

# ZÁZNAM

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	„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
<b>DATUM</b>	12. 2. 2018 v 10:00
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA , Olšanská 1a
<b>PŘÍTOMNÍ</b>	Dle prezenční listiny, Omluveni: Ing. Žáček, Ing. Burda, Ing. Kratochvíl, Ing. Rittenauer, Ing. Žďánský
<b>ZAZNAMENAL</b>	Ing. Tikman
<b>POZNÁMKA</b>	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 posílány 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 <sup>00</sup>
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., m.č. 101B

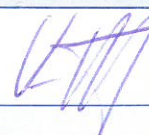

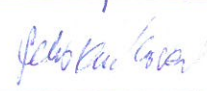
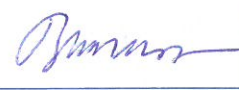



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHA	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 125 martin.vacha@sudop.cz	Vacha
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	8942624054 pkrupicka@sudop-brno.cz	Krupicka
PAVEL IBL	NDCON	776 687 139 PAVEL.IBL@NDCON.CZ	IBL
PETR LIBOSVAR	EXprojekt s.r.o.	702 003 487 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ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





# 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.tikhana@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 MIKLEDA	SZDC 015	725 919 683 mikledda@szdc.cz	
JAN JEZEK	ND CON	603 261 117 jezek@rebox.dkm.cz	
Kateřina HLADKÁ	SUDOP PRAHA	267 094 274 Katerina.hladka@sudop.cz	