou cyklostezky na tuto komunikaci převedeny. Podjezd v km 233,707 bude spolu s Babickou lávkou přes Sázavu propojovat části obce Babice a Olešnice.**



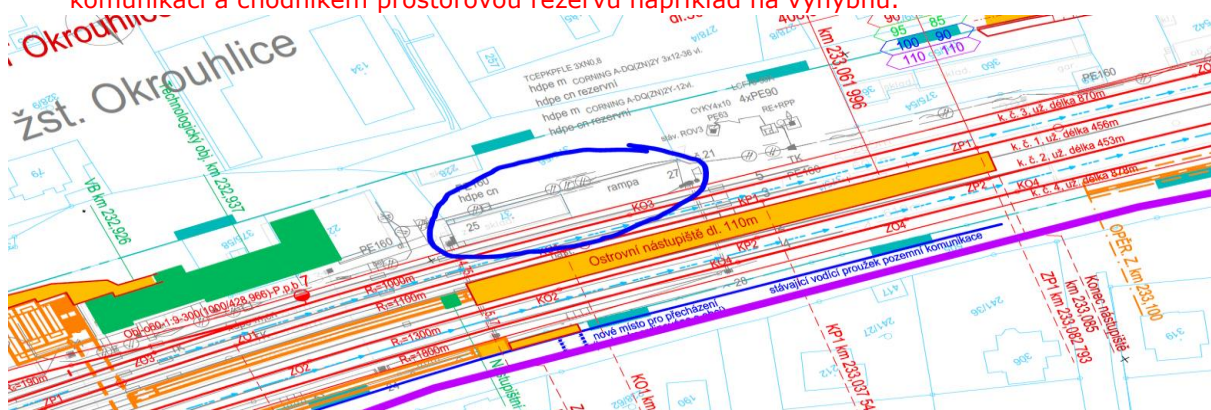
- Projektant SŽ vznesl dotaz na zástupce obce ohledně majetkového vypořádání obslužné komunikace a mostu přes Lučický potok v km 233,350. Obec uvedla, že by se dalšímu mostu ve své správě ráda vyhnula, nicméně pokud by jej dostala například na základě rozhodnutí vlády, požaduje, aby most byl co nejvíce bezúdržbový (rámový) **a mostní prohlídky po dobu záruky řešilo SŽ**. Zároveň požaduje, aby most byl odlážděn kamenem podobně, jako bude odlážděn rekonstruovaný most na silnici III. třídy na opačné straně trati (na obrázku výše znázorněn světle zelenou barvou).
- Projektant SŽ dále vznesl dotaz na zástupce obce, zda by na tuto obslužnou komunikaci šla převést plánovaná cyklotrasa a cyklotrasa č.19, čímž by z tohoto pohledu odpadla nutnost výstavby podjezdu v km 233,707. Zástupci obce uvedli, že takovýto podjezd bude sloužit i pro pěší mezi částmi obce Olešnice a Babice a že jeho zřízení vzhledem k místním podmínkám považují za nezbytné.
- Souběh obslužné komunikace a trati. Aby bylo minimalizováno riziko věcných břemen, bylo dohodnuto, že drážní sítě půjdou v maximální možné míře v koruně násypu, obecní sítě půjdou při jeho patě v koordinaci s obslužnou komunikací.
- Kanalizaci z výpravní budovy lze napojit na novou kanalizaci, která bude končit v čerpačce v km 233,200 vlevo od trati (poblíž traťáčky).
- V km 232,750 poblíž nakládkové rampy plánuje obec výstavbu parkovacích stání (vyznačeno modře). **Jedná se o orientační zákres. V dalších stupních bude nutné stavbu „Okrouhlice - Světlá“ s těmito stáními koordinovat.**



- Kácení v aleji a redukční řezy řešit s paní Ing. Pavlou Kotyzovou a dendrologem, OŘ Brno, odbor přípravy stavenišť, oddělení životního prostředí.
- Převod opuštěného drážního tělesa na obec – součástí převodu drážního tělesa bude i opěrná zeď v km 234,100 za předpokladu, že stabilitní výpočet v DÚR neprokáže nutnou přítomnost zdi kvůli přenášení zatížení z trati do železničního spodku. Pokud bude vzhledem k přenášení zatížení z trati do železničního spodku zeď potřeba, zůstane zeď ve vlastnictví SŽ.



- Přejezd P3686 – vzhledem k plánovanému vedení cyklostezky přes přejezd P3686 prověřit posun přejezdu zhruba o 3 metry směrem k Okrouhlici. Pro větší posun přejezdu bude třeba mít usazené řešení cyklostezky včetně vyjádření dotčených vlastníků.
- Příjemcem opuštěného drážního tělesa a pozemků po dráze bude buď celý mikroregion, nebo jednotlivé obce s dotčeným katastrálním územím.
- Skladiště – problematická parcela č. 37 u staničních kolejí. Majitelka tohoto objektu dostala kladná vyjádření od SŽ ke zřízení vodovodní a kanalizační přípojky. Objekt tohoto skladiště nicméně limituje jak návrh kolejíště, tak šířkové uspořádání silnice III. třídy mezi Okrouhlicí a Olešnicí. Obec dlouhou dobu usiluje na kraji Vysočina o rozšíření této komunikace na šířku ze 4 metrů **na kategorii S 7,5 (resp. komunikaci s šířkou jednoho jízdního pruhu min. 3,25 (3,00) m, optimálně 3,5 m, s tím že celkové šířkové uspořádání bude dáno umístěním stávajících obrub chodníků ve směru od obce a případným umístěním chodníků na straně od dráhy)**, aby se na této komunikaci mohly vyhýbat stroje zemědělské techniky a nezajižděly na chodník. Projektant SŽ na základě těchto zjištění doporučuje společný postup Stavební Správy Východ, která je investorem stavby, a obce Okrouhlice, aby začaly s majitelkou tohoto skladiště jednat o odkupu. Zároveň je zde třeba upozornit, že stavba „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)“ je stavbou veřejně prospěšnou stavbou ve smyslu zákona č. 50/1976 Sb. **Dále – pokud se podaří komunikaci rozšířit, nebude nutné odklánět chodník od podchodu směrem k sokolovně dále od pozemní komunikace a ponechávat mezi komunikací a chodníkem prostorovou rezervu například na výhybnu.**



Zapsal Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové 17. 9. 2021

Koordinace v okolí Světlé n/S – mezi SSV a SSVRT

Datum konání 16. srpna 2023
Čas 14.30–15.30
Místo konání MS Teams
Naše zn. 1042/2023-SŽ-SS VRT
Zapsal Ing. Lukáš Hanzlík

Přítomni **SSV:** Ing. Viktor Vik, Ph.D., Miroslava Klegová, Ing. Karel Šafář; **SSVRT:** Ing. Vojtěch Zelený, Ing. Lukáš Tittl, Ing. Lukáš Hanzlík

1. Představení projektu za SSVRT

Zástupci SSVRT představili aktuální stav přípravy projektu. Úsek VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou, jehož součástí je i sjezd z VRT do stávající ŽST Světlá nad Sázavou a rekonstrukce této stanice, je ve stádiu zpracování dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR).

Při zpracování DÚR našel projektant odlišné řešení sjezdu z VRT od schválené Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav. Místo odbočení z VRT odpovídá Studii proveditelnosti, tedy na úrovni obce Dolní Dlužiny, situované západním směrem od stávající železniční trati a řeky Sázavky. Po podjetí hlavní trati VRT se odklání směrem k údolí Sázavky a stávající železniční trati, které překračuje estakádou. Dále pokračuje po terénu nad stávající železniční tratí a cca na úrovni Spáleného Mlýna, před mostem přes stávající komunikaci II/347, dojde k napojení do stávající železniční trati Havlíčkův Brod – Nymburk s tím, že trať do Světlé pokračuje pouze dvojkolejně. V místě napojení sjezdu do stávající železniční trati je navrženo vedení v nové poloze a zároveň zrušení části stávající trati v tomto místě, viz přiložený situační výkres. Ve směru do Světlé je uvažováno s optimalizací stávající železniční trati s případnou směrovou úpravou některých úseku, pro dosažení vyšších rychlostí.

Oproti původně uvažovanému řešení ze Studie proveditelnosti má tento alternativní návrh následující výhody:

- dochází ke zmenšení zásahu do okolní krajiny,
- více než poloviční náklady na realizaci.
- zjednodušení řešení úprav železniční stanice Světlá nad Sázavou.

Z hlediska jízdních dob vlaků, které jedou po VRT a sjíždějí do Světlé nebo opačným směrem na VRT najíždějí, jsou časy srovnatelné pro obě dvě varianty.

Při zpracování DÚR pro modernizaci ŽST Světlá nad Sázavou došlo na straně směrem na Okrouhlici posunutí původního rozhraní stavby dále od Světlé nad Sázavou. To je způsobeno zejména rozšířením dispozice stanice pro nákladní dopravu (manipulační koleje, předjízdne koleje pro vlaky dlouhé 740 metrů,...). Projektant dále zpracoval možnou podobu směrové přeložky v protisměrných obloucích mezi kilometry 237,3 až 238,1, která by byla realizována za účelem odstranění propadu rychlosti ze 105 km/h na 85 km/h. O realizaci této přeložky však z pohledu SSVRT není dále rozhodnuto.

Předpoklad zahájení realizace VRT je v roce 2028. Dokumentace k modernizaci ŽST Světlá nad Sázavou (a přilehlého úseku konvenční tratě) bude zpracována odděleně kvůli možnému zahájení realizace před realizací samotné VRT.

2. Představení projektů za SSV

Zástupci SSV upozornili, že úprava sjezdu z VRT zasahuje do investiční akce Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) – Leština u Světlé (mimo), která má v současné době zpracovaný záměr projektu, jenž je předložen na Centrální komisi Ministerstva dopravy. Předpoklad zahájení realizace je v roce 2026.

Posun rozhraní modernizace ŽST Světlá nad Sázavou směrem k Okrouhlici a případná směrová přeložka protisměrných oblouků zasahuje do investiční akce Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo). Tato investiční akce je ve stádiu předloženého záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy s předpokládaným zahájením realizace v roce 2028.

3. Diskuze ohledně možného postupu

Mezi SSV a SSVRT proběhla diskuze ohledně stanovení dalšího postupu. Bylo domluveno, že záměr projektu Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) – Leština u Světlé (mimo) bude stažen z Centrální komise Ministerstva dopravy a jeho rozsah bude upraven – zkrácen do místa, které SSVRT potřebuje ke koordinaci – cca v kilometru 244,6 trati Havlíčkův Brod – Kolín. Stavební správa vysokorychlostních tratí převezme část zpracovaného záměru projektu a adaptuje jeho technické řešení s ohledem na prověřované zvýšení rychlosti.

Další postup ohledně Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo) bude stanoven dle rozhodnutí SSVRT o (ne)realizaci směrových přeložek. O výsledku rozhodnutí budou zástupci SSV informováni. **Mimo tuto poradu bylo SSVRT stanoveno, že směrové přeložky nebudou realizovány.** Dojde tedy pouze k posunu rozhraní obou staveb v řádu stovek metrů.

Bylo domluveno, že kabelové trasy budou ze strany SSV realizovány jako definitivní a jejich poloha bude se SSVRT koordinována. Případné další koordinace v jednotlivých profesích budou probíhat dle potřeby i se zapojením projektantů.

Koordinace staveb „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“ a „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“

Datum konání 23. října 2023
Čas 08:30–09:00
Místo konání MS Teams
Zapsal Ing. Josef Poživil
Přítomni Ing. Josef Poživil, Ing. Lukáš Hanzlík, Ing. Miroslav Veliš, Ing. Jan Panchartek, Miroslava Klegová, Ing. Lukáš Tittl

1. Předběžné stanovení harmonogramu jednotlivých staveb

Projektant na úvod vznesl dotaz na časový horizont realizace „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“. Zástupce SSVRT uvedl, že pro tuto stavbu se nyní zpracovává DÚR a realizace se zatím předpokládá v letech 2026 až 2027.

U stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“ dochází k obdobnému časovému posunu realizace jako u stavby „Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) - Leština u Světlé (mimo)“ z důvodu prioritní přípravy stavby „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“ a plánovaného spuštění VRT v roce 2028.

V tuto chvíli se tedy předpokládá realizace „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“ v období 01/2028 – 01/2030, stavba „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“ bude této stavbě přecházet.

2. Další postup

Vzhledem k změně termínů realizací jednotlivých staveb projektant osloví zpracovatele klíčových profesí v dokumentaci stavby „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“. Pro konečné stanovení rozhraní staveb je třeba stanovit:

- Zab. zař., sděl. zař., napájení zab. zař., silnoproud – znát rozsah úprav v rámci napojení „RS 1 ŽST Světlá nad Sázavou“ směrem k Okrouhlici na stávající stav. Zejména těchto profesích je nutno zajistit, aby nedocházelo ke zmařeným investicím, ověřit chráničky.
- Železniční svršek a spodek – předběžně se jeví rozumné stanovit rozhraní staveb v km 238,300, nicméně konečná poloha může být vlivem jiných profesí upravena.
- Trakční vedení – rozhraní bude stanoveno v km 238,220 s tím, že do tohoto místa vyjde elektrické dělení. Bude upřesněno.

Zapsal
Ing. Josef Poživil
V Hradci Králové
23. 10. 2023

Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) - Světlá nad Sázavou (mimo)

záměr projektu investiční akce

Reakce na souhrnné stanovisko OÚ MD a SFDI zaslané 25. 1. 2023, doplněné o reakci na 2. kolo připomínek zaslané dne 28. 4. 2023

O 130 MD:

- 1) V textu ZP je uvedeno „Samostatnou stavbou „ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“ se předpokládá výhledová realizace systémů ETCS a DOZ.“, zatímco ZP odkazované stavby je uvedeno „Odstranění úrovnňových nástupišť v úseku Golčův Jeníkov – Okrouhlice: Jedná se o připravovanou stavbu, která bude řešit výstavbu ETCS (v provedení ETCS s benefity) v daném úseku.“ a následně také „V rámci 3. etapy mimo tuto stavbu (v rámci navazujících infrastrukturních staveb) dojde k zapojení následujících dopravních a jejich přilehlých traťových úseků do systému ETCS L2. Bude se jednat o ŽST: - Okrouhlice, Světlá nad Sázavou, Leština u Světlé, Vlkaneč, Golčův Jeníkov“

Je třeba oba ZP uvést do souladu.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Stavba „Odstranění úrovnňových nástupišť v úseku Golčův Jeníkov – Okrouhlice“ zatím neexistuje v plánu investiční výstavby a proto se ZP odkazuje na existující stavbu stavbou „ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“, která v dalším stupni přípravy bude specifikovat 3. etapu zda bude ETCS+DOZ řešeno na stávající stav infrastruktury nebo komplexně s úpravou kolejiště a výstavbou nových mimoúrovňových nástupišť.

Reakce O 130 MD:

Akceptováno

- 2) Tabulka SPOŽES obsahuje nepovolené úpravy (vkládání řádků). Žádáme opravu.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Jedná se o řádky v profesích silnoproudu a trakce. Řádky byly odstraněny a náklady přepočítány do ostatních položek.

Reakce O 130 MD:

Akceptováno

- 3) V ZP není vyjasněno, zdali se uvažuje s existencí magistrálního rozvodu 22 kV tak, jako v jiných stavbách na tomto rameni. Technologie zpravidla odkazuje na hladinu 6 kV, což může však znamenat neúčelné (zdvojené) vynakládání finančních prostředků.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Návrh technického řešení je koordinován s navazujícími připravovanými stavbami na tomto rameni. Stávající kabelový rozvod 6 kV bude udržován funkční po dobu výstavby. Poté bude zrušen, nový kabel již bude na napěťové úrovni 22 kV, ale provozován na napěťové hladině 6 kV, jelikož napájecí místa pro tento kabelový rozvod nejsou v rozsahu stavby. Nedochází ke zmiňované duplicitě při návrhu řešení. Tento text vysvětluje popis viz níže.

V části NZZ 6 kV předloženého záměru projektu je uvedeno:

„Tyto trafostanice budou s ohledem na budoucí přechod na hladinu 22kV realizovány s technologií rozvodu VN 22kV. To znamená, že rozvaděče VN budou osazeny v hladině 22 kV, kabely VN a jejich trasy, uchycení a koncovky budou rovněž dimenzovány na hladinu 22 kV. Zatím budou provozovány na hladině 6 kV. Kabel 22 kV bude vyměněn v úseku trati STS Okrouhlice 1521 km 232,950 – STS Světlá nad Sázavou 1533 km 239,870 pro zachování napájeného technologického celku. Stávající NZZ 6kV/75Hz bude udržován funkční po celou dobu výstavby. Pro zachování funkčnosti budou realizovány nezbytné přeložky kabelu 6kV a případně nezbytné přeložky stávajících trafostanic 6/0,23kV. Po zprovoznění nového rozvodu a nových trafostanic bude stávající rozvod zrušen. Všechny stávající trafostanice 6/0,23kV budou demontovány.“

- 4) Prosíme do ZP doplnit, že „*Veškeré prvky zabezpečovacího zařízení umístované v rámci této stavby budou vybaveny otevřeným komunikačním rozhraním (např. EULYNX).*“

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Podmínkou vybavení prvků a subsystémů zabezpečovacího zařízení rozhraním podle standardu EULYNX je vytvoření specifikace požadovaného rozhraní a jeho přizpůsobení podmínkám provozu a technickým normám v ČR. Existují různé varianty využití rozhraní EULYNX pro různé státy, které vznikají v přímé spolupráci s experty z daných států, resp. manažerů infrastruktury.

Vzhledem k tomu, že Správa železnic je členem sdružení EULYNX teprve od 1. 1. 2023, tak jednoznačné kompletní specifikace, které by obsahovaly přizpůsobení podmínkám ČR a umožňovaly tak ihned praktické využití rozhraní EULYNX v konkrétních provozovaných zařízeních pro ČR zatím neexistují.

Předpokládáme, že k pilotnímu vybavení prvků zabezpečovacího zařízení rozhraním podle standardů EULYNX a v té souvislosti i k jejich detailní specifikaci ve vztahu k podmínkám ČR a Správy železnic dojde ve spolupráci s vítězným zhotovitelem v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov“.

Reakce O 130 MD:

Akceptováno

- 5) Prosíme do ZP doplnit, že „*Při návrhu osvětlení budou respektována doporučení dle Jednoduché osvětlovací příručky (MŽP, 2021).*“

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Jednoduchá osvětlovací příručka MŽP 2021 upozorňuje na přesvětlování v oblasti veřejných prostranství mimo oblasti Správy železnic s. o. Má pouze informativní charakter a je v některých bodech přísnější, než-li platné normy - např. ČSN EN 13201 – Osvětlování pozemních komunikací. Pro osvětlování železničních prostor, která jsou veřejně přístupná cestujícím, nebo zaměstnancům vykonávající pracovní činnosti, musí venkovní osvětlení splňovat požadavky normy ČSN EN 12464-2 a dále musí splňovat požadavky interního Předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor Správy železnic s.o., který je v souladu s požadavky právě i s evropskou normou ČSN EN 12464-2. Správa železnic nemůže v žádném případě

prostory osvětlovat na nižší hodnoty intenzit osvětlení, než které jsou požadovány předpisem SŽDC E11. Při návrhu osvětlení v dalších stupních tedy budou zároveň respektovány informativní návrhy dle Jednoduché osvětlovací příručky (MŽP, 2021 – aby nedocházelo ke světelnému znečištění) při zachování parametrů z předpisu SŽDC E11 a ČSN EN 12464-2.

Reakce O 130 MD:

Akceptováno

O 430 MD:

- 1) Vzhledem k aktuální situaci zesílenému sledování výlukových prací doporučujeme v nulové variantě koncentrovat opravné práce do let 2026-2028, tj. obdobně jako realizace ve variantě s projektem. Situace, kdy by na předmětném úseku probíhaly opravné práce 5 let v kuse, se nezdají být reálné.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Roční rozpočty OŘ na náklady opravných prací jsou nižší než v případě investičních akcí, proto je třeba uvažovat s delším časovým horizontem na realizaci opravných prací.

Vzhledem k charakteru oprav a jejich rozsahu není rozpočtově možné opravy provést v kratším termínu. Soupis nutných prací a jejich harmonogram byl stanoven technikem a konzultován s OŘ. Varianta bez projektu odpovídá v souladu s Rezortní metodikou nejreálnějšímu scénáři v případě nerealizace investiční akce. V případě koncentrace prací do tří let, by vlivem působení diskontní sazby došlo ke zlepšení výsledku EH, což by z našeho pohledu nebylo správné.

Reakce O 430 MD:

Rozložení oprav v čase nezanedbatelně ovlivňuje výsledek EH. Existuje interní dokument, který stanovuje nutnost začít s opravami v roce 2026? A jak by Správa železnic postupovala v případě, kdy dojde k posunu realizace IZ? Začne i tak s opravami v roce 2026 vzhledem k jejich neodkladnosti?

Dle vyjádření výše jsou roční rozpočty OŘ na náklady opravných prací nižší než v případě investičních akcí. Je tedy reálné předpokládat, že s ohledem na toto tvrzení bude rozpočet OŘ jen na tuto akci (reinvestice v CÚ 2022) v letech 2026-2030 ve výši cca 1,7 mld. Kč?

2 Reakce Správy železnic, státní organizace

Naléhavost náhrady prvků infrastruktury odpovídá jejich stáří, což se potvrdilo i během společné pochůzky se správcem infrastruktury (OŘ Brno) v daném úseku. Pokud by nedošlo k zahájení stavby v roce 2026, bylo by třeba přistoupit k zahájení rozsáhlejších opravných prací, nebo ke snížení parametrů infrastruktury (rychlosti). Skutečný postup vyplyne z finančních možností.

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů. Celkový počet výlukových dnů je nově následující a reflektuje rozdílný rozsah prací v investici a v opravě, resp. potřebnou dobu na provedení daných prací:

Varianta s projektem

2028–275 dní

2029–215 dní

2030–275 dní

Varianta bez projektu

2028–90 dní

2029–120 dní

2030-120 dní
2036-210 dní
2037-210 dní

- 2) Proč nedochází v projektové variantě v roce 2037 k opravě svršku po ukončení provozu VRT a ukončení odklonů obdobně jako ve variantě bez projektu?

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Při výpočtu nákladů bylo uvažováno, že ve variantě bez projektu nebude realizován železniční spodek v plné délce úseku. V místech, kde by železniční spodek nebyl realizován, lze předpokládat další poruchy železničního svršku a tím pádem vynucené opravy z důvodu velkého zatížení trati. Ve variantě s projektem se předpokládá realizace železničního spodku v plné délce a s dostatečnou únosností, poruchy na železničním svršku tedy předpokládáme minimální.

Soupis nutných prací a jejich harmonogram byl stanoven technikem a konzultován s OR. Varianta bez projektu odpovídá v souladu s Rezortní metodikou nejreálnějšímu scénáři v případě nerealizace investiční akce. V případě koncentrace prací do tří let, by vlivem působení diskontní sazby došlo ke zlepšení výsledku EH, což by z našeho pohledu nebylo správné.

Reakce O 430 MD: Akceptováno částečně

Prosíme o doložení postupu, jak byly reinvestice kalkulovány s ohledem na postupy uvedené v resortní metodice kap. 8.1.4. Dle resortní metodiky postup probíhá v následujících krocích:

- 1) stanovení rozsahu jednotlivých dílčích zařízení (počtu měrných jednotek, např. metry obnovy železničního svršku, kusy výhybek apod.) se shodným předpokládaným horizontem obnovy;
- 2) ocenění obnovy dílčích zařízení;
- 3) rozložení nákladů na obnovy (reinvestice) v letech dle očekávaného horizontu výměny jednotlivých částí infrastruktury; podkladem pro rozložení nákladů v letech jsou údaje správce o současném stavu, respektive prognóza vývoje stavu zařízení v případě, že hodnotící období začíná až v následujících letech).

Byly všechny postupy dle resortní metodiky pro reinvestice v nulové variantě dodrženy a existují podklady, které tento výpočet dokládají?

2 Reakce Správy železnic, státní organizace:

Ano, veškeré použité postupy jsou v souladu s Rezortní metodikou. Pro stanovení výše nákladů varianty bez projektu byl použit „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie“.

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů. Nicméně, veškeré původní i současné použité postupy jsou v souladu s Rezortní metodikou.

Postup výpočtu je demonstrován níže u bodu č.3.

- 3) Předkladatel předpokládá výši reinvestic v letech 2026-2030 ve výši 1 789 056 275, což činí 78% CIN bez rezervy. Požadujeme doložit pro porovnání i výše reinvestic spočítané dle měrných sazeb dle Tab 8.33 Rezortní metodiky (při vědomí, že tento přístup se doporučuje pro úseky 50km+). Dále požadujeme doložení podrobného výpočtu položek reinvestic ve variantě bez projektu v letech 2026-2030, tj. jak byly

stanoveny jednotlivé položky uvedené v kapitole 6.2.2.1 EH, případně odkaz, kde jsou tyto výpočty doloženy.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

- 1) Metoda, jejíž porovnání je požadováno, není pro tento účel relevantní. Požadovaná metoda je vhodná pro dlouhé traťové úseky a porovnání by bylo zavádějící. V daném úseku se nachází stanice, která náklady zkresluje a navíc se jedná o relativně krátký úsek.

Reakce O 430 MD:

Akceptováno

- 2) Doložené podrobné nacenění položek reinvestic ve variantě bez projektu je uvedeno v souboru "Tabulka varianty bez projektu".

Reakce O 430 MD:

- 1) Prosíme o demonstraci výpočtu, jak došlo k přepočtu hodnot pro roky 2026–2030 z tabulky "Tabulka varianty bez projektu" do reinvestic v rámci CBA, 3 PN Infrastruktury

2 Reakce Správy železnic, státní organizace:

Demonstrace výpočtu pro předcházející verzi:

Kategorie trati TC2:

Postup stanovení cyklu pro profesi zabezpečovací zařízení (životnost pro kategorii tratě TC2 25 let):

Reinvestice v roce 2026 (tak jak stanovil technik)

Oprava $\frac{1}{4}$ (tj. 6,25 roku – zaokrouhleno dolů 6 let) – pro sjednocení cyklů v letech shodných s výstavbou ve variantě s projektem započtení životnosti od roku začátku provozu tj. 2029. Proto $\frac{1}{4}$ oprava ve výši 10 % z nákladů na zabezpečovací zařízení z roku 2026 vstoupí do roku 2035.

Oprava v $\frac{1}{2}$ (tj. 12,5 roku – zaokrouhleno dolů 12 let) – pro sjednocení cyklů v letech shodných s výstavbou ve variantě s projektem započtení životnosti od roku začátku provozu tj. 2029. Proto $\frac{1}{2}$ oprava ve výši 25 % z nákladů na zabezpečovací zařízení z roku 2026 vstoupí do roku 2041.

Oprava v $\frac{3}{4}$ (tj. 18,75 roku – zaokrouhleno dolů 18 let) – pro sjednocení cyklů v letech shodných s výstavbou ve variantě s projektem započtení životnosti od roku začátku provozu tj. 2029. Proto $\frac{3}{4}$ oprava ve výši 15 % z nákladů na zabezpečovací zařízení z roku 2026 vstoupí do roku 2047.

Opětovná reinvestice (tj. 25 let) – pro sjednocení cyklů v letech shodných s výstavbou ve variantě s projektem započtení životnosti od roku začátku provozu tj. 2029. Proto celá opětovná reinvestice proběhne v roce 2054.

Takovýmto způsobem je postupováno u všech profesích ve všech letech varianty bez projektu i s projektem. Tento postup je také v souladu postupy uvedenými v Rezortní metodice.

Ilustrační obrázek výpočtu pro profese roku 2026:

2026	Bez projektu	životnost	rok	0,25 počet let	rok	0,5 počet let	rok	0,75 počet let	Reinvestice	rok	1,25 počet let					
	Zabezpečovací zařízení	25	2035	20,2514509	6,25	2041	50,6286272	12,5	2047	30,37717632	18,75	2054	202,5145088	2040	20,25145	31,25
	Sálčovací zařízení	25	2035	0,90678045	6,25	2041	2,26695113	12,5	2047	1,360170679	18,75	2054	9,067804524	2040	0,90678	31,25
	Střínoproudé rozvody a zařízení	25	2035	6,25029636	6,25	2041	15,6257409	12,5	2047	9,375444547	18,75	2054	62,50296365	2040	6,250296	31,25
	Železniční svrtek	27	2035	0	6,75	2042	0	13,5	2049	0	20,25	2056	0	2042	0	33,75
	Železniční spodek	54	2042	0	13,5	2056	0	27	2069	0	40,5	2083	0	2096	0	67,5
	Pevná jízdní dráha	60	2044	0	15	2059	0	30	2074	0	45	2089	0	2104	0	75
	Mosty, propustky, zdi	60	2044	0	15	2059	0	30	2074	0	45	2089	0	2104	0	75
	Tunely	60	2044	0	15	2059	0	30	2074	0	45	2089	0	2104	0	75
	Komunikace a zpevněné plochy	20	2034	0	5	2039	0	10	2044	0	15	2049	0	2054	0	25
	Trakce	25	2035	0	6,25	2041	0	12,5	2047	0	18,75	2054	0	2060	0	31,25
	Inženýrské sítě (trubní vedení, kabelovody)	25	2035	0	6,25	2041	0	12,5	2047	0	18,75	2054	0	2060	0	31,25
	Pozemní stavby, nástupiště a přístřešky	50	2041	1,43885674	12,5	2054	2,87771348	25	2066	1,438856739	37,5	2079	9,592378263	2091	1,438857	62,5
	Objekty ochrany životního prostředí	50	2041	0	12,5	2054	0	25	2066	0	37,5	2079	0	2091	0	62,5

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů. Nicméně námi uvedené postupy byly zachovány.

- 2) Suma za položky „Přípravná a projektová dokumentace, průzkumy, Výkupy pozemků a nemovitostí, Technická asistence, propagace, Technický dozor“ činí 240 mil. Kč., což činí 16 % z nákladů na realizaci. Jak byla tato položka stanovena? Zdůvodněte její přiměřenost. Jsou tyto náklady stanoveny v souladu s Resortní metodikou (str. 112, resp. 114 metodiky)?

2. Reakce Správy železnic, státní organizace

Vzhledem k tomu, že se rozsah prací ve variantě bez projektu blíží rozsahu prací v projektové variantě, lze uvažovat i odpovídající velikost vedlejších nákladů.

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů.

Vedlejší náklady byly stanoveny na základě „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie“ z roku 2023, tak jak to umožňuje Rezortní metodika.

Jednotlivé vedlejší náklady, byly stanoveny následovně:
Dokumentace stavby a průzkumy – 6,7 % ze stavebních nákladů
Technická asistence – 1,7 % ze stavebních nákladů
Technický dozor – 0,40 % procenta ze stavebních nákladů
Rezerva nebyla uvažována

- 3) Proč jsou hodnoty za položky uvedené v bodě 2 výše započteny v roce 2026 a nejsou rozepisovány v letech realizace jednotlivých reinvestic?

2. Reakce Správy železnic, státní organizace

Hodnota „Přípravná a projektová dokumentace, průzkumy“ jsou započteny v prvním roce shodně jako je tomu u projektové varianty.

Náklady na „Výkupy pozemků a nemovitostí“ nejsou v bez projektové variantě uvažovány vůbec.

„Technická asistence a Technický dozor“ by v případě rozložení do let podle reinvestic snížilo hodnotu ENPV o 3,8 milionů (ERR 7,58 %) což neohroží ekonomickou efektivnost stavby.

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů. Vedlejší náklady na reinvestice (nově dle aktualizace RM „komplexní obnovy“) vstupují vždy do prvního roku obnovovacích prací, je tak postupováno z důvodu zachování stejného přístupu jako u varianty s projektem.

- 4) Doložte porovnání výše nákladů (ve stejné CÚ) reinvestic v nulové variantě v letech 2026–2030 a investice v projektové variantě a zdůvodněte jejich výši

mezi tabulkou "Tabulka varianta bez projektu" a náklady vstupující do CBA pro objekty

- a. Sdělovací zařízení
- b. Železniční svršek
- c. Trakce

Např. dle tabulky "Tabulka varianta bez projektu" je reinvestice v letech 2026-2030 v CÚ 2021 pro Železniční svršek ve výši 510,860 tis. Kč. Doložte a porovnejte (ve stejné CÚ) s hodnotou za železniční svršek vstupující do CBA investiční varianty.

2. Reakce Správy železnic, státní organizace

V průběhu zpracování připomínek došlo k přepracování EH a došlo ke změně vstupů. Tudíž byla vytvořena tabulka Porovnání nákladů pro žádané profese dle aktualizovaného EH.

- 4) Jeden z klíčových benefitů pro EA je úspora z cestovních dob stávající dopravy z dálkové dopravy v letech 2031-2035 (tj. pro vlaky využívající částečně VRT). Pro stanovení počtu cestujících v těchto vlacích využívajících částečně VRT je klíčový parametr, že 50 % objednávaných dálkových vlaků (rj, EC) zůstane na stávající trati přes Českou Třebovou, zbylé objednávané vlaky a veškeré komerční spoje budou převedeny na trasu přes Světlou nad Sázavou. Prosíme o 1) doplnění informace cestovních časů Praha – Brno pro obě varianty (tj. přes Českou Třebovou a Světlou nad Sázavou), aby bylo zřejmé, že časy jsou porovnatelné a uživatelé by volili 50/50, jak předpokládá zpracovatel. 2) Nepodařilo se nám dohledat, z čeho vychází hodnoty časové úspory v buňkách J-N na řádku 179 na záložce 5 Úspory času CBA tabulek. Prosíme o doplnění odkazu.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

- 1) Byl upraven text EH v tomto znění: „Ve Studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav je uvedeno „Přeložení vybraných linek dálkové dopravy na již realizované úseky VRT Praha – Světlá nad Sázavou a Velká Bíteš – Brno (stále s využitím tratě 250 ve střední části, přesto umožní zkrácení cestovní doby Praha – Brno na cca 1:45 hod)“. Cestovní doba po konvenční trati přes Českou Třebovou trvá cca 2:37 hod.“
- 2) Vypočtené úspory času jsou přiloženy v souboru „Přepravní prognóza“. Upozorňujeme, že data od Českých drah, a.s. nejsou veřejná.

Reakce O 430 MD:

Akceptováno

- 5) Prosíme o doložení výpočtu hodnoty 61 sekund a 40 sekund použitých v kapitole 7.4 EH. Tyto hodnoty jsme v podkladech nikde nedohledali, ani je nebyli schopni z předložených podkladů dopočítat.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Na základě výpočtů jízdní dob programem VlaDyka, které jsou uvedeny v Technické zprávě stavby Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo), kapitola 3.2.6, tabulky 4 a 5, se bude jednat o následující hodnoty časů cestovních úspor:

Pro směr Okrouhlice -> Světlá nad Sázavou:

Ex 0,92 min, R 0,75 min, Os 0,61 min

Pro směr Světlá nad Sázavou -> Okrouhlice:

Ex 1,12 min, R 0,97 min, Os 0,73 min

Reakce O 430 MD:

Akceptováno

O 520 MD:

Odbor strategie ve vazbě na níže uvedené doporučení z provedeného kapacitního posouzení úseku Vlkov u Tišnova – Světlá nad Sázavou s doporučením O11 SŽ „S ohledem na výše uvedené je proto O11 vysoce doporučeno uvažovat s dodatečnými opatřeními: pro úsek Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou: doplnění hlavních návěstidel v místech označnicků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity;“ požaduje vysvětlení, zdali bude toto doporučení zohledněno v dalších fázích zpracování záměru projektu s ohledem na předložený ZP. Nově předložený ZP zachovává stejné celkové investiční náklady jako již předložený (před uplatněním doporučení) záměr projektu v loňském roce. Požadujeme vysvětlit, jakým způsobem budou kalkulována výše uvedená doporučená návěstidla v rámci stejného rozpočtu při zachování stejných CIN.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Uvedené doporučení bude zohledněno v dalších fázích zpracování záměru projektu s ohledem na předložený ZP při respektování stejných CIN. Ve SPOŽES se SZZ oceňuje počty výhybkových jednotek nikoliv počty návěstidel.

Reakce O 520 MD:

Akceptováno

O 910 MD:

1) Tabulka SPOŽES obecně:

Popisy investičních podúseků nejsou řádně popsány, není tak jednoznačné, co kam patří. Lze jen předpokládat, že první úsek se týká stanice, druhý úsek se týká traťového úseku. Vzhledem ke skutečnosti, že v traťovém úseku se nachází přeložka, na kterou se vztahují jiné rizikové koeficienty, požadujeme tento traťový úsek vyčlenit do samostatného úseku. Dále požadujeme opravit příslušné vzorce v polích rizikových koeficientů (popř. překlopení dat do nového formuláře) tak, aby příslušné koeficienty byly navoleny roletovým menu na řádku 5. Současně požadujeme, aby rizika byla volena tak, aby odpovídala parametrům projektu, zejména z hlediska období zahájení realizace stavby.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Náklady stavby byly rozděleny z důvodu rozdílných rizik na jednotlivé investiční úseky a podúseky následujícím způsobem:

- Investiční úsek 1 – úseky bez velkých přeložek:
 - o km 232,350 – km 233,885 – ŽST Okrouhlice
 - o km 234,792 – km 238,650 – traťový úsek Okrouhlice – Světlá n. S.
 - o km 238,650 – km 239,000 – úsek s čištěním lože a reprofilací odvodnění
- Investiční úsek 2 – úsek s velkou přeložkou
 - o Km 233,885 – km 234,792 – přeložka za ŽST Okrouhlice

Rizika byly opraveny. Úprava rizik má za důsledek snížení CIN stavby.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

- 2) Individuální kalkulace by měly mít doložený popis, co obsahují, včetně rozboru cen. Jedná se zejména o významné položky, např. C15 – Sdružený technologický objekt stanice (SpS, 6 kV, rozvodna vn, nn) za 79 mil. Kč.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

V rámci úprav formuláře SPOŽES došlo k revizi individuálních kalkulací. +

- Položka „C15 – Sdružený technologický objekt“ byla rozpuštěna do položek C04 a C09, přičemž náklady jsou zhruba stejné.
- Položky O14a-O14g byly zredukovány na jedinou položku O12 – Rozvod 6 kV (pro budoucí hladinu 22kV) s individuální kalkulací. Individuální kalkulace byla stanovena jako polovina položky „O05 přívodním vedením 22kV“. Důvod – projektant předpokládá uložení kabelu 22 kV v rámci souběžného provádění výkopových prací na železničním spodku.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

3) F06 – Násypy:

Požadujeme řádně odůvodnit užití koeficientu 1,60 pro navýšení jednotkové ceny, popř. opravit na hodnotu 1,00.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Bylo uvažováno s tím, že do položky „F06 - Násypy“ byly rozpočítány i náklady na zřízení ochrany svahu lomovým kamenem před účinky vodního toku řeky Sázavy. Po revizi formuláře SPOŽES byla ochrana svahu lomovým kamenem stanovena individuální kalkulací položkou převzatou z OTSKP č. 46457 POHOZ DNA A SVAHŮ Z LOMOVÉHO KAMENE s cenou 1340 Kč/m³.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

4) G05 – Chodník / stezka:

Požadujeme vysvětlit, proč tato standardní položka z Pozemních komunikací je zařazena mezi Nástupiště a přejezdové konstrukce. Požadujeme přeřadit.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Jedná se o přístupový chodník na nástupiště. Bylo přesunuto mezi pozemní komunikace s vysvětlujícím komentářem.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

5) G06 – Demolice vozovky / zpevněné plochy:

Dtto

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Jedná se o demolici stávajících úrovněových nástupišť s živičným krytem. Bylo přesunuto mezi pozemní komunikace s vysvětlujícím komentářem.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

6) O01 – Osvětlení stanice (osvětlovací věže):

Požadujeme vysvětlit, proč se v rámci ŽST Okrouhlice má instalovat devět osvětlovacích věží a k nim ještě dalších 46 osvětlovacích stožárů. Další osvětlení pak má být pod zastřešením nástupišť, v podchodu apod. Uvedené počty se nám jeví jako nadhodnocené.

Určitou úsporu mohou přinést rizikové koeficienty, hrubým odhadem ve výši kolem 200 mil. Kč. Není zde ale započítané ETCS, které naopak o něco málo zvedne cenu nahoru.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Ve stanici Okrouhlice je uvažovaných 9 ks osvětlovacích věží z důvodu zajištění dostatečné průměrné intenzity osvětlení $E_m=10$ lx pro práci v kolejišti a manipulaci ve stanici. Osvětlení pomocí osvětlovacích stožárků v počtu 46 ks jsou navrženy pro prostory nástupiště, prostoru přednádraží a podél nové účelové komunikace pro přístup na pozemky. Návrh osvětlení je v souladu s platnou legislativou SŽ E11 a ČSN EN 12464-2.

Reakce O 910 MD:

Akceptováno

SFDI:

(požaduje níže uvedený text předložit jako návrh podmínek pro jednání CK MD):

- 1) Správa železnic v dalším stupni přípravy prověří zrušení zastávky Pohled.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Dne 5. 8. 2021 bylo jednání s obcí Pohled. Záznam z jednání je uveden v příloze tohoto vypořádání. Zjednodušeně obec požaduje prověřit možnost posunutí přejezdu tak, aby byl ve vstřícné poloze vůči lávce přes Sázavu, tj. cca o 90 m proti směru staničení. S tímto posunem přejezdu upravit uspořádání nástupišť tak, aby si cestující nezkracovali cestu přes koleje.

Projektant posun přejezdu prověřil, administrativně by se jednalo o zrušení stávajícího a zřízení nového přejezdu. Dalším problémem je, že sjezdy na přilehlé pozemky by se musely nacházet minimálně 30m od samotného křížení komunikace a dráhy z důvodu dodržení rozhledových poměrů v novém stavu.

Reakce SFDI:

Vzhledem k tomu, že podmínka vychází z OP a SŽ ekonomickou efektivitu zastávky Pohled nedoložila, a i s ohledem na nízký obrat cestujících, žádáme její zrušení posoudit v dalším stupni. Uvažovaný posun přejezdu a i požadovaný posun zastávky - ze ZP není jasné, o kolik bude tato varianta dražší. Jedná se o požadavek obce, který vychází z požadavku občana, který bydlí v blízkosti přejezdů a není pravděpodobně založen na hlukové studii. Dále je posun zdůvodněn i s ohledem na přiblížení k budoucí cyklostezce.

Reakce 2 Správy železnic, státní organizace:

Požadavek na prověření zrušení zastávky byl doplněn.

- 2) V ŽST Okrouhlice Správa železnic posoudí pozemní objekt výpravní budovy a porovná různá variantní řešení včetně varianty bez projektu a varianty bez bytových jednotek a doloží zdůvodnění vybrané varianty. V ZP chybí podrobnější popis stávajícího stavu pozemních objektů včetně fotodokumentace. Posouzení jednotlivých variant by mělo být ve stejné podrobnosti jako u samostatně předkládaných ZP výpravních budov. Žádáme tedy o doplnění včetně samostatného ekonomického hodnocení dle rezortní metodiky přílohy č. 8 Obecné metodiky hodnocení ekonomické efektivnosti projektů týkajících se budov a s nimi souvisejících pozemků sloužících k zajištění provozu dráhy a zařízení služeb.

Reakce Správy železnic, státní organizace:

Vzhledem k tomu, že celá stavba je posuzována metodikou CBA, nelze vzhledem k provázanosti se zbytkem stavby (zejména díky technologickým profesím) hodnotit budovu samostatně. Část budovy s pobídkovými byty řeší v podstatě pouze využití zbytku budovy, požadavek na pobídkové byty vzneslo OŘ Brno.

Popis stávajícího stavu byl doplněn, chyba vznikla při kopírování. Porovnání variant s odůvodněním navrhovaného řešení je rovněž předloženo.

V záznamu jednání z 3. 6. 2021 je uvedeno: *Původní VB – objekt je primárně využívám pro komerční bytové účely, dále je na střeše umístěna anténa ČDT. Pro možnost financování případné rekonstrukce tohoto objektu, je nezbytné být v souladu s „Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Proto se uvažuje s vytvořením pobídkových bytů, případně umístění některé drážní technologie do přízemních prostor.*

Reakce SFDI:

Na **podmínce** trváme v tomto znění: Správa železnic v dalším stupni projektové dokumentace doloží výpočet finanční analýzy k úpravě bytových jednotek v souladu s v budoucnu nově vydanou metodikou.

V této době zatím metodika není odsouhlasena, je zatím ve fázi pracovní verze. Aktualizované ověření však budeme požadovat doložit, jak pro bytové jednotky, tak i pro komerční prostory.

Reakce 2 Správy železnic, státní organizace:

Bereme na vědomí.

Porovnání nákladů

Projektová varianta

(CÚ 2023)	2027	2028	2029	2030	2031
Zabezpečovací zařízení	5,254975	60,10377	59,93955	59,93955	14,77962
Sdělovací zařízení	2,851096	32,60941	32,52031	32,52031	8,018706
Trakce	7,680342	87,84391	87,6039	87,6039	21,60096

Bezprojektová varianta

(CÚ 2023)	2027	2028	2029	2030
Zabezpečovací zařízení		73,56662	103,4368	29,87015
Sdělovací zařízení		19,54417	30,77215	11,22798
Trakce			129,9375	129,9375

Komentář projektanta k vývoji stavby v průběhu času

Záměr projektu a doprovodná dokumentace stavby jsou vlivem souběhu různých vnějších vlivů a okolností zpracovávány již třetím rokem. Samotná technická koncepce stavby neprošla žádnou výraznou změnou. Jedinou změnou v technické náplni stavby je úprava napojení na navazující stavbu RS1 ŽST Světlá nad Sázavou. Velký dopad na dobu zpracování však měly různé metodiky, směrnice a nařízení, které postupně vstupovaly v platnost a často posouvaly dokončení dokumentace v čase.

Krátká rekapitulace průběhu zpracování záměru projektu a doprovodné dokumentace včetně všech změn:

2021:

Byla uzavřena technická náplň stavby a schválena a uzavřena dopravní technologie. Dále bylo zpracováno ekonomické hodnocení. Doprovodná dokumentace byla předložena Správě železnic k připomínkám. Během podzimu byl dopracován záměr projektu a dokončeno ekonomické hodnocení. Proběhla jednání s místními samosprávami. Na základě tehdejší platné metodiky bylo ve výpravní budově ŽST Okrouhlice uvažováno se zřízením pobídkových bytů pro zaměstnance Správy železnic. Na podzim roku 2021 byl záměr projektu s doprovodnou dokumentací dokončen a předložen k druhému kolu připomínek na Odbor přípravy staveb Správy železnic.

2022:

V dokumentaci byly dopracovány připomínky Oboru přípravy staveb Správy železnic. Následně byla dokumentace předložena k oponentnímu posudku a poté Centrální komisi Ministerstva dopravy.

2023:

Na jaře (únor a duben) proběhla dvě kola připomínek Ministerstva dopravy. Odpovědi na druhé kolo připomínek jsou však odeslány až nyní z důvodu několika změn v dokumentaci, které vypořádání připomínek zdržely:

- Aktualizace Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (06/2023) a následné přepočítání ekonomického hodnocení.
- V platnost vstoupila nová Směrnice 11 Správy železnic, která řeší skladbu dokumentace. Byly dopracovány nové přílohy, které dříve nebylo nutné dokladovat. Jednalo se zejména o tabelární přehledy dokládané v přílohách K.2 – K.5.
- V technické náplni stavby bylo upraveno napojení na konci stavby. Stavba „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“ se nyní nenapojuje na stávající stav, ale na stavbu „RS1 ŽST Světlá nad Sázavou“. Zde je třeba podotknout, že v rámci stavby „RS1 ŽST Světlá nad Sázavou“ jsou nově navrženy nikoliv kolejové obvody, ale počítače náprav. Toto má dopad mj. i na řešení stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“.
- Byly aktualizovány náklady stavby dle nového ceníku SPOŽES (07/2023) včetně zohlednění napojení na stavbu „RS1 ŽST Světlá nad Sázavou“.

Stav 2024:

- Po přepracování a aktualizaci příloh byly vypořádány připomínky Ministerstva dopravy a SFDI z dubna 2023.
- V rámci zabezpečovacího zařízení stavby „RS1 ŽST Světlá nad Sázavou“ jsou nově navrženy nikoliv kolejové obvody, ale počítače náprav. Tento návrh má dopad mj. i na řešení zabezpečovacího zařízení stavby „Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)“. Na jednání s dotčenými složkami Správy železnic dne 7. 3. 2024 bylo dohodnuto, že v dokumentaci budou ponechány kolejové obvody s případnou úpravou v dalším stupni.
- Nyní je přepracovaný záměr projektu včetně doprovodné dokumentace dokončen a je připraven k předložení Centrální komisi Ministerstva dopravy.