






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

Záměr projektu
Polom – Suchdol n.O., BC
Č. ISPROFOND 5003120037

Příloha K.1
Zápisy z jednání

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, jednání vedoucích zpracovatelů jednotlivých ZP a jejich částí
DATUM	17. 1. 2018 ve 13:30
MÍSTO	SUDOP PRAHA , Olšanská 1a
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny, Omluveni: Ing. Žáček, Ing. Burda, Ing. Kratochvíl, Ing. Hladká, Ing. Tobolová, Ing. Pačesná
ZAZNAMENAL	Ing. Tikman

Úvod

Úvodní jednání k výše uvedené akci navazovalo na vstupní jednání SŽDC (10. 1. a 17. 1.) a konalo se za účelem koordinace prací a jednotlivých činností, seznámení všech přítomných s projektem, důvody, cíli, podklady, termíny zpracování a strukturou dokumentace.

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.

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.

Jedná se o následující úseky:

- Velim – Poříčany
- Choceň – Uhersko
- Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa
- Adamov – Blansko
- Brno – Maloměřice St. 6 – Adamov
- Lipník n. B. – Drahotuše
- Polom – Suchdol n. O.
- Dětmorovice – Petrovice u K. – státní hranice PR

Z prostředků CEF bylo doporučeno spolufinancovat dva úseky, které mají vzhledem k dalším návazným pracím prioritu. Jedná se o úseky:

- Velim – Poříčany
- Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR

Vzhledem k připravované „Grantové dohodě“ (GA), budou některé práce na těchto záměrech upřednostněny, aby mohly být včas zapracovány do zmíněné dohody.

Třetí prioritní akcí je akce Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa. Zahájení realizace této stavby se předpokládá také v roce 2019.

V pořadí čtvrtá je akce Adamov – Blansko, zahájení stavby 2020.

Další akce bez určení priorit.

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

Poznámka: Smlouva byla vyvěšena dne 19. 1. 2018

Záměry k uvedeným prioritním akcím připravit co nejdříve. Požadavek zadavatele o zkrácení termínů u dvou sledovaných akcí s grantovou dohodou.

Dle přání zadavatele veškeré informace zasílat v kopiích na tyto osoby:

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

Zadavatel jmenoval kontaktní osoby za SŽDC GŘ i příslušná OŘ (viz příloha)

Byl probrán i zpřesněn tým zpracovatelů zodpovědných za celek, části i jednotlivé profese (viz příloha)

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 doprovodné 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 shmuty. Předběžný obsah byl projednán se zadavatelem a jednotlivými vedoucími ZP bude rozpracován do potřebných podrobností (viz příloha).

Harmonogram a návaznosti prací

Vedoucí prací stanovil rámcový harmonogram jednotlivých činností (viz příloha) a jednotliví vedoucí ZP ho zpřesní na základě návaznosti prací některé kapitoly nebo jejich části mohou

být zpracovány nezávisle na ostatních, některé až na základě navrženého řešení. Harmonogram může být ovlivněn i na základě projednání a jednání se zadavatelem.

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

Životní prostředí

Vzhledem k tomu, že zpracovatelé této části se z jednání omluvili, nebyla tato kapitola podrobně projednána. Nicméně byla tlumočena žádost zadavatele, sejít se k otázce životního prostředí samostatně za účasti příslušných pracovníků SŽDC O 6, O 15 a zpracovatelů.

Další postup

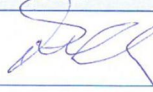


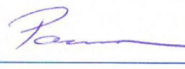



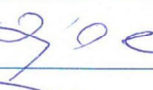

- Vedoucí jednotlivých ZP svolají urychleně vstupní porady za účasti všech relevantních pracovníků SŽDC OŘ, příslušných pracovníků SŽDC GŘ a všech specialistů zpracovatele, kteří na projektu pracují,
- Do konce měsíce ledna rozpracují vedoucí jednotlivých ZP obsah studie do podrobností jednotlivých profesí a navrhnou podrobný harmonogram všech prací.
- Vedoucí projektového týmu svolá do 12. 2. kontrolní den všech vedoucích ZP a vedoucích technického, technologického, ekonomického a environmentálního řešení. Na tomto jednání bude probrána rozpracovanost všech prací s ohledem na kontrolní jednání se zadavatelem.
- První kontrolní jednání se zadavatelem se uskuteční 15. 2. 2018. Čas a místo bude upřesněno.

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Združení projektů - Zkouškový Call jednání zpracovatelů
DATUM	17.1.2018, 13 ³⁰
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., m. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Pavel Rittenauer	NDCON	603 546 946 pavel.rittenauer@ndcon.cz	
PAVEL IBL	NDCON	776 671 639 PAVEL.IBL@NDCON.CZ	
PETR LIBOSVAR	EXprojekt s.r.o.	702 003 487 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
Jiří Parma	MORAVIA CONSULT olomouca.s.	605 229 157 parma@moravia9.cz	
PAVEL KRUPICKA	SUDOP BRNO	942 624 054 pkrupicka@sudop-brno.cz	
MARTIN VACHA	SUDOP PRAHA a.s.	267 099 555 martin.vacha@sudop.cz	
Martin Raibr	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 036 martin.raibr@sudop.cz	
Dominik ŽŠŤANSKY	NDCON s.r.o.	dominik.zstansky@ndcon.cz 608 882 535	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	



VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -

NAŠE ZN: 2018-028
DATUM: 30.1.2018

ADRESÁT:
(viz rozdělovník)

VYŘIZUJE: Ing. Petr Libosvár
TEL: 702 003 487 / 533 312 000
E-MAIL: libosvar@exprojekt.cz

POČET LISTŮ: 7
POČET PŘÍLOH: 0

Zakázka: záměr projektu „Polom – Suchdol nad Odrou“
Věc: Zápis ze vstupní porady

1 Úvod

Jednání 30.1.2018 bylo svoláno zpracovatelem záměru projektu za účelem seznámení všech účastníků se zahájením projekčních prací a upřesnění zadávací dokumentace a podkladů, předaných OŘ Ostrava. Jednání vedl Ing. Jan Kramný, SŽDC s.o., OŘ Ostrava.

2 Řešitelský tým

Vedoucí	Ing. Václav Kratochvíl, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Celková koncepce, zástupce vedoucího	Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.
Přepravní a dopravní technologie	Ing. Patrik Kouřil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Organizace výstavby	Ing. Petr Čech, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Kolejové řešení	Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.
Železniční svršek a spodek	Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.
Nástupiště	Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.
Mosty, propustky, zdi	Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.
Tunely	-
Ostatní objekty (přeložky, sítě, PH opatření)	Ing. Patrik Pluskal, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Pozemní stavby	Ing. Patrik Pluskal, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Železniční přejezdy	Ing. Jaroslav Šmíd, EXprojekt s.r.o.
Zabezpečovací zařízení staniční	Ing. Milan Lukášek, Signal Projekt, s.r.o.
Zabezpečovací zařízení traťové	Ing. Milan Lukášek, Signal Projekt, s.r.o.
Sdělovací zařízení	Ing. Antonín Pieter, Signal Projekt, s.r.o.
Silnoproudá technologie včetně DŘT	Ing. Martin Množil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Trakční a energetická zařízení	Ing. Pavel Odehnal, EXprojekt s.r.o.
Ostatní technologická zařízení	Ing. Antonín Pieter, Signal Projekt, s.r.o.
Energetické výpočty	Ing. Jiří Princ
Životní prostředí	Ing. Kateřina Hladká, SUDOP Praha a.s.
Celkové náklady	Ing. Martin Zbořil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ekonomické hodnocení	Ing. Dominik Žďánský, NDCON s.r.o.

3 Dopravní technologie

Vzhledem k dohodě o mlčenlivosti mezi společnostmi MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a ČD, a.s., nebudou v rámci dokumentace uvedeny frekvence cestujících na železničních zastávkách a stanicích. Konkrétní čísla však v potaz brána budou a bude tomu přizpůsoben navrhovaný stav.

Zapsal: Ing. Patrik Kouřil

4 Zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení bude navrženo v souladu se zvláštními technickými podmínkami, tj. bude provedena nová kabelizace SZZ Polom (po vjezdová návěstidla 1S a 2S), SZZ Suchdol nad Odrou (po vjezdová návěstidla 1L, 2L, FL, NL a BS), TZZ Polom – Suchdol nad Odrou, PZS přejezdů P 6495, P 6496, P 6751 a P 6777 včetně výměny všech venkovních prvků zabezpečovacího zařízení (návěstidla, přestavníky, výkolejky, zámky, PSt., EMZ, KO, počítací body, výstražníky, závory). Stávající vnitřní výstroj KO bude nahrazena výstrojí elektronických KO. Ostatní stávající technologie SZZ, TZZ, PZS a DOZ budou ponechány beze změn.

Případná oprava a nátěr návěstních lávek bude provedeny v rámci stavební části.

V době předpokládané realizace stavby budou stávající zabezpečovací zařízení ve stáří kolem 20 let, tj. na hranici doby životnosti.

ETCS bude rekonstruováno v nutném rozsahu (demontáž a montáž balíz, lokalizačních značek, výměna SW v souvislosti s provedenými změnami).

Zapsal: Ing. Milan Lukášek

5 Sdělovací zařízení

Rok aktivace sdělovacího zařízení: 2002 až 2004, kamerové systémy r. 2009

Stav zařízení je dobrý, ale na hranici životnosti, morálně zastaralý, nevyhovuje současným požadavkům SŽDC.

Kamerový systém – stanice Suchdol n/O a Polom jsou vybaveny kamerovým systémem. Je již technicky zastaralý a bude vyměněn za nový, bude splňovat technické požadavky na KS ze dne 13.2.2015 zazněl požadavek na vybavení KS na zastávce Jeseník.

Bude použit IP kamerový systém, systém bude doplněn a budou nahrazeny všechny prvky systému.

Kamerový systém bude nově připojen na CDP Přerov a do DDTS ŽDC.

Rozhlasová a informační zařízení – rozhlasové ústředny budou nahrazeny novými v IP provedení. Budou vyměněny i venkovní prvky, ozvučení bude upraveno dle změn nástupišť a jejich zastřešení.

V ŽST Suchdol n/O, Polom a zastávce Jeseník n/O provedena kompletní rekonstrukce orientačního a informačního systému dle směrnice SŽDC č. 118. Informační systém bude nově připojen na CDP Přerov a do DDTS ŽDC.

Zapojovače, EPS, EZS – prověřit, zda vyhovují současným směrním a požadavkům na řízení z CDP.

Kabelizace – v rozsahu stavebních prací rekonstrukce kabelizace tak, aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50Hz

Stávající inženýrské sítě (drážní a nedrážní) budou ochráněny a dle potřeby přeloženy.

Zapsal: Ing. Antonín Pieter

6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Zástupci SEE nebyli jednání přítomni.

Rozsah prací v profesích trakčního vedení a silnoproudu bude upřesněn během pochůzky se zástupci SEE.

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

7 Železniční svršek a spodek

Železniční svršek – bude prověřena možnost zvýšení rychlosti ve stávající stopě (zvýšení převýšení, vložení kritických výhybek v obloukovém zhlaví s pohyblivým hrotem srdcovky.

Bude provedena kompletní rekonstrukce traťových kolejí a hlavních a předjízdňových kolejí (č. 3, 4) v ŽST Polom a ŽST Suchdol nad Odrou. Bude použit materiál 60 E2 třídy R260, ve třech obloucích o poloměru cca 740 m třídy R350HT.

Výhybky v hlavních a předjízdňových kolejích budou vyměněny kus za kus, s případnou výjimkou v ŽST Suchdol nad Odrou.

Železniční spodek – bude provedena sanace železničního spodku v určených úsecích, zajištění stability dvou svahů a rekonstrukce odvodnění v určeném úseku.

V celém úseku bude přehutněna pláň tělesa železničního spodku (při čištění KL), budou odstraněny porosty ze svahů tělesa, obnoveny drážní stezky a pročištěno odvodnění.

Zapsal: Ing. Jaroslav Šmíd

8 Nástupiště

V zastávce Jeseník nad Odrou bude provedena kompletní rekonstrukce nástupiště z důvodu nestabilní nástupní hrany. Délka nástupiště bude stanovena na základě požadavků dopravní technologie.

Ve stanicích Polom a Suchdol nad Odrou budou na nástupištích přeskládány konzolové desky k zajištění normové výšky nástupní hrany a předlážděny lokální nerovnosti na ostrovních nástupištích a navazujících plochách. Budou vyměněny konstrukce přechodů přes koleje.

Zapsal: Ing. Jaroslav Šmíd

9 Železniční přejezdy

Bude provedena rekonstrukce přejezdů P6495 v km 228,508 a P6496 v km 231,244 s novou přejezdovou konstrukcí dle zásad stanovených výnosem O13 GŘ.

Zrušení ani náhrada přejezdu nadjezdem/podjezdem není pravděpodobně realizovatelná.

Zapsal: Ing. Jaroslav Šmíd

10 Mosty, propustky, zdi

Počet mostů dle dopřesnění zadání OŘ Ostrava: 7

Počet propustků dle dopřesnění zadání OŘ Ostrava: 4

Všechny čtyři propustky budou navrženy ke kompletní přestavbě na trubní/rámové dle prostorových možností v daném místě.

Mosty budou převážně sanovány (spodní stavba a podhledy nosných konstrukcí), u dvou objektů bude provedena obnova SVI na nosné konstrukci a v přechodové oblasti.

Podrobné požadavky na řešení jednotlivých objektů budou dořešeny během pochůzky 7.2.2018.

Zástupci OŘ Ostrava poskytnou projektantovi potřebnou dokumentaci pro provedení statického posouzení zatížitelnosti a přechodnosti jednotlivých mostů (neplatí pro propustky, které jsou vesměs určeny k přestavbě).

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

11 Ostatní objekty

Přeložky a ochrana inženýrských sítí bude součástí jednotlivých profesí. Ve stavbě budou vyměněny 2 ks výtahů v žst. Polom a 3 ks výtahů v žst. Suchdol nad Odrou, budou provedeny úpravy zpevněných ploch, kabelovody. S novými PHS bude uvažováno v případě zvýšení rychlostí ve stanicích.

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

12 Pozemní stavební objekty

Na zastávce Jeseník nad Odrou budou navrženy nové nebo rekonstruované přístřešky. Dojde k rekonstrukci Zastřešení vstupních a výstupních objektů nástupišť. Pro umístění technologie (PZS) budou případně navrženy nové technologické objekty.

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

Ing. Petr Libosvár
Zpracovatel záměru projektu
EXprojekt s.r.o.

ROZDĚLOVNÍK:

1. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor provozuschopnosti (015)
Samostatná skupina přípravy a realizace staveb provozuschopnosti
Ing. Jan Miklenda
Křížíkova 552/2,
186 00 Praha 8
2. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor Strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
3. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor bezpečnosti a krizového řízení,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
4. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek správy majetku, Odbor Stavební,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
5. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor investiční,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
6. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
7. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
8. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor základního řízení provozu,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
9. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor operativního řízení a výluk,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
10. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Oddělení životního prostředí,

Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

11. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor traťového hospodářství,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
12. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
13. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor elektrotechniky a energetiky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
14. SŽDC, s.o.,
Oblastní ředitelství Ostrava,
Ing. Richard Kajnar
Muglinovská 1038/5,
702 00 Ostrava
15. SŽDC, s.o.,
Správa železniční geodézie Olomouc,
Nerudova 773/1,
779 00 Olomouc
16. SŽDC, s.o.,
Správa železniční energetiky
Riegrovo náměstí 914,
500 02 Hradec Králové
17. SŽDC, s.o.,
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363,
190 00 Praha 9 - Libeň
18. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor investic (O3),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
19. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor provozu osobní dopravy (011),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
20. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor správy a prodeje majetku,

Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1

21. ČD-Telematika, a.s.,
30. dubna 3045/7,
702 00 Moravská Ostrava a Přívoz

PREZENČNÍ LISTINA

Akce: Záměr projektu „Polom – Suchdol nad Odrou“

Datum: 30.1.2018

Předmět: Vstupní všeprofesní porada

Místo konání: Muglinovská 1038/53, 702 00 Ostrava



Poř. č.	Jméno, příjmení	Organizace	Telefon	Email	Podpis
1	PETR LIBOSVÁR	EXprojekt s.r.o.	702 003 487	LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
2	ALEJ ČIPRIK	SZDC, GR, 014	722 821 553	Chiprik@szdc.cz	
3	ZDENĚK KRIS	SZDC, GR 024	724 484 938	Kris@szdc.cz	
4	Milan Lukášek	Signal Projekt	606 723 183	Lukasak@signalprojekt.cz	
5	PATRICK PLUSKAL	MCO a.s.	605 229 148	PLUSKAL@MORAVIA.CZ	
6	TOMÁŠ MAĐR	SZDC, GR, 014	608 600 360	madu@szdc.cz	
7	MILAN STEHLÍK	SZDC GR 012	601 387 025	STEHLIKM@SZDC.CZ	
8	PATRIK KOURIL	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	774 151 543	kouril@moravia.cz	
9	ANTONÍK PIETER	Signal Projekt s.r.o.	602 7180 24	pieter@ova.signalprojekt.cz	
10	JAN ŽAGRAPAN	CD-Telegrafia	602 760 659	jan.zagrapan@cdh.cz	
11	PETR JANCÍK	SZDC, OR OVA, ST	972766159	jancik@szdc.cz	
12	RICHARD KAMNAR	SZDC, OR OVA	723 747 367	kamnew@szdc.cz	
13	MILAN KRATOCHVÍL	MCO a.s.	605 229 150	kratochvil@moravia.cz	
14	JAN MIKLÉDA	SZDC GR 015	725 919 683	miklenda@szdc.cz	
15	JAROSLAV ŠMÍD	EXPROJEKT s.r.o.	601 130 634	smid@exprojekt.cz	
16	PAVEL ODEHNAL	EXPROJEKT	721 819 731	odehnal@exprojekt.cz	
17	PAVEL MAREČEK	SZDC OR OVA	724 027 891	marecek@szdc.cz	
18	JAN KRAMNÝ	SZDC OR OVA	602 649 546	kramny@szdc.cz	
19	JIRÍ KUBINA	SZDC GR 013	727 876 484	KUBINAJ@SZDC.CZ	

PREZENČNÍ LISTINA

Záměr projektu „Polom – Suchdol nad Odrou“



Poř. č.	Jméno, příjmení	Organizace	Telefon	Email	Podpis
20	Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022	pavel.tikman@sudop.cz	
21	Lukáš Surok	SZDC SZEÚS OSTRAVA	972 762 226	Surok@szdc.cz	
22	Pavla OLŠOVSKÁ	SZDC s.o., OR OSTROVA, SBAH	724 039 283	olsovska@szdc.cz	
23	Rodolín Klvanar	SZDC s.o., OR, ST Ostava	724 039 304	Klvanar@szdc.cz	
24	Jaromír HUBÁČ	SZDC s.o., OR Ostava, IEF	602 536 714	hubac@szdc.cz	
25	Vladislav Kanica	SZDC s.o., OR Ostava, SBAH	602 516 675	kanica@szdc.cz	
26	Evžen Sikora	SZDC s.o., OR Ostava, SBT	606 721 423	sikora@szdc.cz	
27	Lukáš DOBKÝ	SZDC s.o., OR ORK, SBT	724 039 287	dobky@szdc.cz	
28	Michal KUBISTA	SZDC s.o., OR	724 791 412	Kubista@szdc.cz	
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					

VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -

NAŠE ZN: 2018-028
DATUM: 7.2.2018

ADRESÁT:
(viz rozdělovník)

VYŘIZUJE: Ing. Petr Libosvár
TEL: 702 003 487 / 533 312 000
E-MAIL: libosvar@exprojekt.cz

POČET LISTŮ: 11
POČET PŘÍLOH: 0

Zakázka: záměr projektu „Polom – Suchdol nad Odrou“
Věc: Zápis z pochůzky trati

1 Úvod

Pochůzka trati byla svolána za účelem dopřesnění požadavků OŘ Ostrava na jednotlivé profese. Pochůzky se nezúčastnili projektanti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, kteří budou mít samostatnou pochůzku v nejbližších dnech a projektant trakčního vedení, kterého zastupoval projektant silnoproudu.

Na pochůzce bylo upraveno staničení začátku a konce stavby. Stavba bude ohraničena „venkovními“ vjezdovými návěstidly obou krajních stanic, tedy žst. Polom a žst. Suchdol nad Odrou.

Nový rozsah km stavby:

Začátek stavby: km 221,028

Konec stavby: km 233,553

Délka stavby: 12,525 km

2 Zabezpečovací zařízení

3 Sdělovací zařízení

4 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Suchdol n.Odrou

V žst. Suchdol dojde k demontáži stávajících měničů 3kV DC/ 2x230V napájejících EOv. Dále budou demontovány stávající rozváděče REOV vč. topných tyčí na výhybkách. V novém stavu bude EOv napájeno ze dvou nových TS umístěných na zhlavích. V dalším stupni PD bude upřesněn použitý systém EOv (proudový chránič nebo oddělovací transformátor). Všechny topné tyče budou použity nové. Kabeláž bude položena nová. U výhybek č. 2, 3 a 6 je nově požadován ohřev PHS. Dojde k menšímu nárůstu výkonu celého EOv.

Nové rozváděče REOV budou napájeny z trafostanic 22/0,4kV. Trafostanice budou umístěny na zhlavích. TS budou napojeny novým kabelem 22kV z měnírnou. Z tohoto důvodu musí být provedena úprava v měnírně – nové kabelové vývodní pole 22kV.

Osvětlovací věže jsou dle správce ve stavu umožňující další provoz. Na věžích bude provedena nová povrchová úprava. Stávající výbojková svítidla budou demontována a nahrazena novými svítidly s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel). V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části a doplnění a úprava systému DŘT.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn, DOUO, osvětlení a kabeláže pro EOv. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby.

Stávající ovládací panely DOUO budou demontovány a na jejich místo umístěny nové ovládací panely. Nově budou použity nové PS skříně a kabeláž k jednotlivým odpojovačům.

Polom

V žst. Polom dojde k demontáži stávajících měničů 3kV DC/ 2x230V napájejících EOv. Dále budou demontovány stávající rozváděče REOV vč. topných tyčí na výhybkách. V dalším stupni PD bude upřesněn použitý systém EOv (proudový chránič nebo oddělovací transformátor). Všechny topné tyče budou použity nové. Kabeláž bude položena nová.

Nové rozváděče REOV budou napájeny ze stávající trafostanice 22/0,4kV. Budou provedeny nutné úpravy v rozvodně nn.

Osvětlovací věže jsou dle správce ve stavu umožňující další provoz. Na věžích bude provedena nová povrchová úprava. Stávající výbojková svítidla budou demontována a nahrazena novými svítidly s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel). V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části a doplnění a úprava systému DŘT.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn, DOUO, osvětlení a kabeláže pro EOv. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby.

Stávající ovládací panely DOUO budou demontovány a v rozvodně nn v místnosti ÚO umístěny nové ovládací panely. Nově budou použity nové PS skříně a kabeláž k jednotlivým odpojovačům.

Jeseník n/Odrou

V žst. Jeseník n/Odrou bude provedena nové osvětlení nástupišť. Nově budou použity svítidla s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel).

V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií. Svítidla v podchodu budou umístěny do ochranného šikmého krytu v rohu podchodu.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn, osvětlení. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby. Ze stávající VB bude přemístěn hlavní rozváděč mimo budovu, do pilíře.

Zapsal: Ing. Martin Množil

5 Železniční svršek a spodek

Železniční svršek

V celém úseku stavby (v km 221,028 - 233,553) bude provedena celková rekonstrukce kolejového roštu v traťových a hlavních kolejích novým materiálem z kolejnic 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním W 14.

Bude provedeno čištění šterkového lože v plném profilu s přehutněním pláň tělesa železničního spodku (mimo úseku sanací žel. spodku). V místech sanace železničního spodku a v oblasti výhybek bude zřízeno šterkového lože z nového materiálu. Součástí bude provedení úpravy směrových a výškových parametrů koleje, svaření kolejí a výhybek, zřízení bezстыkové koleje v celém úseku a provedení následné úpravy GPK po konsolidaci, demontáž a vytřídění vyzískaného materiálu, nahrazení zařízení EOV, MIB, ukolejnění TV novými.

ŽST. Suchdol nad Odrou

Bude provedena výměna výhybek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54 a přípojů za nové. Výhybky na studéneckém zhlaví zůstanou v původní poloze, výhybky č. 2, 3, 6 budou vloženy s pohyblivým hrotem srdcovky, což umožní odstranit propad rychlosti profilu V_{130} a dosáhnout rychlosti 160 km/h v délce 16,75 km.

Výhybky č. 49, 51, 52, 53, 54 na polomském zhlaví budou posunuty, výhybka č. 47 bude nahrazena typem Obl-o60 1:9-190(413,523/352,000). Tyto úpravy umožní dosažení normových parametrů při průjezdu výhybkou č. 49 do odbočky (v současnosti zde nevyhovuje ΔI).

EOV bude doplněn i na výhybky č. 38 a 40, které nebudou rekonstruovány.

ŽST. Polom

Bude provedena výměna výhybek 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a přípojů za nové. Výhybky zůstanou v původní poloze.

Železniční spodek

Bude provedena sanace pražcového podloží v úsecích s opakujícími se závadami GPK:

- koleje č. 1 a 2 v km 221,900 – 223,300
- koleje č. 1 a 2 v km 225,000 – 228,000

V oblasti nových výhybek a přípojů bude stabilizována a přehutněna pláň tělesa železničního spodku, v úsecích s čištěním šterkového lože bude pláň tělesa železničního spodku přehutněna sanační čističkou kolejového lože.

Bude zajištěna stabilita ujíždějících svahů :

- u koleje č. 1 v km 225,400 – 225,500 (zářez) - odtěžení sesuvu, vybudování svahových stupňů, úprava sklonu svahu a dosypání z propustného materiálu.
- pod kolejí č.1 v km 226,200 – 226,500 (těleso v náspu) – odtěžení náspu ve svahových stupních cca 1 m pod patu svahu, zřízení konsolidační vrstvy a vybudování náspu z vhodného materiálu, případně s využitím výztužných geosyntetik. Během stavby bude zachován provoz v koleji č. 2, použije se pažení výšky cca 1,5 m.

V zářezu u koleje č.2 km 224,250 – 225,050 bude provedena rekonstrukce odvodnění – náhrada zpevněného příkopu pomocí příkopových zídek, úprava sklonu svahu, zřízení odvodňovacích žeber s vyústěním do příkopových zídek

V celém úseku stavby bude odstraněn porost z náspů a zářezů, obnoveny bankety a reprofilováno a pročištěno odvodnění a svahy zemního tělesa.

6 Nástupiště

V zastávce Jeseník nad Odrou bude provedena rekonstrukce nástupiště. Vzhledem k umístění stávajících tratí pod konstrukcí nástupiště (typ SUDOP), které budou bez zásahu, nebude možné použít nástupiště typu L (H). Proto budou ponechány stávající úložné bloky i zídka z tvárnic Tischer, která bude vyrovnána pomocí nedbetonávky. Konzolové desky budou přeskládány, zemní opěra reprofilována a přehutněna. Povrch za konzolovými deskami bude předlážděn. Nové ukončení nástupiště bude pomocí čelních zídek se zábradlím.

U nástupišť v ŽST. Polom a ŽST. Suchdol nad Odrou budou opraveny lokální nerovnosti (např. poklesy v okolí podchodů) a upraveny polohy konzolových desek přeložením k zajištění normové výšky nástupní hrany. Bude provedeno předláždění lokálních nerovností povrchu ostrovních nástupišť a přilehlých dlážděných ploch, výměna přechodových konstrukcí s ohledem na nově použitý kolejový rošt v rekonstruovaných kolejích.

7 Železniční přejezdy

Bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu P6495 v km 228,508 – nová přejezdová konstrukce dle nově platných zásad stanovených výnosem O13 GR, výměna kolejového lože a kolejového roštu v místě přejezdů, úprava pláně tělesa železničního spodku.

Bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu P6496 v km 231,244 – nová přejezdová konstrukce dle nově platných zásad stanovených výnosem O13 GR, výměna kolejového lože a kolejového roštu v místě přejezdů, úprava pláně tělesa železničního spodku.

8 Mosty, propustky, zdi

žst. Polom

Propustek v km 221,795 (není uveden v ZTP) – převádí odvodňovací příkop pod šesti kolejemi. NK betonové trouby DN 1250, ukončený čelními zdmi s římsami opatřenými zábradlím. Šířka propustku 88,50m. Rok výstavby 1966.

Nevyhovující stav izolace betonových konstrukcí, četné trhliny, průsaky, výluhy.

Záměrem je celková přestavba propustku.

Závěr z pochůzky: propustek bude navržen trubní, bude prověřena možnost zvýšení propustku, a tím i snížení výkopových prací, využitím založení nad stávající troubou (bude prolomena a zabetonována). Překážka na trase propustku je stávající ČOV z přilehlé budovy (správce SON) a výšková poloha tratí odvodnění železničního spodku.

Propustek v km 222,219 – převádí odvodňovací příkop pod šesti kolejemi. NK kamenná +betonová, rozpětí 2,0m, ukončený čelními zdmi s římsami opatřenými zábradlím. Šířka propustku 36,78m. Rok výstavby 1900.

Nevyhovující stav izolace NK a spodní stavby, četné trhliny, průsaky, výluhy, rozvolněné kamenné zdivo, vypadané spárování.

Záměrem je celková přestavba propustku.

Závěr z pochůzky: propustek bude navržen rámový, rozměrů cca 1 x 1,5 m, vtokový objekt bude odstraněn a nahrazen novým. Překážka na trase propustku je výšková poloha tratí odvodnění železničního spodku a brána TV před propustkem.

žst. Polom (mimo) – Suchdol nad Odrou (mimo)

Most km 224,212 – most o dvou otvorech převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes vodní tok a místní komunikaci. Nosná konstrukce (v obou otvorech) betonová klenba, rozpětí 8,10+8,30m, opěry, pilíř a křídla (kolmá) betonová, založení plošné. Šířka mostu 10,83m. Rok výstavby NK-1948 (kol.č.2), 2002 (kol.č.1), SS-1898.

Nevyhovující stav hydroizolace v místech odvodňovačů (voda vytéká mimo odvodňovače), podélné dilatační spáry na NK a spodní stavby mostu, četné trhliny, výluhy.

Záměrem je provést opravu systému vodotěsné izolace NK v obou otvorech, injektáž trhlín NK, opěr, pilíře a křídel, odláždění svahů za rubem křídel kamennou dlažbou, sanace NK a spodní stavby mostu.

Závěr z pochůzky: Oprava bude provedena dle požadavků v zadání.

Most km 226,695 – most o jednom otvoru převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce železobetonová deska, rozpětí 4,20m, opěry (kamenné) a křídla rovnoběžná (betonová) + šikmá (kamenná), založení plošné. Šířka mostu 10,88m. Rok výstavby NK-1947, SS-1844.

Nevyhovující stav obou kamenných opěr (rozvolněné zdívo, místy vytlačené a popraskané).

Záměrem je provést opravu kamenných opěr, odvodnění rubu obou opěr, sanace spodní stavby mostu.

Závěr z pochůzky: Bude sledována varianta nahrazení mostu trubním propustkem a odvedení vody z pravé strany trati příkopem podél paty železničního násypu.

Most km 227,400 - most o jednom otvoru převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce železobetonový rám, rozpětí 4,10m, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 11,20m. Rok výstavby 1999.

Výskyt četných trhlín v horní příčli, obou čelních zdech a římsách i křídlech.

Záměrem je provést odstranění trhlín – injektáž, provedení sanace NK a spodní stavby mostu.

Závěr z pochůzky: Bude provedena sanace dle zadání, zábradlí na přechodech do trati bude odstraněno a přemístěno na šikmá svahová křídla. Odláždění pod mostem bude opraveno a protaženo na pravé straně až ke koncům křídel (vytvoření příčného koryta).

Most km 228,196 – most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes místní komunikaci + cyklostezku, Nosná konstrukce železobetonová (kol.č.1), kamenná (kol.č.2), betonová (snesená kolej) klenba, rozpětí 8,10m, opěry a křídla šikmá(kamenná) + rovnoběžná (železobetonová), založení plošné. Šířka mostu 15,35m. Rok výstavby 1890, 1999 (kol.č.1).

Nevyhovující stavebnětechnický stav betonové klenby pod snesenou kolejí. Nefunkční hydroizolace, četné trhliny, výluhy.

Záměrem je provést odstranění betonové klenby včetně čelní zdi pod snesenou kolejí a zřízení nové čelní zdi vně kol.č.1 úprava spodní stavby mostu a navazujícího zemního tělesa.

Závěr z pochůzky: Bude provedeno odbourání klenby dle zadání s novým čelem a šikmými křídly.

Most km 228,534 – podchod v zast. Jeseník – most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2. Nosná konstrukce - zabetonované nosníky, rozpětí 5,95m, opěry betonové, výstupy kamenné s betonovými parapety, založení plošné. Šířka mostu 19,26m. Rok výstavby 1930.

Nevyhovující stav hydroizolace NK a spodní stavby mostu, četné trhliny, výluhy.

Záměrem je provést opravu systému vodotěsné izolace NK a obou opěr, oprava kamenného zdíva obou výstupů, sanace NK a spodní stavby mostu.

Závěr z pochůzky: Podchod nesplňuje požadavky na výšku průchozího prostoru, nesplňuje požadavky na bezbariérový přístup na obě nástupiště, nesplňuje požadavky na nutnou tloušťku šterkového lože pod pražcem,

k podchodu neexistuje původní dokumentace. Bude navržen nový podchod včetně zabezpečení bezbariérového přístupu výtahy, převáděný potok bude umístěn v samostatném propustku mimo samotný prostor podchodu.

Most km 230,125 - most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop, Nosná konstrukce deska se zabetonovanými nosníky, rozpětí 16,00m, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 10,80m. Rok výstavby 1999.

Výskyt četných svislých trhlin ve všech křídlech, poruchy v upevnění zábradlí na římsách - sloupky osazené do kapes (četné trhliny v římsách kolem sloupků).

Záměrem je provést injektáž trhlin v křídlech, sanace NK a spodní stavby mostu. Provést změnu upevnění zábradlí na římsách (patní plechy).

Závěr z pochůzky: *Dle zadání, navíc bude provedeno odláždění svahů za křídly.*

Most km 230,475 (není uveden v ZTP) - most o dvou otvorech, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop, Nosná konstrukce deska se zabetonovanými nosníky, rozpětí 2*9,00m, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 10,99m. Rok výstavby 1999. Délka mostu 28,60m.

Výskyt četných svislých trhlin ve všech křídlech, poruchy v upevnění zábradlí na římsách - sloupky osazené do kapes (četné trhliny v římsách kolem sloupků).

Záměrem je provést injektáž trhlin v křídlech, sanace NK a spodní stavby mostu. Provést změnu upevnění zábradlí na římsách (patní plechy).

Závěr z pochůzky: *Dle zadání, navíc oprava SVI na nosné konstrukci.*

Žst. Suchdol nad Odrou

Propustek v km 0,598 (není uveden v ZTP) – převádí odvodňovací příkop pod jednou kolejí. NK betonové trouby DN 600, ukončený na výtoku betonová šachtice, na výtoku čelní zdí s římsou. Šířka propustku 7,80m. Rok výstavby 1891.

Nevyhovující stav izolace NK a spodní stavby, četné trhliny, průsaky, výluhy, navazující propustek na výtoku zrušen v rámci koridoru v roce 2003.

Záměrem je sanace drážního odvodňovacího příkopu včetně odstranění propustku.

Závěr z pochůzky: *Dle zadání, vtokový objekt bude vybourán, propustek bude vyplněn betonem (lze provést bez snášení překračované koleje).*

Propustek v km 232,949 – převádí odvodňovací příkop pod čtrnácti kolejemi. NK kamenná klenba rozpětí 2,30m + část betonové trouby DN 600, DN 1200, ukončený na výtoku čelní zdí s římsou opatřenou zábradlím. Šířka propustku 165,00m. Rok výstavby 1891.

Nevyhovující stav izolace NK a spodní stavby, četné trhliny, průsaky, výluhy, rozvolněné kamenné zdivo, vypadané spárování.

Záměrem je celková přestavba propustku.

Závěr z pochůzky: *propustek bude navržen trubní, DN min. 1000. Na vtoku bude provedeno pouze čelo bez zásahu do zbytku vtokové jímky, po délce bude rozdělen šachtami a bude do něj napojeno odvodnění železniční spodku. Po vyústění mimo násyp bude dál pokračovat v otevřeném příkopu v nové poloze, napojení na propustek pod silnicí bude kanalizační šachtou (propustek bude podcházet trať na Nový Jičín. Překážka na trase propustku je stávající budova ČD v těsné blízkosti propustku.*

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

9 Ostatní objekty

10 Pozemní stavební objekty

Na místním šetření byl zástupci investora prezentován rozsah stavebního řešení v traťovém úseku Polom – Suchdol nad Odrou + železniční stanice Suchdol nad Odrou, Polom a Jeseník nad Odrou.

ŽST Suchdol nad Odrou

Předmětem stavebního řešení bude: Zastřešení ostrovního nástupiště, zastřešení výstupu z podchodu, informační a orientační systém, mobiliář, výtahy.

Zastřešení ostrovního nástupiště

Zastřešení ostrovního nástupiště má tvar vlaštky s ocelovou nosnou konstrukcí. Krytina je tvořena z trapézového plechu. Zastřešení je odvodněno středovým žlabem s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozi ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Součástí repase stávající ocelové konstrukce bude i výměna stávajícího osvětlení nástupiště, které je umístěno na konstrukci zastřešení.

Zastřešení výstupu z podchodu

Zastřešení výstupního objektu je provedeno z ocelové nosné konstrukce se zaoblenou střechou, krytina je z trapézového plechu. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla. Střecha je odvodněna pomocí střešních žlabů s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozi ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Výtahy

Bude provedena rekonstrukce stávajících výtahů (3ks – 2x SBBH, 1x SON) s možnou úpravou rozměrů, aby vyhovovaly současným platným předpisům.

Zastávka Jeseník nad Odrou

Předmětem stavebního řešení bude: přístřešky pro cestující, informační a orientační systém, mobiliář, reléový domek.

Přístřešky pro cestující

Stávající přístřešky (2ks) jsou ocelové se sedlovou střechou, krytina s polykarbonátovou výplní. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla.

S ohledem na provedení nových nástupišť budou přístřešky provedené nově. Nová konstrukce bude shodná se stávajícím stavem, tzn. nosná konstrukce bude ocelová se sedlovou střechou, krytina bude z bezpečnostního skla. Boční stěny budou provedeny z bezpečnostního skla.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Reléový domek

Stávající reléový domek u přejezdu bude opraven v tomto rozsahu: fasáda (vyspravení + nový nátěr).

ŽST Polom

Předmětem stavebního řešení bude: přístřešek pro cestující, zastřešení výstupu z podchodu, úprava vnitřních prostor výstupu z podchodu, informační a orientační systém, mobiliář, výtahy.

Přístřešek pro cestující

Stávající přístřešek je ocelový se zaoblenou střechou, krytina s polykarbonátovou výplní. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla.

S ohledem na provedení nových nástupišť bude přístřešek proveden nově. Nová konstrukce bude shodná se stávajícím stavem, tzn. nosná konstrukce bude ocelová se zaoblenou střechou, krytina bude z polykarbonátu. Boční stěny budou provedeny z bezpečnostního skla.

Zastřešení výstupu z podchodu

Zastřešení výstupního objektu je provedeno z ocelové nosné konstrukce se zaoblenou střechou, krytina je z polykarbonátu. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla. Střecha je odvodněna pomocí střešních žlabů s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozi ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Úprava vnitřních prostor výstupu z podchodu

Bude navrženo konstrukční oddělení prostor výstupu z podchodu ve stávající výpravní budově od ostatních veřejných prostor. Bude provedena dělicí stěna včetně stropní konstrukce, tak aby lidé přímou cestou vycházeli do přednádražního prostoru. Pro možnost vstupu do ostatních veřejných částí výpravní budovy z venkovního prostoru budou osazeny nové vstupní dvevní křídla – 2ks.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Výtahy

Bude provedena rekonstrukce stávajících výtahů (2ks – 1x SBBH, 1x SON) s možnou úpravou rozměrů, aby vyhovovaly současným platným předpisům.

Zapsal: Ing. Patrik Pluskal

Ing. Petr Libosvár
Zpracovatel záměru projektu
EXprojekt s.r.o.

ROZDĚLOVNÍK:

1. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor provozuschopnosti (015)
Samostatná skupina přípravy a realizace staveb provozuschopnosti
Ing. Jan Miklenda
Křížíkova 552/2,
186 00 Praha 8
2. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor Strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
3. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor bezpečnosti a krizového řízení,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
4. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek správy majetku, Odbor Stavební,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
5. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor investiční,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
6. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
7. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
8. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor základního řízení provozu,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
9. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor operativního řízení a výluk,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
10. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Oddělení životního prostředí,

Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

11. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor traťového hospodářství,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
12. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
13. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor elektrotechniky a energetiky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
14. SŽDC, s.o.,
Oblastní ředitelství Ostrava,
Ing. Richard Kajnar
Muglinovská 1038/5,
702 00 Ostrava
15. SŽDC, s.o.,
Správa železniční geodézie Olomouc,
Nerudova 773/1,
779 00 Olomouc
16. SŽDC, s.o.,
Správa železniční energetiky
Riegrovo náměstí 914,
500 02 Hradec Králové
17. SŽDC, s.o.,
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363,
190 00 Praha 9 - Libeň
18. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor investic (O3),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
19. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor provozu osobní dopravy (011),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
20. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor správy a prodeje majetku,

Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1

21. ČD-Telematika, a.s.,
30. dubna 3045/7,
702 00 Moravská Ostrava a Přívoz

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 kolejíště 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 měnírny, 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.


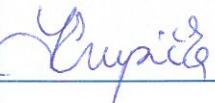




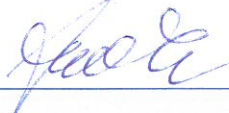



Finanční vyčíslení variant

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 KOVÁŘ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 028 karol.kovar@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 KONTROLNÍ DEN PRO AKCE Úsek Dětmarovice – Petrovice u K. – st.hr. PR, Úsek Polom – Suchdol n. O.
DATUM	12. 3. 2018 v 10:00
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 Ostrava. Úsek **Dětmarovice – Petrovice u K. – st.hr. PR**, kde bylo rozhodnuto o grantu z EU a úsek **Polom – Suchdol n. O.**. 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 vedoucím týmu zpracovatelů Ing. Vachtlem.

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 IN z dotazníku, případně zaslat aktualizované náklady se zdůvodněním změn.

Úsek Dětmarovice – Petrovice u K. – st.hr. PR

Prezentace

Vedoucí zpracovatel společnosti NDCon Ing. Ibl prezentoval práce na řešeném úseku. Prezentace byla zaměřena hlavně na kolejové řešení, které je hotové. V současné době se dokončují jednotlivé profese.

Prezentace je přílohou záznamu.

Diskuze

Zástupci zadavatele upozornili na neúplné řešení v jednotlivých situacích (chybějící zakreslení spodku apod.). Zpracovatel doplní vše a zašle ke kontrole zadavateli do konce týdne (16. 3. 2018).

Další připomínka se týkala:

- žst. Dětmárovice – v rámci tohoto záměru bude řešena celá sudá skupina (koleje č. 2, 4, 6),
- žst. Petrovice u K. – hlavním cílem je rekonstrukce dětmárovického zhlaví a odstranění propadu rychlosti. Vzhledem k tomu, že chybí podklad k trati ve směru Karviná město, nelze navržené řešení prokázat s konečnou platností za reálné. Nabízí se i varianta zapojení této trati do hlavní koleje od Dětmárovic. Je potřeba navrhnout počet dopravních kolejí v žst Petrovice u K., které budou přímo napojeny z hlediska nákladní dopravy z této místní tratě a v dopravní technologii prokázat potřebnost kolejových propojení.

Investiční náklady tohoto úseku zůstávají ve stejné výši jako v „žádosti“ a dotazníku EIB.

Další postup

Projektant bude pokračovat dle stanoveného harmonogramu, a svolá závěrečnou poradou se zástupci SŽDC GŘ a OŘ Praha na příští týden, aby koncept ZP mohl být dopracován a odevzdán do konce března.

Plán výluk pro průzkumy a POV zašle projektant zadavateli do 28. 3. 2018.

Zadavatel OŘ Ostrava prověří možnost zaměření tratě ve směru Karviná město tak, aby bylo možné dopracovat přesné řešení zhlaví v rámci připomínek ke konceptu záměru.

Úsek Polom – Suchdol n. O.

Prezentace

Zástupce zpracovatele Ing. Libosvár prezentoval práce na řešeném úseku. Prezentace byla zaměřena hlavně na shodu a rozdíly varianty bez projektu a s projektem. Varianta s projektem odstraňuje ve stanici Suchdol n.O. propad rychlosti. Navržená úprava zvyšuje rychlost na 160 km/h. V projektové variantě se předpokládá i kompletní rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. To bude předmětem dalšího jednání.

Diskuze

Zástupci zadavatele O 15 upozornili, že nelze navýšit rozsah stavby oproti zadání.

Investiční náklady tohoto úseku se navyšují oproti „žádosti“, ale zůstávají zhruba ve stejné výši jako v dotazníku EIB. Projektant zašle zpřesnění nákladů a jejich zdůvodnění tak, aby ho měl zadavatel k dispozici pro jednání s EIB.

Další postup







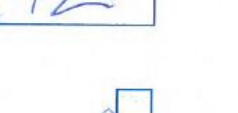
Projektant bude pokračovat dle stanoveného harmonogramu, a svolá závěrečnou poradou se zástupci SŽDC GŘ a OŘ Praha na poslední týden v březnu, aby koncept ZP mohl být dopracován a odevzdán do 19. 4..

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny
- Prezentace Úsek Dětmárovice – Petrovice u K. – st.hr. PR,

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ZP Blending call, ŘKD 12.3.2018 Akce OŘ Ostrava
DATUM	12. března 2018, 10:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov Zasedací místnost č.7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHIL	SUDOP PRAHA a.s.	267094 555 martin.vachil@sudop.cz	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	
IVAN POMYKAČEK	— — —	— — — 009 ivan.pomykacek@sudop.cz	
JAROSLAV CETKOVSKÝ	SŽDC, FEU	725 953 456 cetkovsky@s2dc.cz	
PAVLO KROJAN	SŽDC O6	724 460 870 krojano@s2dc.cz	
RADEK ŠLAJDRGA	SŽDC FEU	602 165 482 slajdrga@s2dc.cz	
PETR LIBOSVAR	EXprojekt s.r.o.	702 003 487 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
VIKTOR VIK	SŽDC, SSV	725 744 198 vik@s2dc.cz	
JUGA MARTIN	PROJEKT SERVIS	739 507 868 MARTIN.JUGA@PROJEKT-SERVIS.CZ	
DANIELA PÁČKA	ND CON	776 815 745 daniela.packova@ndcon.cz	
RICHARD KAMUHL	SŽDC, s.o. OŘ OVA	723 757 367 kamuhl@s2dc.cz	
JAN KRAMÝ	SŽDC, s.o. OŘ OVA	602 649 546 kramuj@s2dc.cz	
PAVEL MAREČEK	SŽDC s.o. OŘ OVA	724 027 891 marecek@s2dc.cz	
ANDREA PLISKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 124 andrea.pliskova@sudop.cz	



VÁŠ DOPIS ZN: č.j. -
ZE DNE: -

NAŠE ZN: 2018-028
DATUM: 28.3.2018

ADRESÁT:
(viz rozdělovník)

VYŘIZUJE: Ing. Petr Libosvár
TEL: 702 003 487 / 533 312 000
E-MAIL: libosvar@exprojekt.cz

POČET LISTŮ: 14
POČET PŘÍLOH: 1

Zakázka: záměr projektu „Polom – Suchdol nad Odrou“
Věc: Zápis ze závěrečné porady

1 Úvod

Jednání 28.3.2018 bylo svoláno zpracovatelem záměru projektu za účelem odsouhlasení technického návrhu řešení se správcem trati (OŘ Ostrava).

Jednání vedli Ing. Jan Kramný, SŽDC s.o., OŘ Ostrava a Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o.

2 Obecné závěry

- V dokumentaci nebudou zohledněny závěry z dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“. Jejich zpracování by bylo výrazně nad rámec původního zadání (v případě prodlužování staničních kolejí), případně by bylo nutné zkrátit užité délky kolejí ve stanicích (v případě zachování stávající polohy).
- Závěry a možnosti dodržení zásad výše uvedeného dokumentu přednese projektant na ředitelském kontrolním dnu 5.4.2018 v Praze.
-

3 Dopravní technologie a POV

Dopravní technologie cílového stavu:

Navrhované změny v rámci záměru projektu nemají vliv na změnu dopravní technologie cílového stavu, počítá se se zachováním stávajících parametrů.

Dopravní technologie v průběhu výstavby:

Cca v polovině traťového úseku bude zřízena odbočka se dvěma výhybkami, tímto dojde k rozdělení traťového úseku Polom – Suchdol nad Odrou na 2 traťové úseky, resp. na 4 stavební úseky. Stavební práce budou probíhat vždy v jednom úseku a jízda vlaků bude probíhat po výlukou nedotčené traťové koleji sníženou rychlostí 50 km/h. Jízda vlaků bude organizována ve svazcích. Výluková propustná výkonnost cca 160 vlaků/24 hod v obou směrech.

Výhledový rozsah dopravy v době realizace:

GVD 2021-2022	Ex	R	Os	Sv	Σ OD	Σ ND	Σ OD + ND
Polom – Suchdol n. O.	42	17	13	2	74	43	117
Suchdol n. O. - Polom	42	17	13	2	74	43	117
CELKEM	84	34	26	4	148	86	234

Z tohoto vyplývá, že je potřeba přijmout dopravní opatření pro cca 74 vlaků. 26 osobních zastávkových vlaků bude nahrazeno NAD nebo odřeknuto (v těchto případech pojedí R vlak jedoucí v těsném sledu za/před Os vlakem v tomto úseku jako Os), kromě toho dalších 48 vlaků neprojede. Nevýhodou je, že se jedná o vlaky dálkové osobní dopravy a o těžké a dlouhé vlaky nákladní dopravy, kterých je většina. Trasování těchto vlaků je potřeba zachovat ve stávající trase.

Zapsal: Ing. Patrik Kouřil

Stavba je předběžně uvažována v období od března 2022 do listopadu 2023. Je rozdělena do následujících stavebních postupů. Pro zajištění vlakové dopravy bude v předstihu před vlastními pracemi v kolejišti v úseku Polom-Suchdol nad Odrou zřízena jedna provizorní odbočka s názvem „Jeseník“. Tato bude celý úsek dočasně dělit cca na poloviny.

Rámcový harmonogram		od	dny	do
Stavební postup č.0	podpěry TV kolej č.1, 2	15.03.22	84	06.06.22
Stavební postup č.1	zřízení provizorní odbočky Jeseník	07.06.22	4	10.06.22
Stavební postup č.2	t.k.1 Polom-odb.Jeseník, lichá k.sk.žst. Polom	11.06.22	91	09.09.22
Stavební postup č.3	t.k.2 Polom-odb.Jeseník, sudá k.sk.žst. Polom	10.09.22	91	09.12.22
Stavební postup č.4	lichá k.sk.žst. Suchdol n.O., t.k.1 odb.Jeseník-Suchdol n.O.	01.04.23	112	21.07.23
Stavební postup č.5	sudá k.sk.žst. Suchdol n.O., t.k.2 odb.Jeseník-Suchdol n.O.	21.07.23	112	09.11.23
Stavební postup č.6	odstranění provizorní odbočky Jeseník	09.11.23	4	12.11.23
Stavba celkem		15.03.22	498	12.11.23

Stavební postup č.0 představuje přípravné práce a práce na podpěrách trakčního vedení. V koleji č.1 úseku Polom-Suchdol nad Odrou jsou navrženy opakované denní výluky 42x8 hodin a následně v koleji č.2 úseku Polom-Suchdol nad Odrou jsou navrženy opakované denní výluky 42x8 hodin.

Stavební postup č.1 je navržen pro vložení provizorních výhybek do koleje č.1 úseku Polom-Suchdol nad Odrou (v počtu 2) a pro stejné práce v koleji č.2 v témže úseku. V závěru stavebního postupu bude provizorní odbočka „Jeseník“ zprovozněna. Její umístění je předpokládáno cca v polovině předmětného úseku. Kolej č.1 a následně kolej č.2 budou postupně vyloučeny na 2 dny nepřetržitě.

Stavební postup č.2 je určen pro práce v koleji č.1 úseku Polom-odb. Jeseník (mostní objekty) a v liché kolejové skupině železniční stanice Polom (staniční koleje, mostní objekty, nástupiště) s využitím provizorní odbočky „Jeseník“. To v trvání 91 dnů. Práce na krajních výhybkách směrem na Hranice na Moravě proběhnou koncem stavebního postupu.

Následně stavební postup č.3 představuje práce v koleji č.2 úseku Polom-odb. Jeseník (mostní objekty) a v sudé kolejové skupině železniční stanice Polom (staniční koleje, mostní objekty, nástupiště) s využitím provizorní odbočky „Jeseník“. To v trvání 91 dnů. Práce na krajních výhybkách směrem na Hranice na Moravě proběhnou začátkem stavebního postupu, aby kolejové spojky byly zprovozněny co nejdříve.

Stavební postup č.4 je určen pro práce v koleji č.1 úseku odb. Jeseník-Suchdol nad Odrou (mostní objekty), v zastávce Jeseník nad Odrou a v liché kolejové skupině železniční stanice Suchdol nad Odrou (staniční koleje, mostní objekty, nástupiště) s využitím provizorní odbočky „Jeseník“. To v trvání 112 dnů. Práce na krajních výhybkách směrem na Studénku proběhnou koncem stavebního postupu.

Stavební postup č.5 představuje práce v koleji č.2 úseku odb. Jeseník-Suchdol nad Odrou (mostní objekty), v zastávce Jeseník nad Odrou a v sudé kolejové skupině železniční stanice Suchdol nad Odrou (staniční koleje, mostní objekty, nástupiště) s využitím provizorní odbočky „Jeseník“. To v trvání 112 dnů. Práce na krajních výhybkách směrem na Studénku proběhnou začátkem stavebního postupu, aby kolejové spojky byly zprovozněny co nejdříve.

Náplní stavebního postupu č.6 je snesení výhybek provizorní odbočky „Jeseník“ postupně v koleji č.1 a 2 a jejich uvedení do definitivního stavu. Kolej č.1 a následně kolej č.2 budou postupně vyloučeny na 2 dny nepřetržitě.

V dalším stupni dokumentace bude třeba upřesnit:

- výluky obou kolejí současně pro zřízení pažení mezi kolejemi v místech mostních objektů a propustků (předpoklad opakovaně na 3 hodiny)
- přesnou kilometrickou polohu provizorní odbočky „Jeseník“
- způsob jízdy vlaků přes provizorní odbočku „Jeseník“ (pod elektrickou trakcí, vložení děličů, způsob zabezpečení, apod.)

Zapsal: Ing. Petr Čech

4 Zabezpečovací zařízení

Aktuálně bude v rámci záměru projektu stávající zabezpečovací zařízení zcela nahrazeno novým, tj. bude zřízeno nové SZZ Suchdol n. O., nové SZZ Polom, nové TZZ Suchdol n. O – Polom ve dvou kolejích, nová dvě staniční PZS a dvě traťová PZS včetně nového DOZ a nového IHL, IHO a IPK.

V souladu se stavebními postupy a zřízením odbočky na trati bude zřízeno příslušné provizorní zabezpečovací zařízení (SZZ, TZZ, DOZ) v kontejneru s ovládáním z CDP Přerov. Konkrétní řešení bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

V rámci záměru projektu bude v souladu se zadáním ponecháno stávající kolejové řešení. Před zadáním dalšího stupně bude v souladu se zásadami pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven provedeno příslušné posouzení a zajištění případných úprav.

Zapsal: Ing. Milan Lukášek

5 Sdělovací zařízení

Mezi stanicemi bude zřízena provizorní výhybna, bude řízena dálkově z CDP Přerov s možností nouzového místního ovládání. Výhybna bude vybavena nezbytným sdělovacím zařízením – výpich z TK, kabelizace k VTO, zapojovač s přepínačem linek do IP zapojovače žst. Suchdol, následná demontáž zařízení a zrušení výpichu z TK.

Sdělovací zařízení na zastávce Jeseník n.O. bude umístěno v novém technologickém domku umístěném vedle RD u přejezdu. Veškeré sdělovací zařízení umístění v budově zastávky bude demontováno.

Trakční napájecí stanice v Suchdole n/O bude napojena 2x optickým kabelem geograficky oddělenou trasou.

Polom – Suchdol nad Odrou, DDTS ŽDC

V rámci této akce budou do žst. Suchdol nad Odrou a Polom dodány nové integrační koncentrátoři, na které budou přintegrovány stávající technologie a budou zaintegrované veškeré relevantní nově budované sdělovací a silnoproudé technologie. Data budou přenášena na InS na CDP Přerov a na ED Ostrava. Technické řešení systému DDTS ŽDC bude v souladu se směrnicí TS2/2008-ZSE.

Budou SW doplněna stávající vybraná klientská pracoviště podle požadavků správy SSZT a SEE, případně budou dodáni noví mobilní nebo stacionární klienti pro potřeby SSZT a SEE.

V zast. Jeseník nad Odrou bude vybudován nový kamerový systém.

Ostatní řešení sdělovacího zařízení je beze změny.

Zapsal: Ing. Antonín Pieter

6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Silnoproudá technologie a zařízení

Hlavní zásady technického řešení:

- Silnoproudá technologie
- Žst. Suchdol n.Odrou

V žst. Suchdol dojde k demontáži stávajících měničů 3kV DC/ 2x230V napájejících EOv. Dále budou demontovány stávající rozváděče REOV vč. topných tyčí na výhybkách. V novém stavu bude EOv napájeno ze dvou nových TS umístěných na zhlavích. V dalším stupni PD bude upřesněn použitý systém EOv (proudový chránič nebo oddělovací transformátor). Všechny topné tyče budou použity nové. Kabeláž bude položena nová. U výhybek č. 2, 3 a 6 je nově požadován ohřev PHS. Dojde k menšímu nárůstu výkonu celého EOv.

Nové rozváděče REOV budou napájeny z trafostanic 22/0,4kV. Trafostanice budou umístěny na zhlavích. TS budou napojeny novým kabelem 22kV z měnirny. Z tohoto důvodu musí být provedena úprava v měnirně – nové kabelové vývodní pole 22kV.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části a doplnění a úprava systému DŘT.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn, DOUO, venkovního osvětlení a kabeláže pro EOv. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby.

Na osvětlovacích věžích bude provedena nová povrchová úprava. Stávající výbojková svítidla budou demontována a nahrazena novými svítidly s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel). Dále budou vyměněny i rozváděče osvětlení. V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií.

Stávající ovládací panely DOUO budou demontovány a na jejich místo umístěny nové ovládací panely. Nástěnný dotykový displej pro ovládání ÚO v DK (propojen datově v rámci DŘT s ovládací skříní POZ8). Nově budou použity nové PS skříně a kabeláž k jednotlivým odpojovačům. Náhrada stávajících ovládacích skříní EOMP3 za ovládací skříně nově umístěné v místnosti DŘT (návaznosti na případné rušení měničů a úpravy TV).

- Žst. Polom

V žst. Polom dojde k demontáži stávajících měničů 3kV DC/ 2x230V napájejících EOv. Dále budou demontovány stávající rozvaděče REOV vč. topných tyčí na výhybkách. V dalším stupni PD bude upřesněn použitý systém EOv (proudový chránič nebo oddělovací transformátor). Všechny topné tyče budou použity nové. Kabeláž bude položena nová.

Nové rozvaděče REOV budou napájeny ze stávající trafostanice 22/0,4kV. Budou provedeny nutné úpravy v rozvodně nn (výměna rozvaděče nn).

Na osvětlovacích věžích bude provedena nová povrchová úprava. Stávající výbojková svítidla budou demontována a nahrazena novými svítidly s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel). Dále budou vyměněny i rozvaděče osvětlení. V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části a doplnění a úprava systému DŘT.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn, DOUO, venkovního osvětlení a kabeláže pro EOv. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby.

Stávající ovládací panely DOUO budou demontovány a v rozvodně nn v místnosti ÚO umístěny nové ovládací panely. Nově budou použity nové PS skříně a kabeláž k jednotlivým odpojovačům.

- Zast. Jeseník n/Odrou

V žst. Jeseník n/Odrou bude provedena nové osvětlení nástupišť. Nově budou použity svítidla s technologií LED (ukončení výroby výbojkových zdrojů a svítidel).

V podchodu budou demontovány stávající zářivkové svítidla a budou nahrazeny svítidly s LED technologií. Svítidla v podchodu budou umístěna do ochranného šikmého krytu v rohu podchodu.

Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části.

Bude provedena kompletní rekonstrukce kabelových rozvodů nn a venkovního osvětlení. Budou provedeny nutné provizorní přeložky z důvodu zachování provozu během stavby. Ze stávající VB bude přemístěn hlavní rozvaděč mimo budovu, do pilíře.

- Napájecí stanice

V trakční napájecí stanici Suchdol n.O. je dílčí část přívodního napájecího vedení 110kV na hranici životnosti. V rámci stavby bude rekonstruována kompletní část portálu. Dále budou vyměněny proudové a napěťové měniče v rozvodně 110kV.

Zajistit připojení dálkového optického kabelu do budovy trakční měřírny Suchdol n.O., včetně potřebného dovybavení skříně KSS (kabelová skříň sdělovací) pro vazbu napáječů, komunikaci DŘT, dálkové vyčítání ochran, kamerové systémy, komunikace EZS a EPS, telefony.

Zapsal: Ing. Martin Množil

Trakční vedení

Stávající stav

Rozsah stavby určený km 221,028 – 233,553 zahrnuje trakční vedení v ŽST Polom, t.ú. Polom – Suchdol n.O. a ŽST Suchdol n.O.

V letech 2001/2002 proběhla stavba modernizace, v jejímž rámci byly v celém rozsahu stavby vybudovány nové trakční podpěry, bylo vyměněno zesilovací vedení, trolejový drát včetně kotevních nástavců a kotvení v hlavních kolejích a vybudováno nové napájecí a zpětné vedení z TM Suchdol n.O.

Technický stav veškerého původního zařízení a ukolejení v celém rozsahu stavby je na hranici životnosti.

Během předcházející rekonstrukce TV nebyla provedena výměna nosných lan, nosná lana jsou původní, životnost je překonána. Časté spojování nosných lan může být zdrojem nebezpečného oteplení vodičů a příčinou poruch.

Je navržena kompletní výměna nosných lan a v návaznosti na změnu situování nosných podpěr a v souladu s požadavky TKP 31 i výměna trolejových drátů.

Napájecí stanice Suchdol n.O. byla uvedena do provozu v roce 1963, v roce 2008 proběhla dílčí rekonstrukce.

Obsahem záměru projektu stavby je posouzení dopadu rekonstrukce železničního svršku a spodku výše uvedených traťových úseků na stávající trakční vedení a ukolejnění, řešení úpravy stávajícího TV v návaznosti na kolejové změny v koordinaci s navazujícími stavebními objekty stavby a úprava technických parametrů TV, které nevyhovují požadavkům TSI a nebo je-li jejich životnost překonána.

Nové trakční vedení a úpravy stávajícího TV budou navrženy podle vzorové sestavy pro elektrizaci železničních tratí SŽDC proudovou soustavou 2 DC 3kV/IT.

Úpravy a regulace trakčního vedení budou navrženy v souladu s platnými normami podle zásad pro elektrifikaci tratí stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV DC/IT na státních drahách.

Technické parametry trakčního vedení musí být v souladu s platnými normami podle zásad pro elektrifikaci tratí stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV DC/IT na státních drahách a musí splňovat požadavky základních norem: EN ČSN 50119 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 388 ed.2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI (1301/2014), subsystem „Energie“. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE (Nařízení komise (EU) č.1301/2014).

Ve stavbě bude navržena výšková a směrová regulace trakčního vedení v návaznosti na úpravu GPK kolejí a budou odstraněny ty závady, které nevyhoví požadavkům platných norem a nařízení, zejména požadavkům platných TSI subsystem „Energie“.

Jedná se zejména o výměnu staticky narušených trakčních podpěr, odstranění nevyhovujících rozpětí v návaznosti na sjízdnost troleje a jeho odvanutí, nahrazení trakčních podpěr s nevyhovující přední hranou od osy koleje, výměna jednotlivých prvků TV nevyhovující požadavkům EN ČSN 50119 ed.2, a návazných norem.

Při realizaci musí být dodrženy veškeré bezpečnostní předpisy a nařízení, musí být dodrženy veškeré předepsané vzdálenosti od živé i neživé části trakčního vedení.

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

žst. Polom

Rozsah navrhovaných prací:

V žst. Polom úpravy GPK nevyvolají nutnost změny technického řešení. Je uvažována výměna trolejového drátu a nosných lan v 1., 2., 3. a 4 koleji, výměna úsekových odpojovačů trakčního vedení vč. motorických pohonů a regulace a úprava trakčního vedení dle rozsahu rekonstrukce železničního svršku, včetně zajištění sjízdnosti TV v nájezdech na výhybkách v celém rozsahu této stavby s případným vybudováním nových trakčních podpěr.

Současně bude provedena výměna izolací v souladu s výhledovým přechodem trakčního vedení na napěťovou hladinu vn 25kV AC a výměna výměna jednotlivých prvků TV nevyhovující požadavkům EN ČSN 50119 ed.2., a návazných norem.

Výměna ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí v POTV v celém rozsahu v souladu se změnou zabezpečovacího zařízení a v souladu se současně platnými normami.

t.ú. Polom – Suchdol n.O.

Rozsah navrhovaných prací:

Zásadní problematikou je stav betonových základů a betonových trakčních podpěr. Základy jsou ve velkém rozsahu popraskané, trhliny a počátek koroze výztuže je pozorovatelný i u betonových trakčních podpěr. Je nezbytné

poškozené trakční podpěry nahradit v celém traťovém úseku s maximálním využitím těch podpěr, které nevykazují známky poškození, zejména však ocelových příhradových kotevních podpěr.

V návaznosti na stavební úpravy bude provedena výměna nosných lan a trolejových drátů v celém úseku a provedena výšková a směrová regulace podle úpravy GPK.

Bude provedena regulace TV pod silničním nadjezdem v km **228,824**.

Současně bude provedena výměna izolací v souladu s výhledovým přechodem trakčního vedení na napěťovou hladinu VN 25kV AC a výměna jednotlivých prvků TV nevyhovující požadavkům EN ČSN 50119 ed.2., a návazných norem.

Výměna ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí v POTV v celém rozsahu v souladu se změnou zabezpečovacího zařízení a v souladu se současně platnými normami

Navýšení rozsahu prací:

Z provozních důvodů bude při stavbě zřízena provizorní odbočka Jeseník.

Podle jednotlivých stavebních postupů bude vždy provedeno zatrolejování výhybek a poté následná demontáž provizorního trakčního vedení.

TM Suchdol n. O.

Rozsah navrhovaných prací:

Za stávajícího stavu je připojení TM Suchdol n. O. provedeno ve výměnném poli meziměničenského elektrického dělení v km 231,346 a elektrické dělení žst. Suchol n. O. je v km 231,799. Obě výměnná pole elektrického dělení jsou nyní vzdálena pouze cca 453 m.

Vzhledem k nutnosti vysunutí stávajícího výměnného pole elektrického dělení směrem do trati – v návaznosti na úpravu situování krajních výhybek a nutnou stavební úpravu se jeví výhodnější obě tato elektrická dělení sloučit v jeden celek.

žst. Suchdol nad Odrou

Rozsah navrhovaných prací:

V žst. Suchdol n. Odrou je navržena úprava TV v návaznosti na kolejové změny a úpravy GPK.

Změna kolejového řešení na polomském zhlaví vyvolá nutnost stavební úpravy trakčních podpěr pro zajištění sjízdnosti a současně úpravu stávajícího výměnného pole elektrického dělení. Tato úprava bude navržena v návaznosti na změnu připojení napájecího vedení TM Suchdol n.O. a úpravy TV v traťovém úseku.

Je uvažována výměna trolejového drátu a nosných lan v 1., 2., 3. a 4. koleji, výměna úsekových odpojovačů trakčního vedení vč. motorických pohonů a regulace a úprava trakčního vedení dle rozsahu rekonstrukce železničního svršku, včetně zajištění sjízdnosti TV v nájezdech na výhybkách v celém rozsahu této stavby s případným vybudováním nových trakčních podpěr.

Současně bude provedena výměna izolací v souladu s výhledovým přechodem trakčního vedení na napěťovou hladinu vn 25kV AC a výměna jednotlivých prvků TV nevyhovující požadavkům EN ČSN 50119 ed.2., a návazných norem.

Výměna ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí v POTV v celém rozsahu v souladu se změnou zabezpečovacího zařízení a v souladu se současně platnými normami

Zapsal: Jiří Košíček

7 Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

Na poradě byl potvrzen rozsah prací s těmito změnami:

- během stavby bude zřízena provizorní odbočka Jeseník nad Odrou tvořená dvojicí jednoduchých kolejových spojek na rychlost 50 km/h (výhybky JR65 1:11-300 na dřevěných pražcích vložené do traťové osově vzdálenosti 4,000 m)
- užitné délky kolejí budou ponechány stávající, pravidla pro ETCS dle nových pokynů nebudou zapracovány; nicméně bude prověřen dopad na užitné délky při respektování těchto pravidel.
- V ŽST. Polom bude sanace železničního spodku začínat již v km 221,780, tedy před propustkem ev. km 221,795.
- V ŽST. Suchdol nad Odrou bude pod výhybkami, které se posouvají do nové polohy (č. 47, 49, 51, 52, 53, 54) provedena sanace železničního spodku.
- V ŽST. Suchdol nad Odrou bude dosazeno EOv nad rámec stávajícího rozsahu na výhybky č. 42, 46 (nikoliv na č. 38, 40, jak bylo chybně uvedeno v zápisu z pochůzky).

Zapsal: Ing. Jaroslav Šmíd

8 Mosty, propustky, zdi

Počet mostů dle dopřesnění zadání OŘ Ostrava: 7

Počet propustků dle dopřesnění zadání OŘ Ostrava: 4

žst. Polom

Propustek v km 221,795

Nový stav: propustek bude navržen trubní min. DN 1000, bude prověřena možnost zvýšení propustku, a tím i snížení výkopových prací, využitím založení nad stávající troubou (bude prolomena a zabetonována). Překážka na trase propustku je stávající ČOV z přilehlé budovy (správce SON) a výšková poloha trativodů odvodnění železničního spodku.

Propustek v km 222,219

Nový stav: propustek bude navržen rámový, rozměrů 1 x 1,5 m, vtokový objekt bude odstraněn a nahrazen novým. Překážka na trase propustku je výšková poloha trativodů odvodnění železničního spodku a brána TV před propustkem.

žst. Polom (mimo) – Suchdol nad Odrou (mimo)

Most km 224,212

Nový stav: bude provedena oprava systému vodotěsné izolace NK v obou otvorech, injektáž trhlin NK, opěr, pilíře a křídel, odláždění svahů za rubem křídel kamennou dlažbou, sanace NK a spodní stavby mostu.

Most km 226,695

Nový stav: Most bude nahrazen trubním propustkem, voda bude odvedena z pravé strany trati příkopem podél paty železničního násypu.

Most km 227,400

Nový stav: Bude provedena sanace dle zadání (injektáž, provedení sanace NK a spodní stavby mostu), zábradlí na přechodech do trati bude odstraněno a přemístěno na šikmá svahová křídla. Odláždění pod mostem bude opraveno a protaženo na pravé straně až ke koncům křídel (vytvoření příčného koryta).

Most km 228,196

Nový stav: Bude provedeno odstranění betonové klenby včetně čelní zdi pod snesenou kolejí a zřízení nové čelní zdi s šikmými křídly vně kol.č.1, úprava spodní stavby mostu a navazujícího zemního tělesa.

Most km 228,534

Nový stav: Bude navržen nový podchod včetně zabezpečení bezbariérového přístupu výtahy, převáděný potok bude umístěn v samostatném propustku mimo samotný prostor podchodu.

Most km 230,125

Nový stav: Bude provedena injektáž trhlín v křídlech, sanace NK a spodní stavby mostu. Zábradlí na římsách bude umístěno na patní plechy a provedeno odláždění svahů za křídly.

Most km 230,475

Nový stav: bude provedena injektáž trhlín v křídlech, sanace NK a spodní stavby mostu a oprava SVI na nosné konstrukci. Zábradlí na římsách bude umístěno na patní plechy.

Žst. Suchdol nad Odrou

Propustek v km 0,598

Nový stav: Vtokový objekt bude vybourán, propustek bude vyplněn betonem (lze provést bez snášení překračované koleje), navazující příkop bude sanován.

Propustek v km 232,949

Nový stav: propustek bude navržen trubní, DN min. 1000. Na vtoku bude provedeno pouze čelo bez zásahu do zbytku vtokové jímky, po délce bude rozdělen šachtami a bude do něj napojeno odvodnění železniční spodku. Po vyústění mimo násyp bude dál pokračovat v otevřeném příkopu v nové poloze, napojení na propustek pod silnicí bude kanalizační šachtou (propustek bude podcházet trať na Nový Jičín). Překážka na trase propustku je stávající budova ČD v těsné blízkosti propustku.

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

9 Ostatní objekty

Přeložky a ochrana inženýrských sítí bude součástí jednotlivých profesí. Ve stavbě budou vyměněny 2 ks výtahů v žst. Polom, 3 ks výtahů v žst. Suchdol nad Odrou a vybudovány 2 ks výtahů v zast. Jeseník nad Odrou, budou provedeny úpravy zpevněných ploch, kabelovody. S novými PHS bude uvažováno v případě zvýšení rychlostí ve stanicích.

Zapsal: Ing. Petr Libosvár

10 Pozemní stavební objekty

Na místním šetření byl zástupci investora prezentován rozsah stavebního řešení v traťovém úseku Polom – Suchdol nad Odrou + železniční stanice Suchdol nad Odrou, Polom a Jeseník nad Odrou.

ŽST Suchdol nad Odrou

Předmětem stavebního řešení bude: Zastřešení ostrovního nástupiště, zastřešení výstupu z podchodu, informační a orientační systém, mobiliář, výtahy.

Zastřešení ostrovního nástupiště

Zastřešení ostrovního nástupiště má tvar vlašťovky s ocelovou nosnou konstrukcí. Krytina je tvořena z trapézového plechu. Zastřešení je odvodněno středovým žlabem s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozní ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Součástí repase stávající ocelové konstrukce bude i výměna stávajícího osvětlení nástupiště, které je umístěno na konstrukci zastřešení.

Zastřešení výstupu z podchodu

Zastřešení výstupního objektu je provedeno z ocelové nosné konstrukce se zaoblenou střechou, krytina je z trapézového plechu. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla. Střecha je odvodněna pomocí střešních žlabů s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozi ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Výtahy

Bude provedena rekonstrukce stávajících výtahů (3ks – 2x SBBH, 1x SON) s možnou úpravou rozměrů, aby vyhovovaly současným platným předpisům.

Zastávka Jeseník nad Odrou

Předmětem stavebního řešení bude: přístřešky pro cestující, informační a orientační systém, mobiliář, reléový domek.

Přístřešky pro cestující

Stávající přístřešky (2ks) jsou ocelové se sedlovou střechou, krytina s polykarbonátovou výplní. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla.

S ohledem na provedení nových nástupišť budou přístřešky provedené nově. Nová konstrukce bude shodná se stávajícím stavem, tzn. nosná konstrukce bude ocelová se sedlovou střechou, krytina bude z bezpečnostního skla. Boční stěny budou provedeny z bezpečnostního skla.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Reléový domek

Stávající reléový domek u přejezdu bude opraven v tomto rozsahu: **podlahová plocha bude zvětšena na max. dvojnásobek stávajícího stavu**, fasáda (vyspravení + nový nátěr).

Výtahy

Bude proveden návrh nové vnitřní technologie výtahů (2ks) u nového podchodu pro možnost bezbariérového přístupu do podchodu.

ŽST Polom

Předmětem stavebního řešení bude: přístřešek pro cestující, zastřešení výstupu z podchodu, úprava vnitřních prostor výstupu z podchodu, informační a orientační systém, mobiliář, výtahy.

Přístřešek pro cestující

Stávající přístřešek je ocelový se zaoblenou střechou, krytina s polykarbonátovou výplní. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla.

S ohledem na provedení nových nástupišť bude přístřešek proveden nově. Nová konstrukce bude shodná se stávajícím stavem, tzn. nosná konstrukce bude ocelová se zaoblenou střechou, krytina bude z polykarbonátu. Boční stěny budou provedeny z bezpečnostního skla.

Zastřešení výstupu z podchodu

Zastřešení výstupního objektu je provedeno z ocelové nosné konstrukce se zaoblenou střechou, krytina je z polykarbonátu. Boční stěny jsou tvořeny skleněnou výplní z bezpečnostního skla. Střecha je odvodněna pomocí střešních žlabů s napojením na ležatou kanalizaci.

Zastřešení bude repasováno s provedením nové protikorozní ochrany včetně svrchního nátěru s výměnou střešní krytiny a všech souvisejících klempířských výrobků tzn. mezistřeší žlab, svodné potrubí, lemování a atd. Nové opláštění stěn bude provedeno z bezpečnostního skla. Bude provedena nová ležatá kanalizace pro odvod dešťových vod.

Úprava vnitřních prostor výstupu z podchodu

Bude navrženo konstrukční oddělení prostor výstupu z podchodu ve stávající výpravní budově od ostatních veřejných prostor. Bude provedena dělicí stěna včetně stropní konstrukce, tak aby lidé přímou cestou vycházeli do přednádražního prostoru. Pro možnost vstupu do ostatních veřejných částí výpravní budovy z venkovního prostoru budou osazeny nové vstupní dveřní křídla – 2ks.

Informační a orientační systém

Nový informační a orientační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118.

Mobiliář

Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).

Výtahy

Bude provedena rekonstrukce stávajících výtahů (2ks – 1x SBBH, 1x SON) s možnou úpravou rozměrů, aby vyhovovaly současným platným předpisům.

Zapsal: Ing. Patrik Pluskal

Ing. Petr Libosvár
Zpracovatel záměru projektu
EXprojekt s.r.o.

ROZDĚLOVNÍK:

1. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor provozuschopnosti (015)
Samostatná skupina přípravy a realizace staveb provozuschopnosti
Ing. Jan Miklenda
Křížíkova 552/2,
186 00 Praha 8
2. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor Strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
3. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek GR, Odbor bezpečnosti a krizového řízení,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
4. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek správy majetku, Odbor Stavební,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
5. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor investiční,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
6. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
7. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek modernizace dráhy, Odbor strategie,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
8. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor základního řízení provozu,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
9. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek řízení provozu, Odbor operativního řízení a výluk,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
10. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Oddělení životního prostředí,

Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

11. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor traťového hospodářství,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
12. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
13. SŽDC, s.o.,
GR, Úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor elektrotechniky a energetiky,
Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1
14. SŽDC, s.o.,
Oblastní ředitelství Ostrava,
Ing. Richard Kajnar
Muglinovská 1038/5,
702 00 Ostrava
15. SŽDC, s.o.,
Správa železniční geodézie Olomouc,
Nerudova 773/1,
779 00 Olomouc
16. SŽDC, s.o.,
Správa železniční energetiky
Riegrovo náměstí 914,
500 02 Hradec Králové
17. SŽDC, s.o.,
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363,
190 00 Praha 9 - Libeň
18. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor investic (O3),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
19. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor provozu osobní dopravy (011),
Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1
20. České dráhy, a.s.,
GR, Odbor správy a prodeje majetku,

Nábřeží L. Svobody 12/1222,
110 15 Praha 1

21. ČD-Telematika, a.s.,
30. dubna 3045/7,
702 00 Moravská Ostrava a Přívoz

CEF, Polom - Suchdol n. O., BC - technické řešení

28.3.2018, OŘ Ostrava

Jméno a příjmení	Zastupuje	Telefon	Email	Podpis
PETR LIBOSVÁR	EXPROJEKSTO	702 003 487	LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	
JAN KRAMAY	OR OVA	602 649 540	kramay@szdc.cz	
JIRÍ KAČÍČEK	EXPONENT	602 563 970	KASICEK@EXPONENT.CZ	
ALEX CIPRIJ	SZDC, GR, 014	722 821 553	Ciprij@SZDC.CZ	
KADEL PARCHANÝ	SZDC, SZC Olomouc	607 968 519	Parchaný@SZDC.CZ	
IVO AXMANN	SZDC SBBH	720 943 233	axmann@szdc.cz	
TOMÁŠ KASPARÍK	SZDC, GR, OVA	776 732 710	kasparik@szdc.cz	
JIRÍ KUBINA	SZDC GR 013	727 876 484	KUBINAJ@SZDC.CZ	
JIRÍ MICKA	SZDC GR 030	606 092 909	MICKAJ@SZDC.CZ	
ČECH PETR	MORAVIA CONSULT OL	605 229 034	cechp@moravia.cz	
STACHO MARTIN	SZDC OR SOU	932 862 419	STACHO@SZDC.CZ	
LIPOWSKI LIBO	SZDC OR OVA UEP	606 724 350	Lipowski@SZDC.CZ	
BERNATIK ZDENĚK	PO OPANA, SZDC	602 457 069	Bernatik@SZDC.CZ	
KOURIL PATRIK	MORAVIA CONSULT OL as	774 151 543	kouril@moravia.cz	
TLUSKAL PAVEL	MCO a.s.	605 229 140	TLUSKAL@MORAVIA.CZ	
CELAŘKA CELÁŘKA	SZDC, OR OVA, SEE	922 762 062	celarka@szdc.cz	
MILAN LUKAŠEK	SZDC OR SHI OVA	602 739 149	lukasek@szdc.cz	
MILAN LUKÁŠEK	Signal Projekt	606 723 183	lukasek@signalprojekt.cz	
AUBURN PIETER	-	602 718 024	pieter@ova.signalprojekt.cz	
EVŽEN ŠIKORA	SZDC OR OVA SZET	606 721 423	šikora@szdc.cz	
PAVEL KRUPA	SZDC, OR OVA SZET	601 101 372	KrupaPa@szdc.cz	
PEL KRUBAL	SZDC, OR OVA SZET	602 723 019	krubal@szdc.cz	
RICHARD KUBISTA	SZDC, OR OVA	727 777 564	KubistaR@szdc.cz	
PAVEL MAREČEK	SZDC, OR OVA	724 024 811	marecek@szdc.cz	
VACLAV KUBISTA	SZDC, D 29	724 791 413	KubistaP@szdc.cz	
TOMÁŠ MAJER	SZDC, GR, 014	608 600 360	majer@szdc.cz	
JAROSLAV SMID	EXPROJEKT s.r.o.	601 130 634	smid@exprojekt.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 OŘ Ostrava KONTROLNÍ DEN PRO AKCI Úsek Polom – Suchdol n. O.
DATUM	22. 5. 2018 v 11:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA – Praha 3, Olšanská 1a, z.m. č. 101 a, b
PŘÍTOMNÍ	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL	Ing. Vachtl, Ing. Tikman

Úvod

Polom – Suchdol n. O.

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 vedoucím tohoto záměru projektu Ing. Libosvárem 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 budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Výsledné vypořádání je uvedeno v příloze, která je součástí záznamu.

Diskuze

Zástupci SŽDC požadují v popisu stávajícího stavu přesnější zdůvodnění změny rozsahu jednotlivých zařízení stavby, oproti zadávací dokumentaci.

Zpracovatel dopravní technologie společně se zpracovatelem zabezpečovacího zařízení posoudí možné varianty užitečných délek kolejí ve výhledu při zavedení ETCS.

Detailní řešení jednotlivých zařízení a stavebních objektů bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Další postup






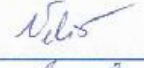




Zpracovatel zapracuje všechny projednané připomínky do 1. 6. a v digitální formě je zašle zadavateli. Konečná verze ZP bude odevzdána v digitální i papírové formě dne 4. 6. 2018.

Přílohy záznamu

- Kopie prezenční listiny
- Připomínky a návrh na jejich vypořádání

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	ZP Blending call, ŘKD 22.5.2018 ZP Polom – Suchdol n.O., BC
DATUM	22. května 2018, 11:00
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 VACHAŘ	SUDOP PRAHA a.s.	267099535 martin.vachar@sudop.cz	
Pavel TIKMAN	SUDOP PRAHA	605 229 022 pavel.tikman@sudop.cz	
KATEŘINA HLADKÁ	SUDOP PRAHA	2640 94 274 KATEŘINA.HLADKA@SUDOP.CZ	
MILAN STEHLÍK	SZDC GR 012	601 3870 25 STEHLIKM@SZDC.CZ	
JIRÍ NICHALICA	SZDC GR 026	601 326 710 NICHALICA@SZDC.CZ	
PIROSLAV VELÍŠ	SZDC GR 06	97 2255 368 velis@szdc.cz	
JAKUŠ MIKLENDÁ	SZDC GR 015	725 919 683 miklenda@szdc.cz	
MICHAL FRYC	SZDC GR-015	720 053 210 FrycM@szdc.cz	
RICHARD KADWITZ	ČEPC OŘOVIT	723 747 367 kadwicz@szdc.cz	
PETR LIBOSVÁŘ	EXprojekt s.r.o.	702 003 187 LIBOSVAR@EXPROJEKT.CZ	



Vyjádření odborů SŽDC k záměru projektu "Polom - Suchdol nad Odrou, BC" ze dne 22.5.2018				
č.	Organizace	Příloha	Připomínka	Vypořádání
1	O6 Odbor přípravy staveb	TEXTOVÁ ČÁST	Provozní a dopravní technologie: V předloženém ZP postrádáme údaje o výhledové dopravě a posouzení rozhodujících prvků kapacity dráhy tak, jak je uvedeno v kapitole 4.2 ZTP. Uveďte do souladu počty vlaků, 72 párů os. dopravy a cca 77 párů nákl. dopravy (144 + 154) není cca 249 vlaků denně obousměrně. Žádáme upravit.	Ing. Kouřil - Výhledový rozsah dopravy byl upřesněn a posouzení rozhodujících prvků kapacity dráhy bylo doplněno. Ing. Kouřil - Popis současného stavu byl upraven.
			Zabezpečovací zařízení: Bez připomínek.	X
			Elektrická trakce: V části silnoproudé technologie - napájecí stanice upozorňujeme, že při plánované rekonstrukci R110 kV na TM Suchdol nad Odrou je nutné uvažovat s návrhem konfigurace rozvodny pro cílový stav napájecího systému ve střídavé trakti AC 25 kV, 50 Hz. V ZTP bylo zadáno prověření možnosti realizace vlastního LDSž 22 kV, žádáme o doplnění závěru této možnosti do textu.	Ing. Množil - Součástí stavby není kompletní rekonstrukce celé rozvodny R110kV, ale pouze dílčí rekonstrukce portálu (ve stávající poloze) a výměna měničů (I a U). Po dílčí rekonstrukci zůstane zachována možnost překonfigurování rozvodny pro budoucí napájení trakce 25kV, AC a zůstane i možnost rozšíření o napájení LDSž 22kV.
			Železniční svršek: Kap. 5 (Informační systémy pro cestující str. 14 a 15) – v textu je chybně uvedena zastávka Jistebník (navíc se jedná o žst.) místo zastávka Jeseník nad Odrou.	Ing. Smid - Bylo opraveno
			Kap. 6.2 (Železniční svršek) – není uvedena rekonstrukce předjízdňných kolejích v obou železničních stanicích (v situacích zakresleno).	Ing. Smid - Bylo doplněno
			Životní prostředí: 10 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů - kapitolu doporučujeme dopracovat ve vztahu k dalším složkám životního prostředí, které nejsou v záměru projektu zhodnoceny (zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin, ZPF, PUPFL, vibrace, ovzduší a biologie). V kapitole 10.3 (Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy) chybí na str. 44 vyčet zásahů do VKP dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. Součástí kapitoly by měl být dále krátký závěr, který shrne možný vliv na jednotlivé složky ZP.	Ing. Hladká - Bylo doplněno
			Upozorňujeme, že v ZTP pro ZP byl definován rozsah požadavků v oblasti ZP 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 nenaplnňuje dikci zákona a nepodléhá tak posouzení vlivů na životní prostředí. Vzhledem k výše uvedenému je nezbytné upřesnit rozsah zpracování kapitoly ZP.	Ing. Hladká - Ve věci zpracování Oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb. a některých příloh, bude postupováno v souladu se stanoviskem ke smlouvě č.17399205 (50570/2017-SŽDC-GR-08) ze dne 15.5.2018.
			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.	Ing. Hladká - Ve věci zpracování Oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb. a některých příloh, bude postupováno v souladu se stanoviskem ke smlouvě č.17399205 (50570/2017-SŽDC-GR-08) ze dne 15.5.2018. Hluková studie byla doplněna.
			Upozorňujeme, že rozsah stavby je výrazně vyšší, než byl požadován v zadávací dokumentaci (např. nové SZZ a TZZ místo pouhé výměny venkovních prvků), a bude ho nutné řádně odůvodnit.	Ing. Libosvár - Bylo doplněno do části 3.2.3.2 Nedostatky, deficity z hlediska technického stavu, technických parametrů po jednotlivých profesích
			Bez připomínek	X
2	O11 Odbor operativního řízení a výluk			
3	O12 Odbor základního řízení provozu		ZST Suchdol nad Odrou a Polom železniční svršek v navrhovaném stavu: nesouhlasíme s návrhem vzájemné výluky ohrožující a ohrožené vlakové cesty dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ (č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6). Požadujeme navrhnout technické řešení dle obrázku č. 1 přílohy č. 1 uvedených „Zásad pro...“ (nově vzniknou 3 užitečné délky koleje).	Ing. Smid - Bylo upraveno – pro navržené a odsouhlasené řešení byly stanoveny dosažitelné užité délky koleje dle požadovaného.
4	O13 Odbor traťového hospodářství	TEXTOVÁ ČÁST	Železniční svršek: V hlavních kolejích ve směrových obloucích s poloměrem R < 1300 m požadujeme s ohledem na připravovanou změnu směrnice SŽDC S3 navrhnout minimálně ve vnějším kolejnicovém pásu kolejnice třídy oceli R350HT (jedná se o oblouky v km cca 222,2; 222,7; 244,6; 226,1 a	Ing. Smid - Bylo doplněno
			Železniční spodek: Bez zásadních připomínek.	X
			Železniční přejezdy: Bez připomínek.	X
			Mosty, propustky a zdi: Bez zásadních připomínek.	X
			Pozemní stavební objekty: Přístřešky a zastřešení budou na všech stanicích a zastávkách bude sjednocen tvar a materiálové provedení repasovaných (nových) přístřešků. Polykarbonát nepoužívat.	Ing. Pluskař - Bude dořešeno v dalším stupni PD.
5	O14 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky	TEXTOVÁ ČÁST	Zabezpečovací zařízení: 6 Specifikace rozhodujících SO a PS <u>6.2 Popis navržených prací po jednotlivých profesích</u> ETCS Suchdol nad Odrou - Polom V maximální možné míře bude respektován dokument "Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopraven", resp. platný dokument v době projektování. Doplníte text v tomto smyslu.	Ing. Libosvár - Bylo doplněno
			V rámci úprav ETCS (montáže/demontáže baliz, změna konfigurace kolejistě apod.) bude nezbytné provést výluky tohoto systému. Současně je nezbytné v rámci akce zajistit dostatečné finanční prostředky pro změny a úpravy na RBC (zejména úprava adresného SW).	Ing. Lukášek - S uvedenými pracemi je uvažováno. Bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace.
			Telekomunikační technika: Bez připomínek.	X

Vyjádření odborů SŽDC k záměru projektu "Polom - Suchdol nad Odrou, BC" ze dne 22.5.2018				
č.	Organizace	Příloha	Připomínka	Vypořádání
6	O15 Odbor provozuschopnosti	TEXTOVÁ ČÁST	Stanovisko oddělení správy infrastruktury a zkoušek: - ZST Suchdol n. Odrou (STR. 26) Druhý odstavec, opravit znění věty na: Z tohoto důvodu musí být provedena úprava v měnírně. Pátý odstavec, opravit znění věty na: V podchodu budou demontována stávající zářivková svítidla. - ZST Polom (STR. 26) Třetí odstavec, opravit znění věty na: V podchodu budou demontována stávající zářivková svítidla. - ZAST. Jeseník n/Odrou (STR. 26) První odstavec, opravit znění textu na: V žst. Jeseník n/Odrou bude provedeno nové osvětlení nástupišť. Druhý odstavec, opravit znění textu na: V podchodu budou demontována stávající zářivková svítidla a budou nahrazena svítidly s LED - Napájecí stanice (STR. 27) Druhý odstavec: opravit slovo vazba za slovo vazbu. - Železniční svrsek (STR. 28) První odstavec, nahradit text: kolejnic 60 E2 za text: kolejnic tvaru 60 E2.	Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
				Inq. Libosvár - Bylo opraveno
			Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí	
		1. Ochrana přírody a krajiny	Bez připomínek	X
		2. Voda a vodní hospodářství	Upozorňuje 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 nutno 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. V dokumentaci není uveden požadavek vycházející z vydané Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady (Příloha č. 4). V dalším stupni dokumentace požadujeme uvést, aby zhotovitel stavby jako původce odpadu zajistil zpracování dokumentace o nakládání s odpady (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“) s ohledem na finanční náklady stavby dle níže uvedeného rozsahu: Požadavek na zpracování a předložení dokumentace o nakládání s odpady:Závěrečná zpráva o nakládání s odpady - stavba nad 20 mil Kč (koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže	Inq. Hladká - Bude doplněno do dalšího stupně dokumentace. Inq. Libosvár - Bude doplněno do dalšího stupně PD
		3. Odpady a odpadové hospodářství		Inq. Libosvár - ZP se netýká
		4. Ochrana ovzduší	Bez připomínek. Jen upozorňujeme, že v případě, že bude docházet k recyklaci kolejového lože, je třeba, aby byla zpracována Rozptylová studie související s recyklací šetrkového lože, která je nutná zpracovat na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.	Inq. Hladká - Bude doplněno do dalšího stupně dokumentace.
		5. Hluk a vibrace	Protihluková opatření se předpokládají formou IPO na cca 10 ? objektech (z důvodu rozptýlené zástavby) a formu PHS podél ul. Za Nádražím v Suchdolu nad Odrou. 1) Požadujeme doplnit, že v rámci IPO musí být u staveb k bydlení, rodinných domů apod. zajištěno jiné přímé větrání obytných místností než přirozeně okny, nelze-li přirozeně větrat z podlimitní fasády. 2) Doporučujeme na realizaci protihlukových opatření počítat s větší rezervou. Pokud nebude obyvatel s IPO souhlasit, může hygiena trvat na výstavbě PHS (– bude řešeno v rámci projednání DSP). 3) V rámci tohoto stupně měla být zpracována hluková studie – požadujeme předložit k projednání.	Inq. Hladká - Bylo upřesněno v předané hlukové studii. Inq. Hladká - Je součástí zaslané hlukové studie. Inq. Hladká - Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace. Inq. Hladká - Hluková studie byla doplněna k připomínkám.
7	O16 Odbor jízdního řádu		Bez připomínek	X
8	O24 Odbor elektrotechniky a energetiky		Bez připomínek	X
9	O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení	TEXTOVÁ ČÁST	Nemá zásadní připomínky k předložené investiční akci S ohledem na rozsah a určení projektové dokumentace uvádí dále připomínky v obecné rovině tak, aby bylo možné následně vyhodnotit možný rozsah vyvolaných požárně-bezpečnostních opatření: 1) 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. 2) 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. 3) Pokud v rekonstruovaných místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány přenosné hasicí přístroje proveďte se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min.70B) popř. odůvodnění jejich neinstalace. 4) Do vhodné části projektové dokumentace doporučujeme doplnit text: „Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace k objektům drah a na dráze je nutné oznámit na operační středisko místně příslušné JPO HZSP SŽDC, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“ 5) 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 relových domků či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.	Inq. Pluskal - Požárně-bezpečnostní řešení bude doloženo v dalším stupni projektové dokumentace. Inq. Pluskal - Požárně-bezpečnostní řešení bude doloženo v dalším stupni projektové dokumentace. Inq. Pluskal - Požárně-bezpečnostní řešení bude doloženo v dalším stupni projektové dokumentace. Inq. Libosvár - Bylo doplněno do části 7.3 Organizace vystavby. Inq. Pluskal - Požárně-bezpečnostní řešení bude doloženo v dalším stupni projektové dokumentace.