






**Zpracování Záměrů projektů (ZP) pro jednotlivé úseky akce
Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích
železničních Core Network koridorů v České republice**

**Záměr projektu
Adamov – Blansko, BC
Č. ISPROFOND 5623120004**

Příloha K4 – Doklady

Objednatel:			
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město			 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>
Zhotovitel: Společnost zhotovitelů			
SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3			
SUDOP EU a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3			
NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1			
SUDOP Brno s.r.o. Kounicova 688/26, 602 00 Brno			
Č. smlouvy objednatele:	50570/2017-SZDC-GR-O8	Č. smlouvy zhotovitele:	17-399.205
Odpovědný zpracovatel zakázky:	Ing. Martin Vachtl	Termín:	05/2018

ZÁZNAM

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Zpracování Záměrů projektů pro jednotlivé úseky akce Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železniční sítě Core Network koridorů v České republice
DATUM	17. 1. 2018 v 9:30
MÍSTO	SŽDC – Křižíkova 2
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL	Ing. Tikman

Úvod

Úvodní jednání k výše uvedené akci se konalo za účelem seznámení všech přítomných s projektem, důvody, cíli, podklady, termíny zpracování a strukturou dokumentace.

Přítomné přivítala a poradu řídila Ing. Pernicová, ředitelka SŽDC GŘ – odboru provozuschopnosti (O 15) se svým kolegou Ing. Miklendou, vedoucím skupiny z téhož odboru. Odbor 15 je určen SŽDC styčným odborem za zadavatele pro řízení projektu a Ing. Miklenda kontaktním pracovníkem.

SUDOP PRAHA a.s., stř. 205 je vedoucím týmu a má na starosti koncepci a koordinaci prací. Hlavním inženýrem projektu je Ing. Vachtl, jeho asistent pro tento projekt Ing. Tikman. Jednotlivé ZP mají své vedoucí, kteří jsou odpovědní za zpracování konkrétních úseků.

Jednání navazovalo na předchozí jednání dne 10. 1. 2018.

Zpracování ZP se týká 8 traťových úseků, které byly určeny SŽDC k modernizaci na základě předchozí dokumentace týkající se spolufinancování z fondů EU – tzv. Connecting Europe Facility 2014-2020 transport calls for proposals BLENDING CALL 2017. Tentokrát se jednalo o tři úseky, které na minulé poradě nebyly projednávány a sice:

- Adamov – Blansko
- Brno – Maloměřice St. 6 – Adamov
- Lipník n. B. – Drahotuše

Akce Adamov – Blansko je v pořadí čtvrtá prioritní, kde se zahájení stavby předpokládá v roce 2020.

Další akce bez určení priorit.

Termíny odevzdání – do 3 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy, finální verze do 4 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy.

Záměry k uvedeným prioritním akcím připravit co nejdříve.

Veškeré informace zasílat v kopiích na tyto osoby:

- Ing. Miklenda, O15
- Ing. Vachtl, SUDOP Praha
- Ing. Tikman, SUDOP Praha

Diskuze

Zpracovatelé oslovili jednotlivé správce OŘ o zaslání podkladů a informací o technickém stavu jednotlivých zařízení, které jsou nutné pro odstranění všech deficitů stávajícího stavu, i pro stanovení tzv. varianty bez projektu (VBP). Projektová varianta bude vycházet ze zadání a předchozího návrhu řešení „v žádosti BC“ vzhledem k tomu, že navržené investiční náklady v tomto dokumentu jsou nepřekročitelné.

Zároveň byli osloveni všichni objednatelé dopravy (MD ČR, jednotlivé kraje) s žádostí o stanovení výhledového rozsahu jimi objednávané osobní dopravy.

V jednotlivých traťových úsecích bude posouzena možnost zvýšení rychlosti resp. odstranění stávajících propadů rychlosti, aby rychlost v daných úsecích byla homogenní. Výhledové hodnoty hluku musí respektovat dané hlukové limity.

V řešení budou respektovány všechny související a navazující stavby, připravované k realizaci.

Bylo dohodnuto, že konkrétní řešení po profesích bude předmětem individuálních jednání. Nicméně k probíraným úsekům bylo zadavatelem zmíněno:

- výluky – 5 staveb (Praha – Česká Třebová – Brno) leží na jednom výlukovém rameni, problém se souběhem výluk – při plánování výlukové činnosti nelze vyloučit více než 1 mezistaniční úsek – délky výluk plánovat s ohledem na ostatní akce. S tímto je třeba počítat při sestavování plánu výstavby;
- Obdobně se výlukově vylučují akce Lipník – Drahotuše a Polom – Suchdol;
- EIA - Oznámení - termín do poloviny června k připomínkám, následně předá zpracovatel přísl. úřadům k připomínkám;
- EIA - u úseku Polom – Suchdol – vyjadřují se dva kraj. úřady – OLC a MS kraj.

Struktura dokumentace

Vzhledem k tomu, že k uvedeným traťovým úsekům nebyla zpracována žádná studie ani jiná dokumentace, budou technicko-technologické řešení, ekonomické hodnocení a další kapitoly např. životní prostředí zpracovány v úrovni technicko-ekonomické studie s tím, že řešení bude invariantní. Členění jednotlivých kapitol a bodů bude odpovídat hlavnímu dokumentu dle směrnice V-2/2012, změna č. 4 – Příloze č.1: „Povinný obsah záměru projektu“, aby jednotlivé body a přílohy mohly být převzaty nebo podstatné části shrnuty.

Další postup

- Zadavatel SŽDC O 15 zajistí podklady od SŽG (Praha, Olomouc) k předmětným úsekům;

- Zadavatel SŽDC O 15 zašle seznam všech odborů GŘ a dalších pracovišť SŽDC, které se budou konkrétních jednání účastnit (včetně kontaktních pracovníků);
- Zadavatel SŽDC OŘ na pracovních jednáních předá zpracovateli seznam všech v daném období (2019 – 2023) připravovaných staveb v navazujících a souvisejících úsecích;
- Zadavatel SŽDC OŘ na pracovních jednáních určí, s kterými orgány státní správy i samospráv bude ZP projednán v průběhu zpracování;
- Zadavatel SŽDC O 26 ve spolupráci s O 6 a O 7 stanoví seznam výhledových dopravních staveb, které jsou pro dané ZP relevantní a jejichž realizace ovlivní realizaci jednotlivých staveb a prognózu dopravy v době hodnocení projektu;
- Zpracovatel projedná na MD ČR – odbor strategie rozsah ostatních dopravních staveb, které mohou ovlivnit řešení v předmětných úsecích;
- Zpracovatel zašle podrobný seznam specialistů jednotlivých profesí u všech ZP;
- Zpracovatel svolá co nejdříve úvodní jednání mezi specialisty zpracovatele a zadavatele ke konkrétním ZP;
- Zpracovatel svolá minimálně jednou měsíčně kontrolní jednání ke stavu prací na všech ZP, první kontrolní jednání se uskuteční 15. 2. 2018. Čas a místo bude upřesněno.

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV JEDNÁNÍ:	ZPRACOVÁNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU PRO JEDNOTLIVÉ ÚSEKY AULY ODSTRANĚNÍ ÚZKÝCH MÍST NA VIBRAČNÍCH ÚSECÍCH ŽEL. ŽITĚ
DATUM:	17.1. 2018 9:30 hod.
MÍSTO:	STŘDC KRČIŠKOVA

[illegible]

Záměr projektu stavby „Adamov – Blansko“

Záznam z jednání konaného dne 24. 1. 2018 na SŽDC, s.o., OŘ Brno, Kounicova 26 v Brně

Na jednání přítomni – viz prezenční listina

Předmětem jednání bylo:

- 1) Představení širšího kontextu stavby (cíle, zadávací podmínky apod.)
- 2) Prezentace požadavků zadavatele týkajících se rozsahu, formy a obsahu dokumentace včetně smluvních termínů odevzdání
- 3) Časová návaznost jiných staveb na tratích č. 250 a 260, příp. i jiných tratích, které jsou ve fázi přípravy (organizace dopravy při souběhu více výluk na těchto tratích).
- 4) Další potenciální problémy při zpracování dokumentace (územní projednání)
- 5) Různé

Širší kontext stavby představili Ing. Tikman (SUDOP PRAHA) a Ing. Miklenda (SŽDC, O15). Účel stavby je dán zadávacími podmínkami – zachování ve stávající stopě s minimálním rozsahem přeložek.

Smluvní termíny odevzdání: 19. 4. 2018 – k připomínkám
19. 5. 2018 – finální verze
15. 6. 2018 – oznámení EIA

Předmětem díla je dokumentace ve fázi záměru projektu (s výjimkou oznámení EIA). Zpracovatelé jednotlivých profesí svoje části dokumentace zpracují dle vzoru, který jim zašle hlavní inženýr projektu. Následně byly pro jednotlivé profese stanoveny tyto zásady zpracování:

Mosty a propustky

Potvrzeno technické řešení v souladu se zadávacími podmínkami.

Železniční svršek a spodek

Potvrzeno technické řešení v souladu se zadávacími podmínkami. Požadavky týkající se nástupiště v zastávce „Adamov zastávka“ jsou v kolizi s již připravovanou stavbou „Rekonstrukce nástupiště u koleje č.2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka“ (stavby se svým rozsahem překrývají). Zadavatel byl na tento rozpor upozorněn a navrhl řešení, kdy tento rozpor bude vyřešen v dalším stupni zpracování dokumentace obou staveb.

Zabezpečovací zařízení

Potvrzeno technické řešení v souladu se zadávacími podmínkami. Primárním cílem stavby je zlepšit viditelnost návěstidel. Úpravy vztahující se k předpokládanému spuštění ETCS v roce 2025 nejsou předmětem zadání, projektant však prověří, jaké by tyto úpravy měly vliv na technické řešení a finanční náročnost stavby.

Sdělovací zařízení

Úpravy sdělovacího zařízení v rámci stavby se dotýkají celého mezistaničního úseku a zejména zastávky „Adamov zastávka“. Technické řešení požadované v zadávacích podmínkách je v kolizi s již

připravovanou stavbou „Rekonstrukce nástupiště u koleje č.2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka“ (stavby se svým rozsahem překrývají). Zadavatel byl na tento rozpor upozorněn a navrhl řešení, kdy tento rozpor bude vyřešen v dalším stupni zpracování dokumentace obou staveb. Předmětné zastávky se dotýká další stavba: „DOZ Brno – Česká Třebová“.

Vzhledem k charakteru sdělovacího zařízení je nutné počítat s tím, že úprava sdělovacího zařízení se dotkne i obou železničních stanic – Adamov a Blansko, kde se mezistaniční sdělovací technologie ukončuje a připojuje na stávající technologie.

V rámci stavby se předpokládá výstavba technologického domku (TD) v zastávce Adamov, do kterého se vyvedou optická vlákna z dálkového optického kabelu (DOK). V zastávce budou v souladu se zadávacími podmínkami instalované následující technologie:

- datový uzel sítě techlan – switch, který se napojí optickými moduly SFP do žst. Adamov;
- IP rozhlasová ústředna;
- zařízení DDTS;
- nové rozhlasové větve na obou nástupišťích včetně nových reproduktorů;
- klimatizace TD.

Hlasové majáčky, které jsou v zadávacích podmínkách požadované, nespádají do kategorie sdělovacího zařízení, ale do kategorie orientační systém, který se řeší v rámci nástupišť.

V mezistaničním úseku budou dle zadávacích podmínek provedené následující práce:

- náhrada stávajících VTO u tunelových portálů, požadují se VTO se zvýšenou mechanickou odolností;
- demontáž stávajících VTO u návěstních bodů autobloku, včetně výpichů z TK.

V rámci zadávacích podmínek se předpokládá nový traťový metalický kabel o kapacitě 15XN0,8. Vzhledem k tomu, že požadavky na mezistaniční metalické okruhy klesají a stávající potřeby jsou dostatečně pokryté stávajícím TK, není nutná pokládka dalšího TK, pokud je stav stávajícího TK dobrý (technický stav stávajícího TK nebyl v době porady známý).

V mezistaničním styku stoupají požadavky na optická vlákna. V úseku jsou v provozu dva stávající optické kabely o kapacitě 12 vláken a 36 vláken. V úseku jsou položeny dvě HDPE, každá je obsazena jedním DOK, není k dispozici žádná rezervní HDPE. Obě HDPE jsou položeny cca 20let, místy mohou být již poškozeny. Kapacita stávajících DOK neodpovídá požadavkům stávající směrnice na počet vláken pro koridorovou trať – 72 vláken. Z tohoto důvodu je vhodné v daném úseku v rámci stavby položit nové dvě HDPE a případně nový DOK, který doplní kapacitu vláken na požadovaný stav. V případě, že se v rámci stavby nebudou realizovat jiné souvislé kabelové trasy v celém úseku a z toho důvodu ani trasy pro sdělovací kabely, je vhodné vyměnit stávající DOK 12 vláken ve stávající HDPE trubce za nový DOK s vyšší kapacitou.

Bude navržen vizuální informační systém (elektronický) v zastávce.

Bude navržena příprava na kamerový systém – využití výkopů v nástupišťích pro pokládku HDPE. Doporučuje se vybudování kabelovodů v nástupišťích pro vedení tras optických kabelů včetně tras v rámci následných staveb.

Silnoproudá zařízení

Potvrzeno technické řešení v souladu se zadávacími podmínkami.

Trakce a energetické výpočty

Potvrzeno technické řešení v souladu se zadávacími podmínkami – montážní část. Po rozpracování technického řešení kolejového řešení bude upřesněna stavební část trakčního vedení. V případě zásahů do kolejového spodku bude posouzena únosnost stávajících základů podpěr trakčního vedení. Projektant si zajistí podklady od správce trakčního vedení (opotřebení troleje aj.).

Pro odstranění kolize se stavbou „Rekonstrukce nástupiště u koleje č.2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka“ byl přednesen návrh, že projektová příprava obou staveb bude koordinována tak, aby bylo možné tyto stavby realizovat současně.

Hlavní inženýr projektu dále zadavatele upozornil na možnost kolize s dalšími připravovanými stavbami na tratích č. 250 a 260. Na trati č. 250 se v současné době připravuje realizace několika významných staveb (s předpokladem realizace v letech 2019-2020), které si vyžádají výlukový provoz. To však bude mít negativní dopad na tuto stavbu, u níž se předpokládá realizace v letech 2020-2021. Výrazné provozní omezení na obou tratích současně je prakticky nerealizovatelné. Zástupci zadavatele tento problém berou na vědomí s tím, že o časové koordinaci staveb budou dále jednat s kompetentními složkami SŽDC.




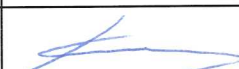



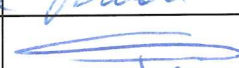

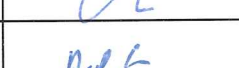

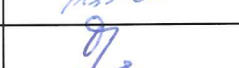

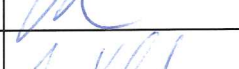


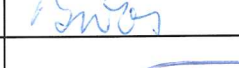



Zapsal: Ing. Pavel Krupička (SUDOP Brno, HIP

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k záměru projektu stavby:

Adamov – Blansko

konané dne: 24. 1. 2018 na OŘ Brno, Kounicova 26, Brno v zasedací místnosti č. 201

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942624054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
2	Marek Škubla	— 11 —	725 957 205 m.skubla@sudop-brno.cz	
3	PAVEL IBL	NDCON	776 687 639 PAVEL.IBL@NDCON-CZ	
4	JINDŘICH KARAS	SZDC S.O., SEG	702 197 115 KARAS@SZDC.CZ	
5	JOSEF FERENC	SUDOP BRNO	972625271 / 721689009 jferenc@sudop-brno.cz	
6	TOMÁŠ CADRIK	Sudop Brno	604 832 833 tcadrik@sudop-brno.cz	
7	Lucie Smolka	— 11 —	972625056 l.smolka@sudop-brno.cz	
8	PETR GREGOR	SUDOP BRNO	721081640 pgregor@sudop-brno.cz	
9	Radim ČILČL	— 11 —	972625803 CILCCL@SUDOP-BRNO.CZ	
10	JAN BEONÁŘ	SZDC O14 PHA	601923167 BEONARJA@SZDC.CZ	
11	VLADIMÍR ŠISKE	SZDC, OŘ BRNO ST BRNO	602 411 586 siske@szdc.cz	
12	Vladimír BABČAN	SZDC, GĚ 016	606 153 729 babcan@szdc.cz	
13	VIKTI MÜLLEROVÁ	SZDC, OŘ BRNO, ÚT	972626095 mullerova@szdc.cz	
14	Jan Komárek	SZDC, OŘ Brno, ÚT	725 406 435 komarek.j@szdc.cz	
15	Pavel Hermanský	ČD, a.s. GĚ 011	725 167 534 hermansky@gu.cd.cz	
16	Petr Bures	ČD, a.s., ROC Brno	724 460 449 buresp@gcd.cz	
17	Jaroslav Týle	ŽESNAD.CZ	602 590 462 jaroslav.tyle@centrum.cz	
18	Václav Kybista	SZDC 029	724 791 415 kybista@szdc.cz	
19	Jan Křemen	SZDC GĚ 020	602 162 740 / kremen@szdc.cz	
20	Jaroslav Macallka	SZDC, OŘ Brno, PPI	972626099 Macallka@szdc.cz	

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26



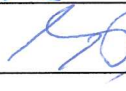




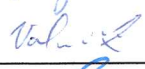



611 36 Brno

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k záměru projektu stavby:

Adamov – Blansko

konané dne: 24. 1. 2018 na OŘ Brno, Kounicova 26, Brno v zasedací místnosti č. 201

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Alex Koutal	SUDOP, s.r.o. Brno	725 222 957 koutal@szdc.cz	
2	MILAN STEHLÍK	SZDC 62 012	601 384 025 STEHLIK.M@SZDC.CZ	
3	Václav Janišta	SUDOP BRNO	602 727 925 janista@szdc.cz	
4	Zdeněk Španěl	— 11 —	727 913 707 zspanel@szdc-brno.cz	
5	Petr Kačal	SZDC s.r.o. OŘ BRNO SMIT	727 626 662 kaecal@szdc.cz	
6	LIBOR KOŇÁK	SZDC SŽE, ÚS BRNO	602 749 751 KONAK@SZDC.CZ	
7	Jaroslav Pospíšek	SZDC s.r.o. OŘ Brno - SEE	602 768 238 pospisek@szdc.cz	
8	Jaroslav Valuicek	SZDC 026	727 827 269 valuicek@szdc.cz	
9	Alen Lypov	SZDC 62 014	722 821 553 Lypov@szdc.cz	
10	JAN MIKLEDA	SZDC 62 015	725 919 683 mikledda@szdc.cz	
11	Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@szdc.cz	
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

ZÁZNAM

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Zpracování Záměrů projektů pro jednotlivé úseky akce Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železniční sítě Core Network koridorů v České republice, jednání vedoucích zpracovatelů jednotlivých ZP a jejich částí
DATUM	12. 2. 2018 v 10:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA , Olšanská 1a
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny, Omluveni: Ing. Žáček, Ing. Burda, Ing. Kratochvíl, Ing. Rittenauer, Ing. Žďánský
ZAZNAMENAL	Ing. Tikman
POZNÁMKA	Dne 15. 2. Proběhlo dodatečně jednání i k úsekům 2 a 3 za účasti: Ing. Žáček, Ing. Burda, Ing. Šobr, Ing. Mikšovský, Ing. Tikman Jednání bylo ve stejném duchu jako dne 12. 2.

Úvod

Cílem dnešní porady, byla kontrola prací dle rámcového harmonogramu a obsahu dokumentace. Zároveň u dvou projektů Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR i příprava na kontrolní den SŽDC (15. 2. 2018)

Bylo konstatováno, že s výjimkou OŘ Brno, byly všechny podklady od zadavatele postupně předány do 19. 1. 2018 (den oficiálního zahájení této akce). Zbývající část podkladů OŘ Brno týkající se mostních objektů bude zaslána nejpozději příští týden. V případě potřeby si doplňující podklady zajistí jednotliví projektanti sami.

Vedoucího ZP Velim – Poříčany Ing. Rittenauera a Ing. Raibra zastupoval Ing. Ježek resp. Ing. Košař. Bylo dohodnuto, že na jednání (kontrolní den) zpracují pracovníci NDCon prezentaci, která bude zaměřena na rozsah, harmonogram a stav prací na technicko-technologickém řešení.

Ing. Ibl informoval obdobně o úseku Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, kde došlo ke zrušení plánované prohlídky traťového úseku. Náhradní pochůzka se připravuje zhruba do 14 dní. Rovněž na tento úsek bude zpracována prezentace ke kontrolnímu dni.

Vedoucí jednotlivých ZP, případně jejich zástupci, byli informováni o požadavku zadavatele na zkrácení termínů dvou ZP, kde je přislíben grant, zhruba o 14 dní. Týká se to úseků Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR. Ostatní úseky resp. jejich ZP budou zpracovány a odevzdány v původních termínech.

Tomu budou odpovídat i aktualizované harmonogramy prací.

Harmonogram a návaznosti prací

Vedoucí prací stanovil rámcový harmonogram jednotlivých činností a jednotliví vedoucí ZP ho nyní zpřesňují na základě návaznosti prací. Nicméně stále platí, že některé kapitoly nebo jejich části mohou být zpracovány nezávisle na ostatních. Týká se to především popisu

stávajícího stavu v jednotlivých profesích, pojmenování všech nedostatků jednotlivých zařízení a stanovení varianty bez projektu.

Potřeby podkladů resp. termín jejich předání pro potřeby ekonomického hodnocení a životního prostředí si určí odpovědní pracovníci těchto částí.

Harmonogram může být ovlivněn i na základě projednání a jednání se zadavatelem.

Struktura dokumentace

K zaslané struktuře dokumentace neměli zpracovatelé jednotlivých ZP žádné připomínky.

Technicko-technologické řešení, ekonomické hodnocení a další kapitoly (životní prostředí) budou zpracovány v úrovni doprovodné technicko-ekonomické studie s tím, že řešení projektové bude invariantní. Členění jednotlivých kapitol a bodů bude odpovídat hlavnímu dokumentu dle směrnice V-2/2012, změna č. 4 – Příloze č.1: „Povinný obsah záměru projektu“, aby jednotlivé body a přílohy mohly být převzaty nebo podstatné části shrnuty.

Diskuze

Zpracovatelé jednotlivých ZP pak hovořili o problematice zpracování projektové varianty i varianty projektové. Na základě průběžných prací a předběžných výpočtů investičních nákladů je vidět u některých úseků jejich významný nárůst oproti nákladům z předcházejících žádostí. Je to dáno více faktory především novými požadavky SŽDC.

Vzhledem k tomu, že náklady byly na všechny úseky stanoveny ve zmíněných žádostech a jsou závazné, případná změna musí být řádně zdůvodněna.

Zásady řešení

Z důvodu výše uvedených a jednotné koncepce zpracování a koordinace prací všech profesí, jsou dále v příloze zopakovány hlavní zásady celkového řešení i řešení po odvětvích a profesích.

Životní prostředí

Na jednání navazovalo jednání týkající se ŽP. Záznam i prezenční listina budou poslány samostatně.

Další postup

- Vedoucí jednotlivých ZP dohlédnou na zpracování a vzájemnou koordinaci jednotlivých profesí z hlediska zadání, zásad řešení, harmonogramu prací,
- Dohlédnou na včasné (předběžné) zpracování investičních nákladů z důvodu jejich konzistence s předchozími žádostmi.
- Před důležitým jednáním se zadavatelem o celkovém řešení (kontrolní dny), proběhne vždy interní jednání všech profesí za účasti vedoucího úkolu,
- Další schůzka (schůzky) vedoucích ZP proběhne v termínu 5. – 9. 3. na základě telefonické dohody nebo mailové korespondence.

Přílohy záznamu

- Hlavní zásady řešení
- Kopie prezenční listiny

Hlavní zásady řešení (příloha 1 záznamu z 12. 2.)

Pokyny (směrnice) pro zpracování Záměrů projektů vyplývající ze zadání

- **Směrnice MD č. V-2/2012** v platném znění (změna č. 4) v rozsahu upřesněném podle kapitoly 5 Specifické požadavky.
- **Příloha 1:** Povinný obsah záměru projektu
- Směrnice SŽDC 16/2005 „**Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR**“.
- **Investiční náklady** budou zpracovány v podrobnosti podle „**Sborníku pro oceňování železničních staveb**“ ve stupni studie proveditelnosti.
- Posouzení **ekonomické efektivity** bude provedeno standardní metodou CBA podle metodiky platné v době zpracování tj. **Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb 10/2017**
- Dílo bude provedeno v souladu s **obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU**, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP, dopisy apod.), vše v platném znění.
- Životní prostředí „**Oznámení**“ dle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb.)
- Zadávací dokumentace – „**Zvláštní technické podmínky**“

Trend hodnocených variant (VBP, PV)

Všechny předmětné traťové úseky byly dle zpracované směrnice „Zásady modernizace ...“ z roku 1993 ve znění pozdějších dodatků modernizovány resp. optimalizovány cca před 20 – 25 lety. Výjimku tvoří úsek Brandýs n.O. – Ústí n.O., kde z důvodu nevyjasněného výhledového řešení modernizace nebyla uskutečněna. Částečně se to týká některých dalších úseků resp. některých zařízení v těchto úsecích.

Vzhledem k tomu, že i v zadání zmíněná „Směrnice SŽDC 16/2005“ vychází z původních zásad a některá zařízení jsou už na konci své životnosti, bude u některých zařízení varianta bez projektu shodná s variantou projektovou. Týká se to např. trakce, mostů, částečně i železničního svršku a spodku, kde parametry odpovídají požadavkům schválených směrnic a je potřeba řešit jen špatný technický stav vzniklý opotřebením případně životností jednotlivých zařízení.

V případě, že projektová varianta reaguje i na požadavky dopravy (dopravní technologie, dopravních scénářů), bude se lišit projektová varianta od bez projektové i uspořádáním kolejíště a z něj vyplývajících i změn ostatních zařízení.

V zásadě lze říci, že varianta bez projektu odstraňuje jen špatný technický stav a nezlepšuje a nemění až na výjimky technické parametry. V případě infrastruktury nejvyšší důležitosti (kategorie), kam bezesporu všechny řešené úseky patří, varianta Bez projektu obvykle znamená **ponechání stávajících parametrů** (bez jejich zhoršení) a v dalších letech se předpokládá **udržení dobré úrovně technického stavu**.

Obě varianty bez projektu i projektová pak musí být posouzeny ze všech hledisek dopravních, životního prostředí i ekonomických. U varianty bez projektu se až na výjimky nepředpokládají náklady investiční, ale náklady na údržbu, opravy a prostou reprodukci zařízení, které jsou za svou **životností po dobu hodnocení projektu (30 let)**. Naopak v projektové variantě budou především náklady investiční, které budou vloženy na začátku hodnoceného období, náklady na údržbu a opravy se předpokládají nižší a náklady na reprodukci (rekonstrukci) se předpokládají jen výjimečně u zařízení s nižší životností 10 – 20 let (např. kolejnice, zabezpečovací zařízení apod.).

Návrh variant

V prvním kole je potřeba **popsat stávající zařízení, kolejové dopravní a traťové úseky**, jejich technický stav (údržba, opravy, životnost) a současné parametry ve vztahu k požadovaným. Stanovit všechny nedostatky této infrastruktury a to z hlediska i výhledových dopravních požadavků a včetně životního prostředí.

Na základě toho pak je potřebné navrhnout **variantu bez projektu** ve stejné úrovni, stejnými zpracovateli, kteří navrhují variantu projektovou. Zároveň by měly být stanoveny i u varianty bez projektu **všechny nedostatky v technických parametrech, deficity z hlediska kapacity, propustnosti, bezpečnosti, životního prostředí apod.** Tím se stane výchozí pro návrh projektové varianty.

Varianta bez projektu obsahuje **všechny klíčové profese**, které jsou součástí technického návrhu. Zejména se jedná o traťové hospodářství, zabezpečovací a sdělovací zařízení, mostní objekty a tunely, elektrotechniku a energetiku, pozemní objekty (budovy) atd.

Kromě běžné údržby a oprav se technický návrh varianty bez projektu soustředí především na reinvestice, tedy nahrazení dílčích zařízení po skončení jejich technické životnosti (dožití zařízení v době hodnocení projektu).

Při definici a hledání **projektové varianty** je třeba vycházet z provedené analýzy současného stavu, nedostatků varianty bez projektu, požadavků na dopravu a legislativních požadavků orgánů státní správy i samospráv. Každá investice musí být zdůvodněna smyslností a efektivností nákladů, případně nezbytností k dosažení cílů pro splnění výše uvedených požadavků.

Příklady jednotlivých zařízení ve variantě bez projektu a s projektem

(Dále uvedené příklady a způsob řešení není dogma, ale bude se lišit úsek od úseku. Proto je vždy potřeba důkladně zhodnotit každou investici, každé navrhované opatření a to jak z hlediska jeho technického stavu, tak jeho stáří a dobu potřeby jeho výměny (reprodukce). A to i z dopravního hlediska např. četnosti výluk. V neposlední řadě i z hlediska jeho přínosů).

Železniční svršek

Pokud nedojde ke změně v konfiguraci kolejiště nebo ke změně GPK (rektifikace oblouků, změna převýšení apod.) a nedochází ke změně parametrů, může být varianta bez projektu s projektovou shodná.

Železniční spodek

V případě potřeby lokálních sanací svahu je naopak projektová varianta odlišná od varianty bez projektu. Např. sanace svahu pomocí velkoprofilových vrtaných pilot, odtěžení náspu, zvýšení únosnosti podloží apod., se objeví ve variantě s projektem a má za následek nižší náklady na údržbu, zatímco opravy železničního spodku ve variantě bez projektu jsou časté a vyžadují vyšší provozní náklady.

Železniční mosty

Pokud odpovídají všem potřebným parametrům, jsou rovněž veškerá navržená opatření a tudíž i náklady shodné ve variantě s projektem i bez projektu. Pokud dochází například k jiné osově vzdálenosti kolejí, jedná se u projektové varianty o investici. Ve variantě bez projektu k takové změně dojít nemůže.

Protihluková opatření

K protihlukovým opatřením dojde na základě posouzení životního prostředí a všech platných legislativních požadavků jak pro variantu bez projektu tak s projektem. Zde by mohl být například rozdíl, že u projektové varianty je potřeba vybudovat PHS, zatímco u varianty bez projektu (bez investic) se navrhne snížit rychlost.

Trakce

V případě elektrické trakce a její životnosti by měly být náklady na obě hodnocené varianty shodné. Náklady investiční u PV s náklady na reinvestici u VBP. Pokud je u projektové varianty uvažováno s výhledovou jednotnou napájecí soustavou, tak přínosy se týkají jiného projektu a tudíž ani zvýšené náklady by neměly být do hodnocení zahrnuty. Jiná je otázka dalších staveb. Pokud na základě energetických výpočtů se ukáže potřeba u projektové varianty rekonstrukce nebo výstavba trakční měnárny, u varianty bez projektu to bude omezující faktor provozu.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

U těchto profesí to může být u každého z řešených ZP odlišné. Vždy však bude platit řádné zdůvodnění ať už investice nebo reinvestice.


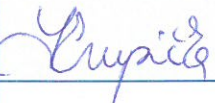




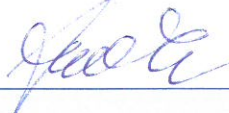



Finanční vyčíslení variant

Finanční vyčíslení varianty bez projektu i varianty projektové je nutné provést pro každou profesní složku zvlášť, neboť i životní cyklus různých částí infrastruktury bývá zásadně odlišný. Po celou dobu hodnocení (30 let) musí projektant v jednotlivých letech vyčíslit náklady na údržbu, opravy, reprodukci (reinvestici) u VBP a údržbu, opravy, investici u některých zařízení i reprodukci u PV.

roky	Varianta bez projektu			Projektová varianta			
	údržba	opravy	reprodukce	údržba	opravy	reprodukce	investice
1							
2							
.							
.							
30							

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Blending call - jednání sponzorů
DATUM	12.2.2018, 10 ⁰⁰
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., m.č. 101B

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHA	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 125 martin.vacha@sudop.cz	
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	8942624054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
PAVEL IBL	NDCON	776 687 139 PAVEL.IBL@NDCON.CZ	
PETR LIBOSVAR	EXprojekt s.r.o.	702 003 487 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
Jiří Parma	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	605 229 157 parma@moravia.cz	
KAROL KOŠAR	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 028 karol.kosar@sudop.cz	
JAN JEZEK	NDCON	603 26 1117 jezek@ndcon.cz	
KATEŘINA HLADKA	SUDOP PRAHA a.s.	2670 91 219 KATERINA.HLADKA@SUDOP.CZ	
DANIELA PACESNA	ND CON	777 813 743 daniela.pacesna@ndcon.cz	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	



ZÁZNAM

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Zpracování Záměrů projektů pro jednotlivé úseky akce Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železniční sítě Core Network koridorů v České republice, Životní prostředí
DATUM	12. 2. 2018
MÍSTO	SUDOP PRAHA , Olšanská 1a
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny,
ZAZNAMENAL	Ing. Kateřina Hladká

Dne 1.11.2017 nabyl účinnost zákon č.326/2017, kterým se mění zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na novelu zákona bylo rozhodnuto, že pro všechny záměry budou opětovně zaslány žádosti na dotčené krajské úřady s dotazem na zařazení záměrů dle přílohy č.1 zákona a doporučen postup v souladu s §23 odst. 3 zákona.

Pro záměry projektů: Adamov – Blansko

Brno – Maloměřice (st.6) – Adamov

Lipník n. B. – Drahotuše

Polom – Suchdol n. O.

V hlukových studiích bude vyhodnocen stávající stav a případně navržena protihluková opatření pro splnění hygienických limitů pro stávající rozsah dopravy, resp. pro stav po realizaci (tj. po odstranění propadů rychlosti).

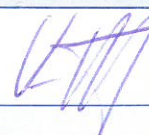

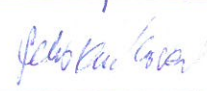
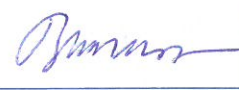



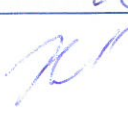
Návrh rozsahu protihlukových opatření bude před definitivním odevzdáním zkontrolován s O15.

V rámci zpracování dendrologických průzkumů bude specifikována druhová skladba a stanoven předpokládaný rozsah kácení mimolesní zeleně.

V případě zpracování biologického průzkumu pro mapování jarního a letního aspektu bude termín odevzdání červen 2018.

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Stending Call - životní prostředí
DATUM	12.2.2014, 11:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s. (m.č. 1013)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHA	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 125 martin.vacha@sudop.cz	
Pavel TIKHAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikhon@sudop.cz	
PAVEL IBL	ND CON	776 681 639 PAVEL.IBL@NDCON.CZ	
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942 624 054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
EVA JEHOŘŮKOVÁ	SZDC OG	725 953 493 jezorikova@szdc.cz	
MARTIN PACNER	SZDC OG	720 071 544 pacnerm@szdc.cz	
Milan Bussim	SZDC - SSV	702 122 685 Bussim@szdc.cz	
Jiří Parma	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	605 229 157 parma@moravia.cz	
Petr Libosvár	EXPROJEKT s.r.o.	702 003 487 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
Lenka VAŇKOVÁ	SZDC - 015	727 950 595 vankovaL@szdc.cz	
Bohumír TRÁVNÍČEK	SZDC - 015	724 530 160 Travnicek@szdc.cz	
DANIELA PACERNA	ND CON	776 813 743 daniela.pacerna@ndcon.cz	
JAN MIKLENDÁ	SZDC 015	725 919 683 miklenda@szdc.cz	
JAN JEZEK	ND CON	603 261 117 jezek@rebox.dkm.cz	
Kateřina HLADKÁ	SUDOP PRAHA	267 094 274 Katerina.hladka@sudop.cz	



ZÁZNAM

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zpracování Záměrů projektů pro jednotlivé úseky akce Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železniční sítě Core Network koridorů v České republice KONTROLNÍ DEN PRO AKCE OŘ BRNO, OŘ OLOMOUC Úseky Adamov – Blansko, Brno-Maloměřice – Adamov Úsek Lipník n.B. – Drahotuše
DATUM	12. 3. 2018 v 13:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA – Praha 3, Olšanská 1a, z.m. č. 7
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL	Ing. Vachtl, Ing. Tikman

Úvod

Kontrolní den se týkal dvou úseků OŘ Brno **Adamov – Blansko, Brno Maloměřice – Adamov** a jednoho úseku OŘ Olomouc **Lipník n.B. – Drahotuše**. Jednání k výše uvedeným záměrům projektu se konalo za účelem seznámení všech přítomných se stavem rozpracovanosti, problémy v řešení a s dalším postupem prací.

Přítomné přivítala a poradu řídila Ing. Pernicová, ředitelka SŽDC GR – odboru provozuschopnosti (O 15) a vedoucí týmu zpracovatelů Ing. Vachtl.

V úvodu byla zmíněna připravovaná jednání ve dnech 14. – 15. 3. se zástupci EIB na SŽDC, ta se týká všech osmi ZP a k tomuto jednání je potřeba potvrdit investiční náročnost z dotazníku, případně zaslat aktualizované náklady se zdůvodněním změn.

Úsek Adamov – Blansko, Brno-Maloměřice – Adamov

Prezentace

Vedoucí zpracovatel ze společnosti SUDOP Brno Ing. Krupička a Ing. Ibl ze společnosti NDCon prezentovali návrh řešení obou úseků OŘ Brno. Prezentace byly zaměřeny na všechny profese jednotlivých odvětví.

Problém úseku Adamov – Blansko je s poměrně velkým nárůstem investičních nákladů (IN). Hlavní důvod je změna rozsahu v zadání oproti předcházejícímu řešení v žádosti. Týká se to především sanace skalních svahů, opěrných zdí a tunelů.

Navýšení IN se částečně týká i navazujícího úseku Brno Maloměřice – Adamov. V tomto úseku je nyní navíc požadováno zřídit odbočku z výhybek 1:14 – 760.

Prezentace obou úseků jsou přílohou záznamu.

Diskuze

Zástupci OŘ Brno shodně se zpracovateli doporučují oproti předchozím úvahám realizovat oba úseky současně, a to hlavně z hlediska výluk (např. v letech 2021–2022). Výluky na obou stavbách je dále nutné koordinovat s investiční činností na trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno a s dalšími stavbami I. TŽK v úseku Pardubice – Česká Třebová.

Zpracovatel Ing. Krupička potvrdil, že investiční náklady zpracovatelé předpokládají navýšit cca o 0,5 mld. Kč oproti nákladům uvedeným v dotazníku EIB. Rovněž Ing. Ibl předpokládá nárůst nákladů v navazujícím úseku. Bylo dohodnuto, že navýšení nákladů včetně zdůvodnění zašlou projektanti na SŽDC odbor 15, aby to mohlo být ve dnech 14. – 15. 3. projednáno se zástupci EIB.

Další postup

Projektanti budou pokračovat dle stanoveného harmonogramu (viz prezentace), a svolají společnou poradou se zástupci SŽDC GŘ a OŘ Brno na poslední týden v březnu, aby koncepty ZP mohly být dopracovány a odevzdány do 19. 4. 2018.

Úsek Lipník n.B. – Drahotuše

Prezentace

Vedoucí zpracovatel Ing. Parma ze společnosti MCO prezentoval návrh řešení předmětného úseku OŘ Brno. Prezentace byly zaměřeny na všechny profese jednotlivých odvětví ve variantě bez projektu i s projektem.

V projektové variantě bude nutné posoudit i posun zhlaví ve stanici Lipník n. B. z důvodu možnosti prodloužení dopravních kolejí. Bude nutné projednat zrušení přejezdu, jehož ponechání toto prodloužení neumožňuje.

Diskuze

Zástupce OŘ Olomouc upozornil na problematiku realizace staveb a zásahu do ETCS a DOZ. Je nutné dořešit v rámci POV. Dále koordinovat výluky na této stavbě s realizací stavby Polom – Suchdol n.O.

Rovněž v tomto úseku se po analýze všech potřeb v řešení projektové varianty, předpokládá nárůst investičních nákladů. Navýšení nákladů bude upřesněno a zasláno na SŽDC.

Další postup




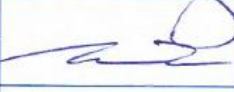
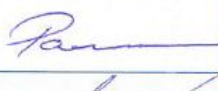




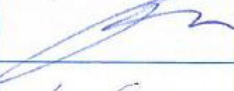

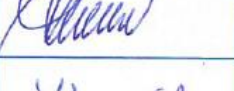
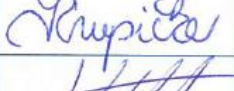

Projektant bude pokračovat dle stanoveného harmonogramu a svolá odbornou poradou se zástupci SŽDC GŘ a OŘ Olomouc na poslední týden v březnu, aby koncept ZP mohl být dopracován a odevzdán do 19. 4. 2018.

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny
- Prezentace úseku Adamov – Blansko,
- Prezentace úseku Brno Maloměřice – Adamov

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ZP Blending call, ŘKD 12.3.2018 Akce OŘ Olomouc a Brno
DATUM	12. března 2018, 12:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov Zasedací místnost č.7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Pavel TIKOTAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikotan@sudop.cz	
PAVEL ŠPRODLÍK	SZDC s. s. r. o. OŘ BRNO	602 571 651 sprodlík@szdc.cz	
MIROSLAV KONEČNÝ	SZDC s. s. r. o. OŘ BRNO	942 621 000 konecny@szdc.cz	
Jakub Narsalik	SZDC s. s. r. o. OŘ BRNO	972 625 983 NarsalikJa@szdc.cz	
Jiří Parma	MORAVA CONSULT OLMOUCAS	605 229 157 parma@morava.cz	
František Komátek	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	724 033 992 komatekf@szdc.cz	
Bohumír Travníček	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	724 590 160 Travnicek@szdc.cz	
MARTIN PACNER	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	720 071 544 pachern@szdc.cz	
MIROSLAV VELIS	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	922 244 368 velis@szdc.cz	
MICHAL FRYC	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	720 053 270 frycm@szdc.cz	
JAN MIKLEDA	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc	725 919 683 mikledda@szdc.cz	
MARCELA PERNICOVA	SZDC s. s. r. o. OŘ Olomouc		
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942 624 054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
MARTIN VACHIL	SUDOP PRAHA a.s.	267 089 555 martin.vachil@sudop.cz	



Záměr projektu stavby „Adamov – Blansko“

Záznam z jednání konaného dne 28. 3. 2018 na SUDOP Brno, Kounicova 26 v Brně

Na jednání přítomni – viz prezenční listina

Předmětem jednání bylo:

- 1) Prezentace technického řešení projektu dle jednotlivých profesí
- 2) Projednání dopravní technologie a návrhu provozních opatření
- 3) Projednání časového harmonogramu realizace a koordinace jednotlivých staveb
- 4) Různé

Technické řešení stavby představili jednotliví projektanti (SUDOP Brno). U většiny profesí byl potvrzen rozsah podle zadávacích podmínek a dosavadní rozpracovanosti, dále byly ujednány tyto záležitosti:

- železniční svršek a spodek – součástí jsou obě nástupiště v zastávce „Adamov zastávka“;
- mosty – konstrukce mostů bude dvou kolejná s průběžným šterkovým ložem s tím, že další podrobnosti budou stanoveny v projektu; celkem se jedná o 5 mostů (4 přestavby a 1 oprava) a 9 propustků; most v km 74,819 je mimo zadání, jeho nevyhovující osová vzdálenost 3,8 m bude přebudována na 4,0 m;
- tunely – jejich opravy vyžadují bezkolejný provoz (dotaz Ing. Miklendy).

Časový harmonogram stavby bude navržen s prvním rokem realizace v roce 2021. Kvůli opravám tunelů je nutnost jednokolejného provozu 12 měsíců, tomu bude třeba uzpůsobit časový rozsah náhradní autobusové dopravy. Věcný rozsah výluk prezentovaný dopravním technologem byl schválen.

Zpracovatel energetických výpočtů (Ing. Podhradský) byl požádán prověřit schopnost napájení při objízdných trasách přes Havlíčkův Brod a navrhnout možná řešení.

Dalším bodem projednání byly kabelové trasy v rámci stavby. Investor souhlasí s tím, že technické řešení bude respektovat kabelové trasy (týká se zejména mostů a tunelů), v tunelech není možné výrazněji navýšovat objem silnoproudých či sdělovacích kabelů.

Na dotaz hlavního inženýra projektu (Ing. Krupička) ohledně časové kolize s jinými stavbami na tratích č. 250 a 260 padlo ze strany investora (Ing. Miklenkda) rozhodnutí pokračovat v přípravných pracích s tím, že o konečné realizaci jednotlivých staveb rozhodne až v budoucnu stupeň jejich připravenosti.

Smluvní termín odevzdání 19. 4. 2018 k připomínkám byl potvrzen.

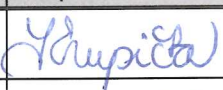

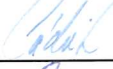






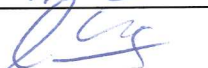


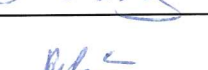
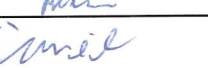
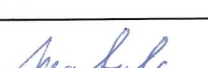





Zapsal: Ing. Pavel Krupička (SUDOP Brno, HIP)

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k záměru projektu stavby:

Adamov – Blansko, BC

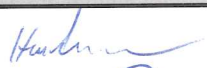



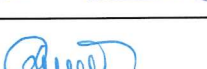
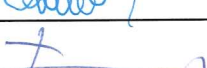

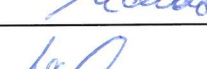





konané dne: 28. 3. 2018 na SUDOP Brno, Kounicova 26, Brno v zasedací místnosti č. 317

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942624084 pkrupicka@sudop-brno.cz	
2	PAVEL IBL	NDCA	776 077 039 PAVEL.IBL@NDCA.CZ	
3	TOMÁŠ CADRIK	SUDOP BRNO	604 832 833 tcadrik@sudop-brno.cz	
4	ČERHA JAN	029 62 SZDC	725 196 554 CERHA@SZDC.CZ	
5	Stanislav CINAĎR	SZDC, TUDC	972 544 621 stanislav.cinadr@tude.cz	
6	Vladimír BABČAN	SZDC, 016	972 624 077 babcan@szdc.cz	
7	PETR GREGOR	SUDOP BRNO	721 081 640 pgregor@sudop-brno.cz	
8	PETR PROTSCHEN	SUDOP BRNO	732484306 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
9	PETŘ HOFMÁN	SZDC, OR BRNO-SEE	724 950 841 HOFFMAN@SZDC.CZ	
10	Agostin ALEKA	SZDC OR BRNO-SEE	602 571 691 ALEKA@SZDC.CZ	
11	František SLECHAN	SZDC OR BRNO-SEE	601 377 573 SLECHAN@SZDC.CZ	
12	PETR BARTOŠOVSKÝ	SZDC-OR BRNO, SEE	702 148 848 BARTOSOVSKY@SZDC.CZ	
13	JAN BEDNÁŘ	SZDC OR BRNO	601 123 167 BEDNARJA@SZDC.CZ	
14	Zdeněk Španěl	Sudop Brno	727 913 107 zspanel@sudop-brno.cz	
15	Tomaš Matula	— 11 —	601 576 151 tmatula@sudop-brno.cz	
16	Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	
17	Tomáš ČHYTIL	SUDOP BRNO spol. s r.o.	972 625 524 tchytill@sudop-brno.cz	
18	Jan ZPŘEDY	— a —	605 720 522 jzpredy@sudop-brno.cz	
19	MILAN STEHLÍK	SZDC OR BRNO	601 387 025 STEHLIK@SZDC.CZ	
20	RADIM CIKL	SUDOP BRNO	972 625 897 CIKL@SUDOP-BRNO.CZ	

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	TOMÁŠ HARTMAN	SZDC GR 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	
22	KURČEK UHLÍK	SZDC, OR BRNO ÚJEP	94661004 UHLIK@SZDC.CZ	
23	MIKA MÜLLEROVÁ	SZDC, OR BRNO	972 626 095 Mullerova@SZDC.CZ	
24	Jakub Marsálek	SZDC, OR BRNO, ÚT	972 625 283 marsalek.j@szdc.cz	
25	JAKUB BUREŠ	SZDC, OR BRNO, ÚT	738 532 152 bures@szdc.cz	
26	ROBERT FORMANKA	SZDC, OR BRNO, SSZT	424 505 812 FORMANKA@SZDC.CZ	
27	LIOR NAVARA	SZDC, OR BRNO, SSZT	606 767 174 Navara@SZDC.CZ	
28	Žeňka Kácal	SZDC s.o. OR BRNO SMI	972 62 606 2 Kacal@szdc.cz	
29	TOMÁŠ KŘEMEN	SZDC ST BRNO	972 626 036 KREMENT@SZDC.CZ	
30	Libor Brada	SZDC ST BRNO	424 445 814 brada@szdc.cz	
31	Milan Tůma	SZDC OR BRNO úceš NPI	424 444 561 tamsm@szdc.cz	
32	PAVEL ŠPRŮDLÍK	NPI OR	972 626 005 SPRUDLIK@SZDC.CZ	
33	Stanislav Krupička	SUDOP Brno	946 63 405 4 skrupicka@seedop-brno.cz	
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

ZÁZNAM

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Zpracování Záměrů projektů pro jednotlivé úseky akce Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železniční sítě Core Network koridorů v České republice OŘ Brno KONTROLNÍ DEN PRO AKCI Úsek Brno-Maloměřice – Adamov, Adamov – Blansko
DATUM	21. 5. 2018 v 10:30, 12:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA – Praha 3, Olšanská 1a, z.m. č. 101 a, b
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL	Ing. Vachtl, Ing. Tikman

Úvod

Brno-Maloměřice – Adamov, Adamov – Blansko

Kontrolní den byl zaměřen na konferenční projednání připomínek odborných složek SŽDC (GŘ, OŘ, SS Praha) a odpovědí jednotlivých zpracovatelů na ně.

Přítomné přivítal a poradu řídil vedoucí týmu zpracovatelů Ing. Vachtl.

Společně pak s vedoucími těchto záměrů projektu Ing. Ibem a následně Ing. Krupičkou pak postupně probírali jednotlivé připomínky složek SŽDC a odpovědi zpracovatelů k nim.

Připomínky byly buď vysvětleny, nebo přijaty a budou zapracovány do čistopisu v některých případech řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Výsledné vypořádání je uvedeno v příloze, která je součástí záznamu.

Diskuze

V následující diskuzi se řešily věci týkající se životního prostředí. Životní prostředí je řešeno samostatně, není potřeba EIA.

Zástupce O 26 GŘ SŽDC Ing. Křemen poukázal na potřebu prověření zábrzdne vzdálenosti 700 m (místo 1 000 m) a tím navýšení provozní kapacity traťového úseku.

Dále žádal realizaci nové „odbočky Svitavy“ na začátku modernizace obou úseků a dopravně-technologické posouzení jejího využití při plánovaných výlukách během výstavby (přínosy versus náklady).

Zvážit i možnost jiného provozního scénáře s ponecháním některých spojů příměstské osobní dopravy na úkor dálkové. V obou ZP přesněji popsat náhradní dopravu během výstavby, aby nebyla započítána dvakrát.

Další postup






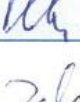
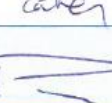
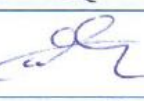


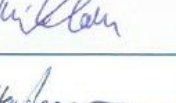



Zpracovatel zpracuje všechny projednané připomínky do 1. 6. a v digitální formě je zašle zadavateli. Konečná verze ZP bude odevzdána v digitální i papírové formě dne 4. 6. 2018.

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny
- Připomínky a návrh na jejich vypořádání u obou úseků

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ZP Blending call, ŘKD 21.5.2018 ZP Brno-Maloměřice st.6 – Adamov, BC + Adamov - Hlavatko
DATUM	21. května 2018, 10:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov (zas.m. č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHA	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 555 martin.vacha@sudop.cz	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	
Jan KREMEK	SŽDC, GR 026	602 162 740 kremek@sfdc.cz	
MARTIN VANĚK	SŽDC GD 016	702 287 876 vanekm@sfdc.cz	
DANIELA PACESNA	ND CON s.r.o.	776 813 743 daniela.pacesna@ndcom.cz	
Oldřech PLOCEN	SŽDC GR 024	972 322 441 plocen@sfdc.cz	
JIRÍ ZARUBA	SŽDC 06	725 501 038 zaruba@sfdc.cz	
MARTIN PACNER	SŽDC 06	720 071 544 pacnerm@sfdc.cz	
Stanislav CINADY	SŽDC, TUDC	972 574 621 stanislav.cinady@tudc.cz	
PAVEL PINA	SŽDC, GR 012	720 235 863 pina@sfdc.cz	
MICHAL FRYČ	SŽDC GR-015	720 053 210 frycm@sfdc.cz	
JAN MILLENDA	SŽDC 015	725 919 683 milkenda@sfdc.cz	
TOMÁŠ HARTMAN	SŽDC 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	
MAREK CERMAN	SŽDC SSV	724 925 500 CERMAN@SZDC.CZ	



Připomínky TÚDC k první verzi záměru projektu "Adamov – Blansko, BC" ze dne 7. 5. 2018		
č.	Připomínka	Vypořádání
1	Při realizaci stavby nesmí dojít k poškození stávajícího telekomunikačního vedení (kabelové trasy) a zařízení (zejména zařízení GSM-R). Kabelové trasy musí být před realizací zemních prací vytýčeny a řešena jejich ochrana. Po dobu realizace stavby musí být zajištěno i napájení zařízení GSM-R. Z důvodu častých poškození kabelových tras při obdobných stavbách preferuje TÚDC pokládku tras nových.	Kabelové trasy budou před realizací zemních prací vytýčeny a jejich ochrana bude řešena v dalším stupni dokumentace.
	Při rušení VTO je nutno provést zrušení výpichu v dělicí spojce.	Rušení výpichu VTO bude provedeno v dělicí spojce.
	Před zafouknutím nového optického kabelu do HDPE trubky je nutno provést kalibraci a zkoušku tlakutěsnosti HDPE trubky.	Kalibrace a tlaková zkouška lze provést jen v prázdné HDPE trubce. Lze řešit jen pro DOK 12vl. SŽDC, kdy se provoz kabelu převede na DOK 36 vl. SŽDC a DOK 12vl. se vyfoukne.
	Měření optického kabelu a jeho vyvádění musí respektovat "Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" (č.j. 22942/2015-SŽDC-O14).	Meření optického kabelu a jeho vyvádění bude respektovat "Základní technické specifikace dálkových kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" č.j. 27150-2017-SŽDC-O14.
	Stavbu je nutno koordinovat s připravovanou stavbou "Rekonstrukce nástupiště u koleje č.2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka".	Koordinace je zajištěna.

Vyjádření odborů SŽDC k záměru projektu "Adamov – Blansko, BC"				
č.	Organizace	Část dokumentace	Připomínka	Vypořádání
1	O6 Odbor přípravy staveb	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	V předloženém ZP je zcela vynechána kapitola týkající se dopravní technologie. Žádáme doplnit v rozsahu dle ZTP.	V příloze K je uveden výtah z dopravní technologie týkající se náhradní autobusové dopravy; do této přílohy doplníme i požadované údaje v rozsahu ZTP.
		ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	Bez připomínek	x
		ELEKTRICKÁ TRAKCE	Doporučujeme zvážit možnost předpřípravy izolační hladiny pro LDSŽ 22 kV v TT Blansko. Doporučujeme prověřit možnost přepnutí rozvodu 6 kV na napětovou úroveň 22 kV po dokončení staveb v traťovém úseku Brno-Maloměřice – Blansko za předpokladu realizovatelnosti oboustranného napájení.	Případné doplnění úpravy technologického zařízení pro přepnutí na napětovou úroveň 22kV bude řešeno v rámci zpracování projektu stavby po dohodě s investorem stavby.
		ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	Zhodnocení záměru z hlediska environmentálních vlivů je nedostatečné. Záměr projektu neobsahuje přílohovou část s hodnocením na složky ŽP, na kterou je v textu odkazováno.	Bylo zpracováno, ale nebylo přiloženo, hluková studie a biologický průzkum budou zpracovány.
			Upozorňujeme, že v ZTP pro ZP byl definován rozsah požadavků v oblasti ŽP na základě informace EIA od příslušného krajského úřadu, kdy záměr podléhal procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Jedním z požadavků bylo zpracovat Oznámení EIA, jehož součástí budou jednotlivé specializované studie. Na základě novelizace zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, byl záměr přehodnocen se závěrem, že záměr již nenaplníuje dikci zákona a nepodléhá tak posouzení vlivů na životní prostředí.	
			Vzhledem k tomu, že specializované studie pro účely Oznámení EIA (hluková studie, biologický průzkum apod.) nebyly v tomto dílčím plnění předloženy, požadujeme jejich zaslání na O6 k připomínkám po jejich dopracování.	
2	O11 Odbor operativního řízení a výluk		Bez připomínek	x
3	O12 Odbor základního řízení provozu		Bez připomínek	x
4	O13 Odbor traťového hospodářství	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	Konstrukci železničního svršku doplňte:„V obloucích o malých poloměrech bude užito upevnění se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání a pražce s pružnou ložnou plochou“. Kolejnice z materiálu R350 HT budou užity v obloucích o poloměrech menších než 1300 m. Upravit i na str. 12.	Bude doplněno.
			Pražcové kotvy se osazují dle předpisu SŽDC S3/2.	Bude doplněno.
			Opěrná zeď pod přístupovým chodníkem bude patrně pouze u přístupu na nástupiště u koleje č. 2, přístup k nástupišti u koleje č. 1 předpokládáme po upravené stávající komunikaci. Opravit i na str. 12.	Bude upraveno - opěrné zdi u koleje č.1 budou nad chodníkem, ponесou vlevo komunikaci a vpravo kolej. Stávající komunikace nelze pro bezbariérový přechod mezi nástupišti použít.
			Str. 9: Nerozumíme formulaci „výpich z traťové koleje“ do sdělovací místnosti.	Bude opraveno.
			Domníváme se, že očišťování skalních svahů od graffiti nepatří do projektu. V případě ponechání v projektu zdůvodněte. Zvažte zda je nutné chemické očišťování nutné i u betonových zdí, které dostanou sjednocující nátěr.	Předpokládá se zajištění svahů zářezů ocelovými sítěmi, které budou opatřeny protikorozní ochrannou. V místě styku PKO sítí s grafity může docházet k poškození PKO, proto musí být odstraněny z povrchu, aby zhotovitel neomezil záruční dobu. Sjednocující nátěr musí být proveden pouze na očištěný povrch a povrch vykazující soudržnost v tahu 1,5 MPa.
			Na str. 21 nedávají tyto věty:“ Realizací záměru dojde k mírnému nárůstu počtu průjezdů. Dojde pouze k odstranění traťových propadů.“ smysl.	Bude opraveno
			Pokud jsou upravována obě nástupiště zastávky Adamov zastávka, je nutné prověřit zda vyhoví z hlediska stavu a podchozí výšky stávající zastřešení na nástupišti u koleje č. 1, v dokumentaci není nikde zmíněno.	Stávající zastřešení i přístřešek pro cestující byly prověřeny – vyhoví předepsané podchozí výšce.
		MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY	U mostu v km 175,780 doporučuji provést i SVI (systém vodotěsné izolace)	Bude opraveno
			U tunelů musí být po sanaci (lokální injektáž) zamezeno jakýmkoliv průsakům ve vrcholu tunelu (tedy v oblasti nad trakcí)	Text připomínky bude doplněn do obecné textové části, která platí pro všechny tunely.
			Nezbytný rozsah stavebních počinů na mostech a propustcích může být mírně upraven na základě provedených posudků (diagnostiky, stanovení zatížitelnosti a přechodnosti,...).	Bude respektováno a detailně řešeno v dalších stupních.
5	O14 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky		Na zastávce „Adamov zastávka“ je navrhován výpich z traťové koleje, správně to má být výpich z traťového kabelu.	Bude opraveno
			Při zpětné montáži balíz bude v maximální možné míře respektován dokument „Zásady pro návrh tech-nického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopraven“ (dále jen ZTR), resp. platný dokument v době projektování. Doplňte původní text v tomto smyslu.	Bude doplněno.
	O15 Odbor provozuschopnosti	TEXTOVÁ ČÁST	Bez připomínek	x
	Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí			
	1. Ochrana přírody a krajiny		Bez připomínek	x

č.	Organizace	Část dokumentace	Připomínka	Vypořádání
6	2. Voda a vodní hospodářství		Upozorňujeme na nutnost důkladného zabezpečení úniku ropných produktů z používaných mechanismů, zákazu skladování a manipulace s PHM v ochranných pásmech vod atd. K oblasti ochrany vod je nutno v dalším stupni PD vypracování plánu opatření pro případ havárie (havarijní plán) tak, jak je stanoveno §39 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách v platném znění, pro místa vyjma ochranných pásem vod.	Bude zapracováno
	3. Odpady a odpadové hospodářství		V dalším stupni dokumentace požadujeme uvést platné právní předpisy, povinnosti vztahující se na zhotovitele jako původce odpadu a požadavek vyplývající z vydané Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady (Příloha č. 4), aby zhotovitel stavby jako původce odpadu zajistil zpracování dokumentace o nakládání s odpady (bud' „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“) s ohledem na finanční náklady stavby dle rozsahu uvedeného v stanovisku O15 ze dne 9. 5. 2018.	Bude zapracováno
	4. Ochrana ovzduší		Bez připomínek. Jen upozorňujeme, že v případě, že dojde k recyklaci kolejového lože je třeba, aby byla zpracována Rozptylová studie související s recyklací štěrkového lože, která je nutná zpracovat na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.	Bude zapracováno
	5. Hluk a vibrace		Dle ZTP měla být zpracovaná hluková studie, vč. měření. V předložené dokumentaci je uvedeno, že toto bude zpracováno v dalším stupni. O tuto část by měl být snížen rozsah díla (méněpráce). Upozorňuji však, že na jednání dne 3.5. k jiným dvěma akcím Blending Callu bylo řečeno, že hlukové studie budou odevzdány v pozdějším plnění v červnu. A to i u akcí, ke kterým se oznámení podávat nemusí, tak jak to tedy je? Rozsah PHS by měl být znám co nejdříve, kvůli případnému územnímu rozhodnutí, které k nim bude nutné vyřídít. Dále upozorňuji, že zde může být problém s uznáním korekce pro SHZ. Od roku 2000 doprava významně narostla a vzhledem k tomu, že optimalizace byla dokončena před rokem 2000, nelze započíst obnovu svršku. Alespoň zběžné posouzení SHZ mělo být v tomto stupni uděláno. Když je tvrzeno, že dle SHM nebudou nutná protihluková opatření, s jakými limity je zde uvažováno? Podrobný popis životního prostředí je údajně uveden v samostatné části včetně map. Tuto samostatnou část jsme k připomínkám neobdrželi.	V dalším stupni měla být EIA, která byla odvolána; hluková studie bude zpracována do konce června v požadovaném harmonogramu, kolem 1. 6. se plánuje měření hluku v dané lokalitě.
7	O16 Odbor jízdního řádu		Bez připomínek	Nebyla omylem přiložena
	O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení		Pro další stupeň projektové dokumentace požadujeme provést u všech dotčených objektů (VB žst. apod.) vyhodnocení zda zásah do objektu bude posuzován jako Změna I ve smyslu ČSN 730834. Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu čl.4 ČSN 730834 popř. provést návrh takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti. Pokud v rekonstruovaných místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány přenosné hasicí přístroje provede se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min.70B) popř. odůvodnění jejich neinstalace. Do vhodné části projektové dokumentace doporučujeme doplnit text: „Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace k objektům drah a na dráze oznámit na operační středisko místně příslušné HZSP SŽDC, JPO Praha nepoplachové č. tel. 272 774 125, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“ Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 resp. požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru do reléových domků či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.	Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

Adamov – Blansko, BC			
Vyjádření OŘ Brno ze dne 4. 5. 2018			
č.	Organizace	Připomínka	Vypořádání
1	ST Brno	V rámci stavby požadujeme v celém úseku řešit ukolejnění trakčních bran tak, aby v případě výměny kolejnic bylo možné provést ukolejnění k sousední koleji. Navrhujeme proto zřídit skupinové ukolejnění trakčních bran, které by bylo svedeno např. na středy stykových transformátorů. Ve stávajícím stavu je při výměně kolejnic třeba provádět složité překolejňování mnoha trakčních bran k sousední koleji, což vyvolává provizorní stav, a následně po výměně kolejnic se ukolejnění vrací zpět do původního stavu.	bude respektováno
		V úseku je navrženo pouze použití kolejnic se zvýšenou odolností, ty je vhodné vkládat do oblouků malých poloměrů. V delších úsecích přímých a velkých poloměrů by měly být použity kolejnice standardní.	bude respektováno
		V návrhu je uvažováno využití rychlosti V150=80km/h, dle normy ČSN 736360-1, lze uvažovat s využíváním nedostatku převýšení l=150 až při rychlostech nad 80 km/h.	bude respektováno
2	SMT Brno	Mosty a propustky - bez zásadních připomínek. U rozšiřovaných mostů bude nutné staticky posoudit i spodní stavbu a řešit návaznosti SVI a odvodnění. V případě nepříznivého výsledku přepočtu navrhnout přestavbu celého mostu.	Bude respektováno a detailně řešeno v dalších stupních.
		Tunely - součásti stavebních úprav budou sanace a reprofilace tunelových stok. Tunel ev. č. 226 - předpokládáme, že v rámci úprav budou nahrazeny i litinové tubinky.	Sanace tunelových stok bude zapracována do textové části k jednotlivým tunelům. Textová formulace "demontáže litinového ostění" bude upřesněna - nahrazena "demontáž litinových tubinků".
3	SSZT Brno	Bez připomínek	X
4	SEE Brno	V místech, kde bude stavba zasahovat do blízkosti základů stávajících stožárů TV, musí být v dalším stupni dokumentace posouzena statická únosnost stávajících základů těchto stožárů a navrženo jejich zajištění nebo výměna.	bude respektováno
		Dále je nutné statické posouzení únosnosti stávajících podpěr TV v případě zavěšení kabelového vedení 22 kV.	bude respektováno
		V rozsahu kolejových úprav bude navržena směrová a výšková regulace trakčního vedení. V místě stavebních úprav budou navrženy úpravy ukolejnění.	bude respektováno
5	SBBH Brno	Bez připomínek	X
6	SNB Brno	V rámci této stavby dojde ke kompletní demolici stávající provozní budovy (budova na pozemku par. č. 542 v k.ú. Adamov, IC5000308548) a čekárny (budova na pozemku par. č. st. 1273 v k.ú. Adamov, IC5000308550) nacházející se u zastávky Adamov (vše ve správě SNB Brno)	bude respektováno
		Veškeré stavební zásahy do objektů (např. VB Adamov a VB Blansko) ve správě SNB Brno, které budou vyvolány stavbou Adamov - Blansko, BC požadujeme předložit v dalším stupni k projednání.	bude respektováno
7	Úsek provozu infrastruktury	Tuto akci je nutno zařadit do ročního plánu výluk.	bude respektováno
		Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá na OŘ Brno o příslušné výluky.	bude respektováno
8	Úsek řízení provozu /ŘP/:	Bez připomínek	X

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 28756/2018-SŽDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 14.5.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní
organizace

Odbor provozuschopnosti (O15)

Stanovisko O26 GR SŽDC k záměrům projektu CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“

Vážený kolegové,

na základě Vaší žádosti Vám posíláme připomínky odboru strategie GR SŽDC k návrhům záměrů projektu staveb ze skupiny Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“.

Koncepce stavby

V rámci stavebních zásahů do obou traťových úseků, v souvislosti s úpravami (novým) TZZ a s ohledem na plánovaný přechod na výhradní provoz ETCS, se kterým je na této trati dle NIP ERTMS počítáno k 1. lednu 2025, požadujeme v rámci další přípravy obou staveb posoudit alternativní situování oddílových návěstidel TZZ nikoliv na stávající ZV 1 000 m, ale pouze na ZV 700 m, tj. bez traťové části národního vlakového zabezpečovače v podobě přenosu kódu návěstních znaků, tak jak je v současné připravováno na všech stavbách v úseku Praha – Beroun. Toto opatření povede s největší pravděpodobností k nárůstu počtu prostorových oddílů TZZ, a tedy ke zvýšení kapacity tratě, zkrácení provozních intervalů a zároveň napomůže také efektivnějšímu využití kapacity infrastruktury po přechodu na výhradní provoz ETCS, který již nemusí být fixován na prostorové oddíly TZZ situované na ZV 1 000 m i při rychlosti nad 100 km/h. Zkrácení ZV na 700 m ještě před přechodem na výhradní provoz ETCS je navíc možné i s ohledem na traťové rychlosti v obou řešených úsecích, které pro rychlostní profil V_{130} nepřesahují s výjimkou krátkého úseku před ŽST Blansko rychlost 100 km/h.

V souvislosti s ustanovením článku 3.3.3 *Realizace traťové části systému třídy B v ČR – vlakového zabezpečovače typu LS* schváleného NIP ERTMS je rovněž nutné upozornit na skutečnost, že obnovené části systému třídy B typu LS je přípustné uvést do provozu nejpozději jeden rok před okamžikem ukončení migračního období, v našem případě tedy nejpozději do konce roku 2024. Vzhledem k tomu, že dle článku 3.3.6 *Přechodová strategie od národního vlakového zabezpečovacího systému LS k ETCS* již zmiňovaného NIP ERTMS musí být po skončení migračního období postupně omezována činnost traťové části národního systému vlakového zabezpečovače typu LS, a s ohledem na aktuálně plánované ukončení obou řešených

staveb v roce 2023 považujeme obnovu a aktivaci traťové části národního vlakového zabezpečovače cca 1,5 roku před ukončení jeho provozu za velmi diskutabilní a výše navrhovanou úpravu délek prostorových oddílů s cílem zefektivnit využití kapacity obou traťových úseků po přechodu na výhradní provoz naopak za velmi žádoucí.

V souvislosti s předchozím požadavkem je nutné řešit také otázku možné náhrady v dokumentaci navrhovaných detekčních prostředků v podobě kolejových obvodů za počítače náprav.

Organizace výstavby a dopravní opatření

Část K.1 Dopravně-technologické řešení (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“)

Část K Ostatní přílohy (dokumentace „Adamov – Blansko, BC“)

V dokumentaci navrhovaný postup organizace výstavby a koncepce dopravních opatření během obou staveb nejsou ve vztahu k zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území příliš vhodné – dochází k jednoznačné preferenci vlaků dálkové osobní dopravy, což vede k faktickému zastavení provozu regionálních vlaků v úseku Brno – Blansko a zásadnímu omezení provozu vlaků nákladní dopravy na více než 1,5 roku, což je podle našeho názoru neprojednatelné jak s Jihomoravským krajem jako objednavatelem regionální dopravy, tak s dotčenými nákladními dopravci.

V principu je navíc nepřijatelné, aby výsledkem pětiměsíčního zastavení provozu, se kterým je v předložené dokumentaci v tuto chvíli uvažováno, byla z pohledu uživatele infrastruktury pouhá oprava dvou mezistaničních úseků bez jakékoliv další přidané hodnoty a s vidinou dalších významných omezení provozu v souvislosti s v současné době připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“, „DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“.

Z předložené dokumentace je patrné, že zpracovatel zvolil postup spočívající ve stanovení pokud možno co nejjednoduššího způsobu výstavby s minimálním množstvím provizorních stavů a teprve jemu byla následně přizpůsobena dopravní opatření. Takovýto postup je však s ohledem na význam řešené tratě a zcela zásadní dopady do zajištění dopravní obslužnosti nejen celého severního Brněnska, ale i na dálkovou a nákladní dopravu na celém I. TŽK z našeho pohledu neakceptovatelný. **V záměru projektu tedy požadujeme posoudit možné alternativy jak v případě samotného postupu výstavby, tak v případě dopravních opatření souvisejících s omezením provozu během obou staveb.**

Z výše uvedených důvodů je tedy nutné v rámci zpracování návrhu organizace výstavby a dopravních opatření během stavby řešit a posoudit:

- zřízení a aktivaci odb. Svitava co nejdříve po zahájení stavby, resp. před dlouhodobými výlukami traťových kolejí Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov; v dokumentaci navržený harmonogram výstavby, který počítá s aktivací této odbočky až na závěr stavby je naprosto nelogický a zcela nevhodný

Odbočka Svitava nebyla součástí v zadání pro zpracování záměru projektu. Původně se měla dělat jen příprava pro budoucí zřízení odbočky, která je součástí DOZ Brno – Skalice nad Svitavou. A až v průběhu přípravy dokumentace se stala součástí pro zpracování záměru projektu. Zřízení odb.

Svitava souvisí s přestavbou traťové části zabezpečovacího zařízení, rozšíření osové vzdálenosti a úpravy železničního spodku. Pro využití odbočky Svitava by bylo nutné nejprve vystavět nové traťové zabezpečovací zařízení s novými polohami návěstidel a s veškerými úvazky do sousedních stanic. Toto nelze aplikovat na dosud nerekonstruovanou traťovou kolej. Pokud bychom připustili rozdělení stavebních postupů SP1 a SP3 na 4 stavební postupy, znamenalo by to navíc prodloužení celé výstavby. Odhadem pro každý postup cca 6 měsíců, což je 2 x 12 měsíců plus 1x 5 měsíců SP2. K tomu je nutné připočítat ještě výstavbu odbočky (cca 3 měsíce pro provizorní stav). Případný provizorní stav po vložení odbočky bez TZZ by vyžadoval obsazení odbočky dopravním zaměstnancem a pro propustnost tratě by v SP1 došlo ke zhoršení, neboť v provizorním stavu by nebylo řešeno TZZ. V záměru projektu tyto alternativy nebyly sledovány především z důvodů výrazného prodloužení stavby.

- posoudit, zdali je bezpodmínečně nutné dlouhodobé zastavení provozu, které vyvolá zcela zásadní změny v organizaci dopravy nejen na severním Brněnsku, ale na celém rameni Praha – Brno; pokud bude doloženo, že dlouhodobé zastavení provozu je nevyhnutelné, pak požadujeme řešit otázku souběžné realizace obou řešených staveb minimálně se aktuálně připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (mimo)“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová, tak aby v rámci dlouhodobého zastavení provozu byla realizována nejen rekonstrukce traťových úseků Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a Adamov – Blansko, ale také rozhodující práce v ŽST Adamov, Blansko a Rájec-Jestřebí a na mostě v km 182,618

Jsmo si vědomi, že zastavení provozu způsobí značné problémy v organizování dopravy přesahující hranice kraje. Ovšem pětíměsíční zastavení provozu je nezbytné pro zajištění rekonstrukce dvoukolejného tunelu číslo 213 v sousedním úseku Adamov – Blansko a částečně také v menším rozsahu sanací skalních svahů a sanací tunelů v obou stavbách. V původním plánu SŽDC pro tyto stavby byla řešena organizace výluk po sobě jdoucích termínech. Společné konání akcí bylo teprve navrženo projektantem na vstupní poradě. Další souběh výluk případných staveb s DOZ Brno – Česká Třebová je pochopitelně žádoucí, ale není součástí záměru projektu a v silách projektanta.

- zajistit plnou funkčnost TZZ ve všech stavebních postupech, které vyžadují jednokolejný provoz v řešených traťových úsecích

Z důvodu zřízení odbočky Svitava je nutná výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení s patřičnou úpravou poloh návěstidel. Zachování stávajícího TZZ je možné jen v SP1. V dalším stupni je možné prověřit, zda by bylo možné provést aktivaci TZZ již v průběhu SP3 a minimalizovat tak omezení jízdy v mezistaničních oddílech.

- počítat s maximálním využitím výlukových časů (nepřetržitý režim práce)
S tím projektant souhlasí a počítá.
- řešit otázku možného rozšíření zastavovací politiky linky R19 (Blansko město, Adamov, Rájec-Jestřebí) a prověřit možnost rozšíření jejího provozu na celodenní takt 60 minut alespoň v úseku Skalice nad Svitavou – Brno, aby bylo možné zajistit obsluhu rozhodujících sídel na trati i po dobu omezení provozu železniční dopravou

Záměr projektu neřeší celodenní výlukový GVD, ale jen vybranou maximální špičku, na které zjišťuje propustnost daného úseku. Na základě těchto zjištění navrhuje dopravní opatření především pro období této špičky.

- zabývat se otázkou dlouhodobého přetrasování vlaků linky Ex3 na trať přes Havlíčkův Brod (úplného, popř. částečného přetrasování ve směru proti špičce) s cílem uvolnit kapacitu řešené trati pro vlaky regionální dopravy; v souvislosti s tímto požadavkem je potřeba doložit modelový GVD s protrasováním linky Ex3 přes Havlíčkův Brod a deklarovat dosažitelnou jízdní dobu vlaků této linky po této odklonové trase, z níž vyplýne, zdali může být dlouhodobé přetrasování linky Ex3 přes Havlíčkův Brod akceptovatelné z hlediska dosahovaných jízdních dob a konkurenceschopnosti vůči IAD a autobusové dopravě po dálnici D1, která bude v době realizace obou staveb s největší pravděpodobností již po právě probíhající rekonstrukci

Problematika navržených dopravních opatření vyplynula ze znalostí řešení dlouhodobých výluk v tomto inkriminovaném úseku a byla zpracována v rozsahu odpovídajícím záměru projektu. Podrobnější řešení by mělo být součástí dalšího stupně.

- v souvislosti s případnými odklony vlaků linky Ex3 před Havlíčkův Brod je nutné zahrnout do návrhu dopravních opatření také otázku spojení Pardubice – Brno, které je dnes řešeno výhradně linkou Ex3, v případě jejího odklonění přes Havlíčkův Brod; paralelní linka R19 není s ohledem na svůj charakter pro tuto relaci primárně určena, navíc s ohledem na dosahované cestovní doby a kombinaci s NAD v úseku Blansko – Brno ani není odpovídající alternativou, protože cestovní doba pro relaci Pardubice – Brno se v takovém případě může zejména v období dopravní špičky pohybovat v intervalu 2 – 2,5 hod.; z tohoto pohledu se jeví jako vhodnější vést NAD v úseku Pardubice – Žďár nad Sázavou a dále s přestupem na odkloněnou linku Ex3 do Brna; v případě plánovaného dokončení zbývajících částí obchvatu Chrudimi a Slatiňan v roce 2020 bude možné dosáhnout jízdní doby NAD Pardubice – Žďár nad Sázavou pod 1 hod., což v kombinaci s jízdní dobou vlaků v úseku Žďár nad Sázavou – Brno rovněž cca 1 hod. umožní dosáhnout cestovní doby Pardubice – Brno cca 2 hodiny a navíc bude možné vyhnout se problémům se zpožděním NAD vlivem kongescí v Brně

S tím se projektant ztotožňuje, ale opět připomínám, že se jedná o stupeň záměru projektu.

- rozsah dopravních omezení i navrhovaná dopravní opatření je nutné od počátku řešit a projednávat se všemi dotčenými dopravci i objednateli dopravy; čím dříve bude eliminováno riziko případného nesouhlasu ze strany dopravců a objednatelů dopravy s navrhovaným dopravním opatřením, které je v případě dosud navrhovaného postupu výstavby více než pravděpodobné, tím lépe a efektivněji bude možné stavbu připravit a zkoordinovat s dalšími investičními akcemi a údržbovými pracemi

V rámci záměru projektu projektant navrhl dopravní opatření pro současný GVD záměrně v maximální špičce, kdy zde je 30 taktů Ex vlaků. Předpokladem pro budoucí rozsah dopravy je zachování tohoto maximálního taktu, což nikdo nedokáže dopředu potvrdit.

K dosud zpracovaným podkladům k organizaci výstavby, návrhu dopravních opatření a výpočtu nákladů na náhradní dopravu uplatňujeme následující připomínky:

- plně rozumíme snaze o zpracování návrhu organizace a harmonogramu výstavby i souvisejících dopravních opatření pro obě řešené stavby dohromady, tento postup je zcela logický a správný, nicméně z důvodu přehlednosti a jednoznačnosti je potřeba, aby část týkající se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu byla v obou dokumentacích stejná, tj. ne aby větší části týkající se této problematiky byla pouze v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko byla pouze malá zbývající část řešící jen náklady na náhradní dopravu; rozdělení různých informací a výpočtů týkajících se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu do dvou dokumentací je zmatečné a ve výsledku vede k nejasným a chybným výpočtům a závěrům (viz další připomínky k nákladům na NAD níže)

Dokumentace byla připravena pro samostatné akce a následně bylo v kapitole 5 sledováno jiné řešení pro souběh akcí. Pochopitelně pro samostatnou akci jsou jiná dopravní opatření, jiný výlukový GVD a jiné výpočty pro NAD, než je v řešení pro souběh akcí.

- do vícenákladů spojených s omezením provozu během stavby je kromě nákladů na NAD nutné započítat také náklady spojené s odklony vlaků dálkové dopravy přes Havlíčkův Brod (linka Ex3) a vlaků nákladní dopravy, včetně nákladů na postrkovou službu při využití odklonové trasy přes Havlíčkův Brod

Tato problematika je součástí ekonomického hodnocení stavby.

- není dokladováno, na základě čeho byl stanoven potřebný počet autobusů náhradní dopravy (nepředpokládáme nasazení stejného počtu autobusů NAD v průběhu celého dne – výkyvy špička, sedlo atd.)

Na základě nařízení č. 50864/2017-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 20. 12. 2017 „Náhradní autobusová doprava“. Stanovený počet autobusů vychází z výše uvedeného pokynu pro náhradní autobusovou dopravu a je vzhledem ke stupni dokumentace řešen jen jako průměrný počet na jeden spoj, který částečně zohledňuje i výkyvy v počtech autobusů ve špičkovém a mimošpičkovém období. Opět připomínáme, že účelem záměru projektu není vypracování podrobného manuálu pro celodenní výluková opatření.

- výlukové GVD v části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou zpracovány pro jednokolejný provoz v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, nicméně dle předloženého harmonogramu prací má být vždy v souběhu s výlukou jedné TK v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov vyloučena i stejná TK v sousedním úseku Adamov – Blansko, není tedy zřejmé, pro jaký stavební postup/etapu prací jsou tyto GVD zpracovány (viz Obrázek 3 na str. 31 a Obrázek 4 na str. 32)

V kapitole 4 je řešena pouze akce Maloměřice St.6 – Adamov a pro tento stav je na zmiňovaných obrázcích výlukový GVD jen pro tento mezistaniční úsek, samostatné a odlišné výlukové GVD pro souběh akcí jsou řešeny v kapitole 5.

- v dokumentaci není doložen výpočet jízdních dob pro úsek Adamov – Blansko v případě zavedení pomalé jízdy

V kapitole 5 bude chybějící tabulka doplněna i pro tento úsek.

- v kapitole 5.2 *Hrubá etapizace výlukových činností* obou dokumentací je uvedeno, že rozhodujícím objektem pro délku výluky 2. TK Adamov – Blansko je celková sanace tunelu č. 226, současně je však ve stejné kapitole uvedeno, že tato sanace nevyžaduje zastavení provozu; tuto formulaci požadujeme upřesnit; předpokládáme, že projektant měl na mysli zastavení provozu v obou traťových kolejích zároveň, tzn. že během sanace uvedeného jednokolejného tunelu bude vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko

Projektant toto přeformuluje do lépe pochopitelného odstavce. Jednokolejný tunel č 226 je limitující pro délku jeho rekonstrukce a prodloužení SP1 v úseku Adamov – Blansko, nikoliv pro zastavení provozu; dvojkolejný tunel č 223 je limitující pro délku jednokolejného provozu v úseku Adamov – Blansko.

- v obou dokumentacích je uvedeno, že sanace tunelu č. 226 ve 2. TK Adamov – Blansko je odhadována cca na 1 rok, v harmonogramu prací je však počítáno s výlukou této koleje v délce cca 16 měsíců

V hrubém harmonogramu prací je počítáno se samotnou rekonstrukcí tunelu v délce 1 roku, v této části nejsou zahrnuty ostatní práce na snesení a položení koleje, trakční výzbroje a ostatních technologií a rekonstrukce samotné traťové koleje mimo tunel, která se nepřekrývá s výstavbou tunelu.

- upozorňujeme, že modelové GVD a grafické přílohy v části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou velmi špatně čitelné

GVD budou upraveny do většího rozlišení a Přílohy budou doplněny v samostatné příloze.

- výpočet nákladů na NAD je podle našeho názoru chybný a zmatečný, což je způsobeno především výše uvedeným rozdělením této problematiky do dvou různých dokumentací
 - v principu je správně pouze výpočet v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, který řeší náklady na NAD pro celý úsek Blansko – Brno, všechny další výpočty uvedené v kapitole 4.2 *Náhradní autobusová doprava* v téže dokumentaci i výpočty v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko jsou duplicitní, protože opakovaně započítávají náklady zahrnuté již do výpočtu v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant odevzdával dvě dokumentace, v každé dokumentaci musel řešit případ pro samostatně konanou akci a akci v souběhu obou staveb.

- není zřejmé, zdali je v rámci dopravních opatření během první části SP1, kdy je vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko (cca 2,5 měsíce), rovněž počítáno se zavedením NAD a kde jsou případně náklady na tuto NAD započítány, pro tuto část SP1 navíc chybí v dokumentaci popis předpokládaných dopravních opatření

V samostatně konané akci Adamov – Blansko je nutné zavedení NAD jen při SP2 a SP3, při souběhu obou akcí tedy nastane výše zmiňovaný stav, kdy po dobu 2,5 měsíce budou platit

dopravní opatření pro samostatnou akci uvedenou v článku 4.3. Pro lepší pochopení bude upravena textová část vysvětlující tuto problematiku.

- o z neznámých důvodů se liší součet délek SP1 a SP3 v kapitolách 4.2 *Náhradní autobusová doprava* a 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (Tabulky 34 a 42)

Jak již bylo zmíněno, kapitola 4 řeší problematiku pro samostatně konanou akci a kapitola 5 řeší problematiku konání obou akcí v souběhu. Proto musí být součty délek odlišné, stejně tak výpočty pro NAD.

- o Tabulka 42 na str. 58 části K.1 *Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) – celkové náklady na NAD v nepracovní dny jsou stanoveny chybně; náklady na NAD za 1 nepracovní den činí dle výpočtu v Tabulce 41 205 870 Kč, počet nepracovních dní během SP1 a SP3 pak 152, tzn. celkové náklady za NAD během nepracovních dní činí **31 292 240 Kč** (nikoliv 62 584 480 Kč, jak je uvedeno v tabulce)

Bude opraveno v dokumentaci po připomínkách.

- o dále v dokumentaci chybí výpočet nákladů za NAD v SP0, během kterého je počítáno s denními výlukami TK, které zcela určitě také vyvolají potřebu NAD minimálně v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant prověří hrubý počet dní, kdy bude nutné provést výluky pro úsek Maloměřice St.6 – Adamov a na základě toho upraví výpočet náhrad za NAD pro SP0.

- o dále upozorňujeme na nesrovnalosti v počtu autobusů náhradní dopravy v SP3 na linkách NAD EXS2 a XS2 v pracovních dnech uvedené v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (EXS2 2x bus + S2 2x bus) a pro úsek Adamov – Blansko (ExS2 3x bus + S2 1x bus)

Tato nesrovnalost je pouze v kapitolách 4, které řeší tyto akce samostatně. Projektant posoudil, že pro NAD v úseku Adamov – Blansko postačí pouze jeden autobus, jelikož veškerá frekvence do Brna je odvezena linkou NAD EXS2, kde je ušetřený autobus přidán a dále frekvence cestujících z Adamova do Brna jede již opět vlakem. Projektant sníží počet autobusů na lince EXS2 na dva a upraví výpočet NAD

Předložené návrhy záměrů projektu pro obě řešené stavby skupiny CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“ považujeme v této podobě za nedostatečné a v rámci jejich dalšího zpracování požadujeme vyřešit všechny výše uvedené připomínky a jednoznačně stanovit celkovou koncepci obou staveb i možnosti jejich realizace tak, aby obě stavby byly v synergii s dalšími připravovanými investičními akcemi jednoznačným přínosem pro uživatele železniční infrastruktury.

S pozdravem

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
ředitel odboru strategie

Krupička Pavel Ing.

Od: Miklenda@szdc.cz
Odesláno: 1. června 2018 11:44
Komu: Krupička Pavel Ing.; pavel.ibl@ndcon.cz
Kopie: Stecinsky@szdc.cz; Veliš Ing.; Kolářová Jana Ing.; Vik Viktor; NejezM@szdc.cz; Mathe@szdc.cz; Heinisova@szdc.cz; KubecR@szdc.cz; pavel.tikman@sudop.cz; martin.vachtl@sudop.cz; Zunt@szdc.cz; Kremen@szdc.cz
Předmět: RE: BC Adamov-Blansko
Přílohy: 180315 Záznam z jednání pracovní skupiny pro zavádění ETCS.PDF

Dobrý den.

Prosím o zpracování níže uvedeného stanoviska O6. Stanovisko se týká také akce Brno-Maloměřice st.6 – Adamov, BC.

Za O15 jako zadavatele souhlasíme s e stanoviskem O6. Změna zábrzdne vzdálenosti nebude u obou akcí v dalším stupni řešena.

S pozdravem

Ing. Jan Miklenda

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor provozuschopnosti (O15)
Samostatná skupina přípravy a realizace
staveb provozuschopnosti

Křižíkova 552/2, 186 00 PRAHA 8
tel.: 972 244 484
mobil: 725 919 683
e-mail: Miklenda@szdc.cz

Detašované pracoviště:
tel.: 972 723 371
mobil: 725 919 683
e-mail: Miklenda@szdc.cz

www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Zunt Zbyněk, Ing.
Sent: Friday, June 01, 2018 11:24 AM
To: Miklenda Jan, Ing.
Cc: Stečinský Bohuslav, Ing., MSc.; Veliš Miroslav, Ing.; Kolářová Jana, Ing.; Vik Viktor, Ing., Ph.D.; Nejez Milan; Mathé Pavel, Ing.; Heinišová Alena, Ing.; Kubec Radek, Bc.; 'pavel.tikman@sudop.cz'; 'martin.vachtl@sudop.cz'; 'pkrupicka@sudop-brno.cz'; 'pavel.ibl@ndcon.cz'
Subject: BC Adamov-Blansko
Importance: High

Dobrý den,

za O6 v koordinaci s O14 zásadně nesouhlasíme s respektováním připomínek O26 na změnu zábrzdne vzdálenosti z 1000m na 700m v rámci akce BC Adamov-Blansko.

Zároveň přikládáme záznam z jednání pracovní skupiny pro zavádění systému ERTMS, kde bylo s MD dohodnuto pro akce BC, že **BUDE obnoven NVZ** (pro funkci NVZ je nutná ZV 1000m).

Prosím o respektování tohoto závěru ve výsledném vypořádání připomínek, čistopise ZP i ZTP na DSP.

Předem děkuji

Ing. Zbyněk Zunt

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor přípravy staveb

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: 972 244 733
Mobil: 727 876 501

<http://www.szdc.cz>



Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Veliš Miroslav, Ing.
Sent: Friday, June 01, 2018 10:50 AM
To: Kubec Radek, Bc.; Zunt Zbyněk, Ing.
Subject: FW: CEF BC Brno-Adamov-Blansko, odbočka Svitava
Importance: High

700 m požadoval O26 – Křemen (viz 1. strana stanoviska)
reakce projektanta na toto ovšem chybí

Ing. Miroslav Veliš

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor přípravy staveb (O6)

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: 972 244 368

www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Miklenda Jan, Ing.
Sent: Friday, June 01, 2018 8:30 AM
To: pkrupicka@sudop-brno.cz; pavel.ibl@ndcon.cz
Cc: martin.vachtl@sudop.cz; pavel.tikman@sudop.cz; Stečínský Bohuslav, Ing., MSc.; Veliš Miroslav, Ing.; Kolářová Jana, Ing.; Vik Viktor, Ing., Ph.D.
Subject: FW: CEF BC Brno-Adamov-Blansko, odbočka Svitava
Importance: High

Dobrý den.

Níže zasílám odpověď O26 k zaslanému vypořádání připomínek k akcím „*Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC*“ a „*Adamov – Blansko, BC*“. Toto stanovisko O26 zařadte mezi připomínky k záměru projektu.

Do ZP uveďte, že prověření varianty zřízení odbočky Svitava již na začátku stavby bude provedeno v dalším stupni přípravy – DSP.

SSV a O6 prosím o zapracování tohoto požadavku do ZTP pro DSP těchto staveb.

Děkuji.

S pozdravem

Ing. Jan Miklenda

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor provozuschopnosti (O15)
Samostatná skupina přípravy a realizace
staveb provozuschopnosti

Křižíkova 552/2, 186 00 PRAHA 8
tel.: 972 244 484
mobil: 725 919 683
e-mail: Miklenda@szdc.cz

Detašované pracoviště:
tel.: 972 723 371
mobil: 725 919 683
e-mail: Miklenda@szdc.cz

www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: Křemen Jan, Ing.

Sent: Thursday, May 31, 2018 3:07 PM

To: Miklenda Jan, Ing.; Veliš Miroslav, Ing.; Ondruška Radovan, Ing.; Stehlík Milan, Ing.; Martinec Tomáš, Ing.; Novák Jiří; Komínová Lenka, Bc.

Cc: Čech Radek, Mgr. Ing., Ph.D.; Fuksa David, Ing.

Subject: CEF BC Brno-Adamov-Blansko, odbočka Svitava

Přeji hezký den,

v návaznosti na zaslané reakce projektanta na připomínky O26 k záměrům projektu CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“ si dovoluji touto cestou zaslat doplňující stanovisko k předloženému vypořádání připomínek.

Z pohledu O26 zásadně nesouhlasíme s faktickým závěrem zpracovatele ZP, že zřízení odbočky Svitava již na začátku řešené stavby není vhodné a nebude dále sledováno. Zpracovatel ve svém stanovisku uvádí pouze negativa spojená s dřívějším zprovozněním odbočky v podobě nutných doplňujících úprav ZZ a prodloužení doby výstavby. Tato negativa je však nutné porovnat s jednoznačnými pozitivy v podobě zvýšení propustnosti tratě a úsporami nákladů za NAD v případě využití odbočky již během stavby, což nebylo v rámci předloženého ZP provedeno. V rámci projednání připomínek k řešeným ZP bylo naopak dohodnuto, že jako jeden z podkladů pro rozhodnutí o zřízení/nezřízení odbočky Svitava již na počátku stavby bude zpracován výlukový GVD pro variantu s odbočkou a bez odbočky, aby bylo jednoznačně zřejmé, jaké dopady do provozu a propustnosti bude mít využití této odbočky již v průběhu řešené stavby. Tyto podklady však nebyly dosud přeloženy, není tedy možné jednoznačně rozhodnout, zdali je či není účelné zprovoznit odbočku Svitava již na začátku samotné stavby.

V souvislosti s výše uvedeným upozorňujeme, že stejná situace jako u odbočky Svitava nastává také v případě odb. Bezpráví, jejíž zřízení je součástí stavby CEF BC „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa“. V dokumentaci této stavby sice není přesný harmonogram výstavby, nicméně ze schémat ZZ vyplývá, že v rámci stavby je zřizováno provizorní TZZ, které počítá s existencí odb. Bezpráví, tzn. že odbočka je s největší pravděpodobností zřizována již na počátku řešené stavby s jednoznačným cílem zvýšit výlukovou propustnost traťového úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs

nad Orlicí. Provizorní odbočky včetně provizorních SZZ, TZZ a DOZ v kontejneru s ovládáním z CDP mají být navíc zřízovány i v případě dalších staveb CEF BC (např. „*Lipník – Drahotuše, BC*“).

Z výše uvedeného tedy jednoznačně vyplývá, že zřízení a zprovoznění odbočky již na začátku stavebních prací s cílem jejího využití již v průběhu samotné stavby je možné a nevidíme tedy důvod, proč by tento postup neměl být sledován i v případě odb. Svitava.

V této souvislosti upozorňujeme také na výši nákladů za NAD, které dle předložených výpočtů přesahují pro obě řešené stavby částku 350 mil. Kč. Dřívější zprovoznění odb. Svitava sice povede ke zvýšení nákladů na ZZ apod., zvýšení propustnosti traťového úseku Brno-Maloměřice – Adamov však s největší pravděpodobností naopak umožní snížit dosud uvažovaný rozsah NAD a tím také odpovídajícím způsobem klesnou náklady spojené se zajištěním NAD.

V návaznosti na naše předchozí stanovisko k ZP CEF Blending Call „*Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC*“ a „*Adamov – Blansko, BC*“ tedy opakovaně požadujeme, aby závěrem zpracovaného ZP byl minimálně požadavek, že zprovoznění odb. Svitava již na začátku řešené stavby bude sledováno jako priorita v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace dotčených staveb.

Na závěr si dovoluji doplnit, že uvedená problematika byla konzultována také s O12, který jednoznačně podporuje rovněž zřízení a aktivaci nejen odb. Svitava již na začátku dotčených staveb.

S pozdravem

Ing. Jan Křemen

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Úsek generálního ředitele
Odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: +420 972 235 641
Mobil: +420 602 162 740

<http://www.szdc.cz/>

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>