Ministerstvo dopravy

Správa železnic, s.o.
Odboru projektování staveb

Vážená paní
Ing. Alena Heinišová
ředitelka
Praha

ID datové schránky: uccchjm

Odpověď k č. j. ze dne	**Č. j./Sp. zn./Typ**	**Vyřizuje/E-mail/Telefon**	**Datum**
24160/2022-SŽ-GŘ-O9 28.3.2022	MD-14368/2022-190/2 MD/14368/2022/190	Ing. Ivo Hruban, Ph.D. ivo.hruban@mdcr.cz +420 2251 31207	Praha 26.04.2022

Věc: Rozsah provozu vlaků dálkové dopravy v úseku Havlíčkův Brod - Pohled

Vážená paní ředitelko,

Ministerstvo dopravy obdrželo Vaši žádost na specifikování požadavků na rozsah provozu dálkové dopravy v úseku Havlíčkův Brod – Pohled v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu pro potřeby zpracování záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Havlíčkův Brod (mimo) – Pohled (mimo)“. Níže Vám posíláme požadované informace.

V krátkodobém horizontu je předpokládáno zachování stávajícího provozu vlaků linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Od roku 2028 předpokládáme, že vlaky budou dosahovat uzlu Havlíčkův Brod v L:00. Vlaky budou vedeny ve dvouhodinovém taktu s posílením během špiček pracovních dnů. Celkový počet vlaků 12 párů vlaků. Soupravy budou tvořeny vozidly s rychlostí nejméně 200 km/h. Výkon souprav při všech pravidelných variantách řazení je požadován nejméně 10 kW/t.

Ve středně dobém horizontu (po zprovoznění úseků VRT Praha – Světlá nad Sázavou a Brno – Velká Bíteš) bude předmětný úsek obsluhovat linka R37 v trase současné linky R9. Současně je předpokládáno vedení vybraných vlaků vysokorychlostní dopravy po této trati. Mělo by se jednat o linky Ex3 Německo – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava, Ex5 Německo – Praha – Brno – Bratislava SPR 1 Praha – Brno – Vídeň v celkové četnosti 3 páry za hodinu.

V dlouhodobém horizontu (po zprovoznění všech úseků VRT Praha – Brno) je předpokládáno vedení linky R34 Praha – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Velká Bíteš – Brno, v taktu 1 hodina. Vozidlo umožňující provoz po VRT. Linka R34 by měla stále dosahovat uzlu Havlíčkův Brod v poloze X:00.

V případě doplňujících dotazů se na nás neváhejte obrátit.

S pozdravem

Elektronický podpis - 28.4.2022
Certifikát autora podpisu :
Jméno : JUDr. Ondřej Michalčík
Vydal : PostSignum Qualified CA 4
Platnost do : 21.2.2024 10:28:21-000 +01:00

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Žižkova 57, 586 01 Jihlava, Česká republika
tel.: 564 602 235, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Správa železnic, státní organizace
Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru projektování staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky/ze dne	Číslo jednací	Vyřizuje/telefon	V Jihlavě dne
24148/2022-SŽ-GŘ-O9 / 28. 3. 2022	KUJI 28531/2022	Ing. Zikán/564 602 178	28. 4. 2022

Stanovení provozních požadavků regionální osobní dopravy na traťovém úseku Havlíčkův Brod – Pohled

Vážená paní ředitelko,

dne 29. března 2022 jsme datovou schránkou obdrželi Vaši žádost o stanovisko k výhledovému rozsahu dopravy v traťovém úseku Havlíčkův Brod – Pohled za účelem zpracování záměru projektu stavby Modernizace traťového úseku Havlíčkův Brod (mimo) – Pohled (mimo).

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

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

V současnosti je předmětným úsekem provázena linka

Os Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Čáslav – Kolín

- linka doplňuje a zpravidla půlí interval dálkové linky R Brno – Havlíčkův Brod – Praha
- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha L:00 v ŽST Havlíčkův Brod
- v ŽST Žďár nad Sázavou jsou sledovány přípoje z/do směru Nové Město na Moravě a v Havlíčkově Brodě z/do Jihlavy města
- linka je provozována v intervalu 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: hnací vozidlo a dva osobní vozy

- od začátku platnosti JŘ 2023/2024 se předpokládá, že tato linka bude v úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod nahrazena novou linkou Os Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod ve stejných časových polohách odvozených od uzlu Havlíčkův Brod v celou lichou hodinu L:00
- počet regionálních vlaků projíždějících úsekem Havlíčkův Brod – Pohled: 9 párů v pracovní dny/7 párů v nepracovní dny

Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Provozní koncepce regionální dopravy bude ve střednědobém výhledu ovlivněna zejména přesmykem časových poloh vlaků dálkové linky Brno – Havlíčkův Brod – Praha v úseku Brno – Havlíčkův Brod. Rychlíky z/do Brna budou v Havlíčkově Brodě v základní časové poloze L:00 (místo S:00), posilové rychlíky v době přepravních špiček pak v S:00 (místo L:00). V úseku Havlíčkův Brod – Praha pak budou vlaky dálkové dopravy provozovány v celodenním intervalu 60 minut, ve kterém se budou střídat rychlíky z Brna a z Jihlavy.

V traťovém úseku Havlíčkův Brod – Pohled bude provozována linka regionální dopravy:

<u>Os Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod</u>

- vlaky této linky budou vedeny do uzlu Havlíčkův Brod v časové poloze v S:00, která umožní zachovat spojení Bystřice nad Pernštejnem – Praha s 1 přestupem (v Havlíčkově Brodě místo Žďáru nad Sázavou)
- spojení Nové Město na Moravě – Praha bude nabízeno každou hodinu s 1 přestupem (v Havlíčkově Brodě nebo ve Žďáru nad Sázavou)
- spojení Žďár nad Sázavou – Praha bude nabízeno každou hodinu – přímým rychlíkem nebo přestupem z osobního vlaku na rychlík již v Havlíčkově Brodě (nikoli v Kolíně dle stávajícího provozního schématu)
- v úseku Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou zůstane koncepce jízdního řádu stejná jako v krátkodobém časovém horizontu
- provozní intervaly: úsek Nedvědice – Nové Město na Moravě 120 minut, Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou 60 minut, Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: motorová jednotka koncepce DMU 120 a motorové vozy ř. 841 (zejména na vložených výkonech Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou)
- součástí linky bude nadále Sp Pernštejn Brno – Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou vedený náležitostmi z provozního souboru Jihomoravského kraje
- počet regionálních vlaků projíždějících úsekem Havlíčkův Brod – Pohled: 12 párů v pracovní dny/7 párů v nepracovní dny

Dlouhodobý časový horizont po roce 2030

- bude ovlivněn vysokorychlostní tratí Praha – Brno – Břeclav
- vlaky dálkové linky R Brno – Havlíčkův Brod (X:00) – Praha pojedou z Brna mimo Tišnov po VRT a dále spojovací tratí z Velké Bíteše do Osové Bítýšky, přes Žďár nad Sázavou

a Havlíčkův Brod do Světlé nad Sázavou a dále po VRT do Prahy; tyto vlaky budou provozovány v celodenním intervalu 60 minut

- dálkové vlaky R v úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod budou doplněny linkou Os Nové Město na Moravě (X:30) – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod (X:30) v intervalu 60/120 min přepravní špička/přepravní sedlo, v ose Nové Město na Moravě – Havlíčkův Brod tak bude nabízen interval 30 minut v době přepravních špiček
- sestava vlaků regionální dopravy: vozidlo koncepce EMU 160
- v etapě výstavby VRT, kdy budou dokončeny úseky VRT Praha – Světlá nad Sázavou a VRT Velká Bíteš (Osová Bítýška) – Brno, bude konvenční trať v úseku Světlá nad Sázavou – Osová Bítýška přenášet značnou dopravní zátěž, a tomu musí odpovídat její technické řešení

Zastávka Pohledští Dvořáci

Zastávku Pohledští Dvořáci v krátkodobém i ve střednědobém časovém horizontu budou i nadále obsluhovat pouze vybrané vlaky regionální dopravy (ve špičkové časové poloze Havlíčkův Brod X:30). Z hlediska homogenizace délky nástupištních hran v úseku Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou (mimo stanice obsluhované vlaky dálkové dopravy) doporučujeme navrhnout délku nástupištních hran v zastávce Pohledští Dvořáci stejnou jako v navazujících traťových úsecích, které jsou na trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou řešeny (140 metrů).

Děkujeme Vám za přípravu kvalitní a efektivní železniční infrastruktury.

S pozdravem

Ing. Hana Strnadová,
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

SPRÁVA ŽELEZNIC

Váš dopis zn. 24162/2022-SŽ-GŘ-O9
Ze dne 28. března 2022
Naše zn. 33095/2022-SŽ-GŘ-O6
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Beran
Telefon +420 972 235 685
Mobil +420 727 800 110
E-mail Beran@spravazeleznic.cz

Datum 6. května 2022

Správa železnic, státní organizace
Odbor projektování staveb
Ing. Alena Heinišová

Vyjádření k žádosti o stanovení provozních požadavků nákladní dopravy na traťovém úseku Havlíčkův Brod – Pohled

Vážená paní ředitelko,

odboru přípravy staveb Správy železnic, státní organizace byla doručena Vaše žádost o stanovení provozních požadavků nákladní dopravy pro zpracování záměru projektu stavby „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)". Po posouzení Vaší žádosti sdělujeme:

V tabulce 1 je uveden výhledový rozsah nákladní dopravy na úseku Havlíčkův Brod – Pohled v letech 2025, 2030, 2035 a 2055. Tento výhledový rozsah dopravy vychází z celosíťového modelu nákladní dopravy, který je zpracováván na odboru přípravy staveb Správy železnic, státní organizace a jehož výstupy jsou průběžně konzultovány se Sdružením železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ). Počty vlaků vyjádřené jako roční průměrná denní intenzita jsou používány pro přepravní/ekonomické hodnocení a hlukové posouzení. Maximální variace představuje běžně se vyskytující maximální počty vlaků (nejedná se o součet tras v GVD) v daném úseku a je tak vstupem pro dopravně-technologické (kapacitní) a trakční výpočty.

Vlivem rozsáhlé stavební činnosti na trati 010 Česká Třebová – Kolín a 260 Brno – Česká Třebová očekáváme v důsledku výlukové činnosti cca do roku 2025 posílení významu trasy přes Havlíčkův Brod díky přesměrování části (v daných letech nickolejného provozu dokonce všech) nákladních vlaků v rámci odklonové činnosti z trasy přes Českou Třebovou, kde nastane naopak výrazný útlum.

V obdobném útlumu bude rozsah nákladní dopravy na trati 260 ještě cca do horizontu roku 2030, kdy vlivem rostoucího objemu železniční nákladní dopravy na trati 270 v úseku výh. Dluhonice – Česká Třebová směrující na Choceň dojde ve větší míře k postupnému vyčerpávání kapacity trati 010, v důsledku čehož bude nutné vlaky od Brna trasovat ve větší míře přes Havlíčkův Brod. V tomto období však budou v realizaci stavby i na trati 230/250 Brno – Havlíčkův Brod – Kolín a z toho důvodu i zde nebudou neomezené možnosti pro další rozvoj rozsahu nákladní dopravy. V případě potřeby dlouhodobých výluk s potřebou zastavení provozu na trati 230/250 bude samozřejmě nutné řešit odklonovou činnost v rozsahu (nejen) nákladní dopravy v trase přes Českou Třebovou.

Tento trend se změní k horizontu roku 2035 po dokončení rozhodných staveb Velký Osek – Hradec Králové – Choceň a Ústí nad Orlicí – Choceň, díky čemuž dojde k výraznému zlepšení kapacity trasy přes Českou Třebovou. Tato trasa bude vzhledem ke svým příznivějším sklonovým poměrům dopravci preferována. K tomuto horizontu tak očekáváme převedení části nákladních vlaků z trasy přes Havlíčkův Brod zpět na trasu přes Českou Třebovou.

Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
spravazeleznic.cz

Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

V dalších horizontech bude vývoj nákladní dopravy záviset na růstu rozsahu železniční nákladní dopravy ve směru výh. Dluhonice – Choceň. V případě významného růstu tohoto směru bude docházet k postupnému vyčerpávání kapacity trasy přes Českou Třebovou (vzhledem k neexistenci alternativní trasy budou vlaky relace výh. Dluhonice – Choceň upřednostňovány před vlaky relace Brno – Kolín). Vlaky od Brna, které se již na trasu přes Českou Třebovou z kapacitních důvodů „nevejdou", tak budou trasovány přes Havlíčkův Brod. V optimistickém scénáři tak očekáváme k roku 2055 v trase přes Havlíčkův Brod až 81 vlaků denně v maximální variaci.

Tabulka 1: Výhledový rozsah nákladní dopravy [vlaky/den]

		Roční průměrná denní intenzita				**Maximální variace**			
Traťový úsek	**Rok**	**Nex**	**Pn**	**Mn**	**Σ**	**Nex**	**Pn**	**Mn**	**Σ**
Havlíčkův Brod – Havl. Brod Tunel stan	2025	30	16	4	50	38	21	7	65
	2030	30	16	4	50	38	21	7	65
	2035	19	16	4	39	24	21	7	51
	2055	44	16	4	64	59	21	7	86
Havl. Brod Tunel stan – Pohled	2025	29	15	2	46	36	20	4	60
	2030	29	15	2	46	36	20	4	60
	2035	18	15	2	35	22	20	4	46
	2055	43	15	2	60	57	20	4	81

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování hlukové studie ve výhledovém období:

- Nex 560 m, 1 250 t, lokomotiva 383;
- Pn 380 m, 1 000 t, lokomotiva 383;
- Mn 220 m, 600 t, lokomotiva 742.

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování dopravní technologie ve výhledovém období:

- Nex 740 m (s postrkem až 760 m), 2 100 t, lokomotiva 383;
- Nex 610 m, 1 600 t, lokomotiva řady 383;
- Pn 600 m, 2 200 t, lokomotiva 383;
- Mn 400 m, 1 100 t, lokomotiva 742.

Podíl vlaků Nex dlouhých 740 m je předběžně možné uvažovat cca 50 % (na celkovém počtu vlaků Nex). Hmotnost vlaků Nex přes 2 000 t je však třeba chápat jako maximum, které bude na dané trati spíše minoritní (ve stavu bez výluk či mimořádností v trase přes Českou Třebovou) a využitelné spíše ve směru na Brno (ve sklonově příznivějším směru). Reálnější je tak k délce 740 m uvažovat hmotnost typově 1 600 t (např. automotive). Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m, která bude podrobněji provoz dlouhých nákladních vlaků hodnotit, je aktuálně v procesu zpracování (probíhají práce na prvním dílčím plnění).

Podíly nákladních vozů s tichými brzdami předpokládáme v roce 2025 50 %, v roce 2030 75 % a od roku 2035 100 %.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb

SPRÁVA ŽELEZNIC

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)

Datum konání	31. března 2021
Čas	9:00 – 13:00
Místo konání	MS Teams
Zapsali:	Josef Poživil, další profese zapsali jejich jednotliví zpracovatelé
Přítomni	dle prezenční listiny
Omluveni	Ing. Aleš Cipris, Ing. Daniel Pilát, Mgr. Jan Tesař, Ing. Petr Jančík, p. Aleš Koukal

Úvodní informace

Cílem jednání bylo seznámit složky Správy železnic, objednatelů osobní dopravy a nákladní dopravce se zadáním, cíli stavby a upřesnit rozpracované řešení v oblastech dopravní technologie a kolejového řešení. Pro jednání rozeslal SŽ O9 dne 14. 6. 2022 podklady.

Josef Poživil, hlavní inženýr projektu za zpracovatele dokumentace SŽ Odbor projektování staveb (O9), představil předpokládaný harmonogram prací:

- vstupní porada 06/2022
- případné porady klíčových profesí 07-08/2022,
- doprovodná dokumentace k připomínkám 08/2022,
- čistopis doprovodné dokumentace 09-10/2022,
- záměr projektu 09-10/2022,
- ukončení prací po schválení ZP na Centrální komisi MD.

Charakteristika trati, širší souvislosti stavby

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

- TÚ 2301 Retz (ÖBB) – Brno – Kolín
- Dvoukolejná trať, dráha celostátní
- TEN-T, Evropský nákladní koridor 7
- Dovolené zatížení trati
  - D4 (22,5t/8t); řád 4; 7,301 – 14,600 mil. hrt/rok
- Napájení 25kV/50Hz
- Osobní doprava
  - Dálková linka R9
  - Regionální linky Žďár n. S. – Čáslav - Kolín
- Nákladní doprava
  - Alternativní trasa trati (Praha) – Kolín – Česká Třebová – Brno

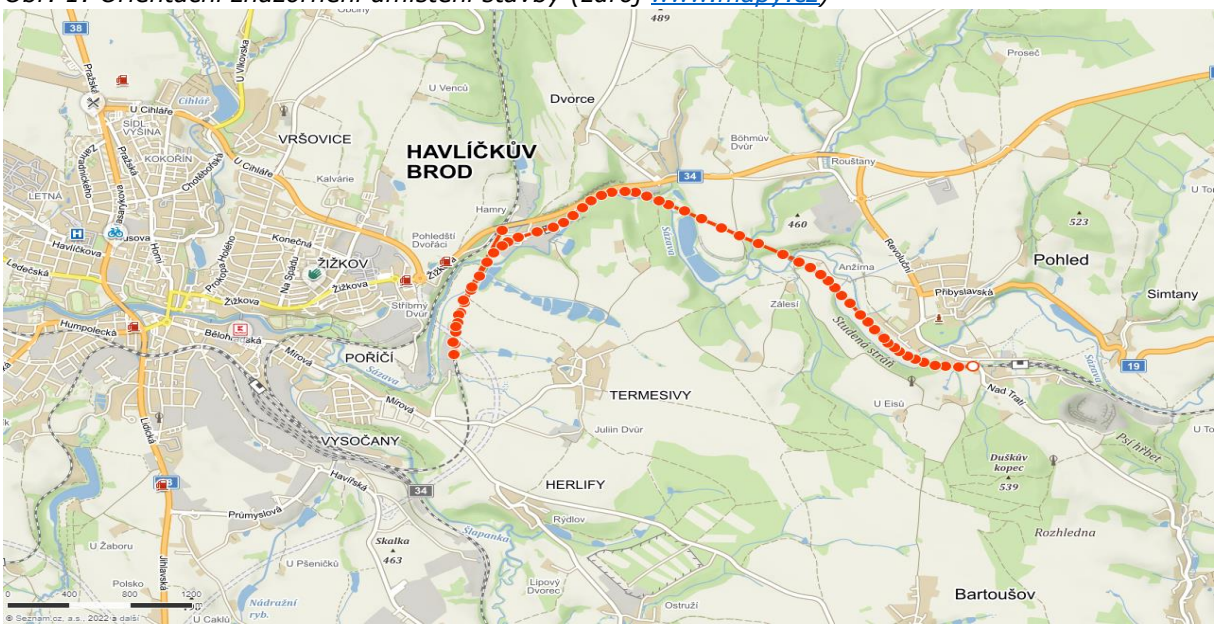
Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Umístění stavby

- TÚ 2301 Retz (ÖBB) Brno – Havlíčkův Brod – Kolín, TÚ 2034 Havlíčkův Brod stanoviště Tunel – odbočka Kubešův mlýn
- ZÚ km 111,250 – navázání na předchozí stavbu „Modernizace traťového úseku Přibyslav (včetně) - Pohled" (v tuto chvíli zpracovává sdružení firem Sagasta+Afry – stupeň DSP)
- KÚ km 115,950 – navázání na navazující stavbu „Modernizace průjezdu uzlem ŽST Havlíčkův Brod" (v tuto zpracovává firma SUDOP Praha stupeň ZP+DÚR)

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



Prověřované varianty kolejového řešení

1) Varianta 1 – varianta na stávajícím tělese
2) Varianta 2 – drobné přeložky kolem zastávky Pohledští Dvořáci
3) Varianty 3, 4.1 a 4.2 – velká přeložka s tunelem/hlubokým zářezem. Konstantní rychlostní profily navazujícím na ŽST Pohled a protažené až ke Stanovišti Tunel ŽST Havlíčkův Brod.

Na základě předchozího jednání 04/2022 s O6 a SSV a diskuze na vstupní poradě s dalšími složkami SŽ bude nadále sledována varianta 1 – optimalizace na stávajícím tělese. Důvod – varianty 3 a dále nejsou schopné svými náklady přinést benefity na to, aby „se zaplatily". Varianta 2 svými vyššími náklady a velmi malými benefity se rovněž nevyplatí. Náklady byly odhadnuty pro potřeby porady jako náklady Varianty 1 + cena konstrukcí a výkupů pozemků navíc.

S variantami s výstavbou tunelu dále nesouhlasí zástupce ŽESNAD z důvodu normativů a jízdních odporů v tunelu.

Do záměru projektu bude tedy rozpracována podrobně varianta 1. Ostatní varianty budou doloženy jako prověřované, pro variantu 3 budou stanoveny orientační náklady formulářem SPOŽES.

Výkresy prověřovaných variant budou doloženy jako příloha k tomuto záznamu.

Zrušení zastávky Pohledští Dvořáci

Projektant na poradě otevřel otázku zrušení zastávky Pohledští Dvořáci. Důvody:

- Velmi malé obraty cestujících v zastávce
- Velké náklady na zřízení zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího
- Velké náklady na údržbu zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího

Zástupci složek SŽ se zrušením zastávky nemají problém, zástupce kraje Vysočina uvedl, že pokud se zrušením zastávky bude souhlasit město, on s tím mít problém nebude. Jako možný vstřícný krok vůči městu uvedl plánované zřízení nové zastávky Havlíčkův Brod zastávka u ulice Švermova (součást samostatné stavby, účelnost této zastávky je daleko vyšší).

Zapsal Ing. Josef Požívil

Provozní a dopravní technologie

Na poradě byl prezentován stávající rozsah dopravy. Po této prezentaci byli účastniíci seznámeni s výhledovými stavy dopravy.

Stávající rozsah dopravy
Ve výchozím stavu (GVD 2020/2021) je obsluha území na předmětné trati realizována linkou R9. Linka R9 je provozována denně v intervalu 60'. Jedná se o 11 párů vlaků

Regionální osobní doprava je provozována denně linkou Os Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Čáslav – Kolín v intervalu 120/60' s tím, že ve špičce dochází k navýšení počtu. Celkem se jedná o 11 párů vlaků denně.

V daném úseku projíždí 12 párů vlaků kategorie Nex denně. Ve směru do Havlíčkova Brodu projíždí denně 10 vlaků kategorie Pn, Mn a směrem do Brna 12 vlaků kategorie Pn, Mn denně.

Výhledový rozsah dopravy
U linky R9 se předpokládá nasazení nových vozidel a doplnění intervalu na celodenních 60 minut. Polovina spojů (v lichou hodinu L:00) bude pokračovat z Havlíčkova Brodu do Brna hl.n. a druhá polovina bude vedena do Jihlavy do stanice Jihlava Město (v sudou hodinu S:00).

U linky Os (Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod) je provozní koncepce ve střednědobém horizontu následující:

- vedení do uzlu Havlíčkův Brod v časové poloze v S:00, která umožní zachovat spojení Bystřice nad Pernštejnem – Praha s 1 přestupem
- spojení Nové Město na Moravě – Praha bude nabízeno každou hodinu s 1 přestupem
- spojení Žďár nad Sázavou – Praha bude nabízeno každou hodinu – přímým rychlíkem nebo přestupem z osobního vlaku na rychlík již v Havlíčkově Brodě
- v úseku Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou zůstane koncepce jízdního řádu stejná jako v krátkodobém časovém horizontu
- provozní intervaly: úsek Nedvědice – Nové Město na Moravě 120 minut, Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou 60 minut, Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: motorová jednotka koncepce DMU 120 a motorové vozy ř. 841
- součástí linky bude nadále Sp Pernštejn Brno – Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou vedený náležitostmi z provozního souboru Jihomoravského kraje
- počet regionálních vlaků projíždějících úsekem Havlíčkův Brod – Pohled: 12 párů v pracovní dny/7 párů v nepracovní dny

Pilotní úseky VRT

V etapě výstavby VRT, kdy budou dokončeny úseky VRT Praha – Světlá nad Sázavou a VRT Velká Bíteš (Osová Bítýška) – Brno, bude konvenční trať v úseku Světlá nad Sázavou – Osová Bítýška přenášet značnou dopravní zátěž, a tomu musí odpovídat její technické řešení.

Po zprovoznění úseků VRT Praha – Světlá nad Sázavou a Brno – Velká Bíteš) bude předmětný úsek obsluhovat linka R37 v trase současné linky R9. Současně je předpokládáno vedení vybraných vlaků vysokorychlostní dopravy po této trati. Mělo by se jednat o linky Ex3 Německo – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava, Ex5 Německo – Praha – Brno – Bratislava SPR 1 Praha – Brno – Vídeň v celkové četnosti 3 páry za hodinu.

Změny proti studii proveditelnosti VRT:

- změna zastavovací politiky v terminálu Jihlava (linka Ex3 je nově zastavující a linka Ex5 nově projíždějící)
- v rámci DÚR VRT Poříčany – Světlá n. S. bude prověřován terminál v Pučerech – dopad na linku R34 - časový posun v řádu jednotek minut
- požadavek na zkrácení jízdních dob v úseku Pohled – HB je řešitelný, stejně tak v navazující stavbě „Modernizace průjezdu uzlem HB", dohromady to bude orientačně do jedné minuty. Velký dopad na tento požadavek bude mít výše zmíněný terminál Pučery a následná poloha linky R34. Stabilita uzlu bude nejvíce podmíněna tratí 225 z HB do Jihlavy

Dlouhodobý časový horizont

V dlouhodobém horizontu (po zprovoznění všech úseků VRT Praha – Brno) je předpokládáno vedení linky R34 Praha – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Velká Bíteš – Brno, v taktu 1 hodina. Vozidlo umožňující provoz po VRT. Linka R34 by měla stále dosahovat uzlu Havlíčkův Brod v poloze X:00.

Dálkové vlaky R v úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod budou doplněny linkou Os Nové Město na Moravě (X:30) – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod (X:30) v intervalu 60/120 min přepravní špička/přepravní sedlo, v ose Nové Město na Moravě – Havlíčkův Brod tak bude nabízen interval 30 minut v době přepravních špiček.

Sestava vlaků regionální dopravy: vozidlo koncepce EMU 160.

Další poznatky z porady

Kladen důraz na udržení časových poloh X:00 v Havlíčkově brodě u linek regionální dopravy, důvodu navazujících spojů regionální a dálkové dopravy. To samé platí i u linek dálkové dopravy. Terminál v Pučerech bude mít negativní vliv na časové polohy linky R34. S tím je třeba počítat při udržení časových poloh v HB. V případě zrušení zastávky Pohledští Dvořáci má kraj zájem o výstavbu nové zastávky na okraji Havlíčkova Brodu. (tady si nepamatuji to jméno ulice, ale vím, že je to u toho „trianglu")

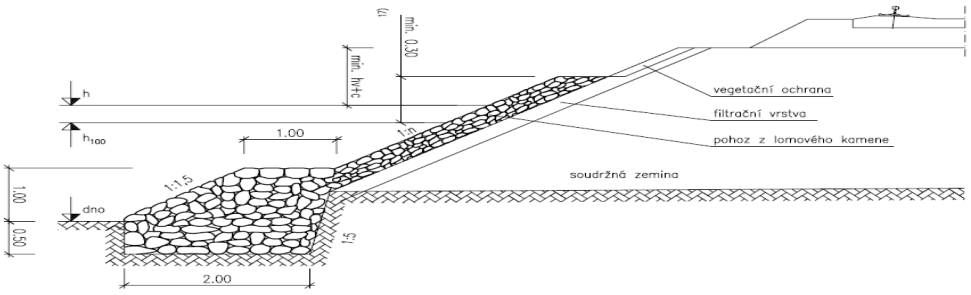
Zapsala Ing. Lucie Vlčková

Železniční svršek a spodek, nástupiště

Pro potřeby modelování spodku jsou uvažovány následující parametry:

- Úseky s traťovou rychlostí do 120km/h - $E_{min,ZP}$=30MPa; $E_{min,PL}$=50MPa
- Úseky s traťovou rychlostí nad 120km/h - $E_{min,ZP}$=40MPa; $E_{min,PL}$=60MPa

- Podkladní vrstvy – zeminy zlepšené vápnem a cementem (mimo úroveň HPV), případně výměna zeminy za kamenivo stmelené cementem SC 0/32; $C_{5/6}$; 300mm (např. úsek v údolí podél Sázavy)
- Konstrukční vrstvy – štěrkodrť 0/63 tl. 300mm
- ZKPP – kamenivo stmelené cementem 400mm + štěrkodrť 0/63 tl. 300mmV místě styku tělesa železničního spodku s vodním tokem řešit ochranu svahů dle Ž6.12



Odvodnění

- Otevřené příkopy
- V zastávce Pohledští Dvořáci bude odvodnění řešeno podle toho, zda se podaří zastávku zrušit nebo ne
- V zářezu km 113,100 – 113,700 – příkopy UCB/UCH

Ze strany O13 byl vznesen požadavek na místní šetření projektanta a garantů O13 z matice odpovědnosti.

Zapsal Ing. Josef Požívil

Mosty, propustky, zdi

Bylo odsouhlaseno řešení mostů, propustků a zdí prezentované na poradě. Zástupce O6 vznesl dotaz, proč je do stavby zahrnut propustek km ~~112,528~~ 113,100. Projektant uvedl, že toto prověří, zpracovatel mostů byl toho dne z porady omluven. Po prověření je do tohoto záznamu doplněno, že propustek je sice formálně na cizím pozemku, ale bude do něj zaústěno nové odvodnění z patních příkopů podél drážního tělesa. Doplněno - propustek se nachází v místě, kde vedla stará trať před stavbou přeložky úseku Pohled – Pohledští Dvořáci v padesátých letech. Bude ze stavby odebrán a nebude řešen.

Propustky v předmětném úseku budou všechny uvažovány jako nové s požadavkem do dalšího stupně, že v případě dobrého stavu propustků v průzkumech a zjistitelné zatížitelnosti budou řešené propustky pouze sanovány.

Tabulka mostů, propustků a zdí je součástí záznamu.

Zapsal Ing. Josef Požívil

Pozemní objekty

Ing. Martin Bolješik přednesl stav pozemních objektů na uvedeném traťovém úseku. Celkově se bude jednat o jednu zastávku (Pohledští dvořáci -2 pozemní objekty) a 3 objekty útulků traťového okrsku. Popisy těchto objektů byly uvedeny v přiloženém dokumentu, který bude přiložen jako součástí zápisu z porady.

Ing. Bolješik uvedl, že vzhledem k frekvenci cestujících v zastávce Pohledští dvořáci bude uskutečněno jednání s městem Havlíčkův Brod a bude se jednat o její postradatelnosti. V případě odsouhlasení postradatelnosti bude zastávka zrušena bez náhrady a v případě zachování se bude se zastávkou nakládat koncepčně a budou zde umístěny pouze přístřešky na každém nástupišti. Proti tomuto řešení nikdo nenamítal. Ing. Žemličková upozornila na nutnost zřízení minimálně 1 parkovacího stání.

Ing. Bolješik dále pokračoval v popisu a umístění dalších objektů (útulků TO) podél trati a navrhnul, že vzhledem k nevyužití těchto objektů budou tyto bez náhrady odstraněny. Proti tomuto řešení nebyly vzneseny žádné námitky.

Do dokumentace bude uveden popis demolovaných objektů včetně jejich fotodokumentace. Postradatelnost těchto objektů bude papírově vyřešena v dalším stupni. Převoditelnost těchto objektů bude řešena následovně:

- Objekty budou předpokládány jako nepřevoditelné,
- Takto to bude prezentováno na jednání s městem,
- Lze předpokládat, že o tyto objekty nebude mít město zájem.

Zapsal Ing. Martin Bolješik

Zabezpečovací zařízení

Stavba bude stavebně připravena na plánované zavedení ESTCS-L2 na celé havlíčkobrodské trati (samostatná stavba). Body projednané na poradě:

- Posunem vjezdových návěstidel ŽST Pohled a zřízením nových vjezdových návěstidel ŽST Havlíčkův Brod, st. Tunel se zkrátí traťový úsek. Zredukuje se počet oddílů ze 4 na 3.
- V mezistaničním úseku Pohled – Havlíčkův Brod bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ). Nové TZZ bude navázáno na SZZ předmětných stanic.
- Budou zřízeny kolejové obvody.

Zapsal Ing. Josef Požívil

Sdělovací zařízení, silnoproudé technologie, trakční vedení

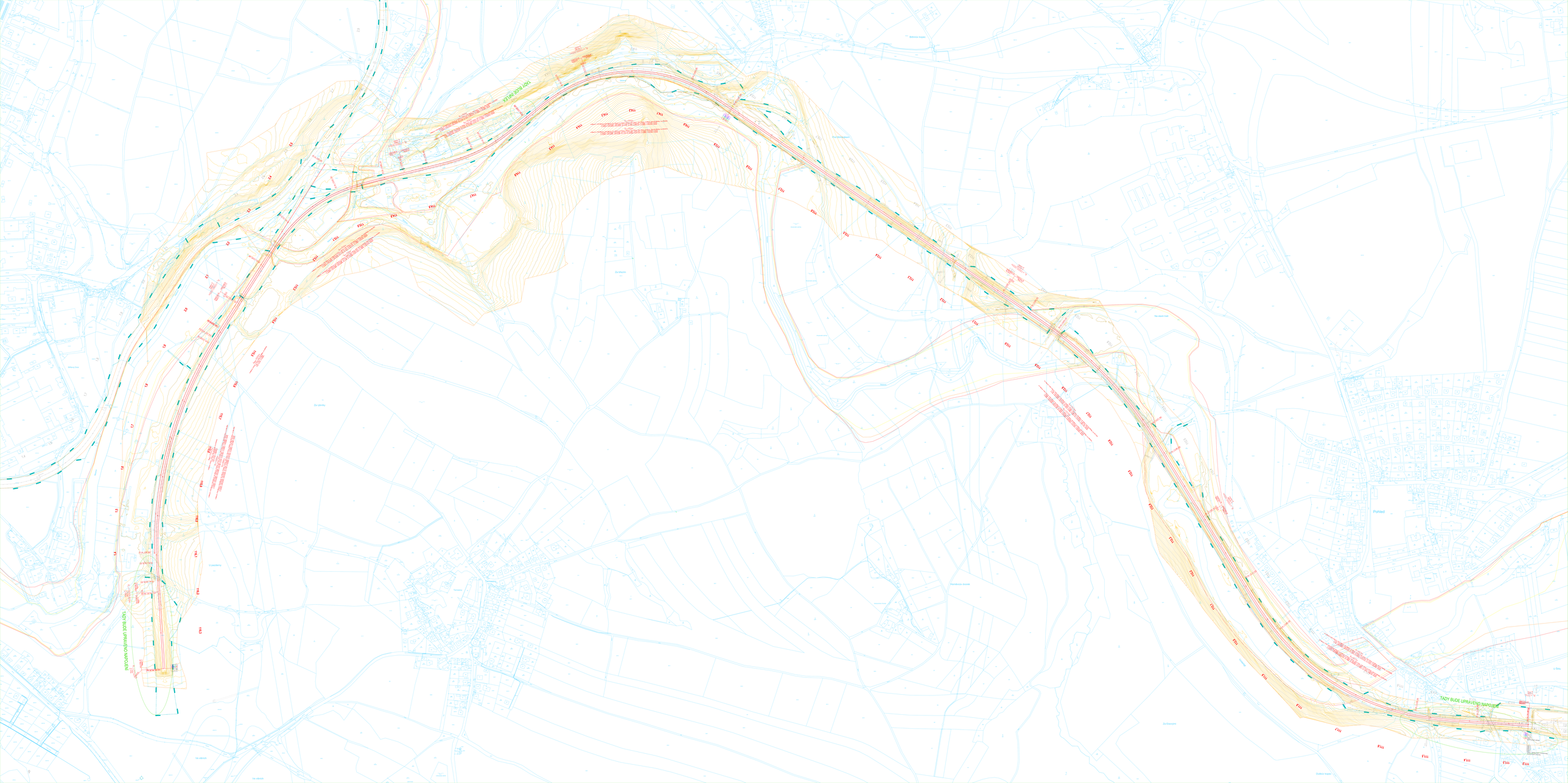
- Sdělovací zařízení bude navrženo dle ZTP. Rozsah bude upraven podle toho, zda se podaří zrušit zastávku Pohledští Dvořáci

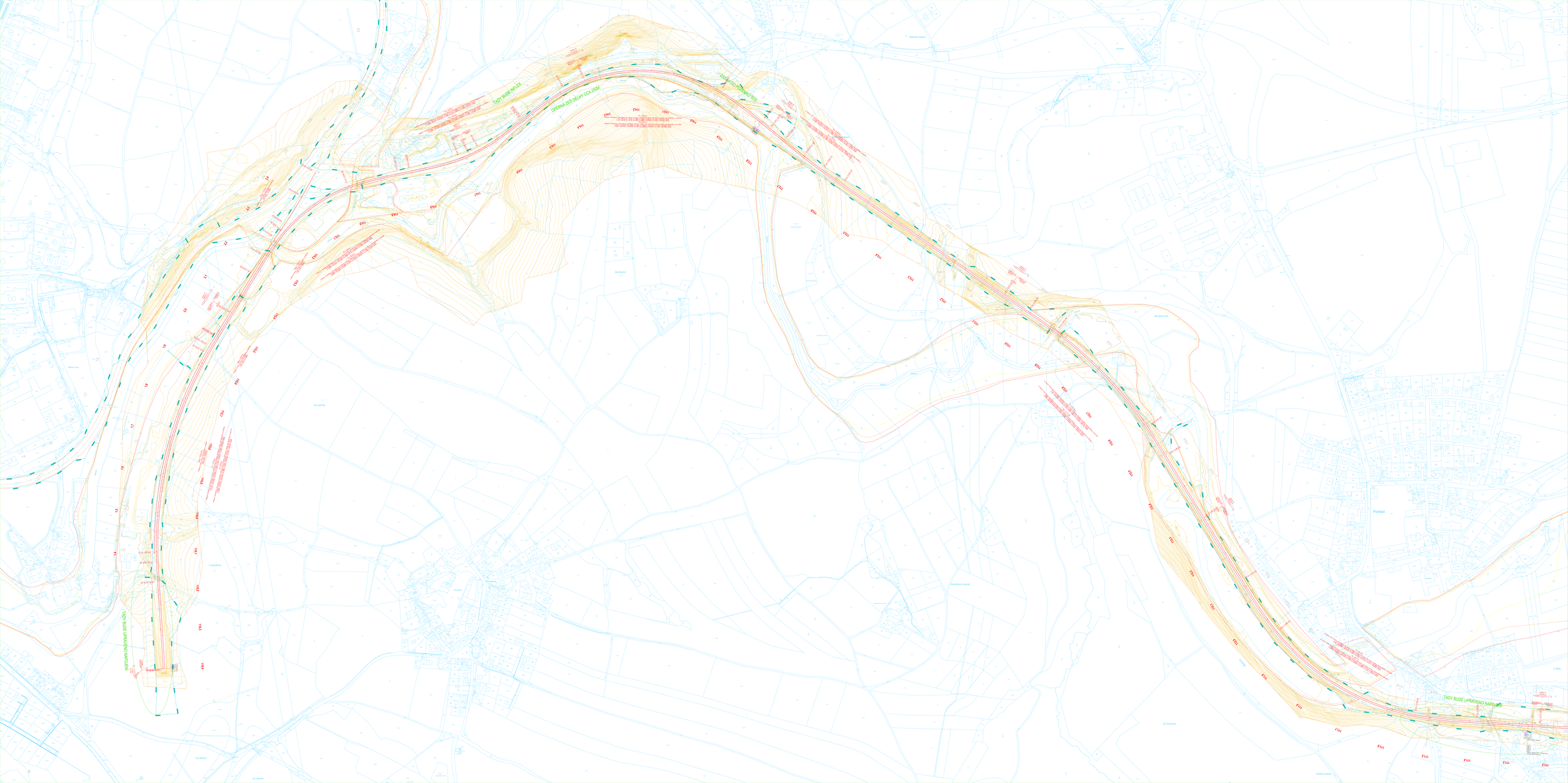
- Napájení zab. zař. 6kV, 75Hz. Je třeba zajistit, aby vedení během výstavby nebylo napájení přerušeno z důvodu napájení úseku ŽST Pohled a dále ve směru na Žďár n. S.
- Podrobné požadavky na nový stav trakčního vedení zaslal zástupce OŘ, bude zapracováno.

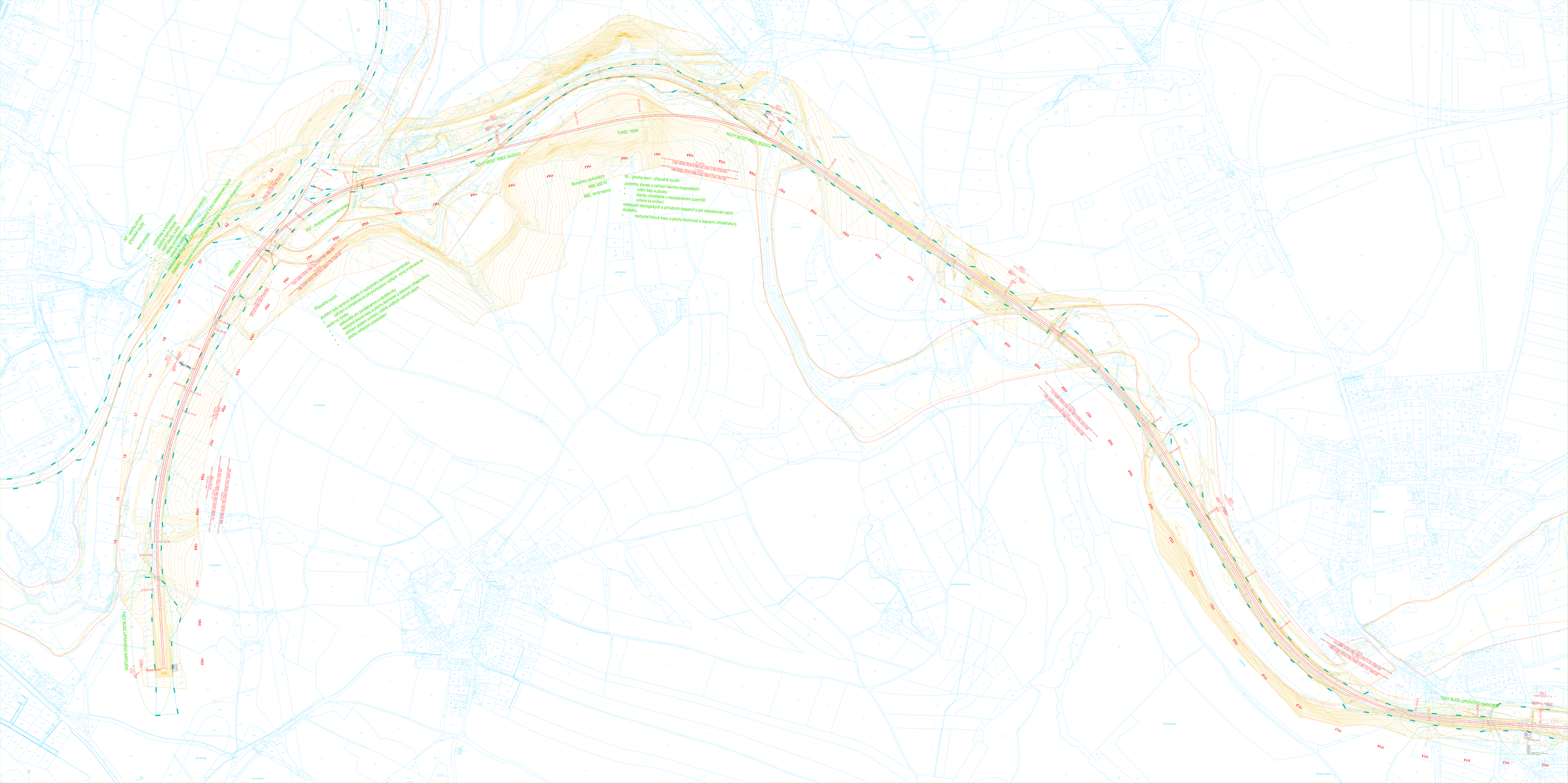
Ostatní

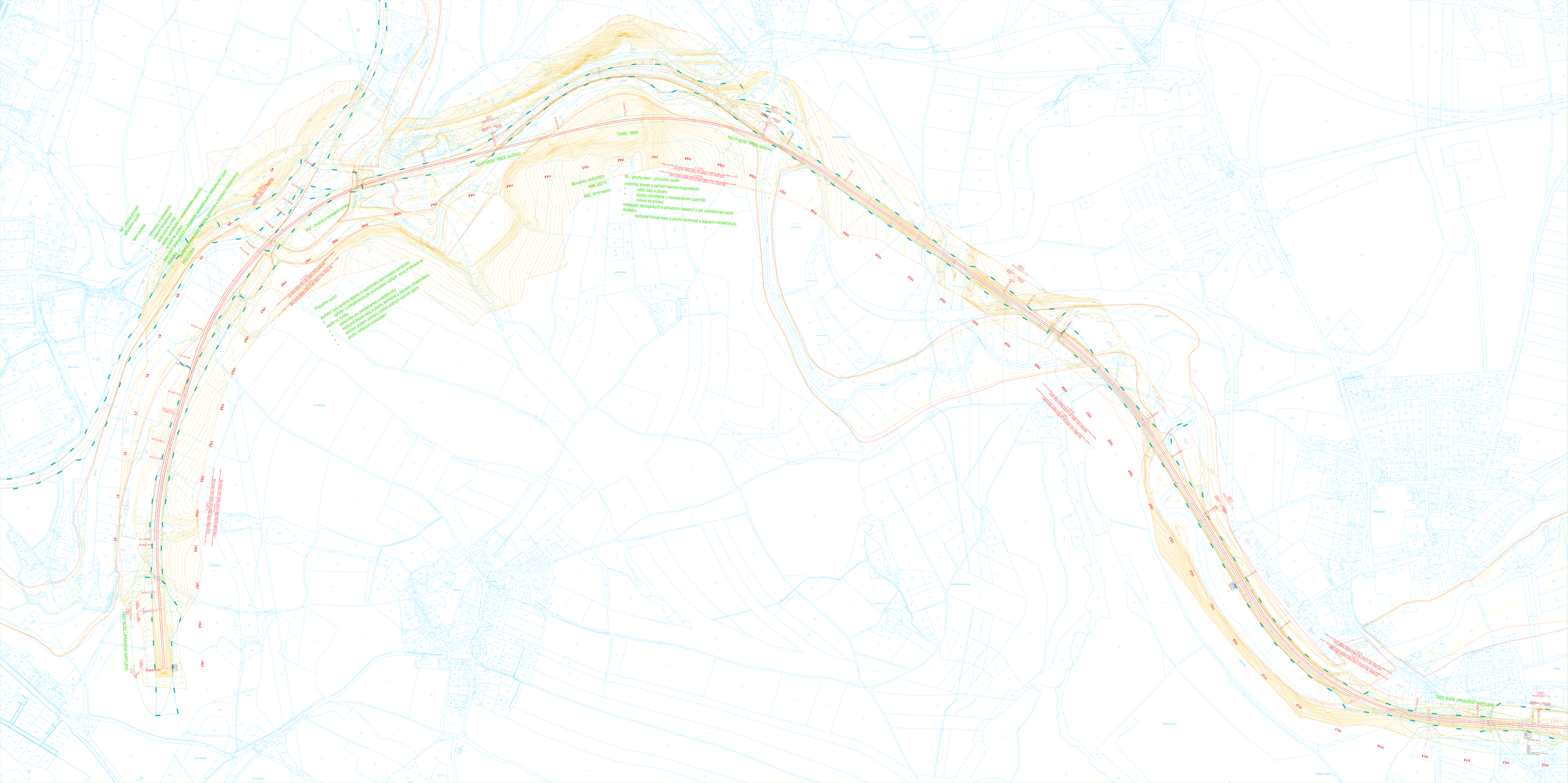
- Kácení zeleně v maximální možné míře – nutno nacenit ve SPOŽESu.
- Stanovit vzorkování dle směrnice 96 kapitoly 9

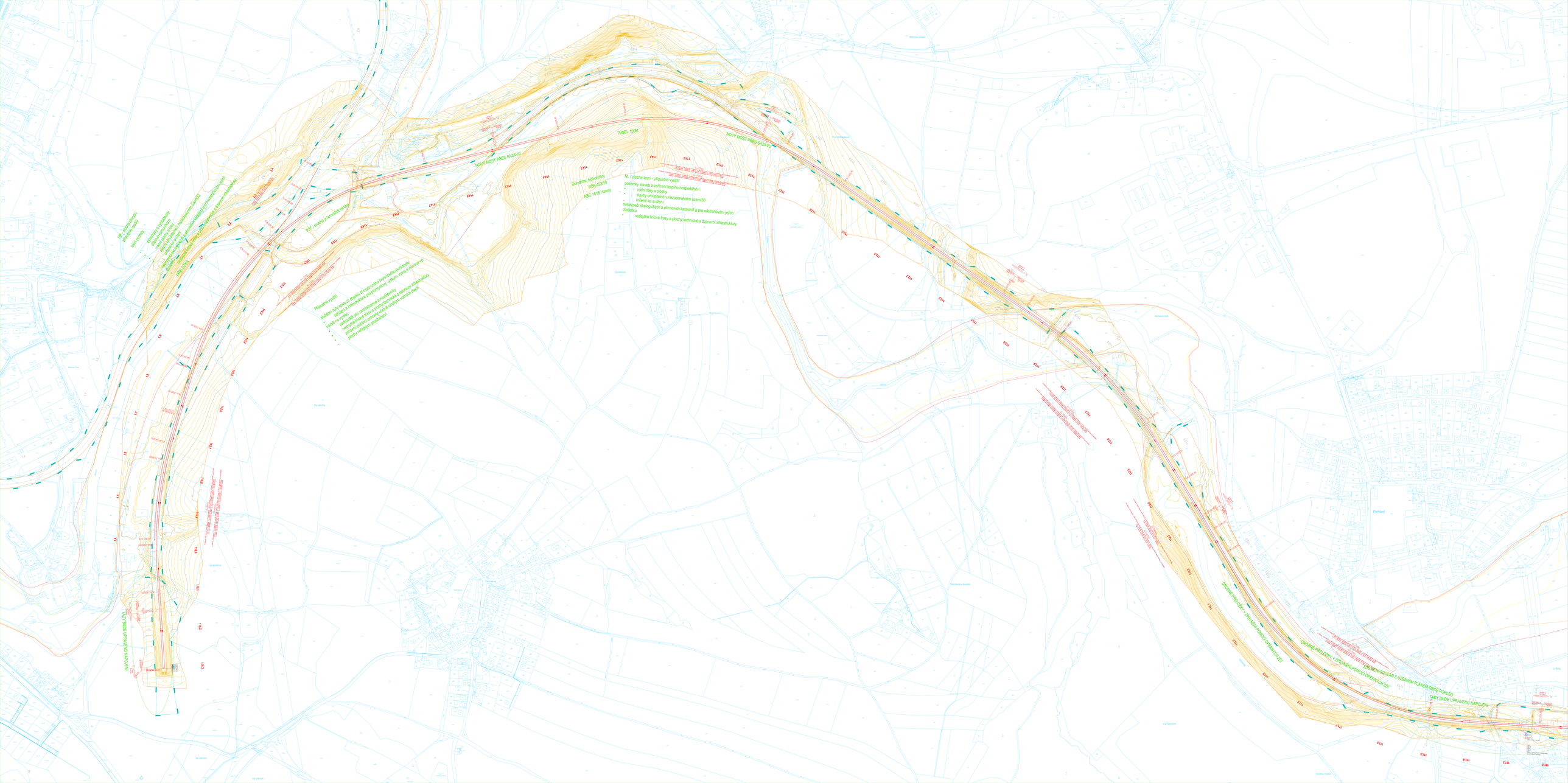
Zapsal Ing. Josef Požívil


TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ


TADY BUDE SPLEJ
OPĚRNÁ ZEĎ DÉLKY CCA 250M
ZÁKAZ DO PŘEDNÍHO RÁSU
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ


NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
TUNEL 160M
NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
Biocentra, edaforódoly
RBK 432/10
RBC 1618 Hamry
NL - plocha lesní - přípustné využití
pozemky staveb a zařízení lesního hospodářství
vodní toky a plochy
stavby umístěné v nezastavěném území50
určená ke snížení
nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich
důsledků
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
Přípustné využití
skladení, čistý výrobní provoz či ekologicky technicky nenáročné
služby za výrobu
zařízení a infrastruktura pro přímý výkon
nezbytných pro zemědělské a lesní účely
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
zařízení liniové i účelové technické a dopravní infrastruktury
plochy veřejných prostranství
PŘELOMA
RBK - zrnitová a fenestrá hrnka
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ

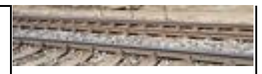

NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
TUNEL 180M
NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
Biokoridor, edaficky RBK 432/10 RBC 1618 Harmy
NL - plocha lesní - přípustné využití
pozemky staveb a zařízení lesního hospodářství
vodní toky a plochy
stavby umístěné v nezastavěném území50
určená ke snížení
nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
Přípustné využití
skladení, čistý výrobní provoz či skupinové, technického personálu
vozu za výrobu
zařízení a infrastruktura pro primátorský výrobek, vývoj a inovaci ve
zařízení pro zaměstnance a návštěvníky
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
zařízení lesních, ochranných, technická a dopravní infrastruktury
plochy veřejných prostranství
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ
TADY BUDE UPRAVENO NAPOJENÍ


NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
TUNEL 180M
NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU
Biokoridor, ekodukty
RBK 432/10
RBC 1618 Hamry
NL - plocha lesní - přípustné využití
pozemky staveb a zařízení lesního hospodářství
vodní toky a plochy
stavby umístěné v nezastavěném území50
určená ke snížení
nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich
důsledků
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
RBC 1618 Hamry
RBK 432/10
Přípustné využití
skladení, čistý výrobní provoz či nerušivou, technicko-řemeslnou,
vazba na výrobu,
zařízení a infrastruktura pro primární výrobu,
nezbytná pro zemědělské a lesní účely
nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
zařízení liniové, cílové a plošné technické a dopravní infrastruktury
plochy veřejných prostranství
NP - plocha smíšená
přírodní využití
Nerušící využití
Zpřípustné využití
Nerušící využití
Nerušící využití
Nerušící

Příloha K.xxx - Tabulka objektů (mosty, propustky, nadjezdy, lávky, krakorce)

pro záměr projektu

Poloha							Popis objektu					Stav			Prostorové uspořádání na objektu								Prostorové uspořádání pod objektem							Návrh úprav
TÚ	DÚ	Objekt	Číslo SO	ev. km km	Obrázek	Poloha	Výstavba	Spodní stavba	Nosná konstrukce	Popis NK	Šikmost	Zatížitelnost	Přechodnost	Stavební stav	Počet kolejí	Směr	Rychlost	VMP	Nutný obrys k. l.	Šířka	Posun	Zdvih	Překážka	Délka mostu	Délka přemostění	Rozpětí	Počet polí	Světlá výška	Stavební výška	Popis
							[rok]				[°]	[-]		[K/S]			[km/h]			[m]	[m]	[mm]		[m]	[m]	[m]		[m]	[m]	
		P	'	111,502		širá trať	1949	beton plošné založení	žb. deska s ocel. zabet. kolejnicemi	prostá desková	90,0	?	D4/	2	2	přech.	100	3,0	ano	8,8	-	-	trvalý vodní tok	6,0	1,3	1,5	1	1,25	0,80	*kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**železobeton plošné založ.**	**pref. žb. rám**	**rámová**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přech.**		**3,0**	**ano**	**11,5**				**8,0**	**2,0**	**2,2**	**1**	**1,1**	**0,90**	
		P	'	112,528		širá trať	1949	-	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	?	D4/	2	2	přech.	100	3,0	ano	22,9	-	-	občasný vodní tok	0,9	0,6	0,7	1	0,6	4,70	*kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**-**	**pref. žb. patk. tr. s šikmými čely**	**trubní**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přech.**		**3,0**	**ano**	**24,0**				**1,6**	**1,2**	**1,4**	**1**	**1,2**	**~4,1**	
		M	'	112,916		širá trať	1953 1981	kam. zdiv.+bet. plošné založení	**oc. pln. nos. se zap. most. + bet. klenba**	prostá tr. + klenb.	90,0	?	D4/	2/2	2	přech.	100	2,8	ano	9,7	-	-	nezp. účel. kom. + trvalý vodní tok + polní cesta	35,6	34,0	26,5 4,7	2	4,0 4,6 ?	2,22	*rekonstrukce nosné konstrukce a svršku objektu, nové úložné prahy a sanace spodní stavby objektu, nové přechody do trati*
				...				**kam. zdiv. + žb. prahy plošné založ.**	**oc. nos. se spřaž. horní žb. most. + žb. klenba**	**prostá deskotr. + klenb.**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přech.**		**3,0**	**ano**	**11,5**				**> 35,6**	**34,0**	**26,5 4,7**	**2**	**4,0 4,6 ?**	**~2,2**	
		P	'	(113,100)		širá trať	?	kam. zdivo plošné založení	žb. deska ?	prostá desková	90,0	?	-	?	0	přímá	-	-	-	7,0	-	-	občasný vodní tok	2,0	0,9	1,2	1	0,9	1,5?	*(propustek mimo drážní těleso vlevo) kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**-**	**pref. žb. patk. tr. s šikmými čely**	**trubní**	**90,0**	**-**	**-**	**-**	**0**	**přímá**	**-**	**-**	**-**	**8,0**				**1,4**	**1,0**	**1,2**	**1**	**1,0**	**~1,3**	
2031 Pohled - Havlíčkův Brod-stanoviště Tunel	2031_28	M	'	113,235		širá trať	1942	bet.+kam. zdiv. plošné založení	žb. deska s ocel. zabet. nosníky	rozpěrák. desková	75,0	?	D4/	2/2	2	přímá	100	2,6	ano	9,7	-	-	trvalý vodní tok "Rouštánský potok"	15,6	4,2	4,5	1	2,2	0,88	*kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**železobeton hlubin. založ.**	**monolit. žb. rám s náběhy**	**rámová**	**75,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přímá**		**3,0**	**ano**	**11,5**				**> 15,6**	**6,0**	**6,5**	**1**	**2,2**	**!**	
		Nadjezd	'	(113,347)		širá trať	?	železobeton plošné založení	žb. trámy s horní žb. desk. mostovkou	integr. spojitá trámová	90,0	-	-	?	-	přímá	?	-	-	6,3	-	-	železniční trať "2031"	26,0	23,5	7,0 10,5 7,0	3	cca 6,2	?	*kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**železobeton plošné založ.**	**krajní parap. žb. trámy s dolní žb. desk. mostovkou**	**prostá deskotr.**	**90,0**	**-**	**-**	**-**	**2**	**přímá**	**30**	**-**	**-**	**6,5**				**28,0**	**15,0**	**16,0**	**1**	**6,9**	**1,15**	
		P	'	113,924		širá trať	1953	beton plošné založení	bet. klenba	klenbová	90,0	?	D4/	1	2	přímá	100	3,0	ano	15,25	-	-	trvalý vodní tok	9,0	2,0	2,5	1	2,1	3,10	*sanace objektu a reprofilace most. svršku*
				...				-	-	-	-	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přímá**		**3,0**	**ano**	**15,3**				**> 9,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	
		P	'	114,285		širá trať	1953	železobeton plošné založení	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	?	D4/	2	2	oblouk	80	3,0	ano	16,8	-	-	občasný vodní tok	3,0	1,0	1,1	1	1,0	2,62	*kompletní rekonstrukce objektu (koordinace polohy a založení blízkých podpor TV)*
				...				**žb. vtok. jím. plošné založ.**	**pref. žb. patk. tr. s šikmým čelem**	**trubní**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**oblouk**		**3,0**	**ano**	**17,0**				**3,0**	**1,2**	**1,4**	**1**	**1,2**	**~2,4**	
		P	'	114,430		širá trať	1953	železobeton plošné založení	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	?	D4/	2	2	přech.	80	3,0	ano	10,0	-	-	občasný vodní tok	9,0	0,8	0,9	1	0,8	2,10	*kompletní rekonstrukce objektu*
				...				**žb. vtok. jím. plošné založ.**	**pref. žb. patk. tr. s šikmým čelem**	**trubní**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přech.**		**3,0**	**ano**	**10,0**				**12,0**	**1,0**	**1,2**	**1**	**1,0**	**~1,9**	
		P	'	(114,430)		širá trať	?	-	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	-	-	?	-	přímá	?	-	-	8,0	-	-	občasný vodní tok	1,0	0,8	0,9	1	0,8	0,55	*(silniční propustek navazující na žel. propustek v km 114,430 vpravo)*

	P	'	...		širá trať		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	občasný vodní tok	-	-	-	-	-	-	*propustek v km 114,430 vybavoj, sanace a pročištění objektu*
	P	'	114,784		širá trať	1953	kam. zdivo plošné založení	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	?	D4/	2	2	přímá	80	3,0	ano	21,0	-	-	občasný vodní tok	1,2	1,0	1,1	1	1,0	2,5	*kompletní rekonstrukce objektu*
			...				**kam.+žb. jím. plošné založ.**	**pref. žb. patk. tr.**	**trubní**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přímá**		**3,0**	**ano**	**23,0**				**1,6**	**1,2**	**1,4**	**1**	**1,2**	**~ 2,3**	
	M	'	114,970		širá trať	1952	železobeton plošné založení	žb. deska	rozpěr. spojitá desková	70,3	?	D4/	2/2	2	přech.	80	2,5	ano	11,9	-	-	kom. pro chodce + zpev. místní kom. + trvalý vodní tok "Břevnický potok"	18,9	15,1	6,4 9,6	2	2,0 4,23 4,85	1,18	*kompletní rekonstrukce objektu, napojení objektu na stávající zdi*
			...				**železobeton hlubin. založ.**	**monolit. žb. sdružený rám**	**sdruž. rámová**	**70,3**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**2**	**přímá**		**3,0**	**ano**	**11,5**				**> 18,9**	**2,0 + 15,1**	**2,5 6,4 9,6**	**3**	**2,5 4,23 4,85**	**~ 1,2**	
2031_28 +2034_02	M	'	115,249		širá trať	1951	bet.+kam. zdiv. plošné založení	žb. deska s náběhy	spojitá desková	90,0	?	D4/	2/2	3	komb.	80	2,5	ano	15,8	-	-	inundace + trvalý vodní tok "Sázava" + inundace	42,3	39,1	3× 11,2	3	2,75 4,0 5,0	prom. +0,45	*sanace objektu, nový SVI, reprofilace most. svršku, nové přechody do trati*
			...				-	-	-	-	**1, 21**	**D4/**	**-**	**3**	**komb.**		**3,0**	**ano**	**> 15,8**				**> 42,3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**!**	
	M	'	115,395		širá trať	1952	beton plošné založení	žb. klenba	klenbová	90,0	?	D4/	2/2	3	přímá	80	2,1	ano	13,5	-	-	nezpev. účel. kom.	15,4	4,0	4,8	1	3,8	?+0,45	*sanace objektu, nový SVI, reprofilace most. svršku, nové přechody do trati*
			...				-	-	-	-	**1, 21**	**D4/**	**-**	**3**	**přímá**		**3,0**	**ano**	**> 13,5**				**> 15,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**!**	
	P	'	115,621		širá trať	1953	-	žb. kruhová trouba	trubní	90,0	?	D4/	2	3	oblouk	80	3,0	ano	22,0	-	-	občasný vodní tok	1,0	0,8	0,9	1	0,8	1,7	*kompletní rekonstrukce objektu*
			...				-	**pref. žb. patk. tr. s šikmými čely**	**trubní**	**90,0**	**1, 21**	**D4/**	**-**	**3**	**oblouk**		**3,0**	**ano**	**24,0**				**1,6**	**1,2**	**1,4**	**1**	**1,2**	**~ 1,3**	

Příloha K.xxx - Tabulka objektů (opěrné a zárubní zdi)

pro záměr projektu

Poloha									Popis objektu			Stav			Parametry zdi									Návrh úprav
TÚ	DÚ	Objekt	Číslo SO	km začátek	km konec	vpravo vlevo	Obrázek	Poloha	Výstavba	Materiál	Typ	Zatížitelnost	Přechodnost	Stavební stav	Směr	Rychlost	VMP/VSMP	Nutný obrys k. l.	Posun	Zdvih	Překážka	Délka zdi	Maximální výška	Průměrná výška	Popis
									[rok]			[-]		[K/S]		[km/h]			[m]	[mm]		[m]	[m]	[m]	
2031 Pohled - Havlíčkův Brod-stanoviště Tunel	2031_28	Z	-	-	-	L	nová zárubní zeď vlevo	širá trať	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	terénní vlna	-	-	-	*nový objekt*
				112,580	112,730					gabionový koš	zárubní gravitační plošně založená	-	-	-	oblouk		3,0	ano				150,0	1,5	1,5	
		O	-	-	-	P	nová opěrná zeď vpravo	širá trať	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	trvalý vodní tok "řeka Sázava"	-	-	-	*nový objekt*
				112,150	112,300					železobeton	opěrná úhlová hlubinně založená	1, 21	D4/	-	přímá		3,0	ano				150,0	2,0	2,0	
		O	-	-	-	L	nová opěrná zeď vlevo	širá trať	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	trvalý vodní tok "řeka Sázava"	-	-	-	*nový objekt*
				113,830	113,990					železobeton	opěrná úhlová hlubinně založená	1, 21	D4/	-	prom.		3,0	ano				160,0	2,0	2,0	
		Z	-	114,025	114,086	P		širá trať	1958	beton	zárubní gravitační plošně založená	-	-	nevyh.	oblouk	80	3,0	ano	-	-	zářez ve svahu	61,0	3,0	2,4	*kompletní rekonstrukce objektu*
				114,020	114,090					železobeton	zárubní gravitační plošně založená	-	-	-	oblouk		3,0	ano				70,0	3,0	2,4	
		O	-	-	-	L	nová opěrná zeď vlevo	širá trať	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	trvalý vodní tok "řeka Sázava"	-	-	-	*nový objekt*
				114,250	114,500					železobeton	opěrná úhlová hlubinně založená	1, 21	D4/	-	oblouk		3,0	ano				250,0	2,0	2,0	
		O	-	114,500	114,700	L		širá trať	?	kamenné zdivo	opěrná gravitační plošně založená	-	-	nevyh.	prom.	80	3,0	ano	-	-	trvalý vodní tok "řeka Sázava"	200,0	1,0	1,0	*demolice objektu + nová úprava svahu drážního tělesa*
				-	-					-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	-	
		O	-	114,740	114,840	P		širá trať	1953	kamenné zdivo	opěrná gravitační plošně založená	-	-	dobr.	přímá	-	-	-	-	-	zpev. místní komunikace	100,0	2,5	1,8	*sanace objektu (případné rozšíření objektu), reprofilace koruny zdi (koordinace s rekonstrukcí přilehlého nástupiště)*
				114,740	114,840					kam. zd. + žb.	opěrná gravitační plošně založená	1, 21	D4/	-	prom.		3,0	ano				100,0	3,5	3,5	
		O	-	114,860	114,910	L		širá trať	1953	beton	opěrná gravitační plošně založená	?	?	nevyh.	prom.	80	3,0	ano	-	-	zpev. místní komunikace	50,0	2,0	1,5	*kompletní rekonstrukce objektu*
				114,860	114,910					železobeton	opěrná úhlová plošně založená	1, 21	D4/	-	prom.		3,0	ano				50,0	2,0	1,5	

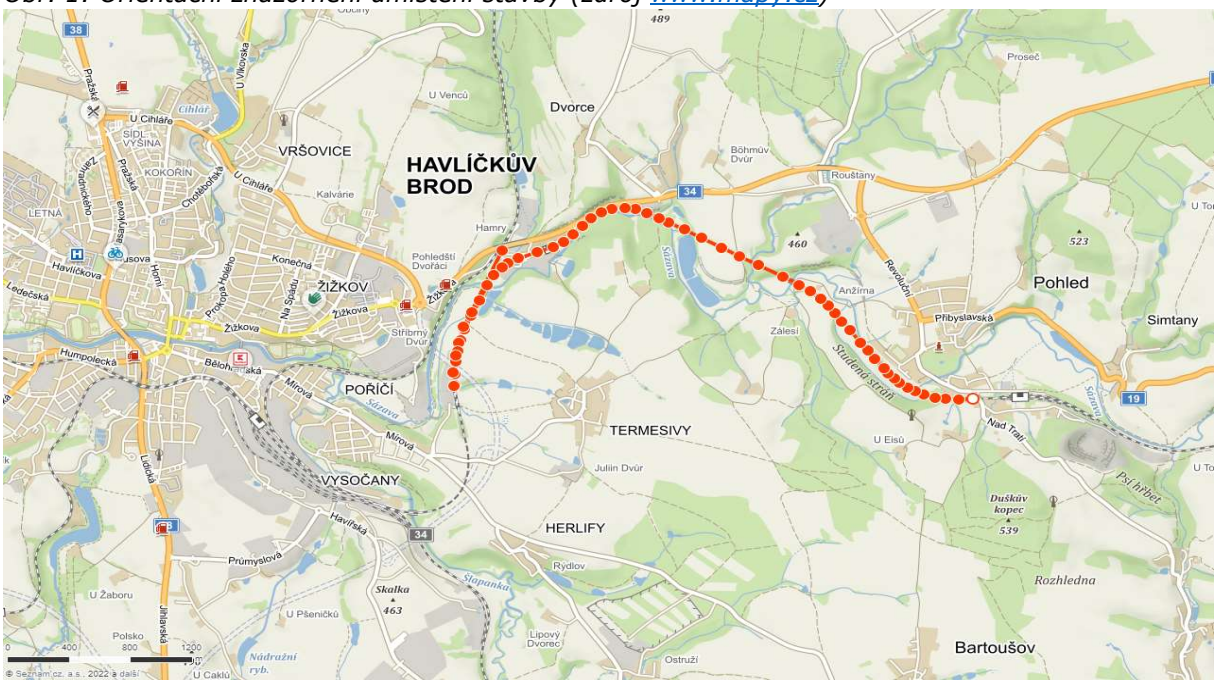
Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)

Datum konání	5. září 2022
Čas	13:30 – 14:00
Místo konání	Městský úřad Havlíčkův Brod
Zapsal:	Josef Poživil
Přítomni	Ing. Josef Poživil (Správa železnic), Ing. Jan Černý (Správa železnic), Ing. Václav Zikán (kraj Vysočina), Bc. Libor Honzárek (místostarosta města Havlíčkův Brod), Bc. Martin Stehno (odbor dopravy města Havlíčkův Brod)
Omluveni	-

Úvodní informace

Cílem jednání bylo seznámit město Havlíčkův Brod s připravovanou investiční akcí „**Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)**" ve stupni záměr projektu a doprovodné dokumentace. V úvodní části jednání seznámil projektant zástupce města s umístěním stavby a seznámil je s jejím účelem.

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



Cílem stavby je modernizace předmětného traťového úseku mezi železničními stanicemi Pohled a Havlíčkův Brod z důvodu nevyhovujícího stavu a stáří infrastruktury. Řada zařízení je za hranicí své životnosti.

Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Prověřované varianty kolejového řešení

Projektant dále seznámil zástupce města s prověřovanými variantami:

1) Varianta 1 – varianta na stávajícím tělese
2) Varianta 2 – drobné přeložky kolem zastávky Pohledští Dvořáci
3) Varianty 3, 4.1 a 4.2 – velká přeložka s tunelem/hlubokým zářezem. Konstantní rychlostní profily navazujícím na ŽST Pohled a protažené až ke Stanovišti Tunel ŽST Havlíčkův Brod.

Výsledkem těchto prověřovaných variant je sledovaná varianta 1 – optimalizace na stávajícím tělese. Důvod – neekonomičnost a vysoké náklady v porovnání s benefity dalších variant. V rámci stavby nebude docházet k přeložkám trati. Projektant informoval o nutnosti drobných záborů například v místech rozšířených příkopů při vyústění odvodnění a podobně.

Zrušení zastávky Pohledští Dvořáci

Stěžejním bodem bylo prověření zrušení zastávky Pohledští Dvořáci. Důvody:

- Velmi malé obraty cestujících v zastávce
- Velké náklady na zřízení zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího
- Velké náklady na údržbu zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího

Na dřívějších jednáních zástupci složek SŽ se zrušením zastávky nemají problém, zástupce kraje Vysočina uvedl, že pokud se zrušením zastávky bude souhlasit město, on s tím mít problém nebude.

Zástupci města na tomto jednání tedy uvedli, že se zrušením zastávky Pohledští Dvořáci souhlasí, upozornili však, že se jedná o politicky citlivé téma. Historicky zde zastávka měla význam z důvodu nedaleko přítomných areálů škrobáren, nicméně v dnešní době nemá zastávka i z jejich pohledu velký význam. Z důvodu citlivosti problematiky rušení zastávky požadují zástupci města zřídit podél zastávky územní rezervu pro podélná stání například pomocí opěrné zdi pro rezidenty. Toto uspořádání toto odpovídá stávajícímu stavu, viz obrázek 2.

Obr. 2: Orientační znázornění parkovacích stání podél rušené zastávky (zdroj www.mapy.cz)

Dále bylo dohodnuto, že kroky s rušením zastávky Pohledští Dvořáci budou ze strany Správy železnic a ze strany města Havlíčkův Brod společně koordinovány. Například ze strany města je třeba zajistit dostatečnou informovanost obyvatelstva, stejně tak bude třeba zajistit náhradu dopravní obslužnosti lokality pomocí posílené MHD, která může do této lokality zajíždět.

Havlíčkův Brod zastávka

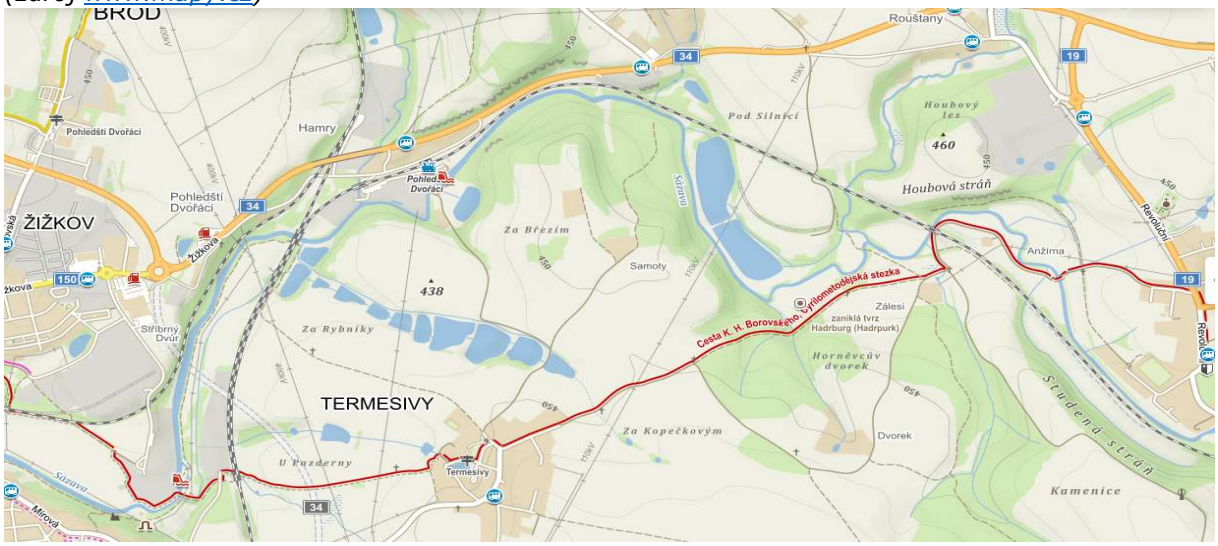
Posledním bodem jednání bylo zřízení zastávky Havlíčkův Brod zastávka. Umístění zastávky je zde preferováno z důvodu očekávání daleko většího obratu cestujících. Kraj Vysočina požaduje prověření umístění této zastávky, ohledně této problematiky zaslal na Správu železnic dopis se žádostí o prověření umístění zastávky do stavby „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod". Na jednání byly představeny dvě varianty umístění. Zástupci města uvedli, že lokalita 1 znázorněná na obrázku níže je nevhodná z důvodu velké intenzity vozidel a absence přechodu. Varianta 2 by navíc měla výhodu i třetí nástupištní hrany pro kolej ve směru na Humpolec.

Obr. 3: Orientační umístění zastávky Havlíčkův Brod zastávka (zdroj www.mapy.cz)

Cyklostezka podél Sázavy

Cyklostezka má za cíl zatraktivnit lokalitu celého Posázaví a přitáhnout do oblasti další turisticky ruch. V oblasti dotčené stavbou má cyklostezka vést v místě stávající červené turistické trasy. Projektant potvrdil, že stavba „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)" nebude mít na zřízení cyklostezky vliv a neomezí ji.

Obr. 4: Předpokládaná poloha cyklostezky odpovídá současné červené turistické trase v lokalitě. (zdroj www.mapy.cz)



Další body vzešlé z jednání

- Formálně bude napřed účastníkům jednání rozeslán tento záznam,
- Oficiální žádost o stanovisko ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci bude zaslána na město Havlíčkův Brod po komunálních volbách (23. – 24. 9. 2022),
- Zastupitelstvo a městská rada budou o zrušení zastávky informováni.

Zapsal Ing. Josef Požívil

Č.	Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
			O6		
1	O6	Horváth	• Do bodu 2 ZP doplňte související stavby včetně předpokládaných termínů přípravy a realizace.	Poživil	Bylo doplněno. Předpokládané termíny realizace jsou 2026 a 2027. Řeší se i varianta s nickolejným provozem v roce 2026 na celé trati, nicméně na to zatím projektant čeká pokyn od SSV.
2	O6	Horváth	• Na str. 8 ZP je uvedeno u popisu současného stavu počáteční staničení s konstatováním, že navazuje na předchozí investiční akci. Staničení je chybné, a dokonce v i přehledné situaci je jiné. Obdobně to platí i pro konec úseku. Žádáme o provedení vzájemných koordinací staveb.	Poživil	Staničení byla zkontrolována a opravena. Rozsah úprav je ZÚ = km 111,375, KÚ = 115,977. Kolej 90N ZÚ = km 1,672, KÚ = km 2,423. Rozsah směrového a výškového vyrovnání pro navázání na stávající stav je ZÚ = km 111,325 - 111,375, KÚ = km 115,977 - km 116,045. Kolej 90N ZÚ = km 1,450 - km 1,672, KÚ = km 2,423 - km 2,473.
3	O6	Horváth	• V bodě 12 ZP opravte v poslední větě pod tabulkou konečný rok realizace.	Poživil	Bylo doplněno. Předpokládané termíny realizace jsou 2026 a 2027. Řeší se i varianta s nickolejným provozem v roce 2026 na celé trati, nicméně na to zatím projektant čeká pokyn od SSV.
4	O6	Horváth	• Ve výčtu příloh ZP u přílohy C Oponentní posudek napište, že nebude součástí ZP.	Poživil	Bylo opraveno.
5	O6	Horváth	• V textu ZP je uveden nevhodný výraz v rámci investiční činnosti „výměna" (str. 28, 29), který požadujeme nahradit vhodnějším slovem např. „rekonstrukce" nebo „náhrada".	Poživil	Bylo opraveno.
6	O6	Horváth	• Součástí ZP předkládaného na Ministerstvo dopravy nebude u záznamů z porad prezenční listina, kde jsou uvedeny telefonní spojení a maily (příloha K.1).	Poživil	Bereme na vědomí, bude dodána verze prezenční listinou a vere bez prezenční listiny.
7	O6	Horváth	• Ve vzoru 80 opravte maximální traťové rychlosti dle popisu v ZP str. 26.	Poživil	Bylo opraveno.
8	O6	Horváth	• Na řádcích 8024 a 8025 ve vzoru 80 opravte počet rekonstruovaných železničních mostů.	Poživil	Bylo opraveno.
9	O6	Horváth	• Ve vzoru 81 opravte počátek smíšené cenové úrovně.	Poživil	Bylo opraveno.
10	O6	Horváth	• Podle vzoru 81 se u této stavby nepředpokládá spolufinancování z evropských fondů. Proto požadujeme, aby v souladu s dopisem Ministerstva dopravy č. j. 188/2019-910-IZD/10 byly náklady na propagaci nulové.	Poživil	Bylo opraveno na nulové náklady na propagaci.
11	O6	Horváth	• V situaci doprovodné dokumentace doplňte do situace 1:1000 staničení konce úseku.	Poživil	Staničení byla zkontrolována a opravena. Rozsah úprav je ZÚ = km 111,375, KÚ = 115,977. Kolej 90N ZÚ = km 1,672, KÚ = km 2,423. Rozsah směrového a výškového vyrovnání pro navázání na stávající stav je ZÚ = km 111,325 - 111,375, KÚ = km 115,977 - km 116,045. Kolej 90N ZÚ = km 1,450 - km 1,672, KÚ = km 2,423 - km 2,473.
12	O6	Zeman	• Kap. 7.2.2 – Uvedený územní plán se týká obce Dvorce, nikoliv Kyjov.	Poživil	Bylo opraveno. Dvorce jsou částí obce Kyjov.
13	O6	Panchartek	• ZP (str. 8, kap. 3.2) – v textu je chybně uvedeno staničení začátku stavby na záhlaví ŽST Pohled.	Poživil	Staničení byla zkontrolována a opravena. Rozsah úprav je ZÚ = km 111,375, KÚ = 115,977. Kolej 90N ZÚ = km 1,672, KÚ = km 2,423. Rozsah směrového a výškového vyrovnání pro navázání na stávající stav je ZÚ = km 111,325 - 111,375, KÚ = km 115,977 - km 116,045. Kolej 90N ZÚ = km 1,450 - km 1,672, KÚ = km 2,423 - km 2,473.
14	O6	Panchartek	• ZP (str. 8, kap. 3.2) – chybí popis pro kolej č. 90N.	Poživil	Popis koleje 90N byl doplněn.
15	O6	Panchartek	• ZP (str. 10, kap. 3.2.2) – v posledním odstavci je uvedeno, že v celém úseku je zřízena bezstyková kolej. Podle prvního odstavce je však bezstyková kolej přerušena u mostu v km 112,916.	Poživil	Bylo opraveno.
16	O6	Panchartek	• ZP (str. 26, kap. 5.1.3) – proč je uváděna osová vzdálenost kolejí ve stanici? Předmětem této stavby není rekonstrukce železniční stanice.	Poživil	K rozšíření osové vzdálenosti dochází na začátku úseku v záhlaví ŽST Pohled a na konci úseku u Stanoviště Tunel. Patřičné formulace byly opraveny.
17	O6	Panchartek	• ZP (str. 27, kap. 5.1.6) – kolejnice budou navrženy tvaru 60 E2, nikoliv 60 E1.	Poživil	Bylo opraveno.
18	O6	Panchartek	• ZP (str. 27, kap. 5.1.6) – v koleji 90N předpokládáme použití železničního svršku tvaru 49 E1.	Poživil	V rámci popisu koleje 90N bylo doplněno.
19	O6	Panchartek	• ZP (str. 27, kap. 5.1.6) – v textu se píše o „otěruvzdorných" kolejnicích a zároveň o kolejnicové oceli třídy R260, což je v rozporu. Pro ZP se jedná o zbytečný detail, text vypusťte.	Poživil	Bylo odstraněno.
20	O6	Panchartek	• Do výkresu E.1 (přehledná situace stavby) doplňte k popisu výhledových rychlostí rovněž rychlosti stávající – stávající rychlost je uvedena pouze na konci úseku.	Poživil	Stávající rychlosti byly doplněny.
21	O6	Panchartek	• Do výkresu E.1 (přehledná situace stavby) doplňte popis rychlostí pro kolej č. 90N.	Poživil	Bylo doplněno.
22	O6	Panchartek	• Výkres E.2–v novém stavu není zakresleno nástupiště v ŽST Pohled. Dále doplňte čísla kolejí a užitečné délky v novém stavu. Rovněž není zakreslena kolej č. 4a.	Poživil	Projektant vycházel z podkladů, které měl k dispozici v době zpracování, nyní byly podklady aktualizovány, nástupiště a návěstidla doplněna.
23	O6	Panchartek	• Zrušení zastávky Pohledští Dvořáci – žádáme o doložení stanovisko města Havlíčkův Brod ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci (viz. zápis z jednání ze dne 5. 9. 2022).	Poživil	Viz předchozí připomínka, konečné stanovisko města jsme obdrželi až na konci prosince 2022.
24	O6	Krouský	• Příloha K_6 – tabulka objektů o Sjednoťte nové staničení objektů se staničením v situacích. o Výměry položek ve SPOŽESu se zdají být správně, ale tabulka objektů neobsahuje sloupce „podklady pro ZP", nelze tedy ověřit správnost. o Jako opěrnou nebo zárubní zeď nepředepisujte gabion, gabion není vhodná konstrukce na elektrizované tratě. Konkrétní řešení bude řešeno v následujících stupních dokumentace. o Do tabulky doplňte objekt nadjezdu v žkm cca 115,860, jedná se o objekt nově realizovaného nadjezdu pro obchvat Havlíčkova Brodu.	Jančík	- Bude sjednoceno. - Výměry budou doplněny. - Konstrukce gabionu bude změněna. - Objekt nadjezdu bude doplněn.
25	O6	Zeman	• V doprovodné dokumentaci postrádáme informace o plánu organizace výstavby a z toho vyplývající případné požadavky na NAD.	Vlčková/Kugler	POV bude upřesněno, momentálně SSV debatuje s MD řešení, kdy by na celém rameni proběhla v roce 2026 výluka s nickolejným provozem. Výsledek těchto jednání zatím neznáme.
26	O6	Zeman	• Technická zpráva (dokument K.8.1) o Kap. 2.2.13 – Poslední odstavec se opakuje. o Kap. 2.2.14 – Tento odstavec se pravděpodobně týká výluky během výstavby. Není zde však uveden žádný detailnější popis ani závěr. Žádáme doplnit. o Kap. 2.2.14 – Ve výpočetním období 120 min je uvažováno pouze s jednou trasou vlaku nákladní dopravy. Vzhledem k absenci GVD a údajům uvedeným v kap. 2.2.4 není možné takový rozsah dopravy předpokládat. Žádáme doplnit informace k uvažovanému rozsahu dopravy v průběhu výstavby.	Vlčková/Kugler	Text posledního odstavce byl revidován. POV bude upřesněno, viz předchozí připomínka. Informace včetně GVD byly doplněny.
27	O6	Zeman	• Doporučujeme do technické zprávy doplnit Graf dynamického průběhu rychlosti pro sledovanou variantu, případně uvést v části dopravní technologie odkaz na část K.8.5.	Vlčková/Kugler	Grafy dynamického průběhu rychlostí byly doplněny.
28	O6	Panchartek	• TZ (str. 18, kap. 3.1.2) – proč je uváděna osová vzdálenost kolejí ve stanici? Předmětem této stavby není rekonstrukce železniční stanice.	Poživil	Jedná se o pzůstatek z Okrouhlice, bylo opraveno.
29	O6	Panchartek	• TZ (str. 19, kap. 3.1.6) – kolejnice budou navrženy tvaru 60 E2, nikoliv 60 E1.	Poživil	Bylo opraveno.
30	O6	Panchartek	• TZ (str. 19, kap. 3.1.6) – v koleji 90N předpokládáme použití železničního svršku tvaru 49 E1.	Poživil	Bylo opraveno.
31	O6	Panchartek	• TZ (str. 19, kap. 3.1.6) – v textu se píše o „otěruvzdorných" kolejnicích a zároveň o kolejnicové oceli třídy R260, což je v rozporu.	Poživil	Viz připomínka 19, text o otěruvzdorných kolejnicích byl vypuštěn.
32	O6	Panchartek	• Příloha K.8.2 (přehledná situace stavby) – doplňte k popisu výhledových rychlostí rovněž rychlosti stávající – stávající rychlost je uvedena pouze na konci úseku.	Poživil	Bylo doplněno.
33	O6	Panchartek	• Příloha K.8.2 (přehledná situace stavby) – doplňte popis rychlostí pro kolej č. 90N.	Poživil	Bylo doplněno.
34	O6	Panchartek	• Příloha K.8.3.1 (situace) – sklon vzestupnice v koleji č. 1 v km 111,382 – 111,513 je pro rychlostní profil V_{150} strmější než 1:8V, přičemž není dodržena minimální požadovaná vzdálenost mezi výměnovým stykem výhybky č. 17 a začátkem vzestupnice.	Poživil	Bylo vyřešeno zkrácením přechodnice a úpravy složeného oblouku.
35	O6	Panchartek	• Příloha K.8.4 – v novém stavu není zakresleno nástupiště v ŽST Pohled. Dále doplňte čísla kolejí a užitečné délky v novém stavu. Rovněž není zakreslena kolej č. 4a.	Poživil	Projektant vycházel z podkladů, které měl k dispozici v době zpracování, nyní byly podklady aktualizovány, nástupiště a návěstidla doplněna.
36	O6	Krouský	• Sjednoťte popis mostních objektů v situacích s tabulkou objektů v příloze K_6. Název objektu musí obsahovat evidenční km objektu. Nové staničení uveďte v situaci (nikoliv v názvu objektu).	Jančík	Bude upraveno.

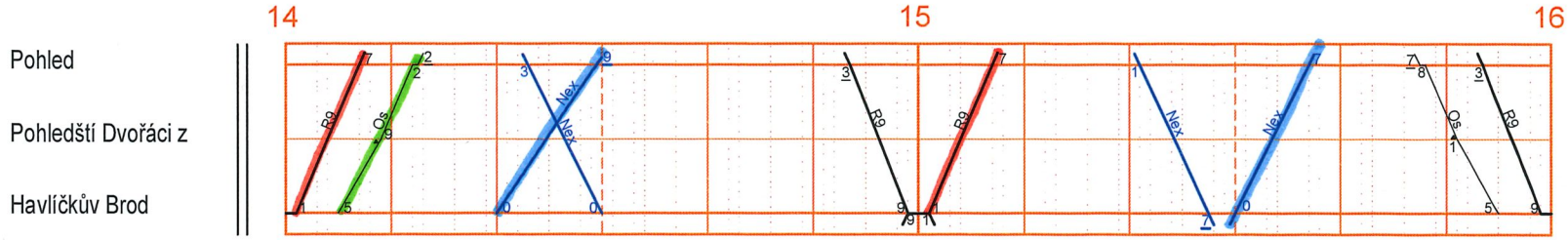
Č.	Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
37	O6	Zunt	• Doplňte níže uvedený odstavec včetně přílohy: „V rámci zpracování ZP bylo provedeno Kapacitní posouzení traťových kolejí v úseku Vlkov u Tišnova – Světlá nad Sázavou (viz. Příloha K1-4), na základě kterého bylo potvrzeno navržené technické řešení systému ETCS bez benefitů i v dalším výhledu po zprovoznění prvních úseků VRT. Navržená podoba infrastruktury je pro uvažovaný provozní koncept dostatečná. Je však nutno upozornit, že traťové úseky Vlkov u Tišnova – Křižanov a Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou vykazují ukazatele, které poukazují na maximální využití optimálních hodnot ukazatelů kapacity s minimálními, resp. žádnými rezervami pro eventuální zvýšení rozsahu dopravy nad rámec rozsahu dopravy uvedeného v části věnující se provoznímu konceptu. S ohledem na výše uvedené je proto O11 vysoce doporučeno uvažovat s dodatečnými opatřeními: - pro úsek Vlkov u Tišnova – Křižanov: oddálení realizace stavby v úseku Odb Sviny – Velké Meziříčí, na kterou je navázána možnost zřízení a provozování linky RB8 Brno – Odb Osová Bítýška – Odb Sviny Velké Meziříčí, a to až do horizontu po dostavbě VRT Vysočina fáze II, kdy dojde k odlehčení úseku Odb Osová Bítýška – Křižanov z pohledu rozsahu dopravy o linky SPR1, Ex3 a Ex5; - pro úsek Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - pro úsek Pohled – Havlíčkův Brod: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - obecně: eliminace prostorových oddílů o délce blížící se dvojnásobku zábrzdné vzdálenosti (oddíly o délce 1800 – 1999 metrů).“	Poživil	**Byl doplněn text:** Zavedení ETCS L2 je na této trati plánováno na rok 2030 spolu s přepnutím řízení na DOZ v roce 2030 v rámci samostatné stavby „ETCS + DOZ Brno - Havlíčkův Brod – Kolín“. V rámci zavedení ETCS L2 na této trati je třeba prověřit nové rozmístění oddílů ve směru od ŽST Havlíčkův Brod do ŽST Pohled, zejména zkrátit problematický oddíl délky 1700m. V rámci zpracování ZP bylo provedeno Kapacitní posouzení traťových kolejí v úseku Vlkov u Tišnova – Světlá nad Sázavou (viz. Příloha K1-4), na základě kterého bylo potvrzeno navržené technické řešení systému ETCS bez benefitů i v dalším výhledu po zprovoznění prvních úseků VRT. Navržená podoba infrastruktury je pro uvažovaný provozní koncept dostatečná. Je však nutno upozornit, že traťové úseky Vlkov u Tišnova – Křižanov a Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou vykazují ukazatele, které poukazují na maximální využití optimálních hodnot ukazatelů kapacity s minimálními, resp. žádnými rezervami pro eventuální zvýšení rozsahu dopravy nad rámec rozsahu dopravy uvedeného v části věnující se provoznímu konceptu. S ohledem na výše uvedené je proto O11 vysoce doporučeno uvažovat s dodatečnými opatřeními: - pro úsek Vlkov u Tišnova – Křižanov: oddálení realizace stavby v úseku Odb Sviny – Velké Meziříčí, na kterou je navázána možnost zřízení a provozování linky RB8 Brno – Odb Osová Bítýška – Odb Sviny Velké Meziříčí, a to až do horizontu po dostavbě VRT Vysočina fáze II, kdy dojde k odlehčení úseku Odb Osová Bítýška – Křižanov z pohledu rozsahu dopravy o linky SPR1, Ex3 a Ex5; - pro úsek Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - pro úsek Pohled – Havlíčkův Brod: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - obecně: eliminace prostorových oddílů o délce blížící se dvojnásobku zábrzdné vzdálenosti (oddíly o délce 1800 – 1999 metrů).
38	O6	Švejk	• Do samostatné kapitoly záměru projektu doplňte vazbu na Jednotné záznamové prostředí (JZP) v souladu se schváleným dokumentem „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“.	Poživil	Informace o JZP byla přesunuta do samostatného odstavce.
39	O6	Švejk	• V předmětném úseku budou položeny 3 HDPE trubky, fialová pro DOK 72 vl., modrá pro TOK 48 vl. a černá rezerva.	Poživil	Bylo doplněno.
40	O6	Švejk	• Uvažujte s traťovým kabelem o profilu 10XN.	Poživil	Bylo doplněno.
41	O6	Švejk	• V rámci stavby „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ bylo vybudováno přenosové zařízení SDH.	Poživil	Bylo doplněno.
42	O6	Švejk	• Informaci o vazbě na JZP u přenosového systému IP/MPLS odstraňte.	Poživil	Informace o JZP byla přesunuta do samostatného odstavce.
43	O6	Švejk	• Vysvětlete, z jakého důvodu je navrhováno možné přemístění BTS GSM-R Okrouhlice, která se nachází mimo řešený traťový úsek.	Poživil	Jedná se o pozůstatek z jiné dokumentace, bylo opraveno.
44	O6	Míka	• Stavba musí být koordinována se stavbou „ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“.	Poživil	Bylo doplněno.
45	O6	Míka	• Popis ETCS je velice obecný, nutno konkretizovat na vlastní stavbu.	Poživil	**Byl doplněn text:** Zavedení ETCS L2 je na této trati plánováno na rok 2030 spolu s přepnutím řízení na DOZ v roce 2030 v rámci samostatné stavby „ETCS + DOZ Brno - Havlíčkův Brod – Kolín“. V rámci zavedení ETCS L2 na této trati je třeba prověřit nové rozmístění oddílů ve směru od ŽST Havlíčkův Brod do ŽST Pohled, zejména zkrátit problematický oddíl délky 1700m. V rámci zpracování ZP bylo provedeno Kapacitní posouzení traťových kolejí v úseku Vlkov u Tišnova – Světlá nad Sázavou (viz. Příloha K1-4), na základě kterého bylo potvrzeno navržené technické řešení systému ETCS bez benefitů i v dalším výhledu po zprovoznění prvních úseků VRT. Navržená podoba infrastruktury je pro uvažovaný provozní koncept dostatečná. Je však nutno upozornit, že traťové úseky Vlkov u Tišnova – Křižanov a Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou vykazují ukazatele, které poukazují na maximální využití optimálních hodnot ukazatelů kapacity s minimálními, resp. žádnými rezervami pro eventuální zvýšení rozsahu dopravy nad rámec rozsahu dopravy uvedeného v části věnující se provoznímu konceptu. S ohledem na výše uvedené je proto O11 vysoce doporučeno uvažovat s dodatečnými opatřeními: - pro úsek Vlkov u Tišnova – Křižanov: oddálení realizace stavby v úseku Odb Sviny – Velké Meziříčí, na kterou je navázána možnost zřízení a provozování linky RB8 Brno – Odb Osová Bítýška – Odb Sviny Velké Meziříčí, a to až do horizontu po dostavbě VRT Vysočina fáze II, kdy dojde k odlehčení úseku Odb Osová Bítýška – Křižanov z pohledu rozsahu dopravy o linky SPR1, Ex3 a Ex5; - pro úsek Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - pro úsek Pohled – Havlíčkův Brod: doplnění hlavních návěstidel v místech označníků pro zkrácení následných mezidobí, které mají vliv i na výsledné ukazatele kapacity; - obecně: eliminace prostorových oddílů o délce blížící se dvojnásobku zábrzdné vzdálenosti (oddíly o délce 1800 – 1999 metrů).
46	O6	Míka	• Doplnit popis napájení zabezpečovacího zařízení.	Poživil	**Popis byl přesunut z kapitoly Silnopoudých technologií do kapitoly Zabezpečovacího zařízení:** Je navržena kompletní výměna VN kabelu, který bude s výhledem na možnost využití tohoto kabelu pro magistrální rozvod 22 kV dimenzován na napěťovou hladinu 22 kV. Kabel bude veden v zemi zemí s ochranou před mechanickým poškozením v betonových nebo plastových žlabech, ve stísněných podmínkách zavěšen na podpěry trakčního vedení. Kabel 22 kV bude zaústěn: 1) Nová TTS 218A v km. 111,400 (stavba „Pohled – Přibyslav“) 2) Výměna TTS 223 v km. 116,600 (stavba „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“) Pokud vznikne možnost, že stavby „Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled “ a „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ nebudou realizovány, prověří se možnost zaústit kabel do RS Pohled a MS Havlíčkův Brod.
47	O6	Míka	• Doplnit popis provizorního zabezpečovacího zařízení.	Poživil	Popis provizorního zabezpečovacího zařízení bude doplněn, až bude rozhodnuto o definitivní podobě POV - v tuto chvíli jsou v jednání dvě varianty - osm měsíců nickolejný provoz na celém rameni v roce 2026, nebo výluka koleje č. 1 v roce 2026 a koleje č. 2 v roce 2027.
48	O6	Slanina	• Doplňte popis, které konkrétní technologie budou napojeny do DDTS.	Poživil	V rámci stavby je navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS). Jedná se o stavové záznamy (logy) technologických systémů infrastruktury, kdy formát dat je dán technickou specifikací zařízení a výrobků TS 2/2008-ZSE s přenosem do systému dispečera železniční infrastruktury (DŽI). Dle schváleného dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ (kapitola 5.5) dálková diagnostika technologických systémů není přímo integrována do JZP a výstupy dálkové diagnostiky technologických systémů jsou do JZP vkládány prostřednictvím systému dispečera železniční infrastruktury (DŽI). Principálně bude integrace a konsolidace dat ze systému dispečera železniční infrastruktury (DŽI) do JZP řešena v rámci stavby „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“, kde v rámci DUR JZP budou řešeny požadavky na funkcionality integrace DDTS. Rozpočet stavby JZP zahrnuje náklady na realizaci funkcionalit jak na straně JZP tak obecně na straně DDTS. Obecně v prostředí JZP tedy budou po dokončení akce „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“ k dispozici relevantní data, která DDTS ukládá na servery pracoviště DŽI.
49	O6	Slanina	• Doplňte popis, jak, čím a v rámci čeho budou připojeny technologie do DDTS	Poživil	Doplněný text - viz předchozí připomínka
50	O6	Drobný	• V textu ZP není informace o „odbočce“ směrem na Břevnici, která je zakreslena v E_1_prehledna_situace_stavby. Toto opomenutí má vliv na náklady stavby. Prosíme opravte nebo vysvětlete.	Čermáková, Poživil	Text doplněn, v nákladech se s kolejí č. 90N počítalo, náklady jsou tedy pro tuto položku v pořádku.
51	O6	Drobný	• Dle vzoru 81 se u této stavby nepředpokládá spolufinancování z Evropských fondů, proto požadujeme, aby byly náklady na propagaci nulové.	Čermáková, Poživil	Bylo opraveno na nulové náklady na propagaci.
52	O6	Drobný	• Ve vzoru 80 je realizace do 12/2027, v bodě 12 ZP do 2028. Sjednoťte.	Čermáková, Poživil	Bylo doplněno. Předpokládané termíny realizace jsou 2026 a 2027. Řeší se i varianta s nickolejným provozem v roce 2026 na celé trati, nicméně na to zatím projektant čeká pokyn od SSV.
53	O6	Drobný	• Ve vzoru 81 upravte smíšenou CÚ.	Čermáková, Poživil	Bylo opraveno.
54	O6	Drobný	• Prosíme o doložení SPOŽES v otevřené verzi.	Čermáková, Poživil	Bylo zasláno spolu s návrhem k vypořádání připomínek a následně v odevzdání.

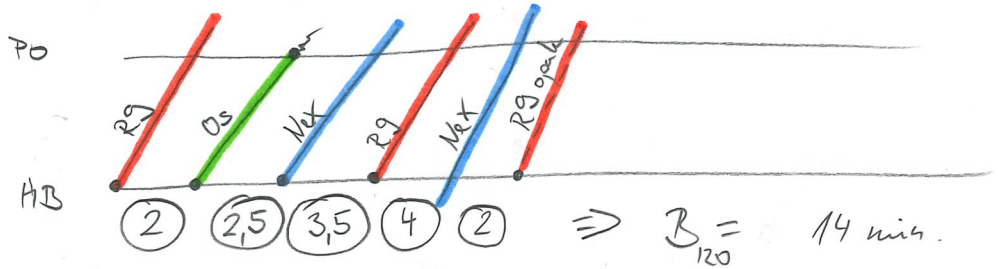
Č.	Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
55	O6	Drobný	• Dle přílohy E_1_prehledna_situace_stavby začátek úseku v km 111,375, konec úseku v km 116,044, celkem 4,669 km. Začátek úseku „odbočka" 1,450 km, konec úsek „odbočka" 2,473056 km, celkem 1,023 km. Tj. 5,692 km, které ve SPOŽES mají jiné hodnoty. Prosíme o přepočet.	Čermáková, Poživil	Začátek úseku je definován navázáním na předchozí stavbu "Modernizace úseku Přibyslav (včetně) - Pohled (včetně)", zde je uvažováno pouze se směrovým a výškovým vyrovnáním koleje při napojení na tuto stavbu a je zde uvažováno s plynulým přechodem staničení. Konec stavby je stanoven až v km 116,044 proto, že délka směrového a výškového vyrovnání je delší. Tato délka směrového a výškového vyrovnání je navržena pro případ, že by stavba "Modernizace úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)" musela být navázána na stávající stav a nikoliv na stavbu "Modernizace průjezdu uzlem ŽST Havlíčkův Brod". Skutečná délka nového kolejové roštu a úprav železničního spokdu je 9912m, viz připomínka 50. Text v duchu této připomínky doplněn do ZP.
56	O6	Drobný	• Položky K04 Vozovka silnice III. třídy / místní komunikace a K07 Demolice vozovky / zpevněné plochy mají započteny náklady, přičemž textová část ZP strana 31 uvádí „V rámci stavby nejsou dotčeny žádné pozemní komunikace." Prosíme o opravu nebo vysvětlení.	Čermáková, Poživil	Jedná se o úpravu polní cesty u nadjezdu v km 113,335. Text v tomto duchu opraven.
57	O6	Drobný	• Energetická zařízení – předložte výpočet dle OTSKP.	Čermáková, Poživil	Výpočet bude dodán a popsán v TZ
58	O6	Drobný	• Zábory – oceněno 20 m2; dle ZP bod 8 Majetkoprávní vztahy tabulka 14 je odhad 1000 m2. Sjednoťte.	Čermáková, Poživil	Bylo opraveno.
59	O6	Drobný	• Upravte smíšenou CÚ.	Čermáková, Poživil	Bylo opraveno.
60	O6	Koprová	• Ekonomické hodnocení - V kapitole 7.3.1 uvádíte na straně 16 sazby pro výpočet provozních nákladů vlaků. Sazby neodpovídají vzorovým sazbám v Metodice a soubor s výpočtem PN vlaků není přiložen. Prosíme o doložení souboru nebo odkaz na vzorové sazby.	Čermáková, Poživil	Připomínka byla vypořádána. Požadovaná příloha PN vozidel bude součástí dokumentace a zároveň zaslána ke kontrole v rámci vypořádání připomínek.
O11, O12, O16					
61	O11	Louženský	ZP, kapitola 3.3.8 + K.8, kapitola 2.1.7 a kapitola 2.2.16. Uvedený a již neplatný předpis SŽDC D1 byl s účinností od 1. 7. 2022 nahrazen předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ „Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
62	O11	Louženský	ZP, obrázek 7 a obrázek 9 + K.8, kapitola 2.1.8. Vypovídací schopnost vložených schémat stávajícího a nového stavu je velmi nízká s ohledem na jejich malé rozlišení, zejména textový popis je nečitelný.	Vlčková/Kugler	Schéma bude přiloženo v dokumentaci jako samostatná příloha.
63	O11	Louženský	ZP, kapitola 4.2.9 + K.8, kapitola 2.2.10. Nesprávné označení Pokynu generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení" SŽ PO-01/202-GŘ opravte na SŽ PO-01/2021-GŘ. Chybně je také uvedeno dálkové řízení z CDP Praha, správně je z CDP Přerov.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
64	O11	Louženský	ZP, kapitola 4.2.11 + K.8, kapitola 2.2.13. Správné označení uvedené směrnice SM 104 je SŽDC č. 104. Dále odstraňte poslední odstavec kapitoly, který je uveden dvakrát.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
65	O11	Louženský	ZP, kapitola 4.2.12 + K.8, kapitola 2.2.14. Správné označení uvedené směrnice SM 124 je SŽDC SM124.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
66	O11	Louženský	ZP, kapitola 5.4.1 + K.8, kapitola 3.4.2. Opravte CDP Praha na CDP Přerov, viz také připomínka č. 3.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
67	O11	Louženský	ZP, kapitola 5.4.2 + K.8, kapitola 3.4.3. V textu je uveden neplatný předpis SŽ D1/MP2 „Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
68	O11	Louženský	E.2. V dopravním schéma nového stavu chybí u ŽST Pohled (převzato chybně ze související stavby) zakreslená poloha nového nástupiště, čísla staničních kolejí a označení hlavních a seřaďovacích návěstidel, resp. i jejich poloha a rozsah neodpovídá projektovanému stavu stavby „Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled". Nutno opravit, viz také připomínky č. 21, 22, 23.	Vlčková/Kugler	Stav dopravního schématu byl v době zpracování znázorněn s podklady, které měl projektant v dané době k dispozici. Schéma bylo aktualizováno s doplněnými nástupišti a označenými návěstidly.
69	O11	Bednár	Obecně: v dokumentaci není dohledatelný nákresný jízdní řád pro střednědobý a dlouhodobý horizont. Požadujeme doplnit. *- požadované JŘ jsou zapracované do dokumentace vykazují však mírné nedodělky:* *- pro všechny časové horizonty je nutno uvažovat s vedením regionální dopravy v špičce v taktu 60 min. = 2 páry/120 min.,* *- dle SP VRT Praha – Brno – Břeclav bylo uvažováno v střednědobém horizontu s obsluhou ŽST Havlíčkův Brod linkou Ex5 (zda (ne)zapracovat ponechám v kompetenci projektanta),* *- v dlouhodobém horizontu je uvažováno s cca dvounásobným nárůstem ND (celkový rozsah ND 81 vlaků/24 hod.), proto je nutné znázornit 4 páry/120 min.*	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
70	O11	Bednár	Kapitola 2: v kapitole postrádáme zpracování problematiky kapacity traťových kolejí pro střednědobý i dlouhodobý horizont (bezvýlukový stav). Požadujeme doplnit. *- požadované kapacitní posouzení není zpracováno pro všechna výpočetní období (120, 900, 1440 min.) – nutno doložit; pro kapacitní posouzení doporučujeme využívat zasílanou šablonu;* *- s ohledem na skutečnosti uvedené v připomínce č. 69 je nutno upravit uváděné počty vlaků pro období 120 min. v souladu s GVD, a to pro KH: 6, SH: 12, DH: 8; pro období 900 min. je nutná modelace z období 1440 min., 120 min. a uvažovaného taktů vlaků (detaily lze ozřejmit na jednání); pro období 1440 min. lze plně vycházet z počtů vlaků uváděných v kapitole 2.3;* *- vypočtená celková doba obsazení a z toho plynoucí průměrná doba obsazení a stupeň obsazení není správně; pro představu zasílám příklad výpočtu celkové doby obsazení a průměrné doby pro 1. TK pro krátkodobý horizont a pro výpočetní období 120 min. dle Vámi dokládaných hodnot NM a dokládaného GVD*	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
71	O11	Bednár	Kapitola 2.2.2: struktura kapitoly není přehledná. Není zřejmé, zda provozní koncept po realizaci pilotních úseků VRT je střednědobým horizontem. Požadujeme kapitolu zpřehlednit.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
72	O11	Bednár	Kapitola 2.2.2: v mnoha případech postrádáme informace o technických parametrech souprav včetně údajů rozhodných pro kvantifikaci délek brzdných křivek ETCS. Požadujeme doplnit.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
73	O11	Bednár	Kapitola 2.2.2: informace o počtech vlaků osobní dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu požadujeme zpracovat v přehledné tabulce. *- pro zajištění přehlednosti tabulky doporučujeme neuvádět rozsah dopravy realizovaný o víkendech,* *- uváděný rozsah dopravy ND v tab. 7 pro dlouhodobý horizont není v souladu s podklady SŽ; celkový rozsah ND (v obou směrech) je v tomto horizontu 81 vlaků (max. variace); v krátkodobém a střednědobém horizontu je uváděných správně 46 vlaků (max. variace); po revizi tab. 7 je nutno udělat i dodatečnou revizi v rámci tab. 6 a zajistit soulad mezi tab. 6 a 7;*	Vlčková/Kugler	Tabulka byla doplněna.
74	O11	Bednár	Kapitola 2.2.4: postrádáme informace o parametrech rozhodných pro kvantifikaci délek brzdných křivek ETCS. Požadujeme doplnit.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
75	O11	Bednár	Kapitola 2.2.13: v kapitole postrádáme informaci, zda předložené hodnoty následných mezidobí jsou platné pro vlaky jedoucí v systému ETCS nebo nikoliv. Požadujeme doplnit uvedenou informaci do kapitoly. V případě, že vypočtené hodnoty následných mezidobí nejsou zpracované pro vlaky jedoucí v systému ETCS, požadujeme předložené hodnoty následných mezidobí zrevidovat. *- zjevně přišlo k nepochopení připomínky, která opětovným čtením z naší strany může být pochopena tak, jak tato připomínka byla do dokumentace zapracovaná. Připomínkou bylo míněno k tomu, že je požadováno doložit do dokumentace primárně výpočty NM pro stav po implementaci ETCS (proto i uplatněné připomínky č. 72, 74, 79) a mj. s těmito hodnotami poté uvažovat v rámci kapacitních výpočtů*	Vlčková/Kugler	Bylo zkonzultováno a opraveno.
76	O11	Bednár	Kapitola 2.2.13: informace o průjezdech/zastavování v dopravních bodech ohraničujících úsek je nutno v tabulkách revidovat.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
77	O11	Bednár	Kapitola 2.2.13: v tabulkách postrádáme doložení hodnot následných mezidobí pro vlaky osobní dopravy expresního segmentu, které v ŽST Havlíčkův Brod (ne)zastavují. Požadujeme doplnit.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
78	O11	Bednár	Kapitola 2.2.13: v tabulkách postrádáme doložení hodnot následných mezidobí pro vlaky nákladní dopravy zastavující v ŽST Havlíčkův Brod. Požadujeme doplnit.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
79	O11	Bednár	Kapitola 2.2.13: v tabulkách je nutno zohlednit případné větší členění vlaků nákladní dopravy s ohledem na rozdílné parametry souprav nákladní dopravy mající vliv na délky brzdných křivek ETCS, které pak mohou mít dopad na výsledné hodnoty následných mezidobí.	Vlčková/Kugler	Bylo doplněno.
80	O11	Bednár	Kapitola 2.2.14: kapitola není metodicky správně zpracovaná. Výlukové stavy infrastruktury se kapacitně neposuzují dle směrnice SŽDC SM124 nýbrž dle předpisu SŽ D7/2.	Vlčková/Kugler	Kapitola byla odstraněna.
81	O11	Bednár	Kapitola 2, jejímž obsahem je provozní a dopravní technologie, nesplňuje podmínky kladené na provozní a dopravní technologii pro účely doprovodné dokumentace, a to svým rozsahem i podrobností. Tyto podmínky jsou určené a vyjmenované ve směrnici SŽ SM011. S ohledem na výše uvedené skutečnosti a uplatněné připomínky požadujeme část dokumentace věnující se provozní a dopravní technologii přepracovat a opětovně zaslat dokumentaci na připomínkové řízení.	Vlčková/Kugler	Kapitola byla metodicky přepracována dle směrnice SŽ SM011.

Č.	Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
82	O11	Bednár	Dopravní schéma - Schéma návrhového stavu je nutno znázornit jen pro návrhový stav, nikoliv jako soutisk stávajícího a návrhového stavu.	Poživil	Bylo opraveno.
83	O11	Bednár	Dopravní schéma - ŽST Pohled je nutno zrevidovat. Absentuje znázornění nástupišť včetně délek nástup-ních hran, popis kolejí a jejích užitečných délek, popis návěstidel a jejich kilometrických poloh. Z pohledu zobrazení vykazují některá návěstidla špatnou polohu. Požadujeme doplnit, resp. revidovat schéma návrhového stavu.	Poživil	Stav dopravního schématu byl v době zpracování znázorněn s podklady, které měl projektant v dané době k dispozici. Schéma bylo aktualizováno s doplněnými nástupišti a označenými návěstidly.
84	O11	Bednár	Dopravní schéma - S návrhem ideového rozmístění návěstidel a z toho plynoucích délek prostorových oddí-lů ve výši cca 1900 metrů (mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Pohled a návěstidly au-tomatického bloku 1-1132 a 2-1132, mezi odjezdovými návěstidly v ŽST Havlíčkův Brod, obvod Tunel a návěstidly automatického bloku 1-1145 a 2-1145) nesouhlasíme, a poža-dujeme revidovat ideový návrh takovým způsobem, aby došlo ke zkrácení délek prosto-rových oddílů. Uvedenou skutečnost je nutno poté zohlednit v rámci dopravní a provoz-ní technologie ve výpočtech následných mezidobí a kapacity traťových kolejí. *- zapracováno dle požadovaného, avšak v dokumentaci je nutno uvést podmínku pro stavbu „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod" na prověření náhrady seřaďovacích návěstidel Se1, Se2 v ŽST Havlíčkův Brod hlavními návěstidly ve funkci odjezdových návěstidel (upozornění: ne posun odjezdových návěstidel).*	Poživil	Dne 15.2. 2023 bylo dohodnuto upravené technické řešení: - ve směru od ŽST Pohled do ŽST Havl. Brod budou oddílová návěstidla v km 112,350, km 113,470, km 114,590 a vjezdy 1PL,2PL v km 115,599,¨ jejichž poloha je převzata ze stavby "Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod" - ve směru od ŽST Havl. Brod do ŽST Pohled budou oddílová návěstidla v km 114,676, km 113,300 a vysunuté vjezdy km 111,990 - V rámci stavby "Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod" prověřit posun odjezdů z ŽST Havlíčkův Brod cca do km 115,850, aby se zkrátil dlouhý oddíl mezi návěstidly S91, resp. S92 a 1-1146, resp. 2-1146. - prověřit posun nástupiště v zastávce Pohled proti směru staničení, pomohlo by to rovněž redukci délky tohoto oddílu. - V rámci stavby "Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod" je mezi návěstidly 1PL, resp. 2PL a Lc91, resp. Lc92 nedostatečná zábrzdná vzdálenost, nicméně vzhledem k množství směrových oblouků a tunelu s tím asi nic dělat nepůjde.
85	O12	Bursa	Záměr projektu: 7.2.1. – obrázek 11 – chybně uvedena obec Okrouhlice – správně má být Pohled.	Poživil	Bylo opraveno.
86	O12	Bursa	K.8.5. Doložení prověřovaných variant s odhadem nákladů: preferujeme variantu 1 – nejjednodušší tvorba jednotlivých stavebních postupů a celého POV stavby.	Poživil	Bereme na vědomí.
87	O12	Bursa	K.8.1. Souhrnná technická zpráva: 2.2.15 Vliv cílového řešení provozní a dopravní technologie na širší přepravní vztahy – zrušením zastávky Pohledští Dvořáci dojde ke zkrácení jízdních dob – tuto variantu preferujeme.	Poživil	Bohužel z důvodu konečného stanoviska města Havlíčkův Brod zůstane zastávka zachována.
88	O16	Pavelka	1) str. 3, Seznam zkratek Není uvedena zkratka SŽ Správa železnic, státní organizace.	Poživil	Bylo opraveno.
89	O16	Pavelka	2) str. 4, Seznam zkratek Není uvedena zkratka ŽST (např. použitá na str. 10 v kapitole 2.1.7).	Poživil	Bylo opraveno.
90	O16	Pavelka	3) str. 6, 1.4 Účel a koncepce stavby Ve výčtu cílů stavby ve třetí odrážce má být v textu namísto „…v zastávce Pohleď." správně uvedeno „…v ŽST Pohled.".	Poživil	Bylo opraveno.
91	O16	Pavelka	4) str. 8, 2.1.1 Popis výchozího stavu včetně navazujících úseků - 1. odstavec, v textu je uvedeno, že linka R9 je provozována v intervalu 60´ a jedná se o 11 párů vlaků. Ve skutečnosti je ve výchozím stavu linka je provozována ve 2hodinovém taktu a ve špičkových časech je zahuštěna na hodinový interval. V pracovní dny se jedná o 12 párů vlaků. Doporučujeme znění uvedeného odstavce v tomto duchu přeformulovat. - 2. odstavec, v textu je uvedeno, že v regionální osobní doprava je provozována v intervalu 60/120minut a jedná se o 11 párů vlaků. Ve skutečnosti je ve výchozím stavu linka během dne provozována v různých taktových polohách, tzn. interval není vždy 60 nebo 120 minut. Počet spojů v pracovní den je 9 párů vlaků. Doporučujeme znění uvedeného odstavce v tomto duchu přeformulovat. - 5. odstavec, větu: „Trať v úseku Havlíčkův Brod – Pohled je součástí tratě (Praha – Ko-lín) – Havlíčkův Brod – Brno…" navrhujeme přeformulovat, např. takto: „Traťový úsek Havlíčkův Brod – Pohled je součástí tratě (Praha – Kolín –) Havlíčkův Brod – Brno…". - 6. odstavec, z poslední věty není jasné, jakým způsobem se vzájemně ovlivňuje roz-sah nákladní dopravy na tratích 260 a 270 a jak souvisí s tratí 250. Doporučujeme vě-tu přeformulovat nebo odstranit.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
92	O16	Pavelka	5) str. 8, 2.1.2 Počet pravidelných vlaků, normativy, hmotnosti - 1. odstavec (věta) má znění: „V tabulce 1 jsou zobrazeny linky projíždějící v daném úseku.". Větu navrhujeme přeformulovat např. takto „V Tabulce 1 jsou uvedeny počty vlaků jednotlivých linek osobní dopravy.". - Tabulka 1, počty vlaků v tabulce jsou uvedeny bez ohledu na den jízdy. Doporučujeme počty vlaků upravit v rozlišení dle konkrétního dne jízdy (pracovní dny / víkendy) a toto hledisko následně uvést v popisu tabulky. - 2. odstavec (věta), jedinou větu nahraďte zněním: „Normativ délky vlaků dálkové osobní dopravy je 167 m, normativ délky zastávkových osobních vlaků je 121 m a vla-ků nákladní dopravy 575 m. Největší povolená délka vlaku je 674 m.".	Vlčková/Kugler	Po projednání 1.3. se jeví účelné uvažovat osobní dopravu pouze pro pracovní dny. Bylo opraveno.
93	O16	Pavelka	6) str. 9, 2.1.3 Trendy v dopravě za minulé období Tabulka 2, Tabulka 3, v názvech obou tabulek navrhujeme doplnit jednotky, aby bylo jasné, co uvedené hodnoty vyjadřují, např. takto „Trendy v dopravě za minulé období [počet vlaků v součtu za oba směry jízdy / rok]".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
94	O16	Pavelka	7) str. 10, 2.1.4 Druh trakce, typy hnacích vozidel a souprav Doporučujeme kapitolu rozšířit rovněž o soupravy.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
95	O16	Pavelka	8) str. 10, 2.1.7 Popis staniční a traťové technologie - 1. věta, celou větu nahraďte zněním: „Jedná se o dvoukolejný banalizovaný traťový úsek s pravostranným provozem.". - 3. věta, začátek věty: „Na ŽST Pohled…" nahraďte vhodněji zněním: „V ŽST Pohled…".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
96	O16	Pavelka	9) str. 13, 2.2.5 Výpočet jízdních dob – stávající stav Tabulka 5, jízdní doby Havlíčkův Brod – Pohled neodpovídají jízdním dobám uvedeným v GVD 2020/2021, případně není definován traťový úsek, pro který jsou hodnoty jízdních dob uvedeny. Je žádoucí definovat traťový úsek, pro který hodnoty platí (patrně jde o traťový úsek vymezený vjezdovými návěstidly obou ŽST).	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
97	O16	Pavelka	10) str. 14, 2.2.5 Výpočet jízdních dob – stávající stav Tabulka 6, jízdní doby Pohled – Havlíčkův Brod neodpovídají jízdním dobám uvedeným v GVD 2020/2021, případně není definován traťový úsek, pro který jsou hodnoty jízdních dob uvedeny. Je žádoucí definovat traťový úsek, pro který hodnoty platí.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
98	O16	Pavelka	11) str. 14, 2.2.6 Výpočet jízdních dob – výhledový stav Tabulka 7, Tabulka 8, je žádoucí definovat traťový úsek, pro který hodnoty platí, viz také připomínka k odstavci 2.2.5. Dále upřesněte směr jízdy, pro který jsou hodnoty uvede-ny.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
99	O16	Pavelka	12) str. 15, 2.2.12 Následná mezidobí – stávající stav 1. věta, ve větě je uvedeno chybné označení tabulky. Je vhodné celou větu přeformulo-vat např. takto „Hodnoty následných mezidobí ve směru Havlíčkův Brod – Pohled a opačně jsou uvedeny v Tabulkách 9 a 10.".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
100	O16	Pavelka	13) str. 16, 2.2.13 Následná mezidobí – výhledový stav - 2. odstavec, 2. věta nedává smysl. Celý odstavec proto vhodněji přeformulujte např. takto „Z hodnot uvedených v tabulkách je patrné, že největší hodnota následného mezidobí vychází pro oba směry jízdy mezi osobními vlaky a to ve stejné výši.". - 3. odstavec je duplicitní s 2. odstavcem, je možné ho odstranit.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
101	O16	Pavelka	14) str. 17, 2.2.15 Vliv cílového řešení provozní a dopravní technologie na širší přepravní vztahy Jediná věta této kapitoly nedává smysl. Větu vhodně přeformulujte.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
102	O16	Pavelka	15) str. 17, 2.2.17 Předpokládaná úspora počtu provozních zaměstnanců 1. věta je nevhodně formulována, doporučujeme formulaci např. takto „Realizací stavby nedojde k úspoře provozních zaměstnanců".	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.

Č.	Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
103	O16	Pavelka	16) Vypořádání výše uvedených připomínek rovněž aplikujte v dokumentu Záměr projektu Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo) (soubor za-mer_Pohled_HB), ve kterém jsou některé údaje a odstavce stejné.	Vlčková/Kugler	Bylo opraveno.
O13					
104	O13	Chudějová	• K jednotlivým variantám jsou popsány jejich náklady a benefity bez konkrétních informací, bylo k jednotlivým variantám zhotoveno celkové ekonomické hodnocení?	Poživil	Nikoliv, náklady byly odhadnuty na základě nákladů varianty 1 (na stávajícím tělese) plus náklady na stavební objekty a zábory navíc mínus přibližně odhadnutá úspora času. Cílová varianta byla stanovena na jednání se SSV a O6.
105	O13	Chudějová	• Mezi výhybkou č. 17 a ZP v km 111,4 není potřebná vzdálenost dle ČSN 73 6360-1 čl. 8.4.3.	Poživil	Bylo vyřešeno zkrácením přechodnice a úpravou složeného oblouku.
106	O13	Chudějová	• V obloucích o poloměru R = 350 m lze zvýšit převýšení až na 150 mm pro dosažení rezervy v nedostatku převýšení alespoň 5 mm.	Poživil	Převýšení bylo zvýšeno. Vzhledem ke stísněným poměrům v okolí trati zůstanou délky přechodnic zachovány (mírně se zvýší strmost vzestupnice).
107	O13	Chudějová	• Doplňte přechodnice do oblouku R_{90N} = 1600 m.	Poživil	Bylo doplněno.
108	O13	Chudějová	• Lom sklonu v km 114,489 je nevhodně umístěn v inflexním motivu KP/ZP, vymístěte lom do obloukové části jednoho ze směrových oblouků.	Poživil	V místě bodu obratu KP/ZP bylo vymístění lomu sklonu mimo přechodnice prověřeno, tímto vymístěním lomu sklonu by došlo ke zdvihu nivelety o cca 0,5m. Trať je zde vedena v poměrně úzkém koridoru mezi řekou Sázavou a místní komunikací a tento zdvih nivelety by měl za následek rozšíření tělesa směrem do Sázavy (vzedmutí hladiny) a zřízení nové opěrné zdi nad místní komunikací. Z tohoto důvodu byl lom sklono v bodě KP/ZP zachován. Do dalšího stupně bude doplněn požadavek na prověření umístění dvou lomů sklonu před a za přechodnice tak, aby byla niveleta o 200 mm níže. V místě KP/ZP by pak byla niveleta výše jen cca o 250mm.
109	O13	Chudějová	• Lom sklonu v km 114,930 vymístěte do přímé nebo obloukové části směrového oblouku.	Poživil	Lom sklonu byl vymístěn do km 114,870
O14					
110	O14	Cipris	4 Požadavky na technické řešení Zde uvedený rozsah stavby neodpovídá výkresu E.2 Dopravní schéma.	Poživil	Dokumentace byla zkontrolována a rozsah stavby opraven.
111	O14	Cipris	5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů 5.4 Železniční zabezpečovací zařízení 5.4.2 ETCS ve výhradním provozu V tomto článku je uvedeno, že v řešeném úseku bude sledováno zavedení výhradní provozu ETCS v aplikační úrovni L2. Předpokládaná realizace této stavby připadá na rok 2030 (viz článek 2.4 této zprávy), kdy má být na předmětném úseku zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS (viz dokument MD ČR Plán moderního zabezpečení české železnice). V případě předpokladu ihned po dokončení staveb zahájit výhradní provoz jen vozidel vybavených ETCS doporučujeme záměr, tj. aktivovat zde TZZ 3. kategorie typu elektronický autoblok (ABE) podle TNŽ 34 2620, ještě posoudit, neboť pro potřeby ETCS by postačovalo pouze TZZ zajišťující výluky protisměrných vlakových cest do mezistaničního úseku a dále informace o volnosti jednotlivých oddílů, podmínky pro povolení jízdy jednotlivých vlaků pod dohledem ETCS si potom dopočítá RBC. Doporučujeme, aby pro mimořádné jízdy vlaků nevybavených mobilní částí ETCS a pro případ poruch traťové části ETCS nebo mobilní části ETCS toto TZZ by navazující SZZ umožňovalo rozsvítit návěst dovolující jízdu vlaku v mezistaničním oddílu při volném celém mezistaničním úseku.	Poživil	Poznámka k prověření byla doplněna. V tuto chvíli se však předpokládá, že mezi zavedením ETCS L2 a dokončením této stavby bude skutečně několik let časového odstupu. Stavba by měla být realizována v letech 2026-2027, zavedení ETCS L2 by mělo být provedeno po roce 2030.
112	O14	Cipris	E.2 Dopravní schémata Doplňte legendu k použitým barvám na výkresech.	Poživil	Bylo doplněno.
113	O14	Cipris	K.8 Doprovodná dokumentace Doplňte traťové směry na všechny výkresy „Podrobná situace“.	Poživil	Bylo doplněno.
114	O14	Dudek	Kap. 5.4.1, kap. 6.1 tabulka 13, kap. 10 Doporučujeme prověřit, zda se skutečně bude jednat o dálkové ovládání z CDP Praha. Z CDP Praha má být sice dálkově ovládána žst. Havlíčkův Brod, žst. Pohled má být však dálkově ovládána z CDP Přerov. Vzhledem k tomu, že tato stavba končí u vjezdových návěstidel do žst. Havlíčkův Brod od žst. Pohled, bylo by logičtější dálkové ovládání z CDP Přerov, i když v tomto traťovém úseku nebude moc co dálkově ovládat.	Poživil	Jedná se o CDP Přerov, bylo opraveno.
115	O14	Dudek	Kap. 5.5 Doporučujeme vysvětlit, proč je nutné v rámci této stavby prověřit a případně přemístit BTS včetně anténního stožáru v žst. Okrouhlice.	Poživil	Jedná se o pozůstatek z jiné dokumentace, bylo opraveno.
O31					
116	O31	Galková	Ohledně případného umístění reklamního zařízení Railreklam, spol. s r.o., je nutno přihlížet na dokument Manuál pro kultivovaná nádraží. Správce smluv s Railreklam, spol. s r.o. je O31.	Poživil	Bereme na vědomí, poznámku k RailReklam doplníme do dokumentace.
OŘ Brno					
117	OŘ	Jagošová	Článek 3.2 první bod: uveden chybně název TÚ, správně má být TÚ 2031 odb. Brno-Židenice - Havlíčkův Brod a TÚ 2034 ŽST Havlíčkův Brod - stanoviště Tunel - Kubešův Mlýn.	Poživil	Bylo opraveno.
118	OŘ	Jagošová	Článek 5.6: měla by být doplněna informace, že v rámci stavby bude dotčena polní cesta při rekonstrukci nadjezdu v ev. km žel. 113,345.	Poživil	Bylo opraveno, úpravy započítány v nákladech rovněž.
119	OŘ	Jagošová	Článek 7.2.1, Obrázek 11: obec Okrouhlice nahradit obcí Pohled.	Poživil	Bylo opraveno.
	OŘ	Jagošová	Článek 10:		
120	OŘ	Jagošová	Provozní obvod Praha hl. n. nahraďte Provozním obvodem Jihlava	Poživil	Bylo opraveno.
121	OŘ	Jagošová	Prosíme doplnit: předání do majetku a správy cizího vlastníka se bude týkat i rekonstruovaného nadjezdu polní cesty v ev. km žel. 113,345.	Poživil	Bylo doplněno.
122	OŘ	Jagošová	K 7 Kapacitní údaje stavby: při rekonstrukci nadjezdu v ev. km žel. 113,345 dojde k zásahu do polní cesty, doporučujeme doplnit do Pozemních komunikací dotčených stavbou.	Poživil	Bylo opraveno a zkontrolováno v nákladech.
123	OŘ	Jagošová	K.8.1, článek 1.1: upozorňujeme, že jsou chybně uvedena katastrální území, kterých se stavba dotýká a traťový úsek TUDU.	Poživil	TUDU byla opravena. Katastrální území byla zkontrolována a opravena.
	OŘ	Jagošová	Články 5.3.1.3 a 3.6.2.3 Napájení zab. zař. 6kV/75Hz: požadujeme doplnit:		Bylo doplněno, viz připomínky výše.
124	OŘ	Jagošová	Nové bezúdržbové traťové transformátorové skříně TTS v počtu 2 ks, rozdělí trasu na tři úseky. Vzhledem k přístupnosti terénu je nutno řešit příjezdovou cestu k těmto skříním. Skříně budou sloužit jako rozpojovací body při vyhledávání poruch na kabelu VN. Rozpínací skříně TTS, budou vybudovány na napěťovou hladinu 22 kV, včetně vybavení skříní TTS.	Poživil	Bylo doplněno.
125	OŘ	Jagošová	Kabel požadujeme ukončit ve skříni 218 v km 111,682 (Stavba Přibyslav-Pohled) a ne v nové skříni 218A v km 111,400.	Poživil	Bylo doplněno.

Nákresný jízdní řád
Pohled - Havlíčkův Brod
krátkodobý horizont





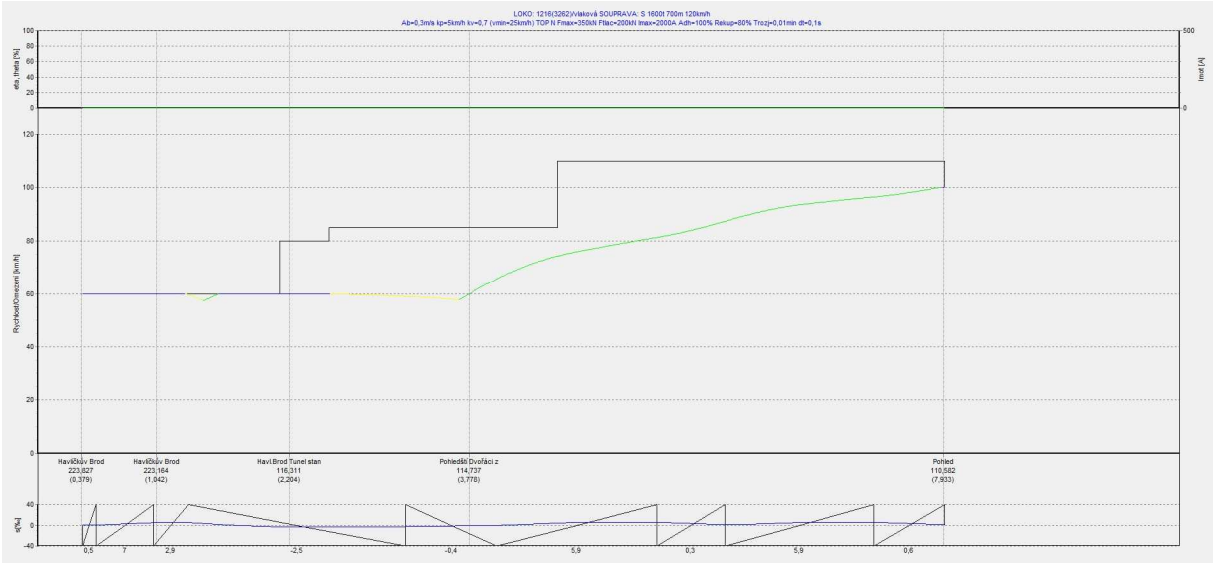
$\Rightarrow$ $B_{120} =$ 14 min.

$b_{120} =$ 2,8 min.

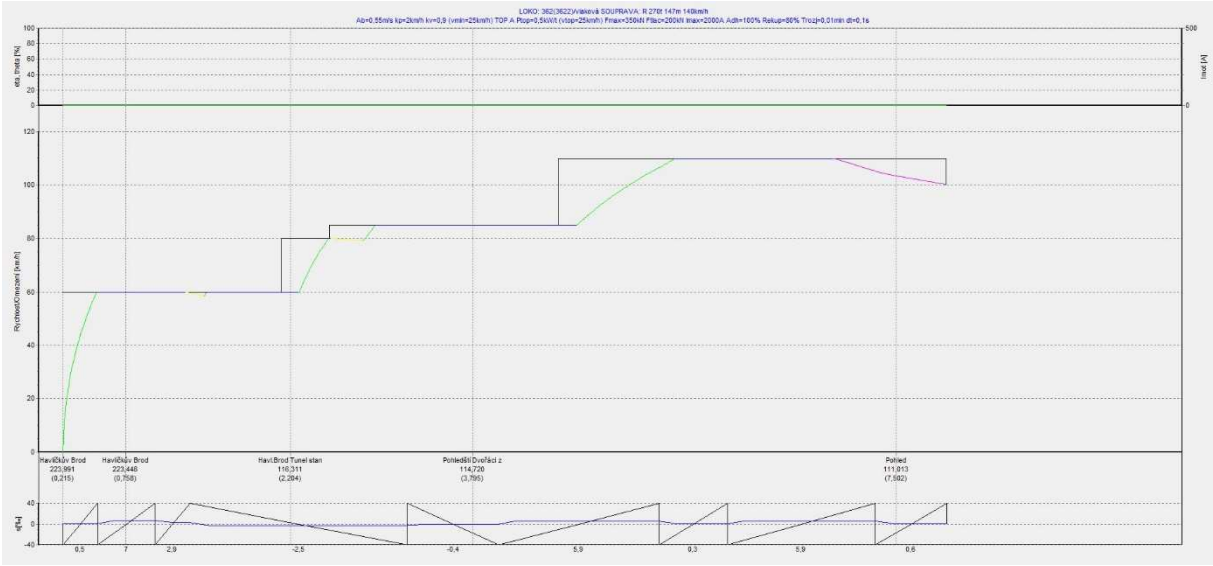
Grafy dynamických průběhů rychlostí

1. **Směr Havlíčkův Brod – Pohled**

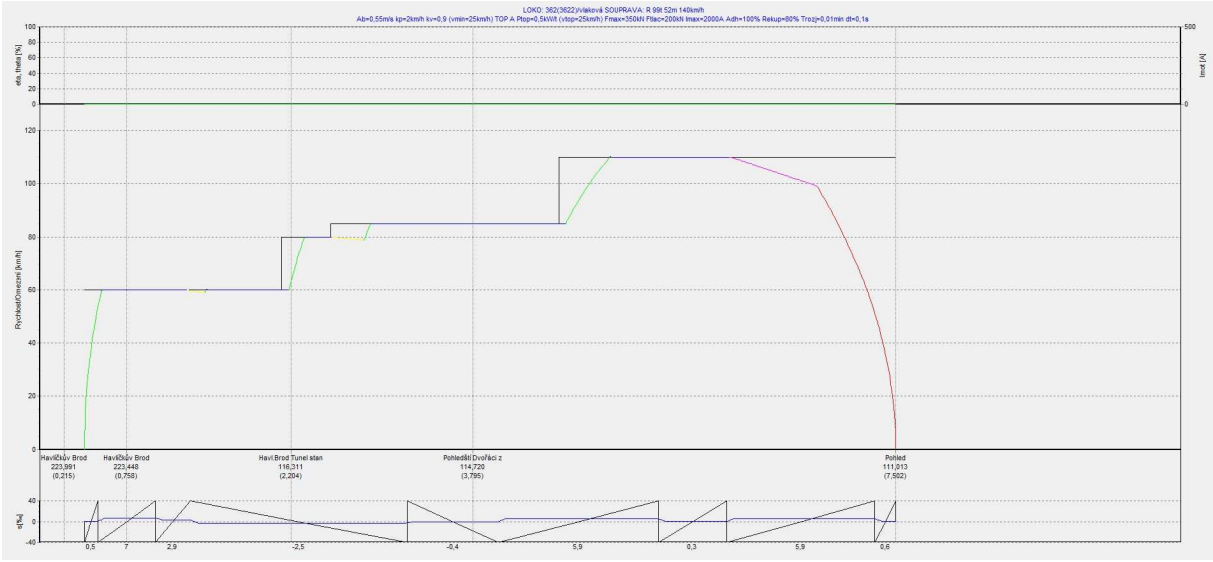
Obrázek 1 – Nex (HV ř. 1216 + S1600 t, 700 m)



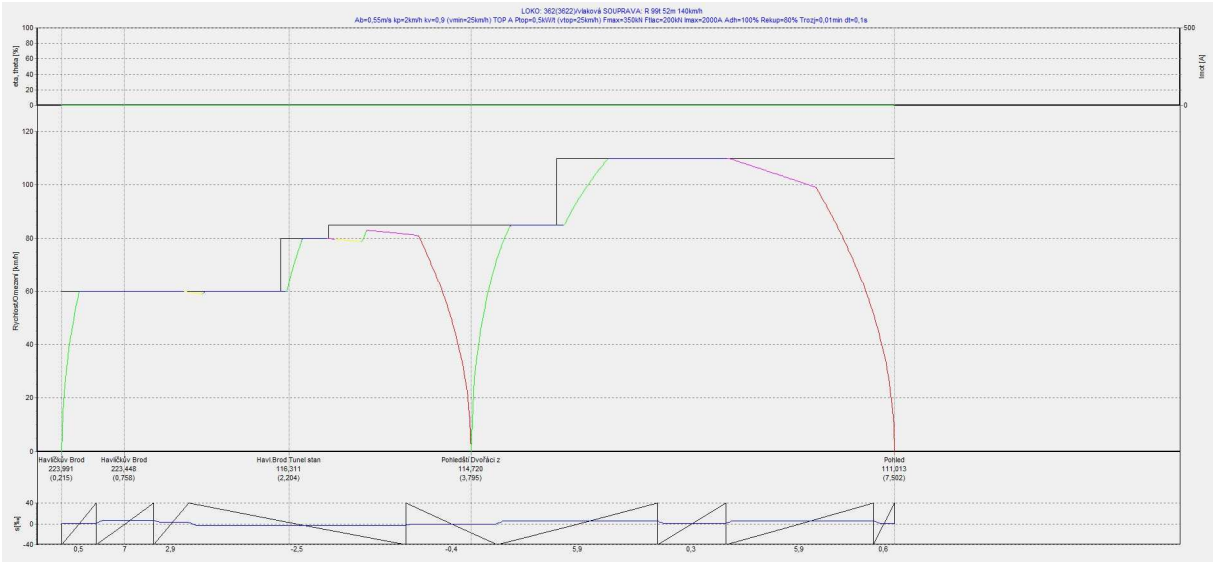
Obrázek 2 – R (HV ř. 362 + R270t, 147 m)



Obrázek 3 – Os bez zastavení v zastávce (HV ř. 362 + R99 t, 52 m)

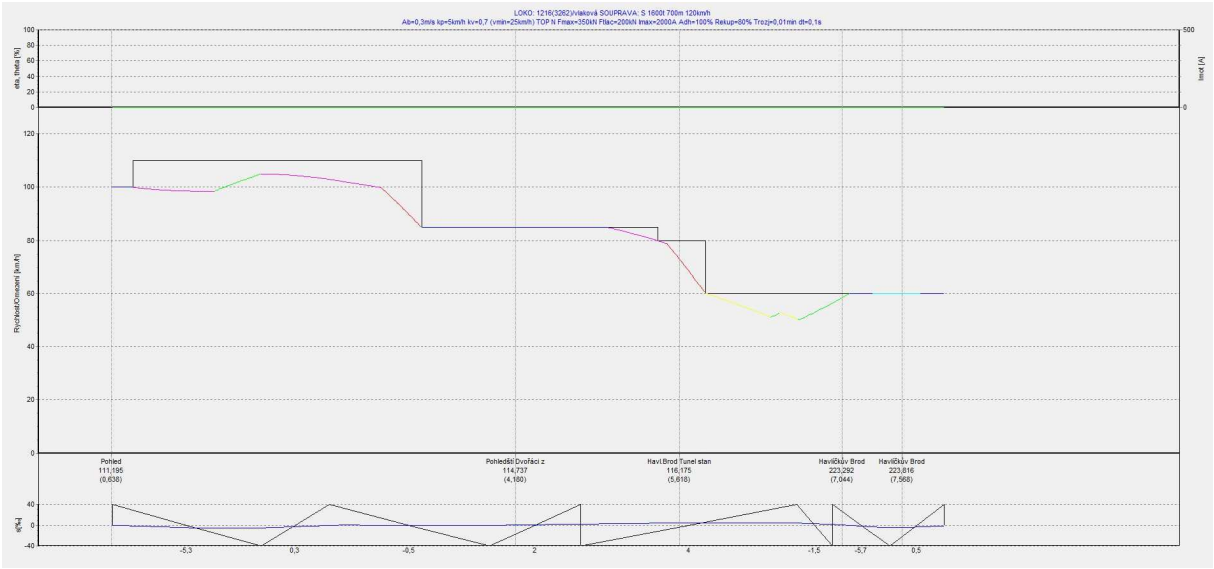


Obrázek 4 – Os se zastavením v zastávce (HV ř. 362 + R99 t, 52 m)

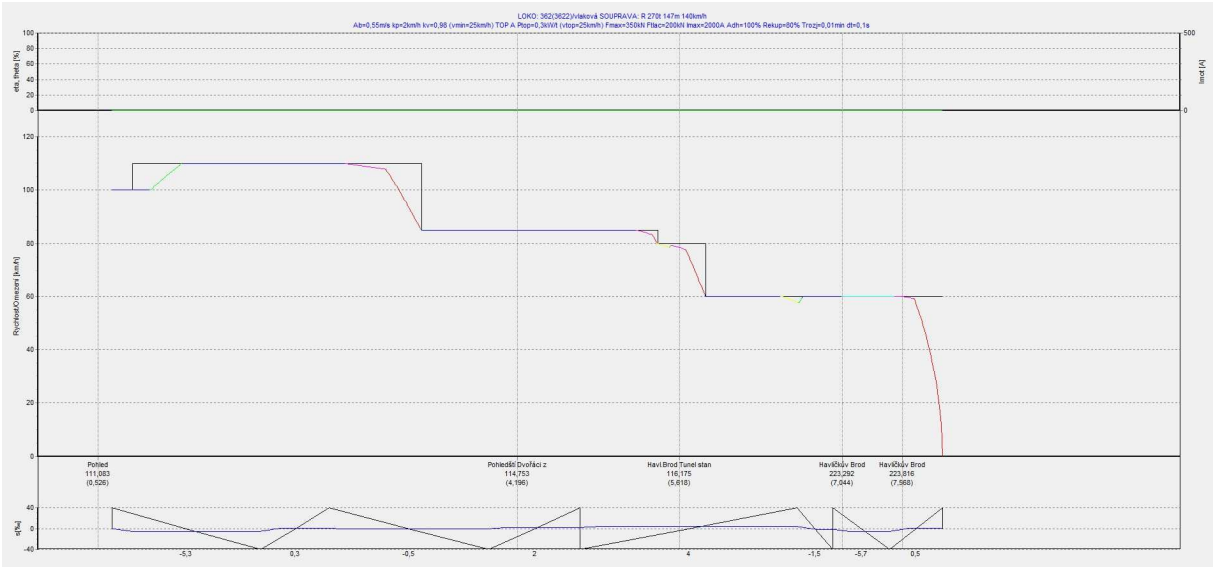


2. Směr Pohled – Havlíčkův Brod

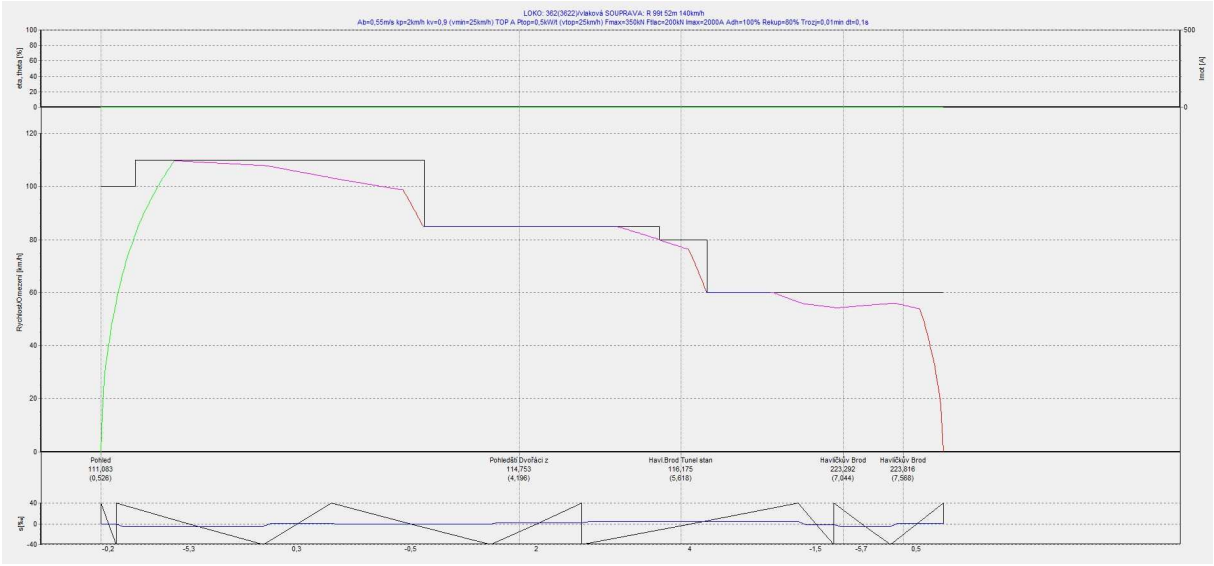
Obrázek 5 – Nex (HV ř. 1216 + S1600 t, 700 m)



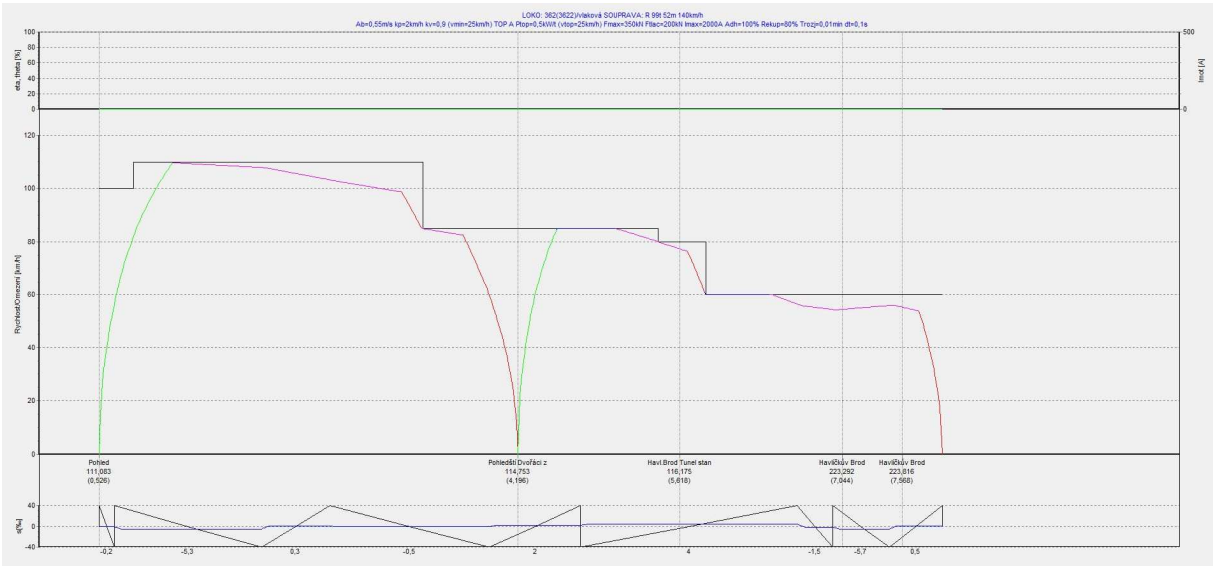
Obrázek 6 – R (HV ř. 362 + R270 t, 147 m)



Obrázek 7 – Os bez zastavení v zastávce (HV ř. 362 + R99 t, 52 m)



Obrázek 8 – Os se zastavením v zastávce (HV ř. 362 + R99 t, 52 m)



SPRÁVA ŽELEZNIC

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 77541/2022-SŽ-GŘ-O9
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Josef Poživil
Mobil +420 602 189 300
E-mail pozivil@spravazeleznic.cz

Datum 10. listopadu 2022

Městský úřad Havlíčkův Brod
Havlíčkovo náměstí 57
580 61 Havlíčkův Brod 2

Vedoucí odboru dopravy Martin Stehno

Žádost o stanovisko ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci v rámci stavby „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)"

Vážený pane vedoucí,

dovoluji se na Vás obrátit ve věci záměru projektu a doprovodné dokumentace stavby „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)", jenž zpracovává odbor projektování staveb Generálního ředitelství Správy železnic.

Stavba „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)" je jednou ze sérií staveb na trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín. Tato trať je součástí sítě TEN-T a Evropských nákladních koridorů. Pro tuto stavbu nebyla zhotovena studie proveditelnosti. Cílem stavby je:

- Odstranění propadů traťové rychlosti na předmětném úseku. Zároveň navrhnout technické řešení při rozumných finančních nákladech.
- Připravit řešený úsek na následné zavedení ETCS L2 ve výhradním provozu.
- Náhrada drážních zařízení, která jsou za hranicí své životnosti, zařízeními novými.

Dalším z cílů je prověřit zrušení zastávky Pohledští Dvořáci. Důvody:

- Velmi malé obraty cestujících v zastávce,
- Velké náklady na zřízení zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího,
- Velké náklady na údržbu zastávky v přepočtu na jednoho cestujícího.

Z výše uvedeného důvodu si Vás dovoluji požádat o Vaše stanovisko ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci. Vaše stanovisko je nezbytné pro dokončení záměru projektu a jeho následného vyhodnocení Centrální komisí Ministerstva dopravy. Po schválení záměru projektu bude následně možné pokračovat v navazující projektové přípravě.

S ohledem na blížící se konec roku a s ním spojeným harmonogramem přípravy stavby si Vás dovoluji požádat o stanovisko nejdéle do 31. prosince 2022. V rámci tohoto časového horizontu jsme nápomocni při projednání před dopravní komisí a dalšími orgány Vaší městské části.

Děkujeme za spolupráci a Váš čas!

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová (elektronicky podepsáno)

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

MĚSTO HAVLÍČKŮV BROD

ODBOR ROZVOJE MĚSTA

Vaše značka (čj.)	Naše značka (čj.)	Vyřizuje/linka	Datum
77541/2022-SŽ-GŘ-09	125036/2022/muhb	Ing. Josef Beneš, 569 497 130, jbenes@muhb.cz	19. prosinec 2022
Počet listů: 1	Počet listů příloh:--		

Správa železnic s.o
Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000
IČO 70994234

Stanovisko ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci v rámci stavby „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)“

Dobrý den,

Město Havlíčkův Brod jste požádali o stanovisko ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci v rámci stavby „Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)“. Vaší žádost projednala rada města na svých jednáních dne 21. listopadu 2022 podkladovým materiálem č. 569/2022 a 19. prosince 2022 podkladovým materiálem č. 632/2022.
Rada města Havlíčkův Brod ve věci rušení zastávky nepřijala žádné usnesení a tedy nevyslovila souhlas ke zrušení zastávky Pohledští Dvořáci.

S pozdravem

Podepsáno elektronicky
Ing. Josef Beneš
Vedoucí odboru rozvoje města

SPRÁVA ŽELEZNIC

Zápis z jednání

Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo) – záznam z revize zapracování připomínek

Datum konání	26. května 2023
Čas	09:00 – 10:00
Místo konání	MS Teams
Zapsal:	Josef Požívil
Přítomni	dle prezenční listiny
Omluveni	Ing. Aleš Zeman, Ing. Jan Panchartek, Ing. Jan Horváth

O13, O6 – Řešení složeného oblouku za ŽST Pohled v koleji č. 1

V současné době je předchozí stavba *„Modernizace traťového úseku Přibyslav (včetně) – Pohled (včetně)"* ve fázi soutěže o dodavatele stavby. Po konečném osazení výhybky č. 17 v ŽST Pohled bude tato výhybka zaměřena. V rámci stavby *„Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)"* je třeba v dalším stupni prověřit úpravy složeného oblouku v koleji č. 1 tak, aby byl snížen nedostatek převýšení I_{100} z hodnoty 100mm na hodnotu cca 90-95mm. Dále ke GPK platí ustanovení uvedená v textu záměru projektu a doprovodné dokumentace (např. prověření vymístění lomu sklonu z bodu obratu v km 114,489 mimo přechodnice apod.).

OŘ – Číslování TÚ

TÚ 2031 odb. Brno-Židenice - Havlíčkův Brod a TÚ 2034 ŽST Havlíčkův Brod - stanoviště Tunel - Kubešův Mlýn.

O11 – připomínky 67 a 69

Připomínka 67 – v části K.8.1.1 zapracováno, opravit v textu záměru.
Připomínka 69 – jedná se o chybu v kopírování, do přílohy K.9 byly vloženy staré NJD. Budou vloženy nové, které byly již dříve O11 odsouhlaseny.

O6 – připomínky od Ing. Horvátha

Zašedlé připomínky byly vypořádány již dříve.

- **V bodě 1 opravte smíšenou cenovou úroveň, totéž platí pro formulář vzor 81. Nutná koordinace se vzorem 80.**
  Bylo zkontrolováno, konečná hodnota smíšené cenové úrovně je 1 360,696 tis. Kč bez DPH. Dle telefonické domluvy věřeno na SSV, v letech 2022 a 2023 skutečně žádné náklady pro tuto stavbu evidovány nebyly.
- Do bodu 2 ZP doplňte související stavby včetně předpokládaných termínů přípravy a realizace.
  OK.
- Na str. 8 ZP je uvedeno u popisu současného stavu počáteční staničení s konstatováním, že navazuje na předchozí investiční akci. Staničení je chybné a dokonce v i přehledné situaci je jiné. Obdobně to platí i pro konec úseku. Žádáme o provedení vzájemných koordinací staveb.
  V příloze E.2 dopravní technologie je chybné staničení konce stavby. Opravte. Ostatní části jsou v pořádku.
  Bylo opraveno, správně má být 115,925.
- V bodě 12 ZP opravte v poslední větě pod tabulkou konečný rok realizace.
  OK.
- Ve výčtu příloh ZP u přílohy C Oponentní posudek napište, že nebude součástí ZP.
  OK.
- V textu ZP je uveden nevhodný výraz v rámci investiční činnosti „výměna" (str. 28, 29), který požadujeme nahradit vhodnějším slovem např. „rekonstrukce" nebo „náhrada".

Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Neopraveno na str. 29.
Bylo nahrazeno v kapitole trakčního vedení 5.3.2. U napájení zab. zař. (kap. 5.3.3) upraveny formulace „Je navržena kompletní náhrada VN kabelu, který bude…" a „2) Náhrada TTS 223 v km. 116,600 (stavba „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod")"

- Součástí ZP předkládaného na Ministerstvo dopravy nebude u záznamů z porad prezenční listina, kde jsou uvedeny telefonní spojení a maily (příloha K.1).
  OK.
- Ve vzoru 80 opravte maximální traťové rychlosti dle popisu v ZP str. 26.
  OK.
- Na řádcích 8024 a 8025 ve vzoru 80 opravte počet rekonstruovaných železničních mostů.
  Při součtu mostů na obou řádcích je jich 9, ale tolik jich není ani v tabulce K.6, opravte.
  Opraveno.
- Ve vzoru 81 opravte počátek smíšené cenové úrovně.
  Neopraveno.
  Ověřeno na SSV, v letech 2022 a 2023 skutečně žádné náklady pro tuto stavbu evidovány nebyly.
- Podle vzoru 81 se u této stavby nepředpokládá spolufinancování z evropských fondů. Proto požadujeme, aby v souladu s dopisem Ministerstva dopravy č. j. 188/2019-910-IZD/10 byly náklady na propagaci nulové.
  Ok.
- V situaci doprovodné dokumentace doplňte do situace 1:1000 staničení konce úseku.
  OK.

Ostatní obdržené připomínky lze považovat za zapracované.

Zapsal
Ing. Josef Požívil
V Hradci Králové
Dne 26. 5. 2023

SPRÁVA ŽELEZNIC

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn.
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Olga Koprová
Telefon +420 972 235 869
Mobil +420 720 073 485
E-mail koprova@spravazeleznic.cz

Datum 24.listopadu 2022
12.června 2023
21. července 2023
8. března 2024
13. března 2024

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) - Havlíčkův Brod (mimo)

Vážení,

děkujeme za vypořádání připomínek a vložení opravené dokumentace do C.E.Sta. Po kontrole musíme bohužel konstatovat, že vše ještě v pořádku není.

V následujícím textu uvádíme jen připomínky, které nebyly vypořádány:

Připomínky k nákladům *(zpracoval Jan Drobný, DiS., tel. 720 947 199):*

- Ve vzoru 81 upravte smíšenou CÚ.

O6: Smíšená cenová úroveň není ve shodě s ZP (textová část).

O9: Cenová úroveň byla sjednocena na roky 2023 – ~~2028~~ 2029.

O6: Připomínka není zapracována.

SPOŽES

- Upravte smíšenou CÚ.

O6: Smíšená cenová úroveň je jiná v textové části v příloze A a ve SPOŽES. Sjednoťte.
O9: Cenová úroveň byla sjednocena na roky 2023 – ~~2028~~ 2029.
O6: Připomínka není zapracována.

Souhrn připomínek k nákladům k 8.3 2024:

- **Záměr projektu stále obsahuje rozpor v rozsahu smíšené cenové úrovně.**
  - **Textová část uvádí smíšenou CÚ 2022–2027.**
  - **Vzor 80 uvádí 2022–2028.**
  - **Vzor 81 uvádí 2024–2028.**
  - **Dopočet inflace ve SPOŽES 2023–2026. – Sjednoceno. Nyní uvažováno 2023 – 2026 příprava, 2026 – 2028 realizace a přesah do 2029 vyhotovení DSPS. Smíšená cenová úroveň bude 2023 – 2029.**
- **Položky v „Komentáře k výpočtu nákladů" v textové části ZP mají odlišné označení a hodnoty koeficientů než opravdu použité ve SPOŽES. Prosíme o sjednocení. Jedná se o položku F09 násypy (K=1,60) a položku B10 Rádiový systém GSM-R (K=0,25)**
- **Dále musíme upozornit, že Ministerstvo dopravy trvá na podložení změn redukčních koeficientů K a individuálních kalkulací výpočtem. Současné komentáře nemusí být dostatečné. – Bereme na vědomí.**

Správa železnic, státní organizace
zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
spravazeleznic.cz

Generální Ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha

Stanovisko k EH *(zpracovala Ing. Olga Koprová, tel. 972 235 869):*

- Upravte formátování na straně 10 a 11 textu EH. **– Zapracováno**
  O6: V pořádku.
  O6: Opět není v pořádku, znovu prosíme o opravu. – Zapracováno
- V textu ZP v kapitole 11 na straně 55 zůstal původní text. Prosíme o jeho aktualizaci podle přiloženého EH. **– Zapracováno**
  O6: Připomínka není zapracována.
  O6: V pořádku až na odstavec „Varianta s projektem přináší tyto benefity:", kde má být zřejmě uvedeno „zkrácení" a v první části odstavce zůstala část původního textu. Prosíme o opravu. – Zapracováno

Nové připomínky:

- **V kapitole 6.2 jsou uvedeny odkazy na tabulky v Rezortní metodice. Odkaz na tabulku 8.29 má být na 8.31. odkaz na 8.35 má být na 8.37 (v kapitole 6.2.1 i 6.2.2). Prosíme o opravu. – Zapracováno**
- **V tabulkách CBA list 5 je v buňce J113 komentář. Prosíme o jeho vymazání nebo vysvětlení. – Zapracováno**

Předloženou dokumentaci ZP je nutné upravit dle výše uvedených připomínek a znovu předložit k opětovnému posouzení. Žádáme o písemnou reakci na výše uvedené připomínky.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb