

# ZÁPIS

z jednání

Datum: 12. 10. 2023

Místo: MS Teams

Akce: **Rekonstrukce mostu v km 138,187 TÚ 1201 na trati  
Znojmo – Okříšky**

Stupeň PD: DSPS + PDPS (Dokumentace pro společné povolení a dokumentace pro provádění stavby)

Předmět jednání: Představení stavby včetně ZOV a předpokládaného harmonogramu prací dopravcům.

Generální projektant: **DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.**  
Průmyslová 941  
580 01 Havlíčkův Brod

Zhotovitel mostního objektu:  
**SUDOP Brno, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
611 36 Brno

Hlavní inženýr projektu: Radek Kverek, DiS.  
Hlavní inženýr stavby: Ing. Jiří Čmiel

## Úvod

Generální projektant Radek Kverek přítomné přivítal a seznámil je s předpokládaným obsahem jednání – obsahem bylo představení stavby včetně ZOV a předpokládaného harmonogramu prací dopravcům.

- Radek Kverek představil dopravcům základní rozsah stavby, sdílel obrazovku s harmonogramem a rozsahem prací, zmínil výluky železniční dopravy a předpokládané trasy NAD. Představil i přístupy na staveniště, DIO a obchozí trasy – zejména provizorní přechod přes koleje v žst. Moravské Budějovice.
- Konstatoval, že provádění stavby bude v rámci 153dní nepřetržitých výluk kolejí -předpoklad 19.2.2025 - 21.7.2025. Dále k tomu doplnil, že vzhledem k předchozí poradě ohledně koordinace výluk a POV, bylo toto datum odsouhlaseno, jako prakticky jediné možné v roce 2025. S ohledem na předpoklad realizace staveb na Havlíčkobrodské trati nelze rok 2026 aktuálně uvažovat pro případné provedení této stavby.
- Ing. Zikán – Odboj dopravy – Kraj Vysočina konstatoval, že je nutno co nejméně výlukami omezit letní sezónu.

- Dále projektant konstatoval a zmínil, že v rámci této akce budou pravděpodobně zároveň prováděny další stavby Správy železnic, státní organizace, které představil Ing. Navrátil konstatoval, že bude nutno ještě koordinovat s předpokládanými výlukami 30dní na trati Mikulov – Hrušovany (31.5 – 30.6) – nesmí být konflikt a musí být volná cesta do Znojma.
- Dále na situaci promítl předpokládanou polohu provizorního přechodu přes koleje, jako bariérová obchozí trasa za uzavřenou ulici Pražská.  
Bude případně možné objíždět lichá skupina kolejí 3,5,7 a případně vlečka ( po té se objíždělo nyní v rámci výluk na opravu výhybek) Bude prováděno jako nezabezpečený posun. Je na diskuzi výluka těchto kolejí trvalá a pouze pro objíždění přerušit výluku po námezník výhybky č.5 a pak zase bude výluka. Muselo by být nahlášeno předem, kvůli střežení provizorního přechodu obchozí trasy. Kolej č1. a 2,4 a 6 trvale vyloučena po km 138,460 (po příchod na nástupiště u výpravní budovy)
- Na základě představení tohoto předpokladu se projektant zeptal zdali dopravci budou mít požadavky na objíždění vlakové soupravy, kde bylo konstatováno, že ano. Objíždění vlakových souprav bude zohledněno do dokumentace. Bylo však zamítnuto řešení s prováděním ukončování výluk a opětovné vyloučení kolejí z důvodu proto, aby byl neustále přechod ve vyloučené koleji, jen na omezenou dobu objíždění soupravy by byl v nevyloučené koleji a pro zhotovitele by bylo zřejmě, kdy bude nutno střežit přechod. Toto řešení by bylo z hlediska ukončování výluk a zavádění výluk velice složité, proto bylo zamítnuto.  
Je požadováno, aby byly pro objíždění vyhrazeny koleje a nebyly vyloučeny. Bude možné objíždět lichá skupina kolejí 3,5,7 a případně vlečka ( po té se objíždělo nyní v rámci výluk na opravu výhybek) Bude prováděno jako nezabezpečený posun. Zároveň bylo požadováno střežení přechodu v době objíždění soupravy. Bylo konstatováno, že toto by mohlo provádět dopravce či zaměstnanec Správy železnic, státní organizace.
- Ing. Jakub Bureš reagoval na úvodní projev projektanta a konstatoval, že dokumentace na investiční akci na most km 133,610 finišují přípravy.
- Na umístění obchozí trasy a provizorního přechodu reagoval ing. Koukal OŘ Brno – zdali by nešlo využít stávajícího schodiště v prostoru stavědla (z parkoviště soukromé firmy směrem ke stavědlu km cca 138,265) s tím, že v případě, že by toto bylo využito a vadilo by stávající stavědlo – je nevyužité a lze ho zdemolovat. Případně by prostor mohl posloužit i jako zařízení staveniště.

Projektant konstatoval, že tuto možnost prověří, je však aby investor rozhodl, zdali lze zařadit do stavby, jelikož nebylo uvažováno v ZP a musela by dokumentace rozšířena o tuto bourací činnost a musel by být zpracován projekt na demolici objekt, což není součástí zadání (dodatek k SoD). Jedná se však již o pokročilý termín rozpracovanosti.

- Ing. Jakub Maršalík, OŘ Brno projevil nesouhlas s délkou výluk, představil projekt mostu v Rakousku, kde most prý realizovaly ve 3 dnů výluk.

**Po skončení jednání zaslal tento email, jako doplnění k jednání a s pokračováním komunikace:**

Dobrý den,

dodatečně ještě zasílám nesouhlas s vedením náhradní autobusové dopravy. Ověřil jsem si ještě průběh letošních výluk. Při letošních opravných pracích byla NAD vedena už ze Znojma, protože probíhaly práce i na objektech v úseku Znojmo – Olbramkostel, který byl také vyloučen.

Pokud mám správné informace, tak všechny objekty, které plánujeme opravovat ve stejné výluce, jsou v úseku Grešlové Mýto – Moravské Budějovice.

Pokud je to tak, je naprostý nesmysl prodražovat náklad stavby za NAD v celém úseku Znojmo – Moravské Budějovice a prodlužovat tak cestovní doby. Vlaky mohou být vedeny i v úseku Znojmo – Grešlové Mýto. To může výrazně zjednodušit a zlevnit NAD, protože obsluha jednotlivých stanic a zastávek není vzhledem k jejich polohách úplně jednoduchá a navíc ke stanici Olbramkostel, musí být vedena separátní linka mikrobusem.

Doporučuji tedy v rychlosti prokonzultovat s objednateli a přepracovat, **úspora za NAD** podle mého názoru bude velká. Pro potřeby NAD by pak stačoval pouze jeden autobus a většinu dne by stačila pro obsluhu úseku Znojmo – Grešlové Mýto pouze jedna motorová jednotka (při nasazení např. „svižnějšího“ vozidla - např. 842 nebo 841) by pak stačovalo jedno vozidlo po celý den.

Nemám seznam všech účastníků dnešního jednání, v případě potřeby můžete přeposlat dále (ČD apod.)

S pozdravem

**Ing. Jakub Maršalík**

**Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Brno**

vedoucí odboru  
úsek náměstka ředitele pro techniku  
odbortechnický

Kounicova 688/26, 611 43 Brno

T 972 625 983

M 702 211 871

E [marsalikja@spravazeleznic.cz](mailto:marsalikja@spravazeleznic.cz)

[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

## **Závěr**

HIP Radek Kverek poděkoval zúčastněným za účast na jednání.

Dodatečná reakce projektanta k dodatečnému nesouhlasu Ing. Maršalíka s výlukami:

Radek Kverek:

„Jak jsem zmínil, ZOV je navrženo i na základě konzultace s odbornými realizačními firmami, proto nepředpokládám zásadní změny v harmonogramu prací (není samozřejmě konečná

verze a „kosmetické“ úpravy v řádech dnů můžeme řešit). Dle jednání ze 12.10.2023 nebyly od dopravců vzneseny žádné zásadní připomínky k navrženým délkám výluk ani NAD. Bylo s nimi kladně projednáno. Pokud si tu zodpovědnost vezmete na sebe, prosím o předložení svého harmonogramu prací, který investor doloží do dokumentace. Jako investor a objednatel výluk můžete výluky objednat v kratší lhůtě dle Vašeho uvážení (stejně tak, jako se děje u přejezdů) a do zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele můžete dát délku výluk dle Vašich představ (naš projektantský harmonogram je pouze orientační a nikoli závazný – každý zhotovitel si vždy přizpůsobí svým možnostem) . Samozřejmě můžete dát do výběrového řízení požadavek na dodržení Vámi stanovených výluk a předložení uchazečem o VZ jiný harmonogram se zkrácením výluk. Samozřejmě může ze strany investora na zhotovitele tvořit tlak a může být stavba uvedena do provozu v předtermínu a ne k poslednímu dni výluk, prací atd.“

Přílohy: Harmonogram prací, situace ZOV a stavby, DIO, NAD, návrh výluk, email ing. Maršálíka.

V Havlíčkově Brodě, 4. 11. 2023

zapsal: Radek Kverek DiS.