



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Sdružení
PRODEX-VALBEK



1	Dokumentace po zpracování připomínek	05/2016		Číslo soupravy
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor		 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace		 ORGANIZAČNÍ SLOŽKA ČLEN SKUPINY VALBEK-EU	
Odpov. projektant stavby	Ing. Pavol Bartoš				
Odpov. projektant PS, SO, části					
Vypracoval					
Technická kontrola					
ZVÝŠENÍ TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHLICE H DOKLADY					PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2 tel.: +420 277 007 726 e-mail: info@prodex-cz.eu
					Zak. číslo zhotov. 15XP24005
					Datum 05/2016
					Stupeň PROJEKT (DSP)
ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH PORAD					Měřítko -
					Část H Příloha 2

H.2 Záznamy z výrobních porad

Číslo	Předmět	Datum
1	Vstupní multiprofesní porada	6.10.2015
2	Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření	27.10.2015
3	Zásady pro navrhování nového trakčního vedení	4.11.2015
4	Mosty a inženýrské objekty	5.11.2015
5	Vstupní výrobní porada profesí zab. zař., sděl. zař., silnoproud a dopravní technologie	6.11.2015
6	SO 31-01.2 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, převěšení ZOK	25.11.2015
7	SO 14-13 Most v ev. km 229,415	27.1.2016
8	Závěrečná výrobní porada	5.2.2016
9	Kácení	3.3.2016
10	Projednání připomínek ze Závěru zjišťovacího řízení ohledně ŽP	2.5.2016

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Vstupní výrobní multiprofesní porada
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	6.10.2015
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Z jednání se omluvili: Ing. Jan Louženský, GR SŽDC O12; Ing. Zdeněk Němeček, SŽDC SSV.

Předmět stavby

Předmětem zakázky je zpracování projektu stavby (dokumentace ke stavebnímu povolení) "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice", tj. zpracování komplexní rekonstrukce traťového úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice ležícího na trati č. 324 Brno hl. n – Kutná Hora hl. n.. Cílem stavby je zvýšení rychlosti v daném traťovém úseku. Jedná se o dvojkolejnou elektrifikovanou trať se smíšenou osobní i nákladní dopravou.

V mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice v délce 6,608 km v žkm 224,397- 232,636 bude řešena sanace železničního spodku, umělých staveb, rekonstrukce železničního svršku, sdělovacího zařízení, přejezdových konstrukcí včetně přejezdového zabezpečovacího zařízení, nové PHS a rekonstrukce zastávky Havlíčkův Brod – Perknov v žkm 228,327 včetně osvětlení a infosystému. V mezistaničním úseku bude rovněž doplněna diagnostika vozidel, rekonstruována trakce a traťové zabezpečovací zařízení.

Začátek rekonstrukce kolejí bude v km 226,016. Úsek kolejí od ŽST Havlíčkův Brod do km 226,016 nebude rekonstruován a bude ponechán ve stávajícím stavu. Tento úsek byl v nedávné době rekonstruován (rok 2008), v současné době je veden ze strany SŽDC jako zkušební, navíc zde není potenciál významného zvýšení traťové rychlosti. Konec rekonstrukce kolejí bude v souladu se zadávacími podklady v km 232,353 (nové staničení). Na úseku trati v km 230,650 - 231,774 byly odvodnění trati a PTŽS realizovány v rámci stavby " Rekonstrukce koleje č.2 v km 230,650 - 231,774 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice". V tomto úseku tedy bude upravován pouze železniční svršek.

Všeobecné údaje

- Dne 30.7.2013 Městský úřad Havlíčkův Brod, stavební úřad vydal pod č.j.: ST/867/2013/Ve Závazné stanovisko - souhlas s vydáním stavebního povolení podle §15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. PRO STAVBU Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice.

- Dne 6.11.2014 Městský úřad Havlíčkův Brod, stavební úřad vydal pod č.j.: ST/1248/2014/Ve Územní souhlas - souhlas s umístěním stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice PROTIHLUKOVÉ STĚNY.
- Projektová dokumentace bude zpracována v dikci zadávacích podmínek dle možnosti beze změn řešení odsouhlasených v přípravné dokumentaci.
- Členění projektové dokumentace řeší vyhláška č. 146/2008 Sb. a Směrnice SŽDC č. 11/2006. V případě, že jsou tyto dokumenty v rozporu, má přednost členění dle vyhlášky. Na jednání byla odsouhlasena skladba dokumentace - viz příloha č. 2.
- Předmětný traťový úsek patří do železniční sítě zařazené do evropského železničního systému, a tedy dokumentace bude zpracována dle Směrnice GR SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění včetně příslušných dodatků.

Harmonogram plnění

Předběžně byl nastíněn HMG projekčních prací s hlavními termíny:

ETAPA	ČINNOST	TERMÍN	
1	PODPIS SoD	29.9.2015	úterý
	VSTUPNÍ MULTIPROFESNÍ PORADA	6.10.2015	úterý
	VSTUPNÍ PROFESNÍ PORADY	do 6.11.2015	pátek
	ZÁVĚREČNÉ PROFESNÍ PORADY	do 5.2.2016	pátek
	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ K PŘIPOMÍNKOVÉMU ŘÍZENÍ	22.2.2016	pondělí
2	PŘIPOMÍNKY OD SLOŽEK SŽDC A ČD	do 14.3.2016	pondělí
	KONFERENČNÍ PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK	17.3.2016	čtvrtek
	PŘEDÁNÍ KOMPLETNÍHO DÍLA SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI	18.4.2016	pondělí
	PŘEDÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ŽÁDOSTÍ O STAVEBNÍ POVOLENÍ	26.5.2016	čtvrtek
3	STAVEBNÍ POVOLENÍ	8.8.2016	pondělí
	VOS NA DODAVATELE STAVBY	3.10.2016	pondělí
	ZAHÁJENÍ STAVBY	31.10.2016	pondělí
	Autorský dozor projektanta při realizaci Stavby	do 30.10.2017	pondělí

Pozn.: HMG aktualizovaný k 9.11.2015 - po poslední vstupní profesní poradě.

Projednání připomínek z předešlého stupně dokumentace

V rámci této porady byly projednány také některé důležité připomínky z předešlého stupně dokumentace:

- Zmenšení navrhované osové vzdálenosti kolejí ze 4,1m na 4,0m ⇒ Dle projektanta je to doporučená osová vzdálenost kolejí dle předpisu SŽDC S3. Nikdo z přítomných nebyl proti a tak bylo dohodnuto, že s os. vzdáleností 4,1m bude uvažováno i v dalším návrhu GPK.
- Projektant uvedl, že v úseku před ŽST Okrouhlice, v širé trati, dosahuje stávající osovou vzdálenost kolejí až 4,6m a tázal se přítomných na důvod (je-li potřeba tuto skutečnost nějak zohlednit v novém návrhu) ⇒ Zástupce ST Jihlava prověří, jestli jde o ponechanou, historicky používanou os. vzdálenost.

Zápis z jednání

Poznámka: Po jednání zaslal zástupce ST Jihlava podklad, dle kterého takovéto osově vzdálenosti opravdu byly navrhovány v 70tých letech minulého století, a tedy jde o historickou "zátěž" na kterou není potřeba brát při současném návrhu ohled.

- Řízení o změně zabezpečovacího zařízení na železničních přejezdech bude zahájeno před samotnou žádostí o stavební povolení.
- Projednání dalších připomínek z PD bude předmětem jednotlivých profesních porad.

Související stavby

Byly realizované:

- Rekonstrukce koleje č.2 v km 230,650 - 231,774 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice (realizováno 2007)
- II/150 Okrouhlice – Dolní Chlístov (investor Kraj Vysočina; opěrná zeď, realizována 2014) v rámci stavby „II/150 Havlíčkův Brod – Okrouhlice“

V realizaci:

(stavby, které by mohly ovlivnit HMG postupu výstavby naší stavby)

- Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod - nyní je realizovaná stavba (investor SŽDC, s.o.) - dotýkáme se kabeláží a trakcí)
- GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice (investor SŽDC, s.o.) - již zrealizovány kabel. trasy
- Instalace traťové části AVV - železniční síť TEN-T (investor SŽDC, s.o.) - předpokládané ukončení 2015
- I/34 Šmolovy – Havlíčkův Brod (kasárny - most; investor ŘSD; oprava mostu by měla být dokončena 2015)

Připravují se (investice SŽDC, s.o.):

- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav (SSZ)- Předpoklad realizace: 08/2016 – 07/2017
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov (SSV)- Předpoklad realizace: 10/2016 – 11/2017
- Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova (SSV)
- Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov (SSV)
- Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené n. O. (SSV)
- Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled (SSV)
- Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo) SSZ

Další stavby (mimo investic SŽDC, s.o.):

- I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat (investor ŘSD, realizace plánovaná na rok 2018 – 2020)
- I/34 Havlíčkův Brod, ul. Humpolecká (most - světelná křižovatka I/34 x I/38; investor ŘSD, v současnosti se zpracovává PD, realizace plánovaná na rok 2016 – 2017)
- Rekonstrukce silničního nadjezdu Chlístov v km cca 229,680 – řeší samostatná stavba jiného investora (v současné době příprava stavby zřejmě pozastavena)

Dále bylo projednáno v rámci koordinace se souvisejícími stavbami:

Projektant získal podklady s polohou kabelové trasy realizované v rámci stavby "GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno" a zkontroloval ji s přípravnou dokumentací. Upozornil na to, že trasa koliduje na mnoha

místech s objekty stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice". Protože je stavba GSM-R spolufinancována z fondů EÚ, a není vhodné do ní zasahovat, bylo domluveno:

- Navržená řešení všech profesí budou v co možná největší míře respektovat polohu kabel. trasy GSM-R.
- Problematika případného zásahu do trasy GSM-R bude projednána se zástupcem investora stavby GSM-R (Stavební správa západ) na úrovni investorů.
- Z důvodu stísněných poměrů pro vedení kabelových tras (už i před pokládkou kabel. trasy GSM-R) proběhne v průběhu projekčních prací místní šetření za účasti zástupců projektanta, investora, správce (ST, SMT, SEE, SSZT) a vlastníka souběžné trasy optického kabelu ČD-Telematiky, kde bude odsouhlaseno vedení kabelových tras v problematických místech.

Provozní a dopravní technologie (zapsal Ing. Leoš Hromádko, PRODEX spol. s r. o.)

V souladu s naplněním obsahové stránky zadání stavby bude předmět zpracování „Provozní a dopravní technologie“ zaměřen především na:

- Posouzení statického a dynamického rychlostního profilu v mezistaničním úseku u příslušných kategorií vlaků dle zadání pro projektované rychlosti (Graf dynamického průběhu rychlosti).
- Výpočet nových jízdních dob a propustné výkonnosti.
- Posouzení plánu organizace vlakové dopravy v rámci výlukové činnosti – posouzení zvládnutí jednokolejného provozu.
- Dokumentace bude rozpracována pro standard stupně "projekt", tj. bude obsahovat i návrh počtu a délky výluk.

Železniční svršek a spodek (zapsal Ing. Karel Ogoun, PRODEX spol. s r. o.)

Byla představena koncepce a náplň řešení jednotlivých stavebních objektů, jak byla zpracována a schválena v přípravné dokumentaci. Rovněž byly nastíněny možné problémy vyplývající z připomínek k přípravné dokumentaci, které však budou probírány až na vstupní profesní poradě. Součástí SO železničního spodku bude rovněž plošné kácení dřevin do vzdálenosti 6,0m od osy krajní koleje a další porosty dle dendrologického průzkumu. Změny technického řešení oproti přípravné dokumentaci z jednání nevyplynuly.

Nástupiště a přístřešky pro cestující (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Nástupiště

- Bude navržena výstavba 2 ks nových vnějších nástupišť v zast. Havlíčkův Brod-Perknov.
- Dle informace ČD KČOD Jihlava je dostačující délka nových nástupišť 100m.
- Určení konkrétního typu konstrukce nástupišť bude předmětem profesní porady.
- Na profesní poradě bude řešena také otázka "sektorizace" nástupišť.

Přístřešky pro cestující

- Navrženo je opláštění z bezpečnostního skla a střecha z trapézového plechu. Projektant nabídl řešení anti-vandal:
 - a) vzor Benešov u Prahy - boční stěny z ocelových žaluzií a střecha a zadní stěna z trapézového plechu nebo

- b) vzor Bohušice - boční a zadní stěny z děrovaného plechu a střecha z trapézového plechu.
- Určení konkrétního typu přístřešků a řešení odvodnění bude předmětem profesní porady.

Přejezdy (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- V řešeném úseku se nacházejí 2 úrovněvé přejezdy, a to přejezd v ev. km 228,255 a přejezd v ev. km 231,622.
- Přejezd v ev. km 231,622 je oproti stávajícímu přejezdu v nové poloze, protože ve stávající poloze, blízko sjezdu z přílehlé silnice II/150 je problematické jeho zabezpečení. Nová poloha přejezdu bude prověřena vzhledem k umístění na vysokém náspu.
- Po definitivním usazení nové polohy přejezdu v ev. km 231,622 bude zpracovaná dokumentace a ještě před samotnou žádostí o stavební povolení bude dořešeno řízení o změně zabezpečovacího zařízení na obou přejezdech.

Mosty, propustky, zdi (zapsal Ing. Radek Navrátil, PRODEX spol. s r. o.)

Projektant ve stručnosti seznámil investora a ostatní zpracovatele s množstvím dotčených mostů a propustků, v rámci stavby. Nejvýznamnějším objektem stavby je most u obce Chlístov přes řeku Sázavu „SO 14-13 Most v km 229,415“, u kterého bude provedena výměna nosné konstrukce ve 2. koleji. Stručně byla shrnuta koncepce rekonstrukce a přestavby objektů z Přípravné dokumentace, která bude v Projektu stavby zachována. Dále projektant upozornil na změny a z nich vyplývající souvislosti, v blízkosti mostních objektů, které vznikly od doby zpracování Přípravné dokumentace a jejich dopad na Projekt stavby, jedná se zejména:

SO 14-57 Propustek v ev. km 226,028 - vodovodní potrubí v profilu propustku bylo odstraněno. Správce jedná s vlastníkem vodovodu o odstranění všech jeho částí s drážního pozemku.

SO 14-61 Propustek v ev. km 228,207 - v Přípravné dokumentaci je propustek na vtoku ukončen šikmo. Vzhledem k problémovému pozemku bude zváženo ukončení čelem nebo vtokovou jímkou.

SO 14-67 Propustek v ev. km 230,781 - v Přípravné dokumentaci je konstrukce propustku navržena z prefabrikátů typu IZM. Pro dosažení možné úspory bude zváženo použití nového typu rámového prefabrikátu, např. Prefy Grygov.

SO 14-68 Propustek v ev. km 231,059 - Na výtoku propustku, podél řeky Sázavy se, v délce cca 150 m, nachází nestmelená kamenná rovnanina se sklonem líce až cca 3,5:1 a plní tedy funkci opěrné zdi. Znovu bude prověřen význam této konstrukce a případně navrženo zajištění její stability.

SO 14-69 Propustek v ev. km 231,369 - pozorován zhoršující se stav vyvaleného čelního zdiva na vtoku propustku. Nemá vliv na koncepci přestavby propustku navržené v Přípravné dokumentaci, doporučuje se pouze zvážit provizorní zajištění čelní zdi propustku.

SO 14-70 Propustek v ev. km 231,640 - proběhla přestavba navazujícího silničního propustku, včetně nové opěrné zdi a zpevněného příkopu. Koncepce přestavby železničního propustku zůstává zachována, do nových částí silničního propustku a opěrné zdi nebude zasahováno.

SO 14-71 Propustek v ev. km 232,125 - na vtoku propustku podél silniční komunikace byla zhotovena nová chodníková římsa se zábradlím, dále nové svahové křídlo a odláždění. Zůstává zachována koncepce

rekonstrukce železničního propustku v rozsahu dle Přípravné dokumentace, do nových částí (řimsa apod.) nebude zasahováno.

SO 14-22 Most v ev. km 232,341 - největší porucha, trhlina po celé délce klenby v místě rubu čelní zdi (vpravo ve směru staničení) se dále nezhoršuje. Trhlina tedy není aktivní a s dodatečným stažením zdiva klenby se neuvažuje, zůstává zachována koncepce rekonstrukce mostu z Přípravné dokumentace.

SO 14-90 Silniční nadjezd v ev. km 229,672, ochrana proti dotyku - stavební stav mostu nebrání umístění protidotykové zábrany. Na mostě je patrná korodující výztuž vlivem nedostatečné krycí vrstvy betonu, opěry jsou podemleté, závěrné zdi poškozené, uložení nosné konstrukce je pravděpodobně na tenké vrstvě lepenky, mostní závěry jsou zanesené a nefunkční, špatný stav vozovky a neznámý stav izolace, potrhány a odlupující se beton řims. Mostní zábradlí je v dobrém stavu a zmonolitněné s římsou, předpokládá se navrzení svislé protidotykové zábrany uchycené ke stávajícímu zábradlí, jak požadoval zástupce OŘ SEE Brno.

Z uvedeného vyplývá, že koncepční řešení rekonstrukce resp. přestavby mostů a propustků zůstává zachováno dle Přípravné dokumentace. Další podrobnosti budou upřesněny na profesních poradách.

Protihlukové objekty (zapsal Ing. Pavel Kaštánek, NOVÁK & PARTNER, s.r.o.)

Protihlukové stěny

SO 10-01 PHS v km 226,013 – 226,358 vlevo

SO 10-05 PHS v km 229,472 – 229,607 vpravo

SO 10-02 PHS v km 226,145 – 226,358 vpravo

SO 10-06 PHS v km 231,342 – 231,415 vpravo

SO 10-03 PHS v km 228,261 – 228,307 vpravo

SO 10-07 PHS v km 232,032 – 232,433 vpravo

SO 10-04 PHS v km 228,266 – 228,354 vlevo

SO 10-08 PHS v km 232,403 – 232,532 vpravo

- Objektová skladba a rozsah PHS bude zachován v souladu se zadávací dokumentací a hlukovou studií.
- Pro potřebu ověření základových poměrů navrhovaných konstrukcí bude vznesen požadavek na provedení sond doplňkového IG průzkumu.
- Obecný požadavek na garantovaný vstup Hasičského záchranného sboru skrz PHS delší než 120 m bude konkretizován dle místních poměrů z obou stran PHS a projednán se zástupci HZS.
- Materiálové řešení akustických výplní a nosných sloupků bude projednáno na profesní poradě.
- Způsob zakládání bude konkretizován na základě výsledků doplňkového IG průzkumu.

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ivo Jabůrek, Signal Projekt s r. o.)

- Výchozím podkladem pro zpracování PS zabezpečovacího zařízení je přípravná dokumentace z roku 2014.
- Hlavním předmětem řešení zabezpečovacího zařízení je náhrada stávajícího TZZ, které tvoří trojznakový univerzální obousměrný automatický blok typu AB3-74 s vnitřní výstrojí umístěnou u jednotlivých návěstních bodů. Pro zjišťování volnosti kolejí jsou použity kolejové obvody 75Hz se soubory KAV a FID. V provozu je přenos kódu VZ.
- V sousedních dopravních Havlíčkův Brod a Okrouhlice jsou v činnosti RZZ AŽD 71.
- Staniční zařízení se v rámci této stavby nemění.

- Traťové zařízení bude nahrazeno novým TZZ 3. kategorie dle ČSN 34 2620 typu automatický blok s výstrojí umístěnou v sousedních dopravních ve stávajících reléových místnostech. Pro zjištění volnosti koleje a pro přenos kódu VZ budou zřízeny nové elektronické kolejové obvody 75Hz. Počet nových prostorových oddílů bude v obou kolejích 5 v obou směrech.
- Pro napájení nového TZZ se zřídí nové napájecí zdroje, protože nové TZZ není možné napájet ze stávajících staničních zdrojů.
- V mezistaničním úseku se nachází 2 přejezdy. Oba přejezdy budou zabezpečeny novým zařízením reléového typu. PZZ bude umístěno v RD v blízkosti přejezdu. Pro automatické ovládání PZZ budou zřízeny počítače náprav. Vnitřní výstroj PN bude umístěna v RD u přejezdů. Závislosti PZZ budou přenášeny do sousedních stanic po metalickém závislostním kabelu. Indikace a ovládání přejezdů budou doplněny do Havlíčkova Brodu. Napájení přejezdů bude z rozvodu 6kV.
- Závislosti zabezpečovacího zařízení budou přenášeny po nově budovaném DOK.
- Rozmístění návěstidel je třeba koordinovat s rozmístěním MIB systému AVV (automatické vedení vlaku).

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. František Zimmermann, Ing. Petr Steiner, Ing. Petr Čechura, všichni PRODEX spol. s r. o.)

Obsahem jednání bylo úvodní seznámení zástupců zadavatele a investora s navrhovaným způsobem zpracování PS sdělovacího zařízení ve stupni P (DSP).

Oddíl „D.2 Železniční sdělovací zařízení“ této stavby obsahuje dva PS:

- PS 21-01 DOK a TK
- PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas

PS 21-01 DOK a TK

- Přípravná dokumentace počítala v úseku železniční trati, mezi žst. Okrouhlice a Havlíčkův Brod, s pokládkou dvou sdělovacích kabelů SŽDC. Jednoho dálkového optického kabelu DOK 36 vláken a jednoho traťového metalického kabelu TK TCEPKPFLEZE 15XN0,8. Tyto kabely měly být uloženy ve společné kabelové rýze nově pokládaných kabelů zab. zař., navržené v rámci souvisejících PS zab. zař.. Dále měl být v rámci SO úprav trakčního vedení převěšen stávající závěsný optický kabel ZOK ČD-T z rušených trakčních podpěr na nové. V současné době však je na tomto úseku tratě dokončována nová stavba GSM-R, v jejímž rámci byly mezi žst. Okrouhlice a Havlíčkův Brod položeny dva nové optické kabely SŽDC (36 vl.) a ČD-T (72 vl.). Výskyt těchto kabelů povede ke změně obsahu PS 21-01.
- V SO úprav trakčního vedení nebude třeba převěšovat ZOK ČD-T, neboť v rámci stavby GSM-R dojde k převedení provozu ze ZOK do nově zde uloženého DOK ČD-T.
- Nový DOK nebude třeba pokládat, neboť je již položen v rámci stavby GSM-R.
- V PS 21-01 bude položen pouze nový TK 15XN08, a to jako příloha do kabelové trasy navržené v rámci PS zab. zař. pro nové kabely zab. zař.. Na zvažení pro další profesní porady bylo dáno snížení kapacity kabelu TK z 15XN na běžnější kapacitu 10XN.
- Z výše uvedeného je patrné, že v PS 21-01 dojde k ušetření nákladů za pokládku DOK SŽDC a v SO úprav trakčního vedení za převěšení optického kabelu ČD-T. Tyto prostředky pak bude možné použít pro řešení kolizí kabelové trasy kabelů položených v rámci stavby GSM-R se zařízeními (mosty, propustky, trakční podpěry atd.) nově projektovanými nebo rekonstruovanými v rámci této stavby.

- Jelikož průběh trasy a krytí kabelů položených v rámci stavby GSM-R je třeba považovat za prakticky neměnnou, doporučujeme navrhnout novou trasu kabelů zab. zař. a TK souběžně podél kabelové trasy kabelů GSM-R. Při výkopu kabelové rýhy pak bude možné, v nejnutnějších případech, souběžně položené kabely GSM-R v krátkých úsecích odkrýt a provést jejich ochranu popř. minimální stranovou úpravu uložení. Rovněž bude možné společně s pokládkou nových kabelů zab. zař. a TK provést úpravu uložení a ochranu kabelů GSM-R na rekonstruovaných propustech a mostech.

Další podrobnosti budou z důvodu nutné koordinace dohodnuty na následujících profesních poradách profesí zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektro.

PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas:

- Rozhlas na zastávce Havlíčkův Brod - Perknov se navrhuje řešit užitím stejné technologie, jakou byla řešena obnova rozhlasové technologie v rámci předcházející stavby GSM-R. Vlastní rozhlasovou technologii se navrhuje umístit do domku pro BTS GSM-R, popřípadě do outdoorové instalační skříně, postavené na nástupišti.
- Pro ovládání a rovněž i pro automatické hlášení se navrhuje využít technologie instalované v sousedních žst. v rámci již zmíněné předcházející stavby GSM-R. Ozvučení zastávky je zapotřebí řešit pro obě nástupiště v okolí přístřešku pro úkryt cestujících před nepřízní počasí. S ohledem na malý počet odbavovaných cestujících se tedy navrhuje rozmístění reproduktorů omezit na přiměřenou míru.
- Pokládka rozhlasových kabelů na zastávce (pro připojení reproduktorů k rozhlasové ústředně) bude řešena jako příloha do kabelové trasy kabelů veřejného osvětlení zastávky, jejíž návrh bude součástí SO veřejné osvětlení.

Další podrobnosti budou z důvodu nutné koordinace dohodnuty na následujících profesních poradách profesí zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a elektro.

Trakční vedení a ukolejnění kovových konstrukcí (zapsal Ing. Radoslav Molák, SUDOP Brno spol. s r.o.)

Trakční vedení

Bylo představeno a odsouhlaseno tech. řešení z předchozího stupně (přípravná dokumentace), tj. bude provedena kompletní rekonstrukce TV a UKK vč. úseku bez kolejových úprav. Návrh technického řešení bude proveden dle platné vzorové sestavy typu „S“ pro elektrizaci tratí střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz. Při návrhu budou respektována nově navržená TKP kapitola 31, změna č. 10, které zpracoval SUDOP BRNO, s.r.o. v 09/2015. Odlišně od závěru porady upozorňujeme, že pevnostní třída betonu je určena přímo v TKP 31, kapitola 10. Třída betonu bude tedy shodně s předchozím stupněm dokumentace min. C25/30.

Stávající protisněhové zábrany na trakčních stožárech (v oblasti souběhu trati s kom. II/150) budou dle požadavek OŘ SEE Brno demontovány a bez úprav opětovně namontovány na nové stožáry TV.

Přípravná dokumentace uvažovala s využitím nových stožárů TV, které budou postaveny v rámci rekonstrukce silničního nadjezdu silnice I/34. Tyto TS jsou již postaveny a budou využity.

Správce (OŘ SEE Brno) dále požaduje navrhnout nosné lano průřezu 70 mm² Bz (oproti typovému 50 mm² Bz) a to z důvodu přepalování při poruchách (např. pádu větví) a s ohledem na blízkou střední námrazkovou oblast

pro trakční vedení. Protože se jedná o navýšení IN, projektant nárůst IN vyčíslí a před profesní poradou zašle HIS jako podklad pro případné odsouhlasení požadavku.

Poznámka: Již před uzavřením zápisu HIP a HIS podklad obdrželi formou sdělení projektanta:

V návaznosti na požadavek ze vstupní porady dne 6.10.2015, na vyčíslení zvýšení IN v souvislosti se změnou průřezu nosného lana, sděluji následující:

V technické zprávě dotčeného SO 31-01.1 je sice uvedeno navržené nosné lano průřezu 50mm² Bz, ale ve výkazu výměr (soupisu prací) je počítáno s nosným lanem 70mm² Bz (položka č. 35 přílohy č. 3 SO 31-01.1). K avizovanému navýšení IN tudíž z titulu požadavku správce trakčního vedení nedojde.

Nová informace:

Jako zpracovatelé realizační projektové dokumentace stavba GSM-R Kolín – Havl. Brod – Křižanov – Brno upozorňujeme, že stávající ZOK není nahrazen novou zemní kabelovou trasou. Vlastník kabelu (ČD-Telematika) uvažuje s dvoukabelovým provozem, kdy ZOK je záložní optická trasa v případě poruchy zemní trasy. Odchylně od závěru porady tedy nebude ZOK kompletně zdemontován, ale ve shodě s příp. dokumentací bude převěšen na nové stožáry TV. Na úrovni investora bude tato skutečnost potvrzena.

Projektant PHS byl upozorněn na nutnost rozšíření výklenků PHS pro umístění kotvení sestav TV.

Ukolejnění kovových konstrukcí

V rámci UKK bude zachováno tech. řešení z předchozího stupně, tj. ukolejnění bude provedeno individuálně přes opakovatelné průrazky. Ukolejňena budou všechna vodivá zařízení v POTV (např. PHS, osv. stožáry, zábradlí apod.) a to především v souladu s ČSN EN 50 122-2, ed. 2. Skupinové ukolejnění bude navrženo pouze výjimečně.

Vliv stavby na ŽP (zapsal Ing. Radoslav Molák, SUDOP Brno spol. s r.o.)

Bude provedena potřebná aktualizace části dokumentace B.3 Vliv stavby na ŽP. Předpokládá se aktualizace především odpadového hospodářství (aktualizace skutečného množství odpadů, seznamu skládek, jejich rezerv apod.), a provedení aktualizovaného dendrologického průzkumu. Ten bude na žádost správce proveden za účasti zástupců ST a SEE.

Z pohledu řádné údržby tratě je povinností správce udržovat prostor do 6 m od osy kolejí bez jakýchkoliv vzrostlých dřevin. Na období po 1.11.2015 správce plánuje pravidelné kácení dřevin. Tato skutečnost a výsledky dendrologického průzkumu budou následně zohledněny v SO 11-02.1 Kácení dřevin.

Silnoproud (zapsal Ing. Luis Alberto Pinto Castillo, PRODEX spol. s r. o.)

Úvodem projektant stručně seznámil přítomné s rozsahem úprav osvětlení, rozvodů nn a přípojky v zast. Havlíčkův Brod – Perknov, dále napájení dvou přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZS) a nového kabelu 6kV v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice.

SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod - Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení

Stávající elektrické rozvody pro osvětlení budou z důvodu úprav v kolejišti a na nástupišti nahrazeny novými. S ohledem na stáří se demontuje stávajících 14ks sadových stožárků, následně se provede instalace nových sklopných stožárků do 6m. Navržené stožáry budou sloužit i pro umístění rozhlasu. Z důvodů úspory elektrické energie investor požaduje svítidla na stožárech v provedení LED. Přístřešky pro cestující budou vybaveny zářivkovým svítidlem v provedení anti-vandal. Při návrhu osvětlení nástupišť a přejezdů se bude vycházet z požadavků ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11.

Nové osvětlení bude napájeno z nového rozváděče osvětlení zastávky. Pro rozvaděč zastávek bude nutno provést nové připojení na rozvod 0,4kV ČEZ.

Nová přípojka bude provedena ze stávajícího betonového sloupu vrchem, vedena kabelem AYKY, přes novou pojistkovou skříň SP. Svod bude po sloupu, od výšky cca 3m do 0,5m v zemi bude chráněn ocelovou trubkou. Dále bude kabel veden zemí do nového rozváděče v pilíři. V pilíři budou současně s přípojkovou skříní nainstalovány elektroměrové rozváděče pro zastávku, strážní domek, výdejní automaty v místě přístřešků zastávky, rozhlas, PS 115 - BTS 525 zast. Havlíčkův Brod - Perknov a přejezd PZS v km 228,255. Stožáry umístěné na obou nástupišťích budou připojeny na společný vývod kabelem CYKY – O 4x6mm² uloženým v předepsané hloubce do plastového kabelového žlabu.

Ovládání osvětlení bude provedeno pomocí soumrakového spínače v kombinaci se spínacími hodinami a zároveň bude připraven pro systém ovládání s výstupem TCP/IP - ETHERNET.

SO 36-01 Přeložka kabelu 6 kV

V úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice SŽDC SEE požaduje provést výměnu kabelu 6kV 50Hz vzhledem ke staří a vysoké poruchovosti.

Projekt řeší v mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice stávající traťové transformační skříň TS 1508 až po rozpínací stanici Okrouhlice RS 1521 v km 232,950 a kabelový rozvod 6kV od km 224,300 do km 232,950.

V úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice se demontuje celkem 13ks TS a montují se celkem 3ks TS.

SO 36-03 Přípojka nn pro napájení PZS v km 228,255

V rámci provozního souboru PS 12-01 bude na přejezdu v km 228,255 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení bude realizována nová přípojka nn. Přípojka nn se provede s novou transformační skříní TS 1514 umístěnou v km 228,380. Transformační skříň TS 1514 je součástí stavebního objektu SO 36-01. Elektrická přípojka, pro napájení světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení, je zakončena v elektrickém rozvaděči upevněném na vnější straně reléového domku „RD“ kabelem CYKY -J 4x10mm².

SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425

V rámci provozního souboru PS 12-01 bude na přejezdu v km 231,425 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení bude realizována nová přípojka nn. Přípojka nn se provede s novou transformační skříní TS 1519 umístěnou v km 231,412. Transformační skříň TS 1519 je součástí stavebního objektu SO 36-01. Elektrická přípojka, pro napájení

světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení, je zakončena v elektrickém rozvaděči upevněném na vnější straně reléového domku „RD“ kabelem CYKY -J 4x10mm².

Další příspěvky zúčastněných (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- GŘ SŽDC, úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor traťového hospodářství (O13) upozornil na problematiku pevnostní třídy betonu základů TV na mostě přes Sázavu (SO 14-13 Most v km 229,415). ⇒ Je popsáno v kapitole "Trakční vedení".
- GŘ SŽDC, úsek řízení provozu, Odbor základního řízení provozu (O12), Oddělení technické - Ing. Jan Louženský v souladu s připomínkami k předešlému stupni dokumentace požaduje řešit v zastávce Havlíčkův Brod-Perknov délku nástupních hran 110 metrů. ⇒ Bylo odsouhlaseno.
- GŘ SŽDC, úsek generálního ředitele, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30) požaduje zaslat PD. ⇒ Projektant zajistí.
- SŽDC, Stavební správa východ, Ing. Zdeněk Němeček: Připomínka k ZTP bod 2.2: V lokalitě je třeba koordinovat projekt s realizovanou stavbou „Instalace traťové části AVV - železniční síť TEN-T“, HIS Zouhar Petr SSZ. ⇒ Projektant bere na vědomí.
- KCOD - Krajské centrum osobní dopravy Jihlava požaduje včas předat podklady ohledně výlukové činnosti. ⇒ V rámci zpracování projektu stavby budou v ZOV předběžně navrženy termíny a délky výluk, ale zpravidla dochází k jejich změně při samotné realizaci, tj. je potřeba je požadovat po zhotoviteli stavby až bude znám.
- ČD ROJ (RSM) vnesla požadavek na přednostní umístování objektů (reléových domků apod.) mimo pozemky ČD, a.s. ⇒ Projektant akceptuje.


Vypracováno: V Praze, 9.11.2015

Přílohy:

- 1. Prezenční listina**
- 2. Skladba dokumentace**

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: bartos@prodex-cz.eu



Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"

Vstupní výrobní multiprofesní porada

konaná dne: 6.10.2015 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice

Strana: 1

organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1 SŽDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szaboova@sfdc.cz	
2 Prodex spol. s r.o.	Ing. Pavol Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3 Prodex spol. s r.o.	Ing. František Zimmermann	778 402 856	zimmermann@prodex-cz.eu	
4 Prodex spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádko	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
5 Prodex spol. s r.o.	Ing. Petr Steiner	603 252 649	steiner.pf@gmail.com	
6 Prodex spol. s r.o.	Ing. Petr Čechura	277 007 727	cechura@prodex-cz.eu	
7 Prodex spol. s r.o.	Ing. Karel Ogoun	775 198 618	ogoun@prodex-cz.eu	
8 Prodex spol. s r.o.	Ing. Luis Alberto Pinto Castillo	277 007 724	pinto@prodex-cz.eu	
9 Prodex spol. s r.o.	Ing. Radek Navrátil	731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
10 V - CON, s.r.o.	Ing. Jan Blažek	724 983 110	blazek@v-con.cz	
11 NOVÁK & PARTNER	Ing. Pavel Kaňánek	731 524 408	kastanek@novak-pardubice.cz	
12 Signal Projekt s.r.o.	Ing. Janík Tomáš	728 454 230	janik@signalprojekt.cz	
13 Signal Projekt s.r.o.	Ing. Jarošek	777 008 253	jarošek@signalprojekt.cz	
14 SUDOP BRNO	Ing. RADOŠLAV MOLÁK	572 625 059	RADOLAK@SUDOP-BRNO.CZ	
15 SŽDC, O.14	Ing. Votěcha Jeleň	972 244 572	jelenka@sdc.cz	
16 SŽDC, O.14	Ing. PAVLAŘIK	724 030 014	pavlařik@sdc.cz	
17 SŽDC				
18 SŽDC-B13	Ing. Jan Janička	727 427 234	janicam@sdc.cz	
19 SŽDC-SŽE	Ing. Jan Janička	727 535 386	janicaj@sdc.cz	
20 SŽDC-ORŽDŮV, P.143	Ing. Jan Janička	724 851 952	janicaj@sdc.cz	
21 KRAJ VYSOČINA	Ing. VÁCLAV FIALA	564 602 178	zikan.v@kr-vysocina.cz	
22 I.D. a.s. POČ. JIHLAVA	Ing. PETR FIALA	972 646 167	Fiala@gr.ed.cz	
23 SŽDC-ST JIHLAVA	Roman Přegel	972 646 482	pregel@sdc.cz	

24	KLADSKÁ	ROMAN ČERNÁK	724 275 193	roman.cernak@valkeham.cz	
25	SČDC / SSV	Ing. Kachra	424 980 334	kachra@ssv.cz	
26	SČDC GR VOŠ	Monika Trpičková	602 249 019	trpičková@szdc.cz	
27	SČDC, GR VOŠ	Bohuslav VASÍČEK	602 382 138	vasicek@szdc.cz	
28	ČD a.s. ASM VOŠ	Petr DAŮ	424 445 859	DAU@RSM.CO.CZ	
29	SČDC, OŘBNO-SEE	František Ambrož	424 250 211	ambroz@szdc.cz	
30	SČDC OŘBNO-SEE	KOSINA ZDENĚK	422 645 530	KOSINA@szdc.cz	
31	SČDC OŘBNO-SHT	KLIMEŠ PETR	725 028 27	KLIMESE@szdc.cz	
32	VOŠ OMI	LELECH JIŘÍ	602 021 552	LELECH@szdc.cz	
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					

A. Průvodní zpráva
B. Souhrnná část
B.1 Souhrnná technická zpráva
B.2 Provozní a dopravní technologie
B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.2 Hluková studie

"kopie" z PD

B.3.3 Odpadové hospodářství

B.3.4 Dendrologický průzkum

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby

B.4.2 Plán BOZP na staveništi

B.4.3 Manuál údržby stavby

B.5 Energetické výpočty

Bude-li potvrzen rozsah výhledové

B.6 Protikoroziční ochrana

- neobsazeno

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
B.8 Dopravní opatření
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
B.10 Úspora energie a ochrana tepla

- neobsazeno

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
B.12 Ochrana obyvatelstva
B.13 Bezbariérové užívání
B.14 Doplnkové měření a průzkumy

B.14.1 Geodetické doměření

B.14.2 Geotechnický průzkum

vč. nebezpečných látek v podloží

B.14.3 Předkategorizace materiálu železničního svršku

B.14.4. Stavebnětechnický průzkum na přítomnost nebezpečných

- neobsazeno

B.15 Podklady pro změnu zabezpečení žel. přejezdů
C. Situace stavby
C.1 Přehledná situace oblasti stavby
C.2 Koordinační situace stavby
C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů

- neobsazeno

D. Technologická část
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ

PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení

včetně PZZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 21-01 DOK a TK

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, rozhlas

E. Stavební část
E.1 Inženýrské objekty
E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 11-01 Železniční svršek

SO 11-02 Železniční spodek

SO 11-02.1 Kácení dřevin

kácení bude součástí SO 11-02

SO 00-00 Všeobecný objekt

E.1.2 Nástupiště

SO 12-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 13-01 Přejezd v ev. km 228,255

SO 13-02 Přejezd v ev. km 231,622 nová poloha km 231,425

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 14-57 Propustek v ev. km 226,028

SO 14-58 Propustek v ev. km 226,471

SO 14-09 Most v ev. km 227,178

SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638

SO 14-61 Propustek v ev. km 228,207

SO 14-62 Propustek v ev. km 228,446

SO 14-13 Most v ev. km 229,415

SO 14-64 Propustek v ev. km 230,268

SO 14-15 Most v ev. km 230,408

SO 14-66 Propustek v ev. km 230,612

SO 14-67 Propustek v ev. km 230,781

SO 14-68 Propustek v ev. km 231,059

SO 14-69 Propustek v ev. km 231,369

SO 14-70 Propustek v ev. km 231,640

SO 14-71 Propustek v ev. km 232,125

SO 14-22 Most v ev. km 232,341

SO 14-90 Silniční nadjezd v ev. km 229,672, ochrana proti dotyku

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 18-01 Přístupová komunikace

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 10-01 PHS v km 226,013 - 226,358 vlevo

SO 10-02 PHS v km 226,145 - 226,358 vpravo

SO 10-03 PHS v km 228,261 - 228,307 vpravo

SO 10-04 PHS v km 228,266 - 228,354 vlevo

SO 10-05 PHS v km 229,472 - 229,607 vpravo

SO 10-06 PHS v km 231,342 - 231,415 vpravo

SO 10-07 PHS v km 232,032 - 232,433 vpravo

SO 10-08 PHS v km 232,403 - 232,532 vpravo

E.2 Pozemní objekty
E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 22-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, přístřešky pro cestující

E.2.4 Orientační systém

SO 24-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, orientační systém

E.3 Trakční a energetická zařízení
E.3.1 Trakční vedení

SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení

SO 31-01.2 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, převěšení ZOK nová náplň v závislosti od "GSM-R"

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 36-01 Nový kabel 6 kV

SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení

SO 36-03 Přípojka nn pro napájení PZS v km 228,255

SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 37-01 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, ukolejnění

F. Zásady organizace výstavby

Havarijní plán "kopie" z PD

G. Náklady a ekonomické hodnocení

G.1 Celkové náklady stavby

G.1.1 Celkové náklady stavby

G.1.2 Náklady PS, SO stavby

H. Doklady**H.1 Vstupní podklady****H.2 Záznamy z výrobních porad****H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy****H.4 Dotčení vlastníci pozemků**

H.4.1 Dotčení vlastníci pozemků trvalého záboru

H.4.2 Dotčení vlastníci pozemků dočasného záboru

H.4.3 Vyjádření vlastníků pozemků lesa do 50m

H.5 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí**H.6 Zapracování připomínek****H.7 Doklady o posouzení shody s požadavky interoperability****I. Geodetická dokumentace****I.1 Technická zpráva****I.2 Majetkoprávní část****I.3 Návrh vytyčovací sítě****I.4 Koordinační vytyčovací výkres****I.5 Obvod stavby****I.6 Geodetické a mapové podklady****I.7 Geometrické plány**

Zařazeno nově dle ZTP

J. Dokumentace pro registr infrastruktury**- neobsazeno****K. Dokumentace pro posuzování shody**

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	27.10.2015
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Z jednání se omluvili zástupci: GŘ SŽDC O12; GŘ SŽDC O30; SŽDC OŘ Brno SBBH; SŽDC SŽG; GŘ ČD ROC Jihlava. Se všemi bylo domluveno, že jim bude zasláný záznam z tohoto jednání a v případě potřeby bude předmětná problematika projednána separátně.

Informace o průběhu projekčních prací obecně

- Oproti předpokládanému termínu konání vstupních porad ve všech profesích nastal zanedbatelný skluz (vlivem státního svátku).
- K dotazu zástupce OŘ Brno na termín realizace vzhledem k výlukám plánovaným na příští rok v rámci souvisejících staveb v úsecích Ostrov n. Osl. - Žďár n. Sáz. a Golčův Jeníkov - Čáslav HIS a HIP uvedli: Při zpracování POV je uvažováno, že v roce 2016 v podzimních měsících bude možné v rámci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" provést maximálně přípravné práce, kácení a další činnosti, které si nevyžadají dlouhodobé výluky (předpoklad zahájení stavby nejdříve 09-10/2016). Hlavní objem stavebních prací je plánován až ve stavební sezóně 2017 s předpokládaným zahájením 03-04/2017, což je vzhledem k plánovaným výlukovým činnostem na souvisejících stavbách vyhovující.
- Geotechnický průzkum pražcového podloží, založení zemních těles a průzkum umělých objektů probíhá. Výluky v kolejích budou ještě dnes, 27.10, a končí 30-31.10.2015. Dál bude proveden průzkum pro založení PHS - již mimo kolej, bez výluk. Na základě zkušeností z jiných staveb projektant zadal také provedení průzkumu na kontaminaci podloží (ne pouze kolejového šterku) čímž získá předběžnou informaci o možném hodnocení výkopového materiálu jako nebezpečného odpadu, který by bylo nutné skládkovat na skládkách nebezpečných odpadů, což by výrazně ovlivnilo uvažované investiční náklady stavby. První výstupy z geotechnického průzkumu budou známy ke konci listopadu 2015.
- Byly zadány požadavky na doměření stávajícího stavu dle požadavků jednotlivých profesí. Ohledně doměření kolejí bylo dohodnuto, že budou proměřeny pouze úseky, které byly od zpracování PD podbíjeny (projektant obdržel podklad od ST Jihlava) a kontrolní profily i v koleji, kde úpravy nebyly. Budou-li kontrolní profily korespondovat se zaměřením z PD, bude použito zaměření z PD s doměřením

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

- v místě úprav. Jestli kontrolní profily budou vykazovat významné odchylky, budou nově zaměřeny koleje v celém úseku stavby. Výstupy z geodetického doměření budou známy ke konci listopadu 2015.
- **Nová informace:** Po vstupní multiprofesní poradě konané 6.10.2015 byl projektant upozorněn na skutečnost, že stávající ZOK není nahrazen novou zemní kabelovou trasou, ale že vlastník kabelu (ČD-Telematika) uvažuje s dvoukabelovým provozem, kdy ZOK je záložní optická trasa v případě poruchy zemní trasy. Odchylně od závěru vstupní multiprofesní porady by tedy neměl být ZOK kompletně zdemontován, ale ve shodě s PD převěšen na nové stožáry TV v rámci *SO 31-01.2 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, převěšení ZOK*. Tato informace bude potvrzena a projednána na vstupních profesních poradách sdělovacího zařízení a TV se zástupci ČD-T.
 - V úvodu projekčních prací projektant obdržel od investora předkategorizaci materiálu železničního svršku. Jelikož je žel. svršek v celém úseku navržen nový, se stávajícím materiálem bude nakládáno dle příslušných předpisů a směrnic. V souhrnném rozpočtu se vliv tohoto materiálu projeví pouze v PIN (Pořizovací investiční náklady), ne v CIN (Celkové investiční náklady).
 - Na období po 1.11.2015 správce plánuje pravidelné kácení dřevin. Ošetřen bude prostor do 6 m od osy krajní koleje. Po realizaci kácení v rámci údržby bude provedena aktualizace dendrologického průzkumu. Ten bude na žádost správce proveden za účasti zástupců ST a SEE. Kácení bude uvažováno do vzdálenosti 6m od osy krajní koleje a také v místech, kde budou zasahovat objekty realizované v rámci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice".

Železniční svršek a spodek (zapsal Ing. Karel Ogoun, PRODEX spol. s r. o.)

Začátek rekonstrukce kolejí bude v km 226,016. Úsek kolejí od ŽST Havlíčkův Brod do km 226,016 nebude rekonstruován a bude ponechán ve stávajícím stavu. Tento úsek byl v nedávné době rekonstruován (rok 2008), v současné době je veden ze strany SŽDC jako zkušební, navíc zde není potenciál významného zvýšení traťové rychlosti. Konec rekonstrukce kolejí bude v souladu se zadávacími podklady v km 232,353 (nové staničení). Na úseku trati v km 230,650 - 231,774 byly odvodněny trati a PTŽS realizovány v rámci stavby "Rekonstrukce koleje č.2 v km 230,650 - 231,774 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice". V tomto úseku tedy bude rekonstruován pouze železniční svršek.

Byla představena koncepce a náplň řešení jednotlivých stavebních objektů, jak byla zpracována a schválena v přípravné dokumentaci. Rovněž byly nastíněny možné problémy vyplývající z připomínek k přípravné dokumentaci, které však byly probrány a odsouhlaseny na vstupní profesní poradě. Součástí SO železničního spodku bude rovněž plošné kácení dřevin do vzdálenosti 6,0m od osy krajní koleje a další porosty dle dendrologického průzkumu.

Rychlostní profil, rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku jakož i parametry GPK zůstanou víceméně zachovány z přípravné dokumentace.

Projednání připomínek z předešlého stupně dokumentace

V rámci této porady byly projednány také některé důležité připomínky z předešlého stupně dokumentace:

- Zmenšení navrhované osové vzdálenosti kolejí ze 4,1m na 4,0m
Osová vzdálenost kolejí 4,1m se navrhuje v celé délce rekonstrukce železničního svršku s výjimkou úseků na začátku a konci stavby, kde dochází k napojení na stávající stav s osovou vzdáleností cca 4,3m. Stávající osová vzdálenost kolejí se pohybuje v rozmezí 4,10 - 4,26 m. Podle čl. 30 díl XVI SŽDC S3 „S ohledem na

práci speciálních vozidel se doporučuje na širé trati ponechat osovou vzdálenost kolejí 4,1 m za předpokladu, že to umožňuje dodržení předepsaného šířkového uspořádání tělesa a staveb železničního spodku“ se projektant rozhodl držet osovou vzdálenost 4,1 m z přípravné dokumentace. Ačkoli v některých násypových částech tělesa dojde k rozšíření pláne spodku (např. přisypávkou), ve všech případech jde o úseky, kde by k rozšíření muselo dojít i při osově vzdálenosti kolejí 4,0 m. K zajištění předepsané šířky a stability drážního tělesa přispěje i sanace tělesa železničního spodku zřízením konstrukčních vrstev pražcového podloží se spádem směrem k násypu, které vytvoří nový bok v tloušťce min. 0,5 m.

Úprava osově vzdálenosti kolejí na standardních 4,0 m se soustřednými oblouky by ve výsledku znamenala lokální snížení osově vzdálenosti kolejí pod 4,0 m, a to vždy v oblasti přechodnic protisměrných oblouků bez mezipřímé (inflexy). Jedná se o úseky přechodnic délek 145 m, 190 m a 143 m (týká se 5 oblouků z celkových 15). Zajištění min. osově vzdálenosti 4,0 m v těchto přechodnicích si vyžádá úpravu polohy kolejí na vzdálenost 4,1 m v obloucích o délce 1 580 m z celkových 5 830 m trati, tj. 27 % (bez započítání navázání na stávající stav, tj. z úseku km 226,293 - 232,121).

Na vstupní profesní poradě bylo dohodnuto ponechání osově vzdálenosti kolejí 4,1 m z přípravné dokumentace.

- Sjednocení převýšení koleje v obloucích a limitní hodnoty parametrů GPK

Připomínka zapracována. Jedná se o oblouky v km 227,590 - 227,917 ($D_e = 145$ mm, $D_i = 150$ mm, nově $D_{e,i} = 150$ mm), v km 228,605 - 229,113 ($D_i = 150$ mm, $D_e = 145$ mm, nově $D_{e,i} = 148$ mm), km 230,654 - 230,808 ($D_e = 75$ mm, $D_i = 78$ mm, nově $D_{e,i} = 80$ mm), km 230,870 - 231,164 ($D_i = 141$ mm, $D_e = 138$ mm, nově $D_{e,i} = 140$ mm), km 231,164 - 231,348 ($D_e = 94$ mm, $D_i = 96$ mm, nově $D_{e,i} = 94$ mm).

Pro rychlostní pásmo $80 < V \leq 120$ km/h se projektují hodnoty maximálního nedostatku převýšení $I = 100/130/150$ mm a $l_k = 240$ mm pro $R < 300$ m, $l_k = 270$ mm pro $R \geq 300$ m. Součinitel strmosti lineární vzestupnice se projektuje na mezní hodnoty $n(\text{lim}) = 7V$ a $n_k(\text{lim}) = 6V_k$. Délka přechodnice a vzestupnice respektuje při $l_k > 1,8D$ vztahy dle E.5.3.1 ČSN 73 6360-1.

- Snížení převýšení v oblouku v km 227,998 - 228,325 z důvodu malé hodnoty nedostatku převýšení

Připomínka zapracována. Původní hodnota převýšení v obou obloucích v obou kolejích $D = 75$ mm a nedostatků převýšení $I/130/150/l_k = 47/63/63/135$ mm byla snížena na $D = 60$ mm, čemuž odpovídá $I/130/150/l_k = 61/78/78/150$ mm. Menší hodnota převýšení při stávajících poloměrech oblouků by si vyžádala prodloužení přechodnic a vzestupnic (nevyhovující vztahy D , l_k a n_k). Změna převýšení (a tudíž strmosti) rovněž znamená redefinici přechodnic protisměrných oblouků bez mezipřímé.

- Sjednocení poloměrů zakružovacích oblouků lomů sklonů nivelety v profilech obou kolejí

Připomínka zapracována.

- Upevnění W 14NT v obloucích o malém poloměru

SŽDC GŘ O13 v připomínce předepsal v obloucích s poloměrem menším než 400 m upevnění W 14NT. Dle předpisu SŽDC S3 díl VII č. 24 změna č. 2 v účinnosti od 1.10.2014, tedy po odevzdání přípravné dokumentace, se upevnění W 14NT předepisuje v obloucích s poloměrem menším než 500 m. Projektant bude dále sledovat a držet se znění předpisu SŽDC S3.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

Projednání a odsouhlasení připomínek vzešlých na poradě

- Nástupiště v zastávce Havlíčkův Brod - Perknov dlouhé 110 m bude na svém konci v délce 10 m přiléhat ke koleji v přechodnici se vzestupnicí s převýšením $60 \text{ mm} < D \leq 71 \text{ mm}$.
- S ohledem na polohu nástupiště Havlíčkův Brod - Perknov ve vzestupnici s převýšením bude osobní vlak ve složení lok. ř. 242 + BDs + 2 x Bdmteeo, rozjíždějící se od konce nástupiště směrem na Okrouhlici z rychlosti $V = 0 \text{ km/h}$, veden s přebytkem převýšení $E = 71 \text{ mm}$. Na začátku oblouku $R = 335,9 \text{ m}$ s převýšením $D = 125 \text{ mm}$, který se nachází 41 m od čela konce nástupiště, dosáhne dle výpočetního programu OpenTrack zmíněná souprava rychlosti $21,5 \text{ km/h}$ a přebytku převýšení $E = 109 \text{ mm}$. Maximální hodnoty $E_{\text{max}} = 110 \text{ mm}$ dosaženo nebude.
- Byl předán kontakt od Správy tratí na zpracovatele projektové dokumentace opravných prací v Okrouhlici, kterým je DMC Havlíčkův Brod, p. ing. Bláha, pro koordinaci obou staveb.
- Pan ing. Preget z Správy tratí upozornil na pravděpodobnou kolizi kabelu GSM-R v příkopu zářezové části svahu podél 1. koleje v km 226,8 - 227,0. Řešení souběhu kabelové trasy a příkopu projektant projednán s oběma správci.
- Bude projednán rozsah a použití kolejnic tv. 60 E2 z oceli R 350HT, tj. s vyšší otěruvzdorností a vytvrzenou hlavou, s p. Ing. Tábořským z GŘ SŽDC O13, s ohledem na výskyt oblouků o malém poloměru. Ze stejného materiálu budou provedeny i lepené izolované styky.
- Propad nivelety v obou kolejích na tzv. chlístovském mostu v ev. km 229,428 zůstane zachován. Úprava nivelety na mostě na úroveň vodorovné nivelety v okolních úsecích by si vyžádala zdvih koleje o cca 300 mm zvýšením tloušťky kolejového lože, která je i v současném stavu dostačující, čímž by došlo k neúměrnému zvýšení zatížení mostní konstrukce, jež vyvolá jeho zásadní rekonstrukci. V rámci projektu stavby dojde i tak k úpravě výškového řešení snížením hodnoty sklonů resp. prodloužením délky vyrovnávacích úseků.
- Součástí SO 11-01 Železniční svršek bude i demontáž a zpětná montáž MIB bodů s využitím nové upevňovací soustavy na nové typy pražců, zřízených v rámci související stavby „Instalace traťové části AVV železniční sítě TEN-T“.

Nástupiště a orientační systém (zapsal Ing. Ondřej Vránek, PRODEX spol. s r. o.)

Nástupiště

- Bude navržena výstavba 2 ks nových vnějších nástupišť v zast. Havlíčkův Brod-Perknov.
- Délka nových nástupišť bude 110 m, jak bylo odsouhlaseno v předchozím stupni dokumentace.
- Projednán byl rovněž typ konstrukce nových nástupišť, ST Jihlava upřednostňuje nástupiště typu SUDOP (tvárnice Tischer + konzolové desky) s ukončením služebními schůdky z vyzískaných tvárnic TISCHER. Zároveň byla s ohledem na nízkou frekvenci cestujících odsouhlasena šířka nástupiště 2,5 m.

Orientační systém

- Možnost umístit prvky orientačního systému na PHS byla odsouhlasena.
- Číslování nástupišť bude sjednoceno jako v ostatních zastávkách na rameni.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

- Na profesní poradě byla řešena také otázka sektorizace nástupišť. Upřesněna bude po konzultaci se zástupci SŽDC (O13).

Přístřešky pro cestující (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- V PD bylo navrženo opláštění z bezpečnostního skla a střecha z trapézového plechu. Projektant nabídl řešení anti-vandal:
 - a) vzor Benešov u Prahy - boční stěny z ocelových žaluzií a střecha a zadní stěna z trapézového plechu
 - b) vzor Bohušice - boční a zadní stěny z děrovaného plechu a střecha z trapézového plechu.
- Určení konkrétního typu přístřešků a řešení odvodnění bude předmětem separátního projednání se zástupcem SŽDC OŘ Brno SBBH. Požadováno je, aby zástupci SBBH při rozhodnutí o typu přístřešku zohlednili také vzhled/typ přístřešků v přilehlých zastávkách na rameni Havlíčkův Brod - Kolín.
- Mobiliiář bude součástí přístřeškového modulu. Nádobu na posypový materiál je součástí SO nástupiště.
- Osvětlení přístřešků musí být instalováno v souladu s požadavky na interoperabilitu, je-li přístřešek vybaven "tabulí s jízdním řádem". Přístřešky budou vybaveny zářivkovým svítidlem v provedení anti-vandal.
- Rozměry přístřešků byly odsouhlaseny dle projednání připomínek v PD - pro 12 osob je dostačující modul o půdorysné ploše 7,4m².
- Odvodnění přístřešků bude řešeno svody vyvedenými v k.č.1 do odvodňovacího zařízení nástupiště (pravděpodobně zpevněný otevřený příkop za PHS) a v k.č.2 vyústěním na svah za nástupištěm, na drážním pozemku.
- Žádné další požadavky na řešení přístřešků přítomní nevznegli.
- Ještě v době do uzavření příspěvků do záznamu z jednání bylo řešení projednáno také se zástupcem SŽDC OŘ Brno SBBH, panem Josefem Pomajzlem s výsledkem:
Vzhledem k různorodosti čekárenských přístřešků na přilehlé trati není typ až tak podstatný, ale přikláním se k variantě b) vzor Bohušice. Zastávka Bohušice je v našem správním obvodu, takže s tímto typem máme již zkušenosti. S ostatním uvedeným souhlasím a nemám připomínky.
Projektant tedy dál rozpracuje přístřešek s boční a zadní stěnou z děrovaného plechu a plochou střechou z trapézového plechu.

Přejezdy (zapsal Ing. Ondřej Holemý, PRODEX spol. s r. o.)

- V řešeném úseku se nacházejí 2 úrovněvé přejezdy účelových komunikací s nezpevněným povrchem, a to přejezd v ev. km 228,255 a přejezd v ev. km 231,622.
- Přejezd v ev. km 231,622 bude oproti stávajícímu stavu v nové poloze. Stávající poloha přejezdu poblíž sjezdu z přilehlé silnice II/150 neumožňuje zajistit dostatečný prostor mezi výstražníkem se závorou a silnicí. Nová poloha přejezdu bude prověřena vzhledem k umístění na vysokém náspu.
- Volná šířka pozemní komunikace na přejezdu v ev. km 228,225 bude 6,0 m, v ev. km 231,622 bude 5,0 m.
- Oba přejezdy budou železobetonové konstrukce z vnitřních a vnějších panelů a závěrných zídek vyhovující vysokým nedostatkům převýšení a jízdy vozidel s naklápěním skříní. Vhodný typ konstrukce bude projednán se SŽDC GŘ O 13.
- U obou přejezdů budou prověřeny rozhledové poměry, mimo jiné vzhledem na polohu přilehlých PHS.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

Protihlukové objekty (zapsal Ing. Pavel Kaštánek, NOVÁK & PARTNER, s.r.o.)

Protihlukové stěny

- Návrh protihlukových stěn bude průběžně koordinován s ostatními zpracovateli objektů a ostatními účastníky stavebního řízení.
- Objektová skladba a rozsah PHS bude zachován v souladu se zadávací dokumentací a hlukovou studií.
- Pro potřebu ověření základových poměrů navrhovaných konstrukcí bude vznesen požadavek na provedení sond doplňkového IG průzkumu.
- Obecný požadavek na garantovaný vstup Hasičského záchranného sboru skrz PHS delší než 120 m bude konkretizován dle místních poměrů z obou stran PHS a projednán se zástupci HZS.
- Materiálové řešení akustických výplní a nosných sloupků bude projednáno na profesní poradě.
- Způsob zakládání bude konkretizován na základě výsledků doplňkového IG průzkumu.

SO 10-01 PHS v km 226,013 – 226,358 vlevo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna na horní hraně zářezu ve vzdálenosti cca 11 m od osy koleje č. 1, podél ulice Lipnická v Havl. Brodě, výška PHS je 2,5 m od terénu. PHS je navržena v celé délce oboustranně pohltivá. V PHS budou instalovány pole s garantovaným prostupem 5 min. pro HZS.

V navrhované trase PHS bude doplněno podrobné geodetické zaměření terénu a vzrostlé vegetace. Projektant upozornil přítomné na nutnost kácení vzrostlé zeleně.

Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou po obou stranách panelu.

SO 10-02 PHS v km 226,145 – 226,358 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna ve vzdálenosti 3,5 m od osy koleje č. 2, výška PHS je 3,0 m od temene kolejnice. PHS je navržena v celé délce oboustranně pohltivá. V PHS budou instalovány pole s garantovaným prostupem 5 min. pro HZS. PHS bude ve své trase obcházet trakční stožáry.

Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou po obou stranách panelu.

SO 10-03 PHS v km 228,261 – 228,307 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna za nástupištěm ve vzdálenosti cca 5,37 m od osy koleje č. 2, výška PHS je 3,0 m od TK. PHS je navržena v celé délce jednostranně pohltivá.

Projektant prověří rozhledové poměry na přejezdu před začátkem PHS.

K PHS bude upevněn informační systém zastávky. Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou na jedné straně panelu.

SO 10-04 PHS v km 228,266 – 228,354 vlevo

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna za nástupištěm ve vzdálenosti cca 5,37 m od osy koleje č. 1, výška PHS je 3,0 m od TK. PHS je navržena v celé délce jednostranně pohltivá.

K PHS bude upevněn informační systém zastávky. Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou na jedné straně panelu.

SO 10-05 PHS v km 229,472 – 229,607 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna na horní hraně zářezu ve vzdálenosti cca 13,0 m od osy koleje č.2, výška PHS je 2,0 m od úrovně terénu. PHS je navržena v celé délce jednostranně pohltivá.

Projektant bude návrh koordinovat s trubním vedením odvodnění rybníčku nad zářezem železniční trati. Dále bude práce koordinovat se souběžně připravovanou akcí výtlačkové kanalizace obce Okrouhlice.

Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou na jedné straně panelu.

SO 10-06 PHS v km 231,342 – 231,415 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna ve vzdálenosti cca 3,5 m od osy koleje č.2, výška PHS je 3,0 m od TK. PHS je navržena v celé délce jednostranně pohltivá.

Projektant bude návrh koordinovat s řešením propustku SO 14-69.

Vzhledem k blízkosti obytné budovy k PHS a situování PHS jižně od budovy navrhujeme upravit řešení PHS ze zadávací dokumentace. Akustické výplně budou řešeny jako zvukově odrazivé, z polykarbonátových desek, transparentní. Sloupky budou ocelové. Výška PHS se nemění.

SO 10-07 PHS v km 232,032 – 232,433 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna ve vzdálenosti cca 3,5 m od osy koleje č.2, výška PHS je 3,0 m od TK. PHS je navržena v celé délce oboustranně pohltivá.

Projektant bude návrh koordinovat s řešením mostu SO 14-22.

Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou na obou stranách panelu. PHS bude ve své trase obcházet trakční stožáry.

SO 10-08 PHS v km 232,403 – 232,532 vpravo

Dle zadávací dokumentace je PHS umístěna na horní hraně zářezu ve vzdálenosti cca 7 až 14 m od osy koleje č.2, výška PHS je 2,5 m od úrovně terénu. PHS je navržena v celé délce oboustranně pohltivá.

Projektant musí v návrhu zohlednit směrové a výškové vedení přilehlé silnice II/150.

Sloupky PHS budou v návrhu řešeny jako betonové, akustické výplňové panely budou betonové s pohltivou vrstvou na obou stranách panelu.

Dále bylo projednáno (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- V rámci koordinace se souvisejícími stavbami:

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Vstupní výrobní profesní porada týkající se kolejového řešení, nástupišť a orientačního systému, přístřešků pro cestující, železničních přejezdů a protihlukových opatření – 27.10.2015

2

- ⇒ Ohledně kabelové trasy realizované v rámci stavby "GSM-R Kolín - Havlíčkův Brod - Křižanov - Brno", která koliduje na mnoha místech s objekty stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" platí domluva ze vstupní multiprofesní porady: Navržená řešení všech profesí budou v co možná největší míře respektovat polohu kabel. trasy GSM-R a v případě nutnosti zásahu do trasy GSM-R bude problematika projednána se zástupcem investora stavby GSM-R (Stavební správa západ) na úrovni investorů.
- ⇒ Stavba "Instalace traťové části AVV - železniční síť TEN-T" má předpokládaný termín ukončení realizace 12/2015, tj. ve stavbě "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" bude uvažována již jako stávající stav. Demontáž a opětovná montáž prvků AVV (automatického vedení vlaku), tj. IB (informačních traťových bodů) bude součástí dokumentace i rozpočtu SO železničního svršku. Poloha opětovně instalovaných IB bude koordinována s novou polohou návěstidel.
- ⇒ Zástupce SŽDC OŘ Brno ST upozornil na akci "Oprava výhybek v žst. Okrouhlice" plánovanou na příští rok, která se bude překrývat se směrovým a výškovým vyrovnáním koleje - napojením na stávající stav na konci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice". Bylo domluveno, že zástupce ST postoupí projektantovi kontakt na zpracovatele připravované akce, aby byla možná koordinace. Projektovaný stav " Oprava výhybek v žst. Okrouhlice" bude uvažovaný v naší stavbě jako stávající stav.
- ⇒ Na jednání měla zastoupení také obec Okrouhlice, v osobě pana starostu (Ing. Pospíchal). Pan starosta upozornil na připravovanou stavbu "Výtoku splaškové kanalizace". Bylo domluveno, že projektant osloví zpracovatele dokumentace stavby "Výtoku splaškové kanalizace" a posoudí technické řešení ve vztahu k objektům dráhy a možnou koordinaci obou staveb.
- Zástupce OŘ Brno požaduje navrhnout ve vedení pro informační systém rezervu pro možné zařízení inf. systému kraje Vysočina ⇒ Projektant po obdržení specifikace (kapacity) zapracuje do návrhu.
- Možnost umístění tabulek orientačního systému na stožarcích veřejného osvětlení přislíbila prověřit zástupkyně GR SŽDC O13. Bylo domluveno, že tato problematika bude projednána také na poradě silnoproudé profese za účasti OŘ SEE.

Vypracováno: V Praze, 18.1.2016

Přílohy:

- 1. Prezenční listina**
- 2. Situace**

Zapsal:

Ing. Karel Ogoun
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 775 198 618
E-mail: ogoun@prodex-cz.eu

Zápis z jednání



Prezenční listina

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Profesní porada žel. svršku a spodku, nástupišť, přejezdů a pozemních objektů

ORGANIZAČNÍ SLOŽKA PRAHA
ČLEN SKUPINY VALBEK-EU

konaná dne:

27. 10. 2015 v zasedací místnosti Stavební správy východ, Palackého třída 208, Pardubice

Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	PRODEX s.r.o.	KAREL OBOU	775 198 618	OBOU@PRODEX-CZ.EU	
2	PRODEX s.r.o.	ONDŘEJ VRÁNEK	277 007 729	VRANEK@PRODEX-CZ.EU	
3	-	Pavel Bartoš	605 342 494	bartos@prodex-cz.eu	
4	SZDO s.o. s.r.o.	SZEDDOVÁ LENKA	724 576 126	szeddoval@szdo.cz	
5	SZDO s.o. s.r.o.	RUDOLF UHLÍŘ	946 621 004	UHLIR@SZDO.CZ	
6	SZDO s.o. s.r.o.	ALEŠ ZEMAN	702 209 232	Zeman A@szdo.cz	
7	SZDO s.o. s.r.o.	JAN PAUCIATOV	725 020 021	pauciatov@szdo.cz	
8	SZDO s.o. s.r.o.	VANDA ŠIMÁNKOVÁ	425 813 616	simankovav@szdo.cz	
9	ČD a.s.	MILAN BŘEZA	602 291 593	briza@gr.ed.cz	
10	SZDO s.o. s.r.o.	JIRÍ ČELH	402 021 552	lolek@szdo.cz	
11	SZDO s.o. s.r.o.	Roman Přepel	602 247 943	prepel@szdo.cz	
12	PRODEX s.r.o.	ONDŘEJ HOŘEMÝ	277 007 727	holemy@prodex-cz.eu	
13	NOVÁK & PARTNER	PAVEL KASTÁNEK	731 524 408	kastanek@novak-partner.cz	
14	NOVÁK & PARTNER	JIRÍ CHODORA	221 592 067	chodora@novak-partner.cz	
15					
16					
17					
18					
19					
20					

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Na poradě byly dohodnuty tyto zásady pro navrhování nového trakčního vedení v rámci výše uvedené stavby:

Koncepce trakčního vedení

Celý rekonstruovaný úsek je elektrizován střídavou proudovou soustavou 25kV AC 50Hz. Pro nové trakční vedení bude použita konstrukční typová sestava, označená „S - 25 kV“, včetně doplňků jednotlivých funkčních souborů zpracovaných do doby zpracování realizační dokumentace.

Koncepce návrhu TV je řešena v návaznosti na energetické výpočty a požadavky parametrů TSI, EN a kodexů UIC.

Trakční vedení po dokončení stavby musí splňovat požadavky „Zásad modernizace a optimalizace vybrané sítě České republiky“ - Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 (č. j. 3790/05-OP) a musí být v souladu s mezinárodními normami a doporučeními EN, IEC a ČSN.

Veškeré zásahy do stávajícího TV a návrh nového TV musí splňovat požadavky základních norem: EN ČSN 50119 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI subsystém „Energie.

Trakční vedení (TV) bude navrženo podle následujících zásad:

- Vzdálenost líců podpěr TV na vnější straně kolejí musí být dodržena 3000 mm + delta (přídavek na rozšíření průjezdného průřezu v oblouku)
- Vzdálenost živých částí trakčního vedení od ostatních objektů v celém rozsahu optimalizovaného traťového úseku musí být dodržena bez výjimek z uvedených ČSN
- V místech, kde nelze dosáhnout nebo nelze provést ochranu před dotykem živých částí TV předepsanou vzdáleností, je nutné provést jiným způsobem, například zábranou.
- Podpěry budou navrženy individuální nebo nosné brány. Případně jednostranně vyvěšené břevna na příhradových podpěrách (krakorce)
- Základy budou monolitické podle typových podkladů
- Výstavba nových trakčních podpěr se předpokládá do vzdálenosti 5 m od osy krajní koleje na pozemku SŽDC s. o.
- Jako nové podpěry TV budou použity stožáry patkového provedení pro upevnění na svorníky, a to typu PS, TBS, 2TBS (ocelové trubkové) a BP (ocelové příhradové).
- Ocelové trubkové stožáry, kotevní sloupky a ostatní ocelové konstrukce budou navrženy se základní povrchovou úpravou metalizací. V případě poškození ochranné vrstvy při montáži pak konstrukce budou ještě po montáži opatřeny krycím uzavíracím nátěrem.
- Příhradové stožáry typu BP a nosné brány budou opatřeny přímo z výroby kvalitním ochranným nátěrem.
- Základy pro stožáry na svornících typu PS, TBS a 2TBS budou s rektifikačními maticemi bez výmazu mezery mezi základem a spodní hranou ocelové patky stožárů. Vyčnívající části svorníků je nutné opatřit ochranným protikorozním nátěrem na bázi zinku.
- Základy jsou navrženy rovněž typového provedení podle výše uvedeného podkladu, a to z monolitického betonu. Jednotlivé základy je nutné realizovat podle jednotlivých postupů výstavby. Jsou navrženy základy hloubené hranolové podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“. Třída betonu bude shodně s předchozím stupněm dokumentace

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

min. C25/30 dle TKP, kapitola 31. **V místě přeložky tratě je z důvodu urychlení prací v rámci stavebního postupu u koleje č. 2 uvažováno s rychle tuhnoucím betonem.**

- Projektová dokumentace bude zpracována na nový stav kolejiště. Trakční vedení bude konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích 120 km/hod.
- **Rozpětí** mezi novými trakčními stožáry jsou navržena podle doplňku vzorových sestav pro sílu větru 27,5 m/s, s mezní hodnotou rozpětí 65 m, které je určeno typovou sestavou jako maximální.
- Základní rychlost větru je desetiminutový průměr rychlosti větru ve výšce 10m nad zemí v terénu bez překážek kategorie II. s dobou návratu 50 let dle ČSN EN 1991-1-4
- Přípustné vychýlení TD v rozpětí při max. bočním větru ≤ 400 mm
- Nové trolejové vedení bude navrženo podle vzorové sestavy „S“ pro střídavou proudovou soustavu 25kV AC 50 Hz.
- Výška trolejového drátu nad temenem kolejnice u nových nebo stávajících kolejí musí splňovat požadavky ČSN 34 1530 ed.2 a ČSN EN 50 119 ed.2, za dodržení všech izolačních vzdáleností
- Základní výška trolejového drátu je stanovena na **5.500 mm** nad TK.
- Uvažuje se s montážní výškou trolejového drátu **5600 mm** nad TK
- Řešení změny výšky troleje na lomech nivelety koleje a pod mostními konstrukcemi bude navrženo ve smyslu čl. 5.10.3. ČSN EN 50 119 ed.2, tabulka 11
- Závěsy TV budou na šikmých izolovaných konzolách nebo na svislých izolovaných konzolách.
- Systémy TV budou kompenzovány při zásadě plné kompenzace pro hlavní dopravní koleje. Obě traťové hlavní koleje budou trolejované svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10 kN **bez** přidavných lan (rychlost do 120km/h). Průřezy vodičů jsou pro trolejový drát **100 mm² Cu** a nosné lano **70 mm² Bz**.
- Zesilovací vedení **nebude** dle energetických výpočtů nově navrženo.
- Nástavky troleje a nosného lana ke kotvení včetně vykotvení pevných bodů budou provedené lanem 50 mm² nerez.
- Napínání trolejového drátu a nosného lana – oddělené
- V hlavních sestavách bude navrženo kotvení v **poměru 1:2** pomocí kladkostroje
- Veškeré nové **závěsy trolejového vedení** jsou navrženy podle jednotlivých doplňků vzorové sestavy „S“.
- Výška sestavy v závěsu $V_s = 1400 - 1500$ mm pro **sjízdný závěs** v přímé i v oblouku
- Napájecí vedení bude navrženo z typových prvků. Jsou uvažovány odpojovače QAD35.
- Lana napájecích převěsů a svodů budou navržena průřezu 120 mm² Cu, nástavky z lana 50 mm² Bz.
- Pohony odpojovačů jsou uvažovány podle typové sestavy motorové typu EŽ.
- Motorové pohony budou **v zapojení s místním ovládáním** s rozšířenou svorkovnicí pro 5 vodičů.
- Stávající linky VN a VVN byly zaměřeny (jejich výšky) a budou posouzeny z pohledu jejich dovolené vzdálenosti od neživých a živých částí nového trakčního vedení. Problematická místa budou koordinována s profesí železničního svršku (úprava nivelety koleje). HIP postoupí zpracovateli TV vyjádření vlastníků/správců VN a VVN a ten následně, nejpozději k termínu odevzdání technického řešení (22.2.2016), získá a odevzdá také souhlas vlastníků/správců VN a VVN s výškou křížení.

SO 31-01.1 Havlíčkův Brod – Okrouhlice, trakční vedení

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Trakční vedení traťovém úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice bude v rámci tohoto SO kompletně rekonstruováno v návaznosti na nové kolejové řešení. Elektrická dělení obou přilehlých dopravních úseků zůstanou zachována s výjimkou výměn stávajících odpojovačů a jejich pohonů za nové. Tyto budou nově namontovány na stávající podpěry žst. Havlíčkův Brod a Okrouhlice. Nově budou vyměněny stávající bleskojistky na zhlavích obou železničních stanic. Stávající základy trakčních podpěr, které se nevyužijí v novém stavu, budou demolovány do úrovně 1,0m pod stávající terén.

Rozmístění nových podpěr je koordinováno ve vztahu ke stávajícím přejezdům, linkám VN, VVN a stávajícím silničním nadjezdům a vedení kabelových tras (a to jak nedávno položené trasy GSM-R, tak i nově navrhovaných tras zabezpečovacího i sdělovacího zařízení a silnoproudu).

Níže jsou specifikována kritická místa z hlediska prostorového umístění nových základů podpěr TV:

- V místě nových podpěr č. 1 a 3 není možno využít stávající kolejovou mezeru. Bude provedena pochůzka a posouzení se správcem, zda je možno využít stávající podpěry. Případně bude zvoleno jednostranné vyvěšení břevna z nových stožárů č. 2 a 4.
- V místě nové podpěry č. 17 nelze využít stávající opěrnou zídku k uchycení. Bude použit jednostranný krakorec na podpěře č. 18.
- Podpěry č. 24 a 26 se nacházejí v těsné blízkosti hranice drážního pozemku. Projektant se pokusí změnou a zahuštěním podélných rozpětí mezi podpěrami TV vymístit tyto dvě podpěry do příznivější pozice ve vztahu k mimodrážním pozemkům.
- Podpěry č. 40 a 42 jsou situovány do místa se stávajícím odvodněním realizovaným cca v roce 2008. Za toto odvodnění nelze základy situovat z důvodu umístění mimo drážní pozemek. Možnost úpravy odvodnění posoudí specialista kolejového spodku.
- V místě podpěr č. 91-101 u koleje č. 1 je skalnaté podloží. V projektu bude v tomto místě uvažováno s těžbou skály.
- V místě osového posunu (narovnání stáv. oblouku tratě) obou kolejí směrem dovnitř oblouku v km cca 228,7-229,1 budou nejdříve u 1. koleje v rámci přípravných prací (před začátkem nepřetržité výluky 1. koleje) vybudovány základy v dosypané pláni, tak aby bylo možno využít betonárku na kolejích. V místě základů u 2. koleje, které nelze postavit dopředu (kolidovali by se stávající koleje), bude použito k betonáži buď nekolejové vozidlo, nebo rychletuhnoucí beton. Toto bude rozpracováno dle stavebních postupů a kolejového řešení železničního spodku.
- Podpěry č. 221 a 222 jsou umístěny na středovém pilíři konstrukce železničního mostu v km 229,415. Uchycení těchto podpěr je řešeno v SO 14-13.
- V novém návrhu není uvažováno s kotvením na podpěry silničního nadjezdu v ev. km 229,672.
- Podpěra č. 272 je na mimodrážním pozemku. Z tohoto důvodu bude použit pouze jednostranně vyvěšený krakorec na podpěře č. 271.
- Stejný případ je v místě podpěry č. 275.
- V místě podpěr č. 280-308 u koleje č. 2 je skalnaté podloží. V projektu bude v tomto místě uvažováno s těžbou skály.
- Podpěra č. 330 je na mimodrážním pozemku. Z tohoto důvodu bude použit pouze jednostranně vyvěšený krakorec na podpěře č. 329.
- Podpěry č. 332, 334, 336 a 338 jsou situovány v odvodnění zárubní zdi u silniční komunikace jdoucí souběžně s kolejí č. 2. Do tohoto odvodnění včetně nové zdi nelze zasáhnout z důvodu porušení záruky na stavbu spolufinancovanou z prostředků EÚ (investorem je Kraj Vysočina). Opět bude zvoleno řešení s krakorci na podpěrách č. 331, 333, 335 a 337.

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

- Obecně budou kolize TV s odvodněním trati koordinovány se zpracovatelem železničního spodku (obtoky stožárů). Podkladem bude situace se zákresem skutečných rozměrů základů TV.

SO 31-01.2 Havlíčkův Brod-Okrouhlice, převěšení ZOK

V PD bylo v rámci tohoto objektu navrženo, že dojde k převěšení závěsného optického kabelu na nové trakční stožáry, které budou postaveny v rámci objektu „SO 31-0.1 Havlíčkův Brod-Okrouhlice, trakčního vedení“.

Proto, že vznikla pochybnost, je-li potřeba ZOK zachovat (v trase stavby GSM-R má vlastník ZOK ČD-Telematika položený nový OK se 72mi vlákny), toto řešení bude potvrzeno na profesní poradě sděl. zařízení 6.11.2015.

Poznámka: Na jednání 6.11.2015, které proběhlo po této poradě, rozhodnuto nebylo a vyplynulo z něj další projednání s ČD-T o zachování ZOK.

Z důvodu velkého příčného posunu kolejí č. 1 a 2 a to od km cca 228,700 až po km cca 229,0 je technické řešení následující:

- Kotvení ZOK na sudé straně na novém stožáru č. 154 (u stávajícího č. 148), km 228,053 s rezervou.
- Montáž nového přechodu kabelu na lichou stranu k nové podpěře č. 153. Odtud bude pokračovat po nově postavených podpěrách u liché koleje.
- Nová trasa kabelu pokračuje až po nový trakční stožár č. 199 (v blízkosti stávajícího TS 195), km 228,935, kde bude nově zakotven spolu se spojkou a rezervou.
- Dále bude trasa optického kabelu převěšena až po elektrické dělení žst. Okrouhlice.
- Na převěšení ZOK budou navrženy přednostně noční výluky.

Doplnění o závěry z jednání 25.11.2015:

Vzhledem k tomu, že v době realizace této stavby již bude v provozu 72vláknový optický kabel uložený v zemní trase provedené v rámci akcí „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ a „Zemní trasa OK ČD-T“ bylo na tomto jednání dohodnuto, že původně uvažované převěšení trasy OK bude nahrazeno jeho pouhou demontáží doplněnou o „výpichy“ trasy OK v železničních stanicích. Součástí SO 31-01.2 bude pouze demontáž trasy ZOK, včetně všech armatur pro její zavěšení. Výpichy a práce s nimi spojené budou součástí provozního souboru železniční sdělovací techniky.

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 37-01 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, ukolejnění

Stavební objekt řeší ukolejnění trakčních podpěr a ostatních kovových konstrukcí v rozsahu rekonstrukce trakčního vedení. Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

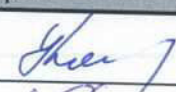
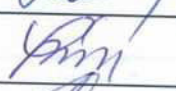
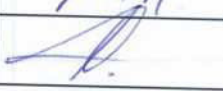
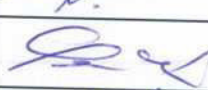
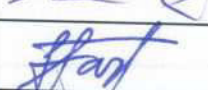
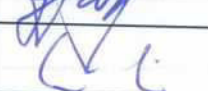
Zapsal: Radim Cíkl

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k projektu stavby:

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Vstupní porada v profesi trakční vedení

konané dne: 4.11.2015 v sídle SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	KOSINA Zdeněk	SŽDC. DR BRNO	971645630 Kosina@s2dc.cz	
2	ALBÍN SERVIT	SŽDC s.o. GŘ PRAHA DR/2	22646212 servit@s2dc.cz	
3	Vík Vladimír	SŽDC-SSV dr.	425956022 vikv@s2dc.cz	
4	ŠZABOŮVA LENKA	SŽDC-SSV	724 576 126 szaboova@s2dc.cz	
5	Bartoš Pavo/	PRODEX spol.s r.o.	605 342 494 bartos@prodex-cz.cz	
6	CIKL Radek	SUDOP BRNO spol.s r.o.	972625897 cikel@sudop-brno.cz	
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

ZÁPIS Z PROFESNÍ PORADY

Název stavby: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Předmět porady: profesní porada „Mosty a inženýrské objekty“

Místo konání: zasedací místnosti SŽDC, s.o., Stavební správa východ,
Palackého třída 208, Pardubice

Datum a čas: 5.11.2015 v 10:00 hod

Účastníci: dle prezenční listiny

Přílohy: Prezenční listina

Obsah jednání:

- Úvod
- Most v ev. km 229,415 (Most přes řeku Sázavu – výměna NK v 2. koleji)
- Ostatní mosty a propustky

Všeobecně:

Náplní jednání bylo zejména projednání a upřesnění technického řešení z Přípravné dokumentace. Investor upozornil projektanta na zohlednění požadavků migračního průzkumu.

Obecně: Na dráhách ČR nejsou schválené žádné mostní uzavřené rámové prefabrikáty, proto bylo domluveno, že se zohledněním POV budou navrhovány monolitické konstrukce.

K jednotlivým objektům dle ucelených částí, jak byly projednány:

1. SO 14-13 - Most v ev. km 229,415 (Most přes řeku Sázavu – výměna NK v 2. koleji)

- Řešení z přípravné dokumentace zůstane zachováno a dojde k jeho rozpracování do stupně "P". Na poradě bylo upozorněno na některé detaily, kterým bude věnována zvýšená pozornost, jedná se zejména o napojení na izolaci mostu v 1. koleji, posouzení pilíře na brzdné síly, odvodnění, montážní ztužení, bednění kolejového lože.
- Zatížitelnost mostu v koleji č.1 bude porovnána s návrhem nového mostu v koleji č.2, pokud bude návrh nosné konstrukce odpovídat, bude stačit jednoduché porovnání zatížitelnosti odhadem.
- Správce nesouhlasí s umístěním potrubí připravované stavby města Okrouhlice "výtlak splaškové kanalizace" na most. HIP obeznámí projektantku předmětné stavby.
- Podpěra TV na mostě bude brána, ale vzhledem k POV počítána jako jednotlivý sloup (v provizorním stavu, kdy bude nejdříve převěšena trakce v k.č.1 a až poté v k.č.2 - až bude hotový nový most v k.č.2). V koordinaci se zhotovitelem TV bude prověřeno, je-li vhodný návrh s podpěrami TV na mostě.

Poznámka: Poloha byla do doby uzavření zápisu prověřena s výsledkem, že bude zachován návrh prezentovaný na poradě. Mezní hodnota rozpětí určená typovou sestavou TV jako maximální je 65 m, z čehož vyplývá pouze možnost situovat podpěry TV mimo most - u křídel mostu, což je technicky i ekonomicky náročnější řešení.

- V dokumentaci (i ve výkresové části) bude popsáno (zakresleno) rozhraní jednotlivých souvisejících SO a PS.
- ZKPP koordinovat s profesí žel. spodku: tuhá deska nemůže být pouze pod polovinou kolejového roštu. Musí být v příčném směru zachována stejná tuhost pražcového podloží, drenáž nedávat do cementové stabilizace.
- Ložiska, dle přípravné dokumentace elastomerová, navrhnout s nadložiskovou a podložiskovou deskou, kvůli snadné výměně, desky šroubované, nesvařované.
- Zástupce GŘ SŽDC, O13 upozornil na problematiku protikorozi ochrany, kterou je potřeba řešit také na tratích se střídavou proudovou trakční soustavou (platné TP 124 a připravovaný předpis SR 5/7). Domluveno bylo, že v rámci projektu budou navrženy standardní protikorozi opatření odpovídající kategorii č.4 a po realizaci proběhne měření - zahrnout do rozpočtu.
- Objekt projednat s povodím – problematiky vyústění odvodnění pod most a hydrotechnického výpočtu – projednáno bude po rozpracování dispozičních výkresů.
- Projektant upřesní postup výstavby s ohledem ke stanovení doby výluk.

Migrace živočichů: Migračně vyhovující.

2. Ostatní mosty a propustky

SO 14-57 - Propustek v ev. km 226,028

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový trubní propustek DN800 s vtokovou jímkou, zůstává zachováno. Vodovodní potrubí uvedené v Přípravné dokumentaci bylo již odstraněno, zbývající části potrubí jsou nefunkční a v případě dotčení stavbou budou v nutném rozsahu odstraněny. Na případné úpravy vodovodu upozorní projektanta SMT, která se bude k dané stavbě v obvodu dráhy vyjadřovat.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-58 - Propustek v ev. km 226,471

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. rozšíření koruny násypu pomocí armované zeminy a sanace propustku, zůstává zachováno.

Migrace živočichů: Požadavek na vytvoření bermy – do stávající kompaktní dlažby není v rámci stavby zasahováno a probíhají zde jen drobné opravné práce, berma tak nebude vzhledem k malému průtoku zřízena.

SO 14-09 - Most v ev. km 227,178

Dispoziční řešení nového mostu z Přípravné dokumentace zůstává zachováno. Konstrukce bude navržena jako uzavřený monolitický rám. Kolejové lože na mostě bude navrženo otevřené, průjezdný průřez pod mostem nebude přestavbou zhoršen.

Migrace živočichů: Zachovat přírodní charakter podmostí – bude zachováno.

SO 14-60 - Propustek v ev. km 227,638

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový propustek s vtokovým čelem, zůstává zachováno.

Migrace živočichů: Požadavek na zhotovení rámového propustku s pochozí bermou – trubní propustek DN1400 bude změněn na rámový propustek odpovídající světlosti. Zřízení bermy bude zváženo s ohledem na konečný návrh propustku.

SO 14-61 - Propustek v ev. km 228,207

Řešení sanace propustku z Přípravné dokumentace, tj. vložení ocelové flexibilní konstrukce DN800 z vlnitého plechu, zůstává zachováno. S ohledem na problémový pozemek bude na vtoku navrženo čelo nebo jímka. Sklon propustku bude prověřen z hlediska zajištění plynulého odtoku do řeky Sázavy. Bude zváženo použití tlamového profilu světлых rozměrů 0,82 x 1,15 m (š x v).

Migrace živočichů: Požadavek na maximální světlost a vytvoření pochozí bermy – vzhledem délce a světlosti stávajícího propustku lze zajistit přijatelnou průchodnost pouze při jeho celkové přestavbě, nebo zachováním stávajícího stavu. Vzhledem k významu propustku, výšce nadnásypu a nutnosti zajistit provoz vždy alespoň po jedné koleji, je přestavba propustku z ekonomického hlediska neobhájitelná. Zachování stávajícího stavu však nelze provést bez jeho celkové rekonstrukce a vzhledem ke špatnému stavu betonových částí, i jeho částečné přestavbě. Navržená sanace vsunutím ocelové flexibilní konstrukce zajistí správné fungování propustku za vynaložení minimálních nákladů a svými rozměry umožní i průchod požadovaných živočichů. Délka 30m propustku bude ve vrcholu prodloužena o cca 4m, charakter temného tunelu se tak příliš nezmění. Při dalším zpracování bude zváženo vytvoření rovného kamenného dna, vzhledem k občasnému průtoku se zřízení bermy neuvažuje.

SO 14-62 - Propustek v ev. km 228,446

Řešení sanace propustku z Přípravné dokumentace, tj. vložení ocelové flexibilní konstrukce z vlnitého plechu, zůstává zachováno. Z hlediska údržby bude profil trouby zvětšen na DN800. Bude zváženo použití tlamového profilu světлых rozměrů 0,82 x 1,15 m (š x v).

Migrace živočichů: Bez hodnocení.

SO 14-64 - Propustek v ev. km 230,268

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový trubní propustek, zůstává zachováno. Z hlediska údržby bude profil trouby zvětšen na DN1000. V dokumentaci bude doplněno, že odtok ze stávající jímky na výtoku je částečně zajištěn stávajícím melioračním potrubím, zbytek průtočného množství odečte po povrchu terénu.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-15 - Most v ev. km 230,408

Dispoziční řešení nového mostu z Přípravné dokumentace zůstává zachováno. Konstrukce bude navržena jako uzavřený monolitický rám. Kolejové lože na mostě bude navrženo otevřené, průjezdný průřez pod mostem nebude přestavbou zhoršen.

Migrace živočichů: Zachovat přírodní charakter podmostí – bude zachováno.

SO 14-66 - Propustek v ev. km 230,612

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový trubní propustek DN1000 s vtokovým čelem, zůstává zachováno.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-67 - Propustek v ev. km 230,781

Na poradě byl představen nový návrh propustku z rámových prefabrikátů typu Prefa Grygov. Tímto řešením došlo ke zmenšení dimenzí nosné konstrukce, k odstranění dlažby a rubového odvodnění, ke zjednodušení systému izolace a tedy k značné úspoře materiálu. Dále je toto řešení vhodnější z hlediska přestavby propustku a dočasného převedení vodoteče, v části profilu stávajícího propustku. Propustek je navržen o světlosti 1,5 x 1,0 m (š x v), s vtokovým čelem a šikmým ukončením na výtoku. Přechodová oblast bude omezena hranou výkopu pro zhotovení nového propustku a ZKPP bude provedeno na celou délku přechodové oblasti (ZKPP se nenavrhuje).

Migrace živočichů: Požadavek na zhotovení pochozí bermy – berma nebude zřízena, dle stávajícího stavu dochází k přirozenému usazování splavenin, které vytvoří přirozený charakter dna.

SO 14-68 - Propustek v ev. km 231,059

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. sanace a zakrytí jímky + lokální sanace zdi na výtoku, zůstává zachováno. K sanaci zdiva na výtoku bude doplněno „doplnění kamenů s vyklínováním“. Zaústění příkopů do jímky bude doplněno betonovými žlaby na délce 2,0 m z každé strany. Vtok do jímky bude opatřen mříží (česlemi). Zakrytí jímky je navrženo kompozitním roštem. Předpokládá se použití roštu z nehořlavé pryskyřice ve třídě hořlavosti B (nesnadno hořlavý) až A (nehořlavý), tj. rošt nebude přispívat k růstu požáru v žádném jeho stadiu.

Migrace živočichů: Bez hodnocení.

SO 14-69 - Propustek v ev. km 231,369

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový trubní propustek DN1000, zůstává zachováno. Bude provedena koordinace z hlediska umístění sloupků PHS mimo konstrukci propustku. Odvodnění železničního spodku bude svedeno do propustku.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-70 - Propustek v ev. km 231,640

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. přestavba na nový trubní propustek DN1000 s vtokovým čelem, zůstává zachováno.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-71 - Propustek v ev. km 232,125

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. rozšíření koruny násypu na výtoku pomocí armované zeminy a sanace propustku, zůstává zachováno. Nebude provedena ochrana svahu protierozní georohoží, v místě armované zeminy na výtoku bude doplněna drenáž jako u propustku v ev. km 226,471. Bude provedena koordinace z hlediska umístění sloupků PHS mimo konstrukci propustku.

Migrace živočichů: Bez dalších požadavků.

SO 14-22 - Most v ev. km 232,341

Řešení z Přípravné dokumentace, tj. sanace mostu a rozšíření koruny násypu pomocí ŽB žlabu, zůstává zachováno. Stažení čela klenby není navrženo, trhlina v klenbě není aktivní a působení vodorovných sil bude omezeno novou ŽB konstrukcí.

Migrace živočichů: Zachovat přírodní charakter podmostí – bude zachováno. Zachovat zatrubněnou vodoteč a provést její maximální odtrubnění – do konstrukce nebude zasahováno.

ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHLICE Profesní porada – 5.11.2015

4

SO 14-90 - Silniční nadjezd v ev. km 229,672, ochrana proti dotyku

Na poradě byl představen návrh svislé protidotykové ochrany. Uchycení nové protidotykové ochrany, ke stávajícímu zábradlí, bylo prověřeno statickým výpočtem a bylo shledáno jako proveditelné. Rozsah a poloha protidotykové ochrany budou upřesněny na základě polohy trakčního vedení. Dále bude respektován požadavek normy ČSN EN 50122-1 (článek 5.3.2.1) „Zábrana nesmí mít žádnou mezeru od povrchu stanoviště“. Jednotlivé montážní kusy budou rovněž těsně spojeny, tj. bez vzduchové mezery.

Migrace živočichů: Bez hodnocení.



V Praze, 18. listopad 2015

Ing. Radek Navrátil

Ing. Jan Blažek









Prezenční listina

Rekonstrukce trati "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"

Profesní porada - mosty a propustky

konaná dne: 5.11.2015 Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice

Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	PRODEX spol.s.r.o.	Pavel Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
2	SZDC s.r.o. SSV	LENKA SZABOVÁ	724 976 126	szabovak@szdc.cz	
3	SŽDC, s.o. SHTBRNO	PETR KLIMEŠ	725 102 829	klimespe@szdc.cz	
4	V-con s.r.o.	ONDŘEJ BRZDÁK	732 900 521	brzdek@v-con.cz	
5	SŽDC OH3 GE	MIROSLAV BRATA	727 427 271	bratlam@szdc.cz	
6	GR SŽDC OH3	Václav Podlipný	737 257 686	podlipny@szdc.cz	
7	V-CON s.r.o.	Jan Blažek	724 983 110	blazek@v-con.cz	
8	PRODEX spol.s.r.o.	Radek Navrátil	737 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Vstupní výrobní porada profesí zab. zař., sděl. zař., silnoproud a dopravní technologie
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	6.11.2015
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Z jednání se omluvili: Jan Turek, SŽDC SŽE Hradec Králové.

Předmět stavby

Předmětem zakázky je zpracování projektu stavby (dokumentace ke stavebnímu povolení) "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice", tj. zpracování komplexní rekonstrukce traťového úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice ležícího na trati č. 324 Brno hl. n – Kutná Hora hl. n.. Cílem stavby je zvýšení rychlosti v daném traťovém úseku. Jedná se o dvojkolejnou elektrifikovanou trať se smíšenou osobní i nákladní dopravou.

V mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice v délce 6,608 km v žkm 224,397- 232,636 bude řešena sanace železničního spodku, umělých staveb, rekonstrukce železničního svršku, sdělovacího zařízení, přejezdových konstrukcí včetně přejezdového zabezpečovacího zařízení, nové PHS a rekonstrukce zastávky Havlíčkův Brod – Perknov v žkm 228,327 včetně osvětlení a infosystému. V mezistaničním úseku bude rovněž doplněna diagnostika vozidel, rekonstruována trakce a traťové zabezpečovací zařízení.

Začátek rekonstrukce kolejí bude v km 226,016. Úsek kolejí od ŽST Havlíčkův Brod do km 226,016 nebude rekonstruován a bude ponechán ve stávajícím stavu. Tento úsek byl v nedávné době rekonstruován (rok 2008), v současné době je veden ze strany SŽDC jako zkušební, navíc zde není potenciál významného zvýšení traťové rychlosti. Konec rekonstrukce kolejí bude v souladu se zadávacími podklady v km 232,353 (nové staničení). Na úseku trati v km 230,650 - 231,774 byly odvodnění trati a PTŽS realizovány v rámci stavby "Rekonstrukce koleje č.2 v km 230,650 - 231,774 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice". V tomto úseku tedy bude upravován pouze železniční svršek.

Provozní a dopravní technologie (zapsal Ing. Leoš Hromádka, PRODEX spol. s r. o.)

- Úvodem projektant seznámil přítomné se základními dopravnětechnologickými charakteristikami řešeného úseku.
- Projednán a odsouhlasen byl výhledový rozsah dopravy pro roky 2020 a 2030. Ten byl poskytnut odborem strategie SŽDC ještě před poradou. Ve srovnání s PD je v počtu vlaků identický pro rok 2020,

avšak mírně odlišný pro rok 2030 (v PD uvažovány o 3-4 vlaky více dle směru). Bylo konstatováno, že v tomto případě není vhodné předpoklady oproti PD měnit, a tak se souhlasem všech přítomných zůstane stejný.

- Opětovně bylo potvrzeno řešení nástupišť na zastávce Perknov v délce 110 m, vyplývající z délky výhledově provozovaných souprav.
- Prezentovány a opětovně odsouhlaseny byly grafy statického a dynamického rychlostního profilu. Pro další řešení bylo odsouhlaseno, že budou použita stejná hnací vozidla a soupravy, jako v PD.
- Řešení kapitoly dopravní technologie v PS bude v zásadě vycházet z PD, se zdůrazněním řešení zvládnutí jednokolejného provozu během výstavby.

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ivo Jabůrek, Signal Projekt s r. o.)

V rámci zpracování projektu stavby budou řešeny tři provozní soubory zabezpečovacího zařízení.

PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ

PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ

PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení

Výchozími podklady pro zpracování projektové dokumentace jsou Přípravná dokumentace z roku 2014 a zadávací dokumentace.

Hlavním předmětem řešení zabezpečovacího zařízení je zbudování nového traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice a jeho uvázání do sousedních dopraven.

Stávající stav

Havlíčkův Brod – ve stanici je v činnosti SZZ 3. kategorie, typu AŽD 71. V současné době ve stanici dochází k náhradě kolejových obvodů za počítače náprav. V 1. a 2. koleji budou elektronické kolejové obvody KOA z důvodu nutnosti přenosu kódu VZ.

Ve stanici je postaven nový napájecí zdroj. V souvislosti s touto stavbou se využijí reléové stojany.

Okrouhlice – ve stanici je v činnosti SZZ 3. kategorie, typu AŽD 71. Pro určení volnosti koleje a přenos kódu VZ jsou ve stanici kolejové obvody 275Hz.

Traťový úsek Havl. Brod – Okrouhlice je zabezpečen TZZ 3. kategorie automatický blok typu AB3-74. Pro zjišťování volnosti kolejí jsou v mezistaničním úseku kolejové obvody 75Hz se soubory KAV a FID3. Kolejové obvody jsou vybavené dodatečným kódováním. Výstroj autobloku je umístěna ve skříních u návěstních bodů. TZZ je napájené z rozvodu 6kV. V mezistaničním úseku se nachází 2 přejezdy PZS 3SBI typu AŽD 71. Pro automatické ovládání PZS se využívají kolejové obvody TZZ. Ovládání a indikace PZS jsou umístěny na ovládacím pultu žst. Okrouhlice.

Navrhované řešení

Havlíčkův Brod – SZZ se stavbou nemění, ve stanici se bude zřizovat úvazka nově budovaného autobloku a dále bude ve stanici umístěna část výstroje TZZ. Pro napájení TZZ se využije napájecí zdroj UNZ, který se doplní o měnič 75Hz, který bude sloužit pro napájení traťových kolejových obvodů a pro zajištění kódování LVZ. Zařízení bude umístěno do reléového sálu, kde jsou volné stojany pro umístění výstroje TZZ.

Okrouhlice - SZZ se stavbou nemění, ve stanici se bude zřizovat úvazka nově budovaného autobloku a dále bude ve stanici umístěna část výstroje TZZ. Pro napájení TZZ bude zřízen nový napájecí zdroj UNZ, který bude sloužit výhradně pro napájení TZZ. Nový napájecí zdroj bude umístěn v místnosti, kde je v současnosti oddělovací transformátor. Místnost se nachází vedle místnosti kabelových stojanů, pro potřeby napájecího zdroje je třeba zřídit klimatizaci. (Poznámka: V PD byla klimatizace navržena v ŽST Havlíčkův Brod hl.n., kde je v současnosti osazená nová. Projektant tuto skutečnost ověří a v případě potvrzení této skutečnosti bude přesunuta v dokumentaci i rozpočtu do ŽST Okrouhlice.) Zařízení TZZ bude umístěno v reléovém sálu, kde je prostor pro zřízení nové stojanové řady pro 4 stojany, dále je v reléové místnosti volný stojan č.42. Pro výstroj TZZ je uvažováno je s 5ti stojany/skříněmi. 1xABE, 1xvolné vazby, 2xKOA, 1x napájecí. Skříň DOZ bude umístěna v levém rohu za vchodovými dveřmi.

Traťové zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie elektronický automatický blok. Výstroj TZZ bude soustředěna do sousedních dopraven. Pro zjištění volnosti koleje a pro přenos kódu VZ budou zřízeny nové elektronické kolejové obvody 75Hz. Počet nových prostorových oddílů bude v obou kolejích 5 v obou směrech. Navrhované TZZ bude splňovat požadavky TSI a bude připravené na nasazení systému ETCS.

Přejezdy v mezistaničním úseku budou kategorie PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací. PZZ bude reléového typu. Pro automatické ovládání budou PZZ využívat počítače náprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav a přejezdových zabezpečovacích zařízení bude v reléových domcích v blízkosti přejezdů. Napájení bude z nového rozvodu 6kV a zároveň z veřejné sítě (přejezd u zastávky Havlíčkův Brod-Perknov) Přejezd u Okrouhlice bude jako záložní napájení využívat buď staniční zdroj SZZ žst. Okrouhlice, nebo z veřejné sítě. Způsob napájení bude upřesněn pro prověření situace a po koordinaci zpracovatelů řešení zabezpečovacího zařízení a silnoproudu.

Ovládání a indikace přejezdů byly v PD navrženy do Havlíčkova Brodu, z důvodu zjednodušení úpravy ovládacích pultů v obou dopravních a nedostatku prostoru v Havlíčkově Brodě navrhujeme umístění ovládání a indikací do Okrouhlice, tak jako v současném stavu. Protože technologie TZZ a PZS je plně kompatibilní se systémem DOZ a při budoucím dálkovém ovládání žst. Okrouhlice bude možné přenést ovládání a indikace PZS do dispečerského pracoviště, zástupce SŽDC s.o., GŘ O12 souhlasí s tímto řešením, které v budoucnosti neznemožní ovládání z CDP Praha.

Na základě požadavku investora budou stavební úpravy související se zabezpečovacím zařízením zahrnuty a řešeny v PS zabezpečovacího zařízení.

Demontáž a montáž MIB systému AVV bude řešena zpracovatelem PS zab. zař., ale rozpočtově a do dokumentace bude zahrnuta jako součást SO železničního svršku.

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. František Zimmermann, Ing. Petr Steiner, Ing. Petr Čechura, všichni PRODEX spol. s r. o.)

Úvodní seznámení zástupců zadavatele a investora s navrhovaným způsobem zpracování PS sdělovacího zařízení ve stupni DSP.

Oddíl „D.2 Železniční sdělovací zařízení“ táto stavby obsahuje dva PS:

PS 21-01 DOK a TK

PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas

PS 21-01 DOK a TK

Přípravná dokumentace počítala v úseku železniční trati, mezi žst. Okrouhlice a Havlíčkův Brod, s pokládkou dvou sdělovacích kabelů SŽDC - jednoho dálkového optického kabelu DOK 36 vláken a jednoho traťového metalického kabelu TK TCEPKPFLEZE 15XN0,8. Tyto kabely měly být uloženy ve společné kabelové trase s nově pokládanými kabely zab. zař., navrženými v rámci souvisejících PS zab. zař. Dále měl být v rámci SO úprav trakčního vedení převěšován stávající závěsný optický kabel ZOK ČD-T z rušených trakčních podpěr na nové.

V současné době však je na tomto úseku tratě dokončována nová stavba GSM-R, v jejímž rámci byly mezi žst. Okrouhlice a Havlíčkův Brod položeny dva nové optické kabely SŽDC (36 vl.) a ČD-Telematika (72vl.). Tyto kabely již je nutno, vzhledem k tomuto projektu stavby, považovat za kabely stávající a jejich výskyt bude nutno v projektu stavby respektovat. Pokud by tedy měly tyto kabely nově nahrazovat DOK SŽSC a ZOK ČD-T, jejichž pokládka a převěšování se mělo realizovat v rámci tohoto projektu stavby, povede to ke změně náplně PS 21-01 a SO trakčního vedení, řešícího převěšování ZOK. Nebude pak již nutno nový DOK SŽDC pokládat a ZOK ČD-T převěšovat. V PS 21-01 by se potom pokládal pouze nový metalický traťový kabel 15XN a místo pokládky nového DOK SŽDC by pak náplní PS byly ochrany a lokální úpravy kabelů položených v rámci stavby GSM-R. K tomuto bylo konstatováno:

- V otázce, zda nově položený DOK ČD-T 72 vl. nahrazuje stávající ZOK a nebude ho tedy nutno převěšovat, byla dotazována zástupkyně majitele a správce ZOK – ČD-Telematiky a.s. Bylo konstatováno, že na tuto otázku nemůže na místě odpovědět, otázku tedy HIP na ČD-T. Zástupce OŘ Brno k tomuto připomenul, že OŘ dosud pokládalo výstavbu nového DOK ČD-T 72 vl., položeného v rámci stavby GSM-R, za pokládku kabelu, který v budoucnu ZOK nahradí.
- Dle zjištění HIPa, má DOK SŽDC 36 vl., položený v rámci stavby GSM-R, plně nahrazovat nový DOK SŽDC 36 vl., jehož pokládka měla být náplní PS 21-01. Proto nebude nový DOK SŽDC 36 vl. již pokládán a náklady na jeho položení budou v PS 21-01 použity na ochranu a úpravu kabelů uložených v rámci stavby GSM-R. Proto k těmto kabelům zajistil HIP od zhotovitele stavby GSM-R oficiální situační plán uložení kabelů ve fázi skutečného provedení. Z důvodu náročnosti terénu a možnosti co nejjednodušší zajistit nutné úpravy kabelové trasy a ochrany kabelů uložených v rámci stavby GSM-R bylo doporučeno navrhovateli nové společné trasy zabezpečovacích a sdělovacích kabelů, tedy zpracovateli PS zab. zař., aby tuto navrhl souběžně s trasou kabelů položených ve stavbě GSM-R, v její těsné blízkosti. Tím, že obě trasy povedou souběžně blízko sebe, bude možné nejsnáze provést nutné úpravy uložení kabelů položených v rámci stavby GSM-R a jejich ochranu (v případě kolize s touto projektovanou stavbou). Ostatní profese budou informovány o tom, že tyto úpravy v uložení kabelů GSM-R jsou možné provést jen v nutných případech a minimálním měřítku (tj. na rekonstruovaných mostech, propustcích, v okolí základů nových sloupů TV apod.). Jinak musí být jejich uložení respektováno a stavbou nebude nijak narušeno.
- Zástupce TÚDC upozornil na skutečnost, že v tomto případě, kdy bude výkop pro novou kabelovou trasu realizován podél trasy kabelů položených ve stavbě GSM-R, bude výkop prováděn v ochranném pásmu těchto kabelů a bude tedy nutno zemní práce v celé délce výkopů provádět ručně.
- Správce mostů a propustků upozornil na nutnost dodržet předepsané hloubky uložení kabelů při přechodu mostů a propustků a to i na těch, které leží mimo prostor kolejových úprav. Situování nově pokládaných kabelů je proto třeba řešit individuálně pro každý most či propustek a takto ho též i projednat.

- Jelikož již je k dispozici prvotní návrh rozmístění nových stožárů TV a polohopis skutečného provedení uložení kabelů položených ve stavbě GSM-R, provedli zpracovatelé PS sdělovacího zařízení předběžný průzkum tratě, kde posuzovali jejich vzájemná kolizní místa. Závěry tohoto šetření byly zpracovány ve formě tabulky, kde jsou u jednotlivých trakčních podpěr uvedeny návrhy úprav zamýšleného umístění základů TV vůči této trase kabelů. Tento materiál byl na předcházející vstupní profesní poradě profese trakčního vedení již předán, prostřednictvím HIPa zpracovatelům SO trakčního vedení. HIP konstatoval, že se zpracovatelé SO trakčního vedení budou tímto materiálem zabývat, provedou možné posuny uložení základů TV, popř. jiné možné úpravy v kolizních místech, což budou dále projednávat se zpracovateli nové trasy kabelů zab. a sděl. zař. a se zpracovateli úprav a ochran kabelů položených ve stavbě GSM-R.
- V rámci PS 21-01 bude tedy již pokládán pouze nový TK SŽDC TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a to jako příloha k novým kabelům zab. zař. TK bude tedy přiložen do společné kabelové rýhy projektované v rámci PS zab. zař., situované výše zmíněným způsobem. Způsob montáže kabelu, jeho vypichování a vyvádění bude dále provedeno způsobem shodným s přípravnou dokumentací a v průběhu projekčních prací bude koordinován a upřesňován dle potřeb nově projektovaného zab. zař. Návrh na snížení profilu TK SŽDC z 15XN na běžnější profil 10 XN byl na poradě zamítnut zástupci správce (ČD-T).
- Na poradě bylo dále připomenuto, že v rámci SO elektro dojde také k pokládce nového kabelu 6kV, popř. dalších kabelů NN, jejichž trasa musí být rovněž s trasou zab. a sděl. kabelů (stávající trasou kabelů položených ve stavbě GSM-R a s ní souběžnou novu trasou zab. a sděl. kabelů projektovaných v tomto projektu) koordinována. Pro potřeby koordinace kabelových tras HIP svolá místní šetření za účasti projektantů kabelových tras a zástupců příslušných správ (ST, SMT, SEE, SZST).
- S výše popsáním řešením byl na poradě vysloven souhlas všech zúčastněných.

Podél trati Havlíčkův Brod – Okrouhlice je dále uložen stávající dálkový metalický kabel SŽDC – DK 44. Ten je ale uložen v dostatečné vzdálenosti od železniční tratě a mimo železniční těleso. S projektovanou stavbou tedy, až na dva případy křížení žel. tratě, nekoliduje. Tato dvě místa budou prověřena a v případě nutnosti v rámci PS 21-01 ošetřena. Dle zatím dostupných informací by již na DK nemělo být v provozu žádné VTO. Toto bude ještě prověřeno a v případě, že některé VTO bude ještě provozováno, bude v závěru stavby výpich z dálkového kabelu k VTO zrušen a okruh bude zapojen do rovna. Dle přípravné dokumentace má být veškerý provoz z DK převeden do nového TK 15XN0,8. V DK však i nadále zůstanou v provozu ještě některé relace SEE pro řízení napájecích stanic, které nejsou v žst. Okrouhlice vyvedeny. Výluky na provozu DK bude tedy nutno se zástupci SEE konzultovat.

PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas

Koncepce již byla projednána na vstupní multiprofesní poradě. Jedná se o instalaci rozhlasové ústředny, založené na VoIP technologii a na instalaci rozhlasových rozvodů, včetně reproduktorů na zastávce Havlíčkův Brod - Perknov. Rozhlasové reproduktory se navrhuje umístit na nové osvětlovací stožáry, rozmísťované v rámci souvisejícího PS osvětlení na zastávce, což bylo přítomnými odsouhlaseno. Na každém nástupišti se navrhuje umístit tři reproduktory umístěné na dvou osvětlovacích stožárech (na jednom stožáru budou umístěny dva reproduktory hlásající do opačných směrů a na druhém stožáru bude reproduktor jeden).

Hlášení se navrhuje řešit z technologie vybudované na zastávce v rámci stavby GSM-R (ovládací terminály TOP), popřípadě stavby „Rekonstrukce nástupišť v žst. Havlíčkův Brod“, kde byl inovován informační počítač „HAVIS“.

Standartní hlášení bude řešeno přes informační počítač „HAVIS“, naléhavé hlášení bude probíhat z terminálů výpravčích sousedních stanic, tj. žst. Okrouhlice a žst Havlíčkův Brod hl. n.

Propojení zmíněných ovládacích bloků je řešeno přes datovou technologickou síť. Tato technologická datová síť je na zastávce Havlíčkův Brod - Perknov ukončena v technologickém domku GSM-R. Rozhlasovou ústřednu se navrhuje situovat do technologického domku budovaného u přejezdu nacházejícího se u zastávky. V technologickém domku se požaduje stavební oddělení rozhlasového zařízení od zařízení zabezpečovacího s tím, že vchod do obou prostor bude zajištěn samostatnými dveřmi. Propojení obou objektů, tj. technologického domku GSM-R a technologického domku přejezdu, se navrhuje provést místním optickým kabelem. Pro připojení zařízení k IP technologické síti, respektive k přenosovému systému SDH, se navrhuje využít mediapřevodníků ethernet. HIP zmínil možnost využití stávajícího objektu stavědla č.1 místo nového reléového domku (RD). Tato možnost bude prověřena ve spolupráci se správcem objektu (SBBH).

Poznámka: Po jednání postoupil zástupce SBBH fotodokumentaci a další podklady ohledně stavědla č.1 HIPovi. Na základě posouzení bylo konstatováno, že objekt je v nevyhovujícím stavu a jeho případná oprava by byla finančně náročnější, než výstavba nového RD. Po odsouhlasení HIS bylo proto rozhodnuto, že v dalších projekčních pracích se bude nadále sledovat návrh s novým objektem RD. Stávající stavědlo bude demolováno OŘ (jeho demolice není součástí stavby).

Obecně

Napojení silové technologie na integrační koncentrátor nebude v této stavbě řešeno, neboť pro takto krátký úsek trati nemá smysl dálkovou diagnostiku a ovládání osvětlení zastávky provádět přes dispečink energetiky, či z jiného místa. Pro možnost následného protažení datového či signálního kabelu mezi silovým rozvaděčem osvětlení zastávky a místností rozhlasové ústředny v technologickém domku se nicméně navrhuje jejich propojení trubkou uloženou v zemi.

Silnoproud (zapsal Ing. Luis Alberto Pinto Castillo, PRODEX spol. s r. o.)

Úvodem projektant stručně seznámil přítomné s rozsahem úprav osvětlení, rozvodů nn a přípojku v zast. Havlíčkův Brod – Perknov, dále dvou přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZS) a nového kabelu 6kV v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice.

SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod - Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení

Stávající elektrické rozvody pro osvětlení budou z důvodu rozsáhlých úprav v kolejišti a na nástupišti nahrazeny novými. S ohledem na stáří se demontuje stávajících 14ks sadových stožárků, následně se provede instalace nových sklopných stožárků výšky do 6m.

Z důvodů úspory elektrické energie investor požaduje svítidla na stožárech v provedení LED z tvrzeného skla a zdroji cca 54 W. Vlastní svítidlo má být z hliníkové slitiny a ve třídě ochrany II. Požadováno je 20 lux.

Přístřešky pro cestující budou vybaveny zářivkovým svítidlem v provedení anti-vandal. Při návrhu osvětlení nástupišť a přejezdů se bude vycházet z požadavků ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11. Požadováno je 50 lux.

Nové osvětlení se napojí z nového rozvaděče osvětlení zastávky RO1 realizovaného v rámci stavby "GSM-R".

Pro rozvaděč zastávky bude v rámci tohoto objektu nová přípojka z rozvodu 0,4kV ČEZ.

Nová přípojka bude provedena ze stávajícího betonového sloupu vrchem, vedena kabelem CYKY, přes novou pojistkovou skříň SP. Svod bude po sloupu, od výšky cca 3m do 0,5m a v zemi bude chráněn ocelovou trubkou. Dále bude kabel veden v zemi do nového rozvaděče v pilíři zrealizovaného v rámci stavby "GSM-R".

V pilíři budou současně s přípojkovou skříní nainstalovány hlavní měření ČEZ. Dále bude umístěno podružné měření SŽDC pro RD, Sděl, prostorovou rezervu pro výdejní automaty, vývod do stávajícího měření pro strážní domek umístěný ve stávajícím cihlovém pilíři, vývod pro RO1 a stávající vývod pro BTS.

V rozvaděči zastávky bude ponechán volný prostor pro budoucí doplnění technologického automatu (TA) pro dálkové ovládání a signalizaci stavu osvětlení, čtyři proudové relé, jeden jednofázový jistič 6A pro modul M-BUS a TA. Dále musí zůstat volný prostor pro dva moduly „M-BUS“ a pro optický rozvaděč velikosti cca třífázového jističe.

Stožáry osvětlení budou kotveny pomocí typových kotvicích konstrukcí - vetknuté do betonového základu opatřeného z obou stran vhodnou průchodkou pro zavedení kabelů nn. Navržené stožáry budou sloužit i pro umístění rozhlasu.

Stožáry umístěné na obou nástupištích budou připojeny na společný vývod kabelem CYKY-O 4x6mm² uloženým v předepsané hloubce do plastového kabelového žlabu.

Ovládání osvětlení bude provedeno pomocí soumrakového spínače v kombinaci se spínacími hodinami. Tento způsob ovládání osvětlení byl navržen v předchozím stupni projektové dokumentace a schválen (následně byl odsouhlasen při konzultacích s provozovatelem).

SO 36-01 Přeložka kabelu 6 kV

V úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice SDC SEE se požaduje provést výměnu kabelu 6kV 50Hz vzhledem ke staří a vysoké poruchovosti.

Projekt řeší v mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice stávající traťové transformační skříň od TS 1508 až po rozpínací stanice Okrouhlice RS 1521 v km 232,950 a kabelový rozvod 6kV od km 224,300 do km 232,950.

V úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice se demontuje celkem 13ks TS a montují se celkem 3ks TS.

Tento SO obsahuje rovněž napájení UNZ-3 v žst. Okrouhlice z rozvodu 6 kV.

SO 36-03 Přípojka nn pro napájení PZS v km 228,255

V rámci provozního souboru PS 12-01 bude na přejezdu v km 228,255 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení budou realizovány dvě nové přípojky nn. Jedna přípojka nn se provede z nové transformační skříň TS 1514 umístěné v km 228,250 a druhá přípojka bude v rámci SO 36-02 z rozvaděče zastávky Perknov. Transformační skříň TS 1514 je součástí stavebního objektu SO 36-01. Elektrické přípojky, pro napájení světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení, jsou zakončeny v elektrickém rozvaděči upevněném na vnější straně reléového domku „RD“ kabelem CYKY -J 4x10mm².

SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425

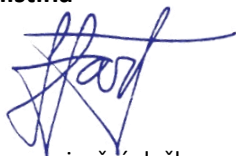
V rámci provozního souboru PS 12-01 bude na přejezdu v km 231,425 instalováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení. Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení budou realizovány dvě nové přípojky nn. Jedna přípojka nn se provede z nové transformační skříně TS 1519 umístěné v km 231,412 a druhá přípojka bude v rámci PS 12-01 z žst. Okrouhlice. Transformační skříň TS 1519 je součástí stavebního objektu SO 36-01. Elektrické přípojky, pro napájení světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení, jsou zakončeny v elektrickém rozvaděči upevněném na vnější straně reléového domku kabelem CYKY -J 4x10mm².

Vypracováno: V Praze, 21.12.2015

Přílohy:**1. Prezenční listina**

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: bartos@prodex-cz.eu

















Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"

Vstupní výrobní porada profesí zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, elektro a dopravní technologie

konaná dne: 6.14.2015 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SZDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice Strana: 1

organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1 SZDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szaboova@szdc.cz	
2 Prodex spol. s r.o.	Ing. Pavol Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3 Prodex spol. s r.o.	Ing. František Zimmermann	778 402 856	zimmermann@prodex-cz.eu	
4 Prodex spol. s r.o.	Ing. Petr Steiner	603 252 649	steiner.pf@gmail.com	
5 Prodex spol. s r.o.	Ing. Petr Čechura	277 007 727	cechura@prodex-cz.eu	
6 Prodex spol. s r.o.	Ing. Luis Alberto Pinto Castillo	277 007 724	pinto@prodex-cz.eu	
7 Prodex spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádka	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
8 PRODEX	PETER LASTOVECKÝ	444 204 449	lastovecky@prodex-cz.eu	
9 SignalProjekt s.r.o.	Tomaš Juřík	428 454 230	juarik@signalprojekt.cz	
10 SZDC BRČN	ALEŠ ZEMAN	702 209 232	Zeman.A@szdc.cz	
11 SZDC - SSV	ZDENĚK NĚMEČEK	724 244 271	NEMECKEZ@SZDC.CZ	
12 SZDC - SSV	Vik Machanová	425 986 022	vik@szdc.cz	
13 SZDC - SSV Jihlava	Michal Chalupa	724 065 350	chalupa@szdc.cz	
14 SZDC - SSV Třebíč	Václav Havlík	424 995 900	havlik@szdc.cz	
15 SZDC s.o. - DOČIMSKA	Martin Novák	602 239 751	novakm@qr.cd.cz	
16 SZDC s.o. OT ŠTĚPNO	PETR KLIMEŠ	725 502 829	klimesp@szdc.cz	
17 SZDC s.o. OČ. PAVLOV	Petr Pávek	724 993 923	petr.pavek@szdc.cz	
18 -	František Ambroz	444 250 244	Ambroz@szdc.cz	
19 SZDC s.o. ORBUSE	PAVEL GRUBER	606 024 302	GRUBER@SZDC.CZ	
20 SZDC a.s. CR DIZ	ALBÍN ŠERVIT	872 646 212	servit@szdc.cz	
21 ČD-T	Lilla FOUNKOVÁ	714 644 445	lilla.founkova@edf.cz	
22 SZDC DM	Václav Sedláček	592 244 572	Juberek@szdc.cz	
23 SignalProjekt s.r.o.	Lub Jabsárek	777 008 253	jabsarek@signalprojekt.cz	

24	SEDC - Tide	Oudrey Stepnwell	725733634	Oudrey Stepnwell @ tide. c &	total
25	SEDC - Tide	Stanislav CINAJA	992594621	Stanislav CINAJA @ tide. c &	net
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	SO 31-01.2 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, převěšení ZOK
Místo jednání:	PRODEX, místnost č. 305b, Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2
Datum:	25.11.2015
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod

V úvodu jednání HIP stručně obeznámil přítomné s předmětem řešení připravované stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" a navazující problematikou ZOK včetně historie zpracování objektů sdělovacího zařízení v předešlém stupni dokumentace. Shrnul vztah k souvisejícím stavbám realizovaným v současné době: "GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno" (dále jen stavba GSM-R) a "Zemní trasa OK ČD-T" (v rámci které byl OK položen souběžně s trasou GSM-R). Nakonec nastínil nové možnosti řešení ZOK, které z uvedených souvislostí vyplývají: buďto ZOK řešit jako v PD - dle požadavku ČD-T převěšením, anebo na základě aktuální situace využít nově položený OK a převést do něj provoz ZOK.

Cílem jednání tedy bylo ujasnit řešení ZOK a stanovit jednotlivé kroky při jeho postupu.

Bylo projednáno:

V PD bylo uvažováno s převěšením ZOK. Tento požadavek zástupci ČD-T potvrdili, současně ale doplnili, že v případě, že bude v době realizace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" již v provozu v současnosti realizovaná zemní trasa OK (72 vláken), bude tato trasa kapacitně dostačující a po jistých úpravách může nahradit stávající ZOK na stožárech trakčního vedení. Ten by pak bylo možné ze stožárů TV demontovat (místo převěšení). HIS a HIP potvrdili, že v navrhovaném plánu organizace výstavby se uvažuje zahájení stavby na podzim 2016 (přípravné práce) a samotné stavební práce až od 03/2017, kdy už bude nový OK ČD-T plně funkční. Potřebné úpravy na OK ČD-T, kterými by bylo umožněno nahradit ZOK jsou "výpichy" z trasy OK v železničních stanicích na úseku mezi ŽST Havlíčkův Brod a ŽST Kutná Hora hl. n., tj. jednalo by se o 6 mezilehlých dopraven: Okrouhlice, Světlá n. Sázavou, Leština u Světlé, Vlkaneč, Golčův Jeníkov, Čáslav.

Projektant toto řešení doporučil, protože se jedná o technicky jednodušší a ekonomicky výhodnější řešení a ostatní přítomní souhlasili. Oficiální název úprav byl stanoven jako "rekonfigurace sítě ČD-T". Dále pak byl domluven postup k dosažení dohodnutého řešení:

- Úpravy v mezilehlých stanicích jsou vesměs mimo územní rozsah stavby. Protože se ale jedná o úpravy pouze v budovách a pouze na technologickém zařízení bez stavebních zásahů, nelze je hodnotit jako mimo rozsah stavby. Ekvivalentně jako např. úpravy v CDP Praha pro jiné stavby. Navíc tyto úpravy proběhnou v prostorách ve vlastnictví, resp. pronájmu ČD-T a na jejich zařízení.

- ŽST Čáslav je mimo územní působnost investora stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice", Stavební správy východ (SSV). Patří pod Stavební správu západ (SSZ). HIS projedná možnosti úprav v ŽST Čáslav v rámci SŽDC.
- Zástupci ČD-T vyjádřili obavy o přerušení OK v průběhu realizace stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice". HIP uvedl, že trasa OK ČD-T je umístěna prakticky ve stejné stopě jako stavba GSM-R, která je spolufinancována z fondů EÚ, a není vhodné do ní zasahovat (5 let záruka), proto již na vstupním jednání bylo domluveno, že navržená řešení všech profesí stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" budou v co možná největší míře respektovat polohu kabelové trasy GSM-R a její lokální úpravy (v žádném případě ne přeložky) jsou možné pouze ve výjimečných případech s tím, že trasa nesmí být přerušena (tj. nebude ani spojkována).
- Rekonfigurace sítě ČD-T bude rozpočtována v rámci stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice". HIP na základě domluvy s investorem rozhodne, ve kterém SO, resp. PS. Samotné úpravy proběhnou na základě standardní "Smlouvy o přeložce" mezi investorem (SŽDC) a vlastníkem, resp. správcem OK (ČD-T).

V závěru HIP poděkoval všem za vstřícné a přínosné jednání.

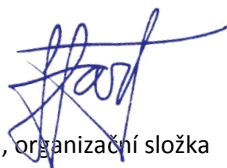
Vypracováno: V Praze, 7.12.2015

Přílohy:

1. Prezenční listina

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: bartos@prodex-cz.eu









Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"

Jednání o SO 31-01.2 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, převěšení ZOK

konaná dne: 25.11.2015 v zasedací místnosti společnosti PRODEX spol. s r.o., organizační složka

Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	PRODEX	Pavol Bartoš	605 342 494	bartos@prodex-cz.eu	
2	PRODEX	František Zimuvrnava	748 402 856	zimuvrnava@prodex-cz.eu	
3	AD-TELEHATIA	František Nespor	724 053 775	frantisek.nespor@ceat.cz	
4	AD-TELEHATIA	Jiří Horák	722 069 066	jiří.horak@ceat.cz	
5	SZDC s.r.o. SSU	Henka Szabová	724 576 126	szabovka@szdc.cz	
6	PRODEX	Steiner	603 282 648	steiner.p@pmail.com	
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					

ZÁPIS Z PROJEDNÁNÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Zakázkové číslo / název zakázky: 15XP24005/ ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI
V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD – OKROUHVICE,
SO 14-13 Most v ev. km 229,415

Místo jednání: Kancelář SŽDC Riegrovo náměstí, Hradec Králové

Datum: 27.1.2015

Čas: od 10:30

Účastníci:

- Ing. Václav Podlipný (SŽDC)
- Ing. Jan Blažek (V-CON)
- Ing. Ondřej Brzák (V-CON)
- Ing. Jana Kolářová (SŽDC)
- Ing. Petr Klimeš (SŽDC)

Rozdělovník:

Všichni zúčastnění
+Ing. Lenka Szabóová (SŽDC)
Ing. Pavol Bartoš (Prodex-CZ)
Ing. Radek Navrátil (Prodex-CZ)

Přílohy: -

1. Bod č.1. jednání

Ing. Blažek (V-CON) představil technické řešení nové konstrukce mostu v koleji č.2 s poznámkou, že dle průběžně zpracovávaného statického výpočtu konstrukce dle zadávací dokumentace nevyhověla a je nutné rozšířit spodní pásnice hlavních nosníků z původních 400 mm na 550 mm, při zachování tloušťky 40 mm.

Z tohoto zjištění vyplývá nepřímou nutnost přepočítat zatížitelnost stávajícího mostu v koleji č.1 podle nové směrnice pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektech.

- Projektant předloží nabídku na zpracování přepočtu zatížitelnosti
 - **Nabídka předložena Prodex-CZ, Ing. Bartoš bude dále řešit s Ing. Szabóovou**

2. Bod č.2. jednání

Připomínky k představené dokumentaci:

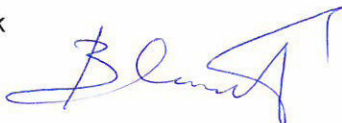
- Provést stabilizaci pomocí sepnutí mostů v koleji č. 1 a 2 v místech koncových příčníků – zda je nutná a případně navrhnout alternativy
 - **Nutnost stabilizace prověřena, v ložiscích vznikají při mimořádných zatěžovacích stavech tahové reakce, je tedy nutná jejich fixace, vzhledem ke stísněnému prostoru a nutnosti tuto stabilizaci provést i**

na stávajícím mostě v koleji č. 1, navrhuji ponechat návrh z přípravné dokumentace se vzájemným spojením koncovými ztužidly.

- Koordinace PD s plánovanou trasou kabelu 6kV
 - **Trasa koordinována s projektantem přeložky**
- Do přehledných výkresů přidat geologii
- Provéřit nutnost zatěžovacích zkoušek
 - **Zatěžovací zkoušky budou v projektu uvažovány, pokud nebudou požadovány, je možné je použít jako rezervu v rozpočtu**
- Odstín ocelové konstrukce navrhnout shodný s mostem v koleji č.1 s uvedením odstínu ve vzorníku DB.
- Upřesnit návrh sanace spodní stavby na základě provedeného průzkumu spodní stavby
 - **Předpokládá se sanace opěry č.2 zpevňující a těsnící injektáž dvousložkovým nepružným PUR s dobrou viskozitou**
- Podélný mostní závěr bude navržen jednolamelový s 3x kordovaným gumovým profilem
- Do dokumentace uvést požadavky na zkoušky oceli nosné konstrukce
- Uvést na výkres postupu výstavby požadavky na výluky
- Správce upřesní, zda bude z původního mostu v koleji č.2 požadovat některé části při rozebrání předat do jeho majetku
- Provéřit projednání staveništní cesty k mostu podél náspu trati a dále projednání s Povodím vzhledem k umístění provizorních podpěr do koryta řeky.
 - **Staveništní cesty a POV zajišťuje a projednává Ing. Hromádko z Prodex-CZ, požadavek předán, v rozpočtu mostu bude cca 1 km zpevněné staveništní cesty z obce Veselice**
 - **Povodí Vltavy kontaktováno (Ing. Klofáč), předběžně s navrženým postupem výstavby a umístěním podpěr do koryta souhlasí za podmínky dostatečného opevnění provizorních náspů.**
- Zvážit možnost použití záporového pažení v prostoru za opěrami pro dočasné zajištění svršku koleje č.1
 - Bude použito záporové pažení.
- Na výkresy uvádět návrhovou rychlost tratě

Vypracováno: V Praze, 3. února 2016

Zapsal: Ing. Jan Blažek
V-CON, s.r.o.



ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Závěrečná výrobní porada
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	5.2.2016
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Z jednání se omluvili:

Ing. Jiří Šimánek (GŘ, O30), Ing. Vojtěch Jelínek (GŘ, O14, Odd. zabezpečovací techniky); Ing. Miloslav Bárta (GŘ, O13, odd. mostů a tunelů).

HIP stručně seznámil přítomné s náplní jednání, kterého předmětem byla prezentace a projednání řešení v profesích, u kterých došlo k významným změnám oproti návrhu na předešlých poradách s cílem minimalizovat objem připomínek v rámci konferenčního projednání připomínek.

Nejbližší smluvní termín dle HMG projekčních prací:

NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ K PŘIPOMÍNKOVÉMU ŘÍZENÍ 22.2.2016, pondělí

Samostatný záznam z místního šetření ohledně kabelových tras konaného dne 10.12.2015 zpracován nebude. Jeho výsledkem je řešení kabelových tras, které je zakreslené v koordinačních situacích. Bylo domluveno, že koordinační situace budou přílohou tohoto záznamu z porady a budou rozeslány elektronicky.

V rámci koordinace mezi jednotlivými objekty bylo dohodnuto, že kopané příčné přechody (chráničky) přes železniční těleso budou součástí SO žel. spodku. Ostatní (podélné chráničky a protlaky), které nenarušují zemní plán, zůstanou součástí jednotlivých SO a PS, ve kterých jsou projektované předmětné kabelové trasy.

Provozní a dopravní technologie (zapsal Ing. Leoš Hromádko, PRODEX spol. s r. o.)

- Prezentovány byly mírně upravené rychlostní profily obsahující navýšení rychlosti před Okrouhlicí
- Prezentovány byly rovněž dynamické rychlostí křivky
- Byl předveden výřez nasimulovaného výlukového GVD (jednokolejný obousměrný provoz s omezením na 50 km/h v úseku rekonstrukce žel. svršku)

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ivo Jabůrek, Signal Projekt s r. o.)

- ÚNZ v ŽST Havlíčkův Brod: nově zřízená UNZ v roce 2015 bude doplněna o zdroj 24V DC a napájecí zdroj 75Hz. V rozpočtu bude uvažována cena dle nabídky AŽD Praha s.r.o. s popisem v TZ (s odůvodněním - zařízení v záruce a tak předpoklad úpravy zhotovitelem, který ho realizoval, aby SŽDC nepřišlo o záruku).
- Na základě definitivního návrhu železničního svršku a stanovení traťových rychlostí v jednotlivých úsecích trati byly nově navrženy polohy návěstidel. Nově budou obě koleje ve směru Havlíčkův Brod – Okrouhlice rozděleny na 7 prostorových oddílů a ve směru Okrouhlice - Havlíčkův Brod na 6 prostorových oddílů.
- Kabel trasa v ŽST Havlíčkův Brod bude svedena do nového rozvaděče za nástupištěm a z něj bude pokračovat vedení zavěšené pod nástupištním přístřeškem, jak bylo domluveno na místním šetření. Projektant postoupí návrh řešení ke koordinaci zpracovateli přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce nástupišť č.1, č.4, č.5 v žst. Havlíčkův Brod“.
- Změna zabzař. na přejezdech - připravujeme.
- Závěrové tabulky budou zpracované po připomínkách. V ŽST Havl. Brod a Okrouhlice by se měnit neměly.
- Markry jsou navrženy i rozpočtovány.

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. František Zimmermann, Ing. Petr Steiner, Ing. Petr Čechura, všichni PRODEX spol. s r. o.)**PS 21-01 DOK a TK**

- S ohledem na komplikované prostorové uspořádání se v rámci této stavby řeší jednotná trasa pro kabely s trasou zab. zař. Tato trasa využívá trasu dnešních optických kabelů, pokládaných v rámci stavby „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ a „DOK pro ČD-T“. Nicméně i tuto trasu je nutné částečně upravovat a to s ohledem na nové situování trakčních podpěr, žel. spodku apod .
- V souladu s úvodní poradou se navrhuje použít jako traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a jako místní kabely k návěstidlům kabely stejné konstrukce o kapacitě 3XN0,6.
- V zastávce Havlíčkův Brod – Perknov se opět s ohledem na prostorové uspořádání jednotlivých prvků v těsné drážní parcele volí společná trasa všech kabelů (tj. sdělovací, zabezpečovací, rozhlasové, silové) vedená v 2. nástupišti. V tomto případě je nutné v této společné trase vést i stávající optické kabely, řešené stavbou GSM-R a DOK pro ČD-T, tj. upravit/posunout trasu optických kabelů ze stávající polohy do nové společné trasy. Tuto úpravu je nutné koordinovat s výměnou trakčních stožárů, respektive úpravu polohy kabelů je nutné řešit v mezidobí, kdy budou demontovány stávající trakční podpěry a ještě nebudou postaveny stožáry nové, tak aby nebylo potřeba stávající kabely přerušit. Všechny významné lomové body trasy, spojky, ... budou označeny markery.

PS 21-01.1 Rekonfigurace sítě ČD-T

- V souvislosti s pokládkou nového DOK pro ČD-T se plánuje převedení provozu z dnešního závěsného kabelu do nového kabelu o kapacitě 72 vláken, který je přiložený k optickému kabelu SŽDC, řešenému stavbou GSM-R. Dle původního záměru se plánovalo ZOK kabel zachovat, pro napojení jednotlivých žst. v úseku Golčův Jeníkov (včetně) - Okrouhlice (včetně), tj. v místech, kde nový optický kabel ČD-T není vyváděn.

- Aby bylo možné tento ZOK zrušit a tak ušetřit za jeho převěšování, je nutné doplnit nově položený optický kabel ČD-T o výpichy v železničních stanicích zmíněného úseku Golčův Jeníkov (včetně) - Okrouhlice (včetně). Toto je náplní podobjektu (samostatné přílohy) tohoto PS.
- Realizace tohoto PS je nutné řešit v začátku stavby. Toto řešení bylo navrženo již na vstupní poradě a během projekčních prací bylo dále kladně projednáno se zástupci ČD-T.

PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas

- S ohledem na zařazení ovládání rozhlasu na zastávce Havlíčkův Brod - Perknov do náplně operátorky žst. Havlíčkův Brod, je oproti původním záměrům nutné vyměnit stávající informační počítač v žst. Havlíčkův Brod za dnes standardní sestavu „informační server a klient informačního systému“. Důvodem je skutečnost, že stávající informační počítač plnohodnotně nepodporuje IP propojení.
- Vlastní rozhlasová technologie na zastávce Havlíčkův Brod - Perknov je standardní a musí být plně kompatibilní s rozhlasovými a spojovacími systémy budovanými v rámci stavby GSM-R.

Připomínky ČD-T

- Požadavek na doplnění multiplexu, který by nahradil propojení ATU Světlá nad Sázavou s ATU Havlíčkův Brod nosným systémem VZ 12 není akceptován z následujících důvodů:
 - Tento požadavek nebyl součástí přípravné dokumentace, přesahuje rozsah stavby a byl vznesen až při závěrečném projednání.
 - V souvislosti se stavbou GSM-R je možné řešit napojení telefonních účastníků pomocí VoIP technologie, která se jeví jako levnější a pro budoucnost perspektivnější.

Železniční svršek a spodek (zapsal Ing. Karel Ogoun, PRODEX spol. s r. o.)

- Projektant prověřil oblouk v km cca 230,7 - je-li možné a má-li smysl upravit převýšení z důvodu navýšení rychlosti o 5km/h v tomto úseku.
- Kolejnice s vyšší otěruvzdorností R350 budou použity v obloucích o poloměru $R < 550\text{m}$.
- V místech demontáže v úseku mimo rekonstrukci železničního svršku budou lepené izolované styky vyříznuty a nahrazeny kolejnicemi v bezstykové koleji dle předpisů.
- Nakládání s odpady:
 - Z recyklovaného ŠL: uvažováno 20% podsítné fr. 0/8 mm, z toho 25% (tj. z celkového množství 5%) kontaminovaný materiál.
 - Nakládání s materiálem kontaminovaným arzémem (jedná se o přirozený výskyt) bude projednáno s příslušným odborem ŽP.
- Prověřit řešení cca v km 230,050 - 230,200 se zatrubněním příkopu pod drážní stezkou, který může způsobit pronikání vody do rýhy namísto do sousedního příkopu. Možno nahradit příkopovými zídkami s úpravou terénu k hranici drážního pozemku, případně sklonem pláně tělesa železničního spodku vlevo.
- V případě, že se nenalezne jiné vhodnější řešení, bude trativod v prostoru zdi před Okrouhlicí upraven do nezámrazné hloubky a jeho "obtoky + vyústění na druhou stranu žel tělesa" u základů TV budou zjednodušeny (pouze s jednou šachtou). Toto řešení je nutné, stejně jako jiné odchylky předpisů a vzorových listů žel. spodku projednat s SŽDC GR O13 OTH, Ing. Bernatíkem.
- Na rozšíření drážní stezky budou využity především stávající vyzískané betonové pražce.

- V místech rozšíření drážních stezek projektant prověří podloží z kopaných sond geotechnického průzkumu + požádá správce o potvrzení výskytu navážek (možné přísypy z čištění ŠL) na svazích žel. tělesa a na základě toho rozhodne o potřebě posouzení stability.

Protihlukové objekty (zapsal Ing. Pavel Kaštánek, NOVÁK & PARTNER, s.r.o.)**SO 10-01 PHS v km 226,013 - 226,358 vlevo**

- Objekt situován ve svahu zářezu drážního tělesa, půdorysně rozdělen na tři samostatné části, rozdělené únikovými východy
- Stopa stěny je přizpůsobená konfiguraci terénu se zohledněním minimalizace požadavku na kácení mimolesní zeleně
- Výška stěny ve svahu zářezu upravena na 3,0 m, výška stěny v koruně zářezu je 2,5 m
- Jsou navrženy dva únikové východy a v ploše stěny budou osazeny panely s garantovaným prostupem pro složky záchranného systému
- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým oboustranným absorbérem

SO 10-02 PHS v km 226,145 - 226,358 vpravo

- Objekt situován souběžně s hranou pláně železničního spodku v pásu sloupů trakčního vedení, které obchází z vnější strany, půdorysně rozdělen na dvě samostatné části rozdělené únikovým východem
- V km 226,266 až 226,333 je z důvodu záboru navržen monolitický železobetonový průběžný základ koncipovaný jako úhlová L zeď, v jejíž koruně budou osazeny ocelové sloupky PHS ve vzdálenostech 2,0 m
- V km 226,291 je společný sloup a základ pro objekt PHS a trakčního vedení. Sloup i základ budou součástí SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení, PHS bude kontaktně připojena
- Založení plošné na prefabrikovaných patkách, v místech obcházení trakčních sloupů želbet. práh založený na mikropilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým oboustranným absorbérem, v km 226,266 až 226,333 sloupky ocelové
- Objekt se nachází v POTV, řešeno ukolejnění

SO 10-03 PHS v km 228,261 - 228,307 vpravo

- Objekt situován na okraji zpevněných ploch nástupiště v zastávce Perknov u koleje č. 2.
- Stopa PHS přerušena vloženým Reléovým domkem, PHS dotažena na těsno až k domku z obou stran
- Stopa PHS na začátku úseku směrově zalomena podél zpevněné přístupové cesty, zalomením osy jsou zároveň splněny rozhledové poměry v místě železničního přejezdu před zastávkou
- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem

SO 10-04 PHS v km 228,266 - 228,354 vlevo

- Objekt situován na okraji zpevněných ploch nástupiště v zastávce Perknov u koleje č. 1.

- Stopa PHS na začátku úseku směrově zalomena podél zpevněné přístupové cesty, zalomením osy jsou zároveň splněny rozhledové poměry v místě železničního přejezdu před zastávkou.
- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem

SO 10-05 PHS v km 229,472 - 229,607 vpravo

- Objekt situován na horní hraně svahu zářezu souběžně s osou koleje č.2.
- Souběžně s osou PHS je za rubem PHS veden odvodňovací příkop pro odvod vody z rybníčku nad tratí. Pro účely výstavby protihlukové stěny bude příkop v rámci SO 11-02 montážně zasypán.
- Založení plošné na prefabrikovaných patkách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem

SO 10-05.1 PHS v km 229,606 - 229,647 vlevo

- Nový podobjekt PHS v Horním Chlístově: byl prezentovaný předběžný návrh. Bude dál konzultovaný a případně upravený.
- Po konzultaci návrh upraven
- Objekt nově situován na začátku ve své části kolmo k ose koleje č. 1 v délce 12 m. Zbývající část je vedená souběžně s osou koleje č. 1 v koruně zářezu podél chráněného objektu, rodinného domu čp. 21
- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem, před okny chráněného domu akustická výplň odrazivá, transparentní

SO 10-06 PHS v km 231,342 - 231,415 vpravo

- Objekt situován na začátku úseku souběžně s osou koleje č.2 za odvodňovacím příkopem železničního spodku. Před propustkem SO 14-69 překračuje odvodňovací příkop a propustek přechází ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.2. Za rohem oplocení sousedního pozemku se vyhýbá sloupu trakčního vedení zalomením trasy z vnější strany sloupu.
- V části úseku, před chráněným objektem pro bydlení, navržena transparentní odrazivá výplň z důvodu jihozápadní orientace PHS vzhledem k objektu pro bydlení.
- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem, před chráněným domem akustická výplň odrazivá, transparentní

SO 10-07 PHS v km 232,032 - 232,433 vpravo

- Objekt situován souběžně s hranou pláně železničního spodku v pásu sloupů trakčního vedení, které obchází z vnější strany, vpravo od koleje č. 2
- Půdorysně rozdělen na dvě samostatné části únikovým východem
- V místě mostu SO 14-22 PHS vedená v koruně římsy mostního objektu. V místě únikového východu je kontinuita PHS řešena vzájemným přesahem stěn.
- Na konci úseku PHS prodloužena o 16 m z důvodu zkrácení navazujícího SO 10-08

- Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách
- Sloupky navrženy ocelové z válcovaných profilů, sokl monolitický železobeton, akustická výplň prefa beton s liadurovým jednostranným absorbérem, na mostě akustická výplň z hliníkových panelů s plošnou hmotností do 40 kg/m²
- Objekt se částečně nachází v POTV, řešeno ukolejnění

SO 10-08 PHS v km 232,403 - 232,532 vpravo

- Objekt situován na horní hraně zářezu v prostoru mezi hranou zářezu a souběžně vedoucí silnicí II/150
- Na začátku úseku objekt zkrácen o 16 m z důvodu nepříznivých terénních podmínek v navrhované trase. Zkrácení eliminováno prodloužením SO 10-07.
- Výstavba objektu si vyžádá demontáž stávajícího silničního svodidla a následně montáž svodidla nového typu H1 s úrovní zadržení N2 a pracovní šířkou 0,9 m
- Pro účel stavby bude omezen provoz na silnici II/150, bude zřízeno pracovní místo v délce cca 100 m a záborem jednoho jízdního pruhu, střídavý provoz bude řízen světelnou signalizací
- Založení hlubinné v části na velkopřůměrových pilotách, v části na mikropilotách
- Sloupky navrženy z prefa betonu, sokl prefa beton, akustická výplň prefa beton s liadurovým oboustranným absorbérem

Kácení (zapsala Mgr. Gabriela Růžicková, SUDOP Brno spol. s r.o.)

Dle dohody ze vstupní multiprofesní porady měl správce zabezpečit prostor do 6 m od osy kolejí bez jakýchkoliv vzrostlých dřevin. Protože ale v některých místech je potřeba "profesionální" kácení, které není schopen správce zabezpečit vlastními kapacitami, bylo domluveno, že po sesbírání požadavků na kácení od všech profesí a jejich doplnění do návrhu kácení bude svoláno jednání, kde bude definitivně domluven rozsah kácení, který zabezpečí správce a rozsah, který bude uvažovaný v rámci stavby. Jednání se dle možnosti uskuteční v týdnu od 15.2.2016 a budou pozváni také zástupci drážních složek HZS.

Plán organizace výstavby (zapsal Ing. Leoš Hromádko, Ing. Peter Lastovecký, oba PRODEX spol. s r. o.)

- Ze strany SŽDC byl vznesen požadavek na včasné dodání návrhu výlukového JŘ
- V přípravných pracích bude nutné specifikovat, kolik výluk bude nutné zřídit pro účely TV
- Kácení v přípravných pracích bude nutné koordinovat s výstavbou základů TV (kvůli výlukám)
- Je třeba vystříhat se užívání výrazu „přeložení“ v souvislosti s již realizovanými stavbami financovanými z prostředků EU
- Bude zapotřebí výslovně uvést, že všechny stavební postupy na sebe bezprostředně navazují (aby nevznikly ½ dnové přestávky mezi nimi)
- Bylo konstatováno, že u všech SP zřejmě vyvstane nárok na krátké nickolejné výluky za účelem odvozu materiálu
- Bylo navrženo zkrácení PP pouze do 31.3. a přidání rezervy k době trvání SP4
- Harmonogram by také měl přiměřeně zohlednit případné další stavby na rameni Brno – Kutná Hora - projektant za tímto účelem požaduje zaslání soupisu staveb
- Dokončovací práce netřeba prodlužovat, třetí podbití bude již mimo režim POV
- Bude třeba určit prostor/plochy pro skladování demontovaných stávajících a také nových kolejových polí

Trakční vedení a ukolejnění kovových konstrukcí (zapsal Radim Cíkl, SUDOP Brno spol. s r.o.)**Trakční vedení**

Na poradě byly prezentovány a odsouhlaseny následující změny oproti profesní poradě konané 5. 11. 2015:

- Jako nové podpěry TV budou použity stožáry patkového provedení pro upevnění na svorníky, a to typu PS, TBS, 2TBS (ocelové trubkové) a BP (ocelové příhradové). Navíc budou použity trubkové kotevní s protikotvou typ TS324 v místech se stísněnými poměry (hranice drážního pozemku).

SO 31-01.1 Havlíčkův Brod – Okrouhlice, trakční vedení

- Na předchozí profesní poradě bylo odsouhlaseno, že dojde k prověření, zda stávající podpěry č. 1 a 3 mohou být ponechány tím, že bude vyměněno nosné břevno, stožáry budou protikorozně ošetřeny a závěsy SIK na těchto dvou břevnech budou nově vyměněny. Toto bylo navrženo z toho důvodu, že v místě nových podpěr č. 1 a 3 není možno využít stávající kolejovou mezeru pro nové základy podpěr.

Navržené řešení bylo na místě prověřeno (měření tloušťky materiálu v místě vetknutí do základu) a po odsouhlasení správcem zapracováno do dokumentace.

SO 31-01.2 Havlíčkův Brod-Okrouhlice, převěšení ZOK

V PD bylo v rámci tohoto objektu navrženo, že dojde k převěšení závěsného optického kabelu na nové trakční stožáry, které budou postaveny v rámci objektu „SO 31-0.1 Havlíčkův Brod-Okrouhlice, trakčního vedení“.

Vzhledem k tomu, že v době realizace této stavby již bude v provozu 72vláknový optický kabel uložený v zemní trase provedené v rámci akcí „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ a „Zemní trasa OK ČD-T“ bylo na jednání 25.11.2015 dohodnuto, že původně uvažované převěšení trasy OK bude nahrazeno jeho pouhou demontáží doplněnou o „výpichy“ trasy OK v železničních stanicích. Součástí SO 31-01.2 bude pouze demontáž trasy ZOK, včetně všech armatur pro její zavěšení. Výpichy a práce s nimi spojené budou součástí provozního souboru železniční sdělovací techniky.

ZOK bude demontován v úseku i mimo úpravu TV, tj. od VB v ŽST Havlíčkův Brod po VB v ŽST Okrouhlice.

Přejezdy (zapsal Ing. Ondřej Holemý, PRODEX spol. s r. o.)

- Konstrukce přejezdů: Obecně nesmí být v dokumentaci přímo popsán typ nebo název prvku či výrobku, ale k určení základních dimenzí návrhu je potřeba určit jistý přiměřený rámec, a proto projektant zjistí od správce (OŘ ST) preferovaný typ konstrukce a v dokumentaci bude popsána tato konstrukce základními parametry. *Po jednání: Dle mailové komunikace s paní Rychlíčkovou ze SŽDC, OŘ Brno byl určen typ železobetonových přejezdových panelů, s vnitřní délkou panelů š. 1448mm a délkou panelu (v ose koleje) 600mm a výškou 120mm ležící na pryžových profilech uložených na patě kolejnic.*
- Bude prověřeno, jestli musí být komunikace u přejezdu v km 231,622, na náspu v oblouku vybavena svodidlem, případně jiným zařízením/vybavením. *Po jednání: Rozhodnutí o vybavení dané komunikace svodidlem bude na rozhodnutí policie, dle příslušných TP a ČSN nelze jasně definovat nutnost svodidel.*
- Vozovka na přejezdech a přístupové komunikaci bude z recyklovaného asfaltu

Nástupiště (zapsal Ing. Ondřej Vránek, PRODEX spol. s r. o.)

- Dokumentace bude zaslána na vyjádření NIPI a bude projednána se SONS.
- Bude prověřena vzdálenost stožárů osvětlení od hrany nástupiště.

Přístřešky pro cestující (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Oproti řešení ze záznamu ze vstupní porady nedošlo k zásadním změnám. Byla pouze pozměněna poloha v návaznosti na koordinaci s SO nástupišť a ostatních souvisejících objektů.

Další příspěvky zúčastněných (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- Zábory pro komunikace využívané v rámci POV pro mimostaveništní dopravu: Jestli je nutné projednávat jako dočasný zábor do jednoho roku nebo možné jinou formou - dle stanoviska DÚ - zjistí HIP. *Po jednání: Dle vyjádření DÚ bude dál postupováno: V případě, že to bude komunikace veřejná, je nutné doložit vyjádření (stanovisko) příslušného silničního správního úřadu, v případě soukromých subjektů – jakoukoliv smlouvu (dohodu) o pronájmu.*

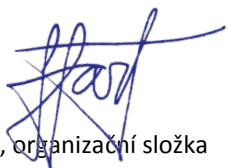
Vypracováno: V Praze, 29.2.2016

Přílohy:

- 1. Prezenční listina**
- 2. Koordinační situace (elektronickou poštou)**

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: bartos@prodex-cz.eu



PRODEX

ČLEN SKUPINY VALBEK-EU

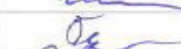
Prezenční listina





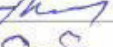





"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"

Závěrečná výrobní porada

konaná dne: 5.2.2016 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice

Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	SŽDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szaboova@szdc.cz	
2	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Pavol Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3	PRODEX spol. s r.o.	Ing. František Zimmermann	778 402 856	zimmermann@prodex-cz.eu	
4	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádka	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
5	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Petr Steiner	603 252 649	steiner.pf@gmail.com	
6	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Petr Čechura	277 007 727	cechura@prodex-cz.eu	
7	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Karel Ogoun	775 198 618	ogoun@prodex-cz.eu	
8	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Luis Alberto Pinto Castillo	277 007 724	pinto@prodex-cz.eu	
9	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Radek Navrátil	731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
10	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Vránek	778 402 856	vranek@prodex-cz.eu	
11	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Peter Lastovecký	774 207 419	lastovecky@prodex-cz.eu	
12	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Holemý	728 949 444	holemy@prodex-cz.eu	
13	Signal Projekt s.r.o.	Ivo Jabůrek	777 008 253	jaburek@signalprojekt.cz	
14	NOVÁK & PARTNER, s.r.o.	Ing. Pavel Kaštánek	731 524 408	kastanek@novak-partner.cz	
15	SUDOP Brno spol. s r.o.	Radim Cíkl	972 625 897	rcikl@sudop-brno.cz	
16	SUDOP Brno spol. s r.o.	Mgr. Gabriela Růžicková	972 625 422	gruzickova@sudop-brno.cz	
17	SŽDC ČR O1	JAN PANCHARTEN	724 030 019	pancharten@szdc.cz	
18	SŽDC SSV	PAVEL KROSKA	724 972 376	kroska@szdc.cz	
19	SŽDC SSV	Vladimír Vík	725 996 022	vik@szdc.cz	
20	CD-Telematika	Vitka Žoulová	724 644 141	vitka.zoulova@cdt.cz	
21	SŽDC s.o. GR O12	ALBIN SERUIT	972 646 212	seruit@szdc.cz	
22	SŽDC s.o. OR BRNO-SH	PETR KLIMEŠ	725 502 827	klimes@szdc.cz	
23	SŽDC s.o. OR BRNO-ST. JAROM	JAROSLAV HESDA	972 646 545	hajda@szdc.cz	
	CD O11	MILOS BRZDA	602 291 523	briza@qr.col.cz	

24	Novák & Partner	Ing. Pavel Kašánek	731 524 408	kastanek@novak-partner.cz	
25	SZDC, TUDC	Stanislav CINAĎR	972 544 621	stanislav.cinadr@tudc.co	
26	SZDC, TUDC	Ondřej Štěpánek	725 79 36 36	ondrej.stepanek@tudc.cz	
27	SZDC, OPA	LENKA KOMINOVÁ	725 712 166	kominova@szdpcz	
28	SZDC, OPA, SZVO	KOSINA ZDENĚK	972 645 530	kosina@szdc.cz	
29	SZDC, OPA, SZVO, SEE	PAVEL GRUBER	606 024 302	gruber@szdc.cz	
30	SZDC, OPA, SZVO, SEE, SZET, JI	Václav Havelka	721 993 800	havelka@szdc.cz	
31	SZDC, OPA, SZVO, SEE, SZET, JI	Michal Chalupa	724 065 350	chalupa@szdc.cz	
32	SZDC, OPA, SZVO	Honika Trpišoušková	602 289 039	trpiscouska@szdc.cz	
33	NOVAK - PARTNER	JIRKA CHODORA	221 592 067	chodora@novak-partner.cz	
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Kácení
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	3.3.2016
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

V úvodu jednání Ing. Bartoš seznámil přítomné s důvody jeho svolání, které vyplynuly ze závěrečné porady stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" konané dne 5.2.2016:

Dle dohody ze vstupní multiprofesní porady měl správce zabezpečit prostor do 6 m od osy kolejí bez jakýchkoliv vzrostlých dřevin. Protože ale v některých místech je potřeba "profesionální" kácení, které není schopen správce zabezpečit vlastními kapacitami, bylo domluveno, že po sesbírání požadavků na kácení od všech profesí a jejich doplnění do návrhu kácení bude svoláno jednání, kde bude definitivně domluven rozsah kácení, který zabezpečí správce a rozsah, který bude uvažovaný v rámci stavby.

Bylo dohodnuto - stručně v bodech:

Principiálně (až na výjimky, kde byly plochy křovin s většími stromy, případně mělo logiku plochy nedělit hranicí 6m od osy koleje) bylo dohodnuto:

- Stavba vykácí všechny vzrostlé stromy
- Stavba vykácí všechny křoviny mimo pozemek dráhy
- OŘ vykácí všechny křoviny na pozemku dráhy (mimo výjimky patrné ze situace)
- OŘ v časovém souladu se začátkem stavby provede pouze kácení, odvoz pokácených dřevin proběhne již v rámci realizace stavby.

Objemy kácení se zohledněním hustoty porostu (doložené projektantem po jednání):

A) PŘED JEDNÁNÍM:

- a. Vykácí OŘ (plochy a stromy do 6m od osy)... plochy celkem = 4 357m² (stromy započítané nejsou)
- b. Vykácí stavba (plochy a stromy nad 6m od osy)... plochy celkem = 4 771m² (stromy započítané nejsou)

B) PO JEDNÁNÍ:

- a. Navýšení ploch pro stavbu (předtím plochy OŘ) = 305m² (+ stromy do 6m od osy)
- b. Navýšení ploch pro OŘ (předtím plochy stavby, tj. nad 6m od osy) = 3 120m² (mínus stromy do 6m od osy)

Tedy teď CELKEM plochy bez stromů (ty budou všechny ve stavbě = 184 ks):

c. Vykácí stavba = $4\,771 + 305 - 3\,120 = 1\,956\text{m}^2$ (+ odvoz materiálu z kácení ploch OŘ = $7\,172\text{m}^2$)

d. Vykácí OŘ = $4\,357 - 305 + 3\,120 = 7\,172\text{m}^2$

Závěr

Zápis z jednání je rozesláný pouze elektronicky (e-mailem). V případě, že nedojde k jeho doplnění, případně úpravě do 10 pracovních dnů, je považovaný za odsouhlasený.

Vypracováno: V Praze, 10.3.2016

Rozdělovník:

Szaboova@szdc.cz; strakaz@szdc.cz; cermak@szdc.cz; kotyzova@szdc.cz; jjanska@sudop-brno.cz

Přílohy:

1. Výřezy ze situace - kácení v ortofotomapě

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš

PRODEX, spol. s r.o., organizační složka

Perucká 2481/5

120 00, Praha 2 - Vinohrady

Tel.: +420 605 372 494

E-mail: bartos@prodex-cz.eu



3.3.2016 KÁCENÍ
Zvýšení rychlosti trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice.

Pavol Bartoš PRODEX 605 372 494 bartos@prodex-cz.eu

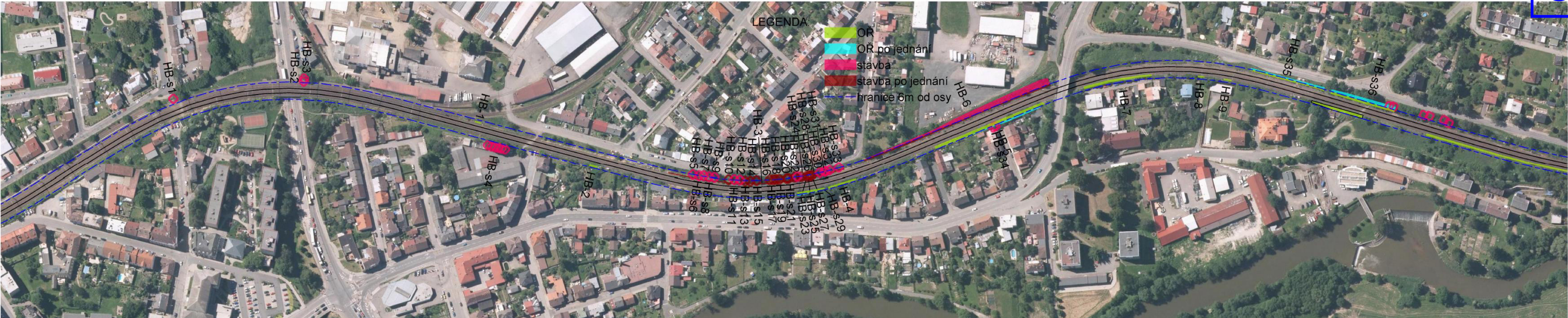


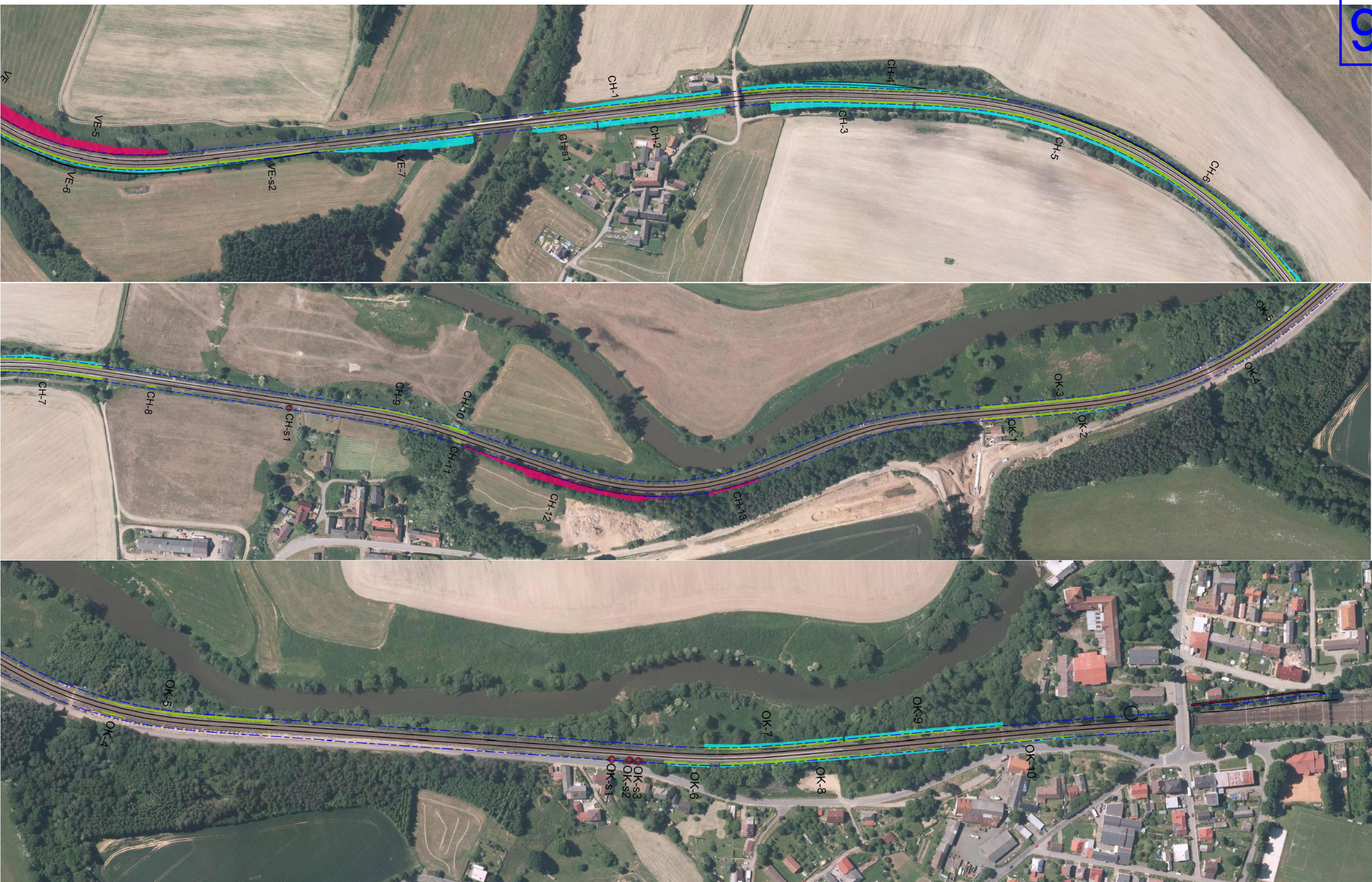
Zdeněk Straka SŽDC s.o. OTVH.Brod 606 074 501 strakaz@sazka.cz

Miroslav ČERMÁK SŽDC, s.o. St. Ji. Wava 724 250 205 cermak@sazka.cz

PAVLA KOTYZOVÁ SŽDC, s.o., ÚTOŘ.BRNO 725 030 194 kotyzova@sazka.cz

LENKA SZABOVÁ SŽDC s.o. GSV 724 576 126 szabova@sazka.cz





ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Předmět jednání:	Projednání připomínek ze Závěru zjišťovacího řízení ohledně ŽP
Místo jednání:	Místnost č. 1.15 na krajském úřadě Kraje Vysočina, Seifertova 24, Jihlava
Datum:	2.5.2016
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

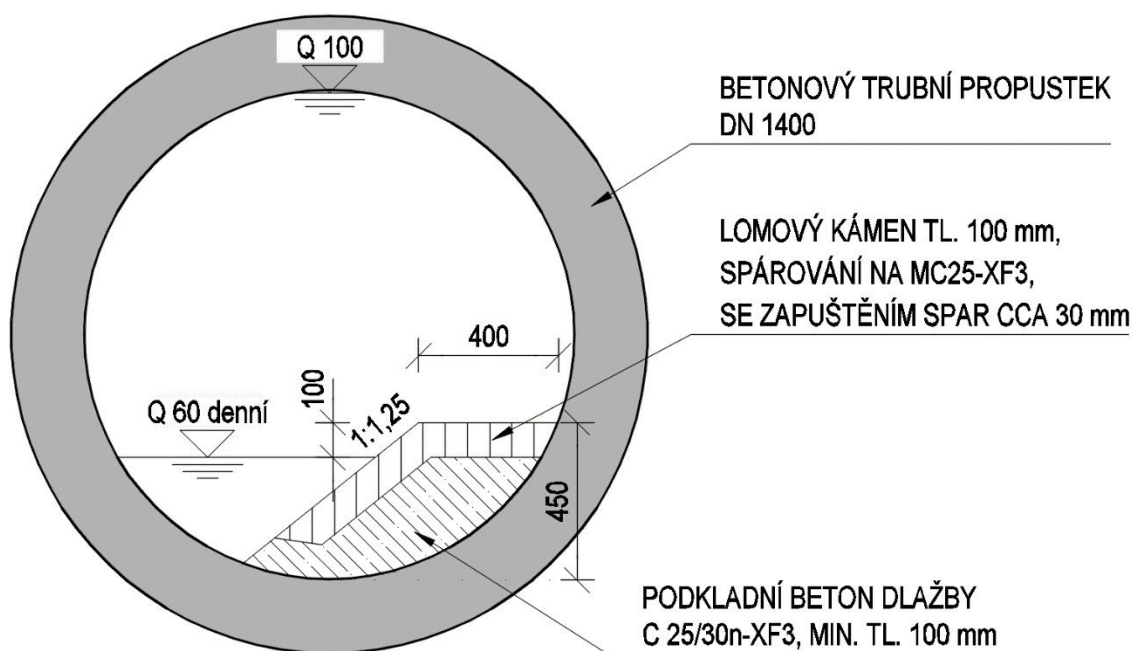
Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Účelem jednání bylo dořešit připomínky ze Závěru zjišťovacího řízení ze dne 2.4.2014 č.j.: KUJI 22348/2014 OZP 320/2014 Fr k předmětné stavbě připravované ke stavebnímu povolení. Jako podklad zaslal projektant před jednáním přílohu dokumentace Zoologické posouzení a migrační průzkum, zpracovaný v předešlém stupni dokumentace po vydání Závěru zjišťovacího řízení.

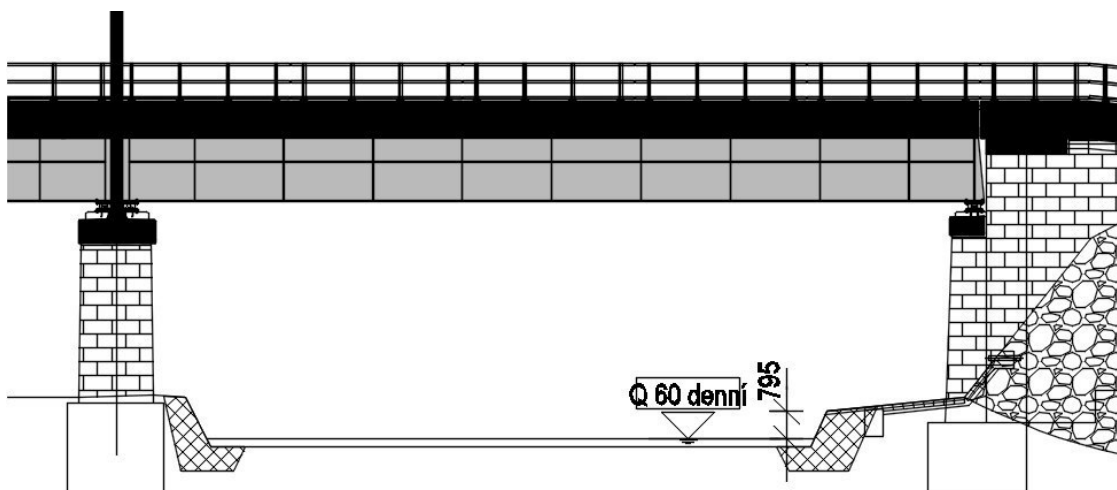
Bylo projednáno (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- Protihlukové stěny (PHS) - provedení transparentních ploch:
 - ⇒ Transparentní plochy jsou navrženy pouze v nutném rozsahu, v místech, kde by docházelo k zastínění obydlých objektů, resp. jejich okolí. Zbylé PHS jsou navrženy neprůhledné.
 - ⇒ V dokumentaci je navrženo: Transparentní výplň bude vybavena systémem zamezujícím nalétávání ptáků do transparentní plochy. V celé ploše transparentní výplně budou vytvořeny horizontální proužky 2mm široké se vzájemným odstupem 28mm v černé barvě.
 - ⇒ Projektant doloží zdroj návrhu horizontálních proužků a zástupkyně MěÚ Havlíčkův Brod, OŽP prověří, jestli nemají být proužky vertikální. V dokumentaci bude následně popis buď zachovaný, nebo upravený dle požadavku OŽP.
- Zvláště chráněné organizmy:
 - ⇒ Stavbou jsou dotčeny převážně drobné nebo občasné vodní toky. Z větších vodních toků se jedná pouze o potok Žabinec a řeku Sázavu. Most přes potok Žabinec – zde je navrženo pouze kabelové vedení – tj. k přestavbě mostu ani podmostí nedochází. Řeka Sázava – v nálezkové databázi je uveden záznam o výskytu těchto zvláště chráněných druhů vázaných přímo na vodní prostředí: vranka obecná, mihule potoční, bolen dravý, hořavka duhová, jelec jesen, parma obecná a lipan podhorní. Jedná se ale o záznam s nedostatečnou validitou. Při provádění záměru dojde k zásahu do koryta na třech lokálních místech, kde bude osazena podpůrná konstrukce PIŽMO, z kterých je pouze jedno u zastíněného břehu ve směru na Okrouhlice.. Tj. jde o akceptovatelný zásah. V území dotčeném stavbou se dále vyskytují organizmy vázané na vodní prostředí (semiakvatické organismy) vydra říční a zástupci ze skupiny obojživelníků.

- Významné krajinné prvky (VKP):
 - ⇒ Stavba se dotýká pouze tzv. neregistrovaných VKP, vodních toků, které kříží. Projednány byly společně s opatřeními k zajištění migrační propustnosti.
- Migrační propustnost byla řešena u mostů a propustků označených jako problematické z hlediska ŽP:
 - ⇒ SO 14-57 Propustek v ev. km 226,028: z migračního hlediska bezvýznamný.
 - ⇒ SO 14-58 Propustek v ev. km 226,471: vyhovuje - profil zachovaný.
 - ⇒ SO 14-09 Most v ev. km 227,178: vyhovuje - profil zvětšený (původní klenba na rám).
 - ⇒ SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638: bude doplněna 1 berma.



- ⇒ SO 14-61 Propustek v ev. km 228,207: podkladní beton na dně bude posypaný za mokra štěrkodrti fr. 16/32.
- ⇒ SO 14-62 Propustek v ev. km 228,446: vyhovuje - není to vodní tok.
- ⇒ SO 14-13 Most v ev. km 229,415: Je-li břeh u opěry směrem na Okrouhlice níže, než Q60dní upravit příspem - vytvořit bermu s napojením na svahy před a za mostem. (Požadavek platí pouze se souhlasem správce toku - povodí Vltavy).



- ⇒ SO 14-64 Propustek v ev. km 230,268: z migračního hlediska bezvýznamný.
- ⇒ SO 14-15 Most v ev. km 230,408: vyhovuje - není to vodní tok.
- ⇒ SO 14-66 Propustek v ev. km 230,612: z migračního hlediska bezvýznamný.
- ⇒ SO 14-67 Propustek v ev. km 230,781: vyhovuje - dno rámu bude působením meteorologických vlivů zaneseno, čímž vytvoří přirozená berma jako v současném stavu.
- ⇒ SO 14-68 Propustek v ev. km 231,059: zachována původní konstrukce.
- ⇒ SO 14-69 Propustek v ev. km 231,369: podkladní beton na dně bude posypaný za mokra štěrkodrti fr. 16/32.
- ⇒ SO 14-70 Propustek v ev. km 231,640: podkladní beton na dně bude posypaný za mokra štěrkodrti fr. 16/32.
- ⇒ SO 14-71 Propustek v ev. km 232,125: zachována původní konstrukce.
- ⇒ SO 14-22 Most v ev. km 232,341: zachována původní konstrukce.
- ⇒ SO 14-90 Silniční nadjezd v ev. km 229,672, ochrana proti dotyku: Jedná se o nadjezd nad tratí v zářezu. Zachována původní konstrukce. Bude instalována pouze ochrana proti dotyku, protože trať je elektrizovaná. Nemá vztah k migrační propustnosti ani VKP.
- ⇒ Obecné pravidla pro bermy: šířka 0,40 m; odláždění lomovým kamenem do betonu s hlubokou spárou (2 cm); výška cca 10 cm nad hladinou Q60dní.

Výšky hladiny pro 60-denní průtok v trubních propustcích:

SO	Název SO	Materiál	Projekt		Q ₆₀ denní (m ³ /s)	výška hladiny h (mm)
			DN (mm)	Sklon (%)		
SO 14-57	Propustek v ev. km 226,028	bet. trouba	800	2,0	0,16	105
SO 14-60	Propustek v ev. km 227,638	bet. trouba	1400	2,0	0,70	181
SO 14-64	Propustek v ev. km 230,268	bet. trouba	800	3,5	0,08	54
SO 14-66	Propustek v ev. km 230,612	bet. trouba	1000	2,0	0,21	105
SO 14-69	Propustek v ev. km 231,369	bet. trouba	1000	4,0	0,35	117
SO 14-70	Propustek v ev. km 231,640	bet. trouba	1000	4,0	0,23	88

- V závěru jednání bylo obecně domluveno dokladování dohodnutého vypořádání připomínek:
 - ⇒ Přípomínky budou zaneseny do vyjádření MěÚ Havlíčkův Brod, OŽP a následně zpracovány v podmínkách stavebního povolení.
 - ⇒ Projektant zanele připomínky do ZTP (Zvláštních technických podmínek) pro realizaci stavby.
 - ⇒ Nad prováděním stavby bude dohlížet biologický dozor, který bude řešit zejména situace aktuálního výskytu zvláště chráněných druhů v prostoru stavby.
 - ⇒ Orgán ochrany přírody bude přizván k předávání staveniště a ke kontrolním dnům těch částí stavby, které se týkají propustků a mostů.

Vypracováno: V Praze, 20.5.2016

Přílohy:
1. Prezenční listina
Zápis z jednání

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Projednání připomínek ze Závěru zjišťovacího řízení ohledně ŽP – 2.5.2016

10

Zapsal:

Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: bartos@prodex-cz.eu







Prezenční listina

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Projednání připomínek ze Závěru zjišťovacího řízení ohledně ŽP

10

konaná dne: 2.5.2016 Místnost č. 1.15 na krajském úřadě Kraje Vysočina, Seifertova 24, Jihlava

Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	Ing. Pavol Bartoš	PRODEX, spol. s r.o., organizační složka	+420 605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
2	Ing. Radek Navrátil	PRODEX, spol. s r.o., organizační složka	+420 731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
3	Mgr. Jana Slaninová	Krajský úřad Kraje Vysočina, oddělení ochrany přírodních zdrojů a EIA odbor životního prostředí a zemědělství	+420 564 602 511	slaninova.j@kr-vysocina.cz	
4	Ing. Zuzana Bendlová	Městský úřad Havlíčkův Brod odbor životního prostředí úsek ochrany přírodních zdrojů	+420 569 497 208	zbendlova@muhb.cz	
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					