



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



11.11.2016



Sdružení
PRODEX-VALBEK



1	Dokumentace po zpracování připomínek	05/2016		Číslo soupravy: 6
2	Úprava projektu z důvodu změny časového plánu realizace	11/2016		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Odpovědný projektant stavby	Ing. Pavol Bartoš	
Odpovědný projektant PS, SO, části	Ing. Pavol Bartoš	
Vypracoval	Ing. Pavol Bartoš	
Technická kontrola	Ing. Pavel Novák	



PRODEX spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2
tel.: +420 277 007 726
e-mail: info@prodex-cz.eu

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Záznamy z výrobních porad

Zak. číslo zhotov.	16XP24004
Datum	05/2016
Stupeň	PROJEKT (DSP)
Měřítko	-
Část	Příloha
H	2.1

ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH PORAD

STAVBA: **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **PROJEKT (DSP)**

Vypracoval: Ing. Pavol Bartoš

V Praze, 11/2016

H.2 Záznamy z výrobních porad

Číslo	Předmět	Datum
1	Zápis z jednání - vstupná porada	14.09.2016
2	Zápis z jednání - závěrečná porada	19.10.2016

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice (úpravy projektu stavby)
Předmět jednání:	Vstupní výrobní porada
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	14.9.2016
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Z jednání se omluvili:

Ing. Jiří Lelek a Ing. Bednář (SŽDC, GŘ, O13); Václav Zikán (Kraj Vysočina), Ing. Fiala (ČD, ROC Jihlava) Milan Pech (SŽDC, OŘ Brno SEE).

HIP a HIS stručně seznámili přítomné s důvody pro zpracování úpravy projektu stavby:

V zpracovaném projektu předaném k 7.7.2016 je v POV uvažováno s realizací stavby v roce 2017 formou 2 dlouhodobých nepřetržitých výluk v jedné stavební sezóně. V rámci projednání návrhu ročního plánu výluk pro rok 2017 bylo zjištěno, že na trati Havlíčkův Brod – Kolín nelze pro tuto stavbu poskytnout potřebné výluky v jedné stavební sezóně a je tedy nutné stavbu rozdělit realizačně na 2 stavební sezóny:

- rekonstrukce koleje č. 1 od 1.4.2017 111 dnů nepřetržité výluky (do 8.9.2016, kdy začíná výluka pro stavbu ČEZ)
- rekonstrukce koleje č. 2 od 1.4.2018 112 dnů výluky).

Náplní jednání byla prezentace návrhu možného řešení v profesi zabezpečovací zařízení, které se tato změna dotkne nejvíce a následně prezentace předpokládaných dopadů na POV a další související profese.

Stěžejním cílem jednání bylo koncepční rozhodnutí investora/objednatel o řešení, které umožní další postup projekčních prací – rozpracování úpravy projektu.

TERMÍNY – předběžný harmonogram projekčních prací:

ETAPA	ČINNOST	TERMÍN
1	VSTUPNÍ MULTIPROFESNÍ PORADA	14.09.2016 středa
	Odevzdání dokumentace k připomínkám - digitální verze	do 07.10.2016 pátek
	Připomínky od investora	do 13.10.2016 čtvrtek
	ZÁVĚREČNÁ MULTIPROFESNÍ PORADA + projednání připomínek	do 19.10.2016 středa
	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	11.11.2016 pátek
2	PODKLADY PRO VOS (VEŘEJNOU OBCHODNÍ SOUTĚŽ)	02.12.2016 pátek
3	PODÁNÍ ŽÁDOSTI O ZMĚNU STAVBY PŘED DOKONČENÍM	20.01.2017 pátek

Poznámka: Konferenční projednání připomínek bude vypořádáno v rámci závěrečné výrobní porady. Dotčené složky obdrží dokumentaci v digitální formě, poté zašlou písemné reakce projektantovi v předstihu před závěrečnou výrobní poradou tak, aby byl na ně schopen při projednání reagovat.

HIP upozornil na problematiku finančního zajištění stavby: Prodloužením stavby se navýší investice a s nejvyšší pravděpodobností nebudou dodrženy limitní náklady pro Projekt. Bylo dohodnuto, že o dalším postupu při řešení finančního zajištění stavby rozhodne investor poté, co získá upravený souhrnný rozpočet stavby.

Formální vzhled rozpisek:

- dle čl. II SoD má být respektován název stavby: zpracování úpravy projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“.

HIP upozornil na to, že není vhodné měnit název stavby z důvodu zavedeného označení stavby ve stavebním řízení/rozhodnutí a proto navrhnul:

- název stavby ponechat: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“
- dokumentaci úpravy projektu stavby označit jako změnu nad rozpiskou s popisem: „Úprava projektu z důvodu změny časového plánu realizace“

Byl odsouhlasený návrh HIP.

Inženýrská činnost (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

V odevzdaném Projektu je stavba projednána na 1 rok. Projektant v rámci IČ tedy aktualizuje podklady (vyjádření správců stávajících sítí již bylo obdrženo) a požadovaná vyjádření, kterých se týká prodloužení stavby (zejména vynětí ze ZPF a některá vyjádření orgánů ŽP a dalších DOSS).

Dále bude v rámci úpravy řešení doplněna koordinace se stavbami, které vznikly (resp. jejich příprava započala) po ukončení projekčních prací a odevzdání Projektu.

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ivo Jabůrek, Signal Projekt s r. o.)

Varianta 1

V 1TK bude aktivován nový autoblok, ve 2TK bude v provozu stávající autoblok. Přejezdy budou nové, řízené počítači náprav.

Pro výše uvedené řešení je třeba:

- ve 2TK je potřeba zachovat všechny stávající prvky ZZ, skříně s výstrojí AB u jednotlivých oddílových návěstidel,
- rozvod 6kV pro napájení skříní AB (možnosti jsou zachovat stávající 6kV a zároveň nový 6kV, nebo ze stávajícího rozvodu napojit nové přejezdy, nebo z nového rozvodu 6kV napojit skříně stávajícího AB),
- ochrana kabelů vedoucích k prvkům u 2TK během prací v 1TK,
- pro aktivaci nového TZZ mít k dispozici vlákna v DOK eventuálně pro přechodnou dobu lze realizovat po TK,
- na ovládacích pultech v HB a Okrouhlici provozovat zároveň ovládací prvky nového a stávajícího autobloku,
- v reléových místnostech zachovat výstroj stávajícího TZZ a zároveň doplnit výstroj nového TZZ, prostorově by to mělo vyjít i v Okrouhlici, kde je prostor dost stísněný,

- vybudovat přejezdovou konstrukci v obou TK včetně příjezdových komunikací, ve 2TK by šlo i provizorně.

Z dopravního hlediska je tato varianta možná, jedná se o dvě „jednokolejky“ každá se svým zabezpečovacím zařízením.

Varianta 2

V 1TK bude aktivován nový autoblok, ve 2TK bude aktivován nový autoblok na stávajícím železničním svršku. Přejezdy budou nové řízené počítači náprav. *Rizikem je opotřebení železničního svršku a z toho plynoucí možný problém s nastavením kolejových obvodů (nově používané zařízení má vyšší citlivost).*

Pro výše uvedené řešení je třeba:

- ve 2TK se bude výstroj nového autobloku instalovat na stávající železniční svršek,
- ve 2TK se zřídí provizorní izolované styky podle rozmístění návěstidel AB, stávající IS se překlenou,
- vybudovat přejezdovou konstrukci v obou TK včetně příjezdových komunikací, ve 2TK by šlo i provizorně,
- vše ostatní už by mělo být dle nového stavu (6kV, sděl. zařízení,...),
- během rekonstrukce 2TK se provizorně umístěná výstroj AB demontuje.

Pro obě varianty dále nutné dořešit koordinační vazby, zejména polohu stávajících a nových návěstidel vzhledem k provizorní a definitivní poloze k.č.2:

Napájení stávajících návěstidel v k.č.2 z nového 6kV, anebo varianta vybudovat při stáv. k.č.2 nové návěstidla a provozovat pomocí nich starou kolej č. 2 v provizorní poloze bude koordinována s kolejovým řešením. HIP upozornil, že v projektu navržené poloze jsou nové návěstidla osově od osy stáv. k.č.2: v km 228,710 - 2,75m; v km 229,740 - 1,91m. Takovéto případy (platí i pro TV) budou řešeny vybudováním provizorního a definitivního základu a přemontováním konstrukce návěstidla. HIS upozornila na kabelové rezervy v provizorním stavu, které vyhoví pro definitivní stav bez spojování kabelů.

Dále bylo dohodnuto, že v případě výběru varianty 2, kde hrozí riziko z opotřebení železničního svršku a z toho plynoucí možný problém s nastavením kolejových obvodů, bude provedeno proměření stávajícího stavu kolejového svršku (provádí např. TÚDC).

Silnoproud: (zapsal Ing. Luis Pinto, PRODEX spol. s r. o.)

Varianta 1

Pro výše uvedené řešení je potřeba rozvod 6kV pro napájení skříní AB. Možnosti jsou:

- zachovat stávající 6kV a zároveň provozovat nový 6kV – *není vhodné, protože stávající 6kV leží místy v trase nové zabazř. a sděl. kabelové trasy a po zahájení provozu v nové k.č.1 už nebude „živý“.* V případě souběžného provozování stávající i nové trasy 6kV je řešení technicky komplikované: rozdvojení trasy v HB a následné spojení tras v Okrouhlici je potřeba vyřešit tak, aby bylo možné v případě poruchy „otočit“ trasu z Golčova Jeníkova do HB. Řešení v HB by bylo v tomto případě atypické (rozpojovací skříň se 4 odpojovači). Řešení v ŽST Okrouhlice je závislé od toho, je-li možné rozšířit stávající rozvodnu 6kV ve VB v Okrouhlici o třetí odpojovač. Jestli to možné není, je potřeba

doplnit třetí odpojovač v nové skříně (TS) v Okrouhlici. Obě možnosti jsou technicky i finančně náročnější oproti řešení ve variantě 2. Dále je také méně vhodné dál provozovat stávající trasu 6kV, která byla položena v 70tých letech minulého století a blíží se ke konci své životnosti (vysoké riziko poruch).

- ze stávajícího rozvodu napojit nové přejezdy – není vhodné – viz předešlý bod
- z nového rozvodu 6kV napojit skříně stávajícího AB – nevhodné, protože nová kabelová trasa 6kV by byla 13krát přerušena/spojkována k provizornímu napájení stávajících skříní (z toho 8 skříní AB).

Varianta 2

Pro výše uvedené řešení je třeba:

- vybudovat přejezdovou konstrukci v obou TK včetně příjezdových komunikací, v 2TK provizorně.
- vše, včetně zabř. ve 2TK napájené z nové trasy 6KV.

Projektant i provozovatel (OŘ SEE) doporučuje variantu 2.

Další provizorní stavy můžou vzniknout pouze u osvětlení v zast. Havlíčkův Brod – Perknov (v závislosti od toho, bude-li v přerušení stavby provozována nebo ne).

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Varianta 1

- pro aktivaci nového TZZ mít k dispozici vlákna v DOK eventuálně pro přechodnou dobu lze realizovat po TK – kapacitně je možné jak DOK, tak i TK, ale znamenalo by to nové napojení do stavebního ústředny (místnosti zabř.) v obou stanicích, tj. navýšení nákladů.

Varianta 2

- Bez problémů.

Pro obě varianty ale rozdělením realizace platí: pro kabely, jež mají během celé stavby zůstat v provozu (DOK SŽDC a ČD-T, DK SŽDC – provádějí se u nich pouze úpravy v jejich uložení), by rozdělení stavby na dvě části znamenalo min. zopakování měření na kabelech před a po ukončení prací na samotných kabelech a v prostoru nad nimi.

Řešení případných přechodových stavů může vyplynout ze způsobu řešení nástupišť v zast. Havlíčkův Brod – Perknov (v závislosti od toho, bude-li v přerušení stavby provozována nebo ne) a návazné koordinace souvisejících profesí v oblasti nástupišť.

Železniční svršek a spodek (zapsal Ing. Karel Ogoun, PRODEX spol. s r. o.)

- V upravovaném úseku (kilometráže jsou uvedeny cca) 226,0 - 232,3 jsou úseky, kde nová k.č.1 a stávající k.č.2 s osovou vzdáleností menší než 4,0m (228,2 - 228,7 + 230,1 - 230,4) což nesplňuje požadavek § 11, čl. (2), odst. a) Vyhl. 177/1995 Sb.:

(2) U více kolejných tratí s rozchodem koleje 1 435 mm (dále jen "normální rozchod") musí být dodrženy následující vzdálenosti os kolejí:

a) na širé trati v přímé koleji a obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 000 mm,

Jestli by měly být provozovány traťovou rychlostí je nutné posoudit ve vztahu ke vzdálenosti os a k převýšení na jmenovitou, případně mezní osovou vzdálenost a v případě potřeby směrově upravit/odsunout k.č.2. Možný problém v místě os. vzd. v zastávce Perknov - bude-li nutné odsunout k.č.2 (u nástupiště je os. vzd. 3,77m), je potřeba upravit i stávající hranu nástupiště, případně nástupiště vyloučit z provozu (zastávka mimo provoz 1 rok + 111 dní?). Min. osové vzdálenosti ve dvou výše popsaných úsecích jsou: km 228,650 - 2,83m; km 230,300 - 3,58m. V Projektu je ale již teď, z důvodu možnosti realizovat novou k.č.1 navržen odsun stávající k.č.2. Dále je tento odsun popsán s důsledky plynoucími z přerušení stavby:

- V úsecích v km 228,455 – 228,780 a 230,000 – 230,375 bude provizorním GPK zajištěna osová vzdálenost kolejí min. 4,0 m. Provizorní GPK je naprojektováno už teď na stávající traťovou rychlost 70 resp. 75 km/h.
- Úprava GPK 2. koleje v Perknově znamená zúžení stezky u 2. koleje na šířku < 400 mm (v def. stavu vyřešeno gabiony), přeskládání přejezdových panelů a nástupištních desek části nástupiště.
- Úprava GPK 2. koleje v km 228,455 – 228,780 nevyvolá žádné dodatečné úpravy stezky ani nezasáhne do stávajícího systému odvodnění. Úsek se nachází v širším násypu a téměř rovině se spádem od koleje.
- Úprava GPK 2. koleje v km 230,000 – 230,375 místy vyvolá zásahy do stávajícího systému odvodnění – otevřeného příkopu. Pokud by se tolerovalo zmenšení šířky stezky pod 400 mm nebo by mohlo dojít k jejímu vypuštění, pak se do otevřeného příkopu nezasáhne. Jinak by se musel upravit/doplnit svah pod stezkou a reprofilovat příkop v části úseku.

Projektant není známo, je-li možné provozovat kolej (mimo provizorní stavy vyvolané stavbou) bez drážní stezky. Bez úpravy odvodnění (přerušeného příkopu v upravovaném úseku km 230,000 – 230,375) ale projektant nedoporučuje ponechat trať přes zimní období. Hrozí kumulace srážek, průnik vody do koleje a při mrazech možné nechtěné významné změny GPK.

Správce trati (OŘ Správa trati) souhlasí s řešením se zúžením, resp. zrušením drážní stezky po dobu zimní přestávky v realizaci s tím, že na druhé straně kolejí bude drážní stezka, potažmo VSMP zachován.

Mosty (zapsal Ing. Radek Navrátil, PRODEX spol. s r. o.)

Všeobecně:

Při použití krátkodobých výluk v jedné koleji, je vždy nutné uvažovat se snížením rychlosti v druhé koleji na 50 km/hod.

Při zakonzervování je potřebné uvažovat s pravidelnými prohlídkami mostů a propustků po dobu konzervace stavby.

K přestavovaným mostům:

SO 14-09 Most v ev. km 227,178

Požadavky při zakonzervování stavby (dvě stavební sezóny):

Vyšší nároky na zakonzervování izolace pro její správné napojení po zhotovení nové konstrukce i v druhé koleji.

Vyšší nároky na napojení nové konstrukce na stávající v místě pažení, dle stavu konstrukcí v místě napojení (např. přebetonování spáry, chemická stabilizace zeminy v místě spáry apod.).

Zajištění stability stávající, z poloviny odbourané, kamenné klenby (např. podepřením, zhotovením ztužujícího věnce, snížení traťové rychlosti na mostě apod.).

Zhotovení části pod koleji č.2 v krátkodobé výluce před kolejí č.1 (jedna stavební sezóna):

Použití prefabrikace. Vyšší nároky na zhotovení paženého výkopu v krátkém čase, kdy použití injektovaných zemních kotev nelze provést z důvodu možného napnutí až po zatvrdnutí kořenové části - tj.cca 14 dní po injektáži kořene. Vzhledem k tomu, že trať byla původně jednokolejná, lze uvažovat s částečným pažením původního zasypaného kamenného čela konstrukce pod první kolejí, které však musí být z části odbouráno. Kotvení lze provádět tyčovými kotvami, provrtanými skrz stávající konstrukci mostu a zakotvenými na jejím lici.

Z hlediska časové náročnosti je tedy rozhodující rychlost demolice stávající betonové konstrukce a zajištění stavební jámy. Mokvý proces je pouze u podkladního betonu (dá se nahradit pískem s cementem) a ochrany izolace na horním povrchu přičle, výška podkladního betonu drenáže by byla omezena tak, aby nebylo nutné použít bednění (příp. náhrada podkladní vrstvy drenáže nebo použití prefabrikace). Samotné osazení betonových prefabrikátů (rám + křídla) zabere odhadem půl dne.

Po konzultaci s výrobcem mostních rámových prefabrikátů by měla být přestavba mostu v krátkodobé 7 denní výluce proveditelná. Jako referenční stavby podobného charakteru, nebo krátké doby výstavby, lze uvést (na jednokolejné trati):

Nový most v žkm 10.230 na trati ČD Roudnice n/L Straškov – 48 hodin výluka

Nový most v Naves, Francie – 72 hodin výluka

Přestavba mostu v žkm 64,507 trati Železná Ruda-Plzeň – 9 dní výluka

Přestavba mostu v žkm 275,804 na trati České Velenice-Plzeň – 14 dní výluka

SO 14-15 Most v ev. km 230,408

Požadavky při zakonzervování stavby (dvě stavební sezóny):

Vyšší nároky na zakonzervování izolace pro její správné napojení po zhotovení nové konstrukce i v druhé koleji.

Vyšší nároky na napojení nové konstrukce na stávající v místě pažení, dle stavu konstrukcí v místě napojení (např. výplň a překrytí spáry, chemická stabilizace zeminy v místě spáry apod.).

Zhotovení části pod kolejí č.2 v krátkodobé výluce před kolejí č.1 (jedna stavební sezóna):

Zhotovení paženého výkopu se jeví v krátkém čase jako problematické, kdy injektované zemní kotvy lze napnout až po zatvrdnutí kořenové části - tj.cca 14 dní po injektáži kořene.

SO 14-22 Most v ev. km 232,341

Původně bylo uvažováno se zhotovením mostu při rekonstrukci koleje č.1, pod mostním provizoriem v koleji č.2. Most je rovněž možné provést v druhé stavební sezóně při rekonstrukci koleje č.2, pod mostním provizoriem v koleji č.1.

K přestavovaným propustkům, které jsou navrženy v nové poloze:

SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638

Požadavky při zakonzervování stavby (dvě stavební sezóny):

Vyšší nároky na napojení nové konstrukce na stávající v místě pažení, dle stavu konstrukcí v místě napojení (např. přebetonování spáry, chemická stabilizace zeminy v místě spáry apod.).

V případě zhoršeného stavu stávající konstrukce po jejím odbourání v ose os kolejí její provizorní podepření.

Vyšší nároky na převedení trvalé vodoteče v místě napojení stávající a nové konstrukce, vzhledem k nové poloze a omezení maximálního průtoku (staveniště nebude po dobu zakonzervování odvodněno, nebude prováděno čerpání, rovněž nebude zajištěn trvalý dozor apod.).

Zhotovení části pod kolejí č.2 v krátkodobé výluce před kolejí č.1 (jedna stavební sezóna):

Vyšší nároky na zhotovení paženého výkopu v krátkém čase, kdy použití injektovaných zemních kotev nelze provést z důvodu možného napnutí až po zatvrdnutí kořenové části - tj.cca 14 dní po injektáži kořene. Vzhledem k malé výšce propustku a přesypávky je možné použít podepření nebo rozepření pažení, dle možností zhotovitele a situace při výkopových pracích. Mokrý proces je pouze u podkladního betonu a základové konstrukce. Předpokládá se zhotovení části propustku v koleji č. 2 v krátkodobé výluce 7 dní.

SO 14-69 Propustek v ev. km 231,369

Požadavky při zakonzervování stavby (dvě stavební sezóny):

Vyšší nároky na napojení nové konstrukce na stávající v místě pažení, dle stavu konstrukcí v místě napojení (např. přebetonování spáry, chemická stabilizace zeminy v místě spáry apod.).

V případě zhoršeného stavu stávající konstrukce po jejím odbourání v ose os kolejí její provizorní podepření.

Vyšší nároky na převedení trvalé vodoteče v místě napojení stávající a nové konstrukce, vzhledem k nové poloze a omezení maximálního průtoku (staveniště nebude po dobu zakonzervování odvodněno, nebude prováděno čerpání, rovněž nebude zajištěn trvalý dozor apod.).

Zhotovení části pod kolejí č.2 v krátkodobé výluce před kolejí č.1 (jedna stavební sezóna):

Vyšší nároky na zhotovení paženého výkopu v krátkém čase, kdy použití injektovaných zemních kotev nelze provést z důvodu možného napnutí až po zatvrdnutí kořenové části - tj.cca 14 dní po injektáži kořene. Vzhledem k tomu, že trať byla původně jednokolejňá, lze uvažovat s částečným pažením původního zasypaného kamenného čela konstrukce pod první kolejí, které však musí být z části odbouráno. Kotvení lze provádět tyčovými kotvami, provrtanými skrz stávající konstrukci mostu a zakotvenými na jejím lici. Vzhledem k malé výšce propustku a přesypávky je možné použít podepření nebo rozepření pažení, dle možností zhotovitele a situace při výkopových pracích. Mokrý proces je pouze u podkladního betonu a základové konstrukce. Předpokládá se zhotovení části propustku v koleji č. 2 v krátkodobé výluce 7 dní.

K ostatním přestavovaným propustkům:

Požadavky při zakonzervování stavby (dvě stavební sezóny):

Vyšší nároky na napojení nové konstrukce na stávající v místě pažení, dle stavu konstrukcí v místě napojení (např. přebetonování spáry, chemická stabilizace zeminy v místě spáry apod.).

V případě zhoršeného stavu stávající konstrukce po jejím odbourání v ose os kolejí její provizorní podepření.

Vyšší nároky na převedení trvalé nebo občasné vodoteče v místě napojení stávající a nové konstrukce (staveniště nebude po dobu zakonzervování odvodněno, nebude prováděno čerpání, rovněž nebude zajištěn trvalý dozor apod.).

Zhotovení části pod kolejí č.2 v krátkodobé výluce před kolejí č.1 (jedna stavební sezóna):

- SO 14-57 Propustek v ev. km 226,028 – možné viz SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638
- SO 14-62 Propustek v ev. km 228,446 – nepravděpodobné viz SO 14-15 Most v ev. km 230,408
- SO 14-64 Propustek v ev. km 230,268 – nepravděpodobné viz SO 14-15 Most v ev. km 230,408
- SO 14-66 Propustek v ev. km 230,612 – nepravděpodobné (monolitické čelo)
- SO 14-67 Propustek v ev. km 230,781 – možné viz SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638
- SO 14-70 Propustek v ev. km 231,640 – nepravděpodobné (monolitické čelo)

K ostatním mostům a propustkům:

Rozdělení stavby na dvě stavební sezóny je nevýznamné u následujících objektů:

- SO 14-90 Silniční nadjezd v ev. km 229,672
- SO 14-58 Propustek v ev. km 226,471
- SO 14-61 Propustek v ev. km 228,207
- SO 14-68 Propustek v ev. km 231,059
- SO 14-71 Propustek v ev. km 232,125

Most přes Sázavu:

- Kolejové lože v koleji č.1 bude dočasně chemicky stabilizováno => snížená rychlost provozu v koleji č.1 do doby osazení nové mostní konstrukce v k.č.2 (nejasná dlouhodobá trvanlivost chemické stabilizace – nutno zřídit trvalé pažení? – *projektant prověřit*).
- Dlouhodobý pronájem podpěrné konstrukce pro novou konstrukci, která bude osazena vedle mostu v koleji č.2 - *bude řešen realizací ve druhé stavební sezóně*.
- Kdo ponese záruku za PKO ocelové konstrukce nového mostu v době přerušení prací? Riziko poškození vandalizmem nebo povětrnostními podmínkami. *Ochranný nátěr nové konstrukce přes zimu nebo realizace ve druhé stavební sezóně? Byla odsouhlasena realizace ve druhé stavební sezóně*.
- Dlouhodobý pronájem lešení pro sanaci opěr a pilíře, které je osazeno v SP č.1 – bude koordinovaný s výměnou ložisek v k.č.1 (investorem OŘ SMT).

Protihlukové objekty (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Kotevní výztuž základových konstrukcí u koleje č. 2, které budou provedeny v etapě přípravných prací, bude zakonzervována ošetřením protikorozním epoxidovým nátěrem.

Kácení (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Změny v řešení z odevzdané projektové dokumentace se nepředpokládají.

HIS upozornila na možné vynětí kácení z dokumentace a její použití pro samostatnou soutěž na zhotovitele – z důvodu využití období vegetačního klidu před zahájením samotné realizace.

Trakční vedení a ukoleinění kovových konstrukcí (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Trakční vedení

Změny v řešení z odevzdané projektové dokumentace se nepředpokládají. Případná regulace troleje nad provizorně posunutou k.č.2 možno ošetřit pouze položkou v soupisu prací. Posun stožárů TV se zatím nepředpokládá – prověřeno bude po vyprojektování provizorních stavů k.č.2.

Přejezdy (zapsal Ing. Ondřej Holomý, PRODEX spol. s r. o.)

Stavebně je možné po dobu přerušení stavby provizorium v k.č.2 (výdřevou nebo sypaným přejezdem - rampou), ale možná je i montáž nové konstrukce přejezdu do stávající k.č.2 (v prostoru mezi kolejemi pouze se zásypem) a ve druhé stavební sezóně demontáž a opětovná montáž do definitivního stavu po realizaci nové k.č.2.

Časově závisí řešení od zabzař. - jestli nebude možné zabezpečit i druhou kolej PZZ (zatím uvažováno propojení výstražníků u k.č.2, která byla vyloučena hned po realizaci nové k.č.1, na výstražníky u nové k.č.1 s napájením z nové trasy 6kV) nutné vyloučení přejezdů z provozu (na 1 rok):

- Ohledně zabezpečení problém zejména u přejezdu před Okrouhlicí, který mění polohu: Nemůžou existovat oba přejezdy souběžně, a jestli bude zrušen stávající, opět závisí od řešení zabzař., je-li možné PZZ provozovat na nové k.č.1 a staré k.č.2. V případě ponechání stáv. přejezdu v provozu až do zahájení realizace k.č.2 (kdy už bude moci být provizorně využívaný přejezd v nové poloze) nutné vyřešit jak bude do té doby fungovat stávající PZZ na nové k.č.1.
- Podobně přejezd v Perknově - v případě vyloučení nutné zajistit souhlas obce, potažmo zemědělců. Po konzultaci se starostou obce Okrouhlice (Ing. Pospíchal): přejezd u Okrouhlice nesouhlas, ale možná se dá zvrátit dalším jednáním; přejezd v Perknově kategoričtý nesouhlas s dlouhodobou výlukou - již teď problémy se zemědělci. Tj. - nutné změnit řešení zabzař. Z toho plyne mimo jiné obnova řízení o změně zabzař (projektantovi není známo, jestli lze formou změny stavby před dokončením, protože to je samostatné řízení).

Z výše popsaného plyne, že výhodnější z hlediska přejezdů je varianta 2 s předpokladem, že stávající přejezd před Okrouhlicí bude zavřen po zahájení výluk v k.č.1 a v první stavební sezóně a v ní bude i dokončený (a to včetně přístupové komunikace) – *(napájení ze stávající 6kV je problematické a riziko poruch se zvyšuje každým zásahem do staré kabelizace).*

Nástupišť (zapsal Ing. Ondřej Vránek, PRODEX spol. s r. o.)

Řešení nástupišť spočívá v koordinaci s ostatními profesemi a je odvislé od rozhodnutí, zda bude zastávka Havlíčkův Brod – Perknov dlouhodobě vyloučena nebo provozována i v době přerušení stavby. Všichni přítomní se shodli na variantě s přeskládáním nástupištních desek v délce cca 40ti metrů na začátku nástupiště, směrem na Okrouhlice.

Přístřešky pro cestující (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

Změny v řešení z odevzdané projektové dokumentace se nepředpokládají.

Provozní a dopravní technologie (zapsal Ing. Leoš Hromádko, PRODEX spol. s r. o.)

Bude přepracovaný výřez nasimulovaného výlukového GVD. Jednokolejný obousměrný provoz s omezením na 50 km/h v úseku rekonstrukce žel. svršku bude doplněn o simulaci s dvoukolejným provozem v době stavební přestávky a to variantně:

- S úvahou možných omezení traťové rychlosti v místech předmětných rozestavěných mostních konstrukcí
- Bez omezení traťové rychlosti v místech předmětných rozestavěných mostních konstrukcí (technické řešení mostní konstrukce zabezpečí dodržení rychlosti)

Nové varianty budou spočteny s cílem zachovat GVD a budou předány GR O12 před koncem roku, aby s ním bylo možné pracovat při přípravě GVD na rok 2018.

Plán organizace výstavby (zapsal Ing. Leoš Hromádko, oba PRODEX spol. s r. o.)

- POV bude zpracovaný se zahrnutím zásad a požadavků popsanych v tomto záznamu pro jednotlivé profese.
- Projektant požádal o výlukový plán předmětného traťového úseku a přilehlých úseků.
- Projektant upozornil na to, že bude potřeba dořešit další výluky na:
 - IS v 2TK v prvním roku realizace
 - Prozkoušení zabař. ve 2TK v prvním roku realizace

Další příspěvky zúčastněných (zapsal Ing. Pavol Bartoš, PRODEX spol. s r. o.)

- Všemi přítomnými byla odsouhlasena Varianta 2.
- Zástupce GR O14 požádal o doložení finančního zdůvodnění variant – je přílohou tohoto záznamu.
- Na dotaz ohledně cyklostezky v k.ú. Veselice odpověděl HIP: *Informace po kontaktování zástupce města Havl. Brod: Na cyklostezku v tomto úseku je zpracovaná pouze prvotní studie, která se nezabývala konfigurací terénu, pozemky apod... Uvedená trasa je ve střednědobém plánu rozvoje cyklotras. Tj. úprava projektu by mohla znamenat zbytečně investované prostředky (spolufinancování ze zdrojů EU) a případný zásah do dokončeného díla v záruční době reálně nelze předpokládat. Z uvedených důvodů, nemá smysl se dále touto problematikou v dokumentaci zabývat.*

Vypracováno: V Praze, 20.09.2016

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Finanční zdůvodnění variant řešení

Zapsal:

















Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: pavol.bartos@prodex-cz.eu

Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" (úpravy projektu stavby)
Vstupní výrobní porada

konaná dne: 14.9.2016 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy ŠZDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	ŠZDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szaboova@szdc.cz	
2	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Pavel Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádko	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
4	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Karel Ogoun	775 198 618	ogoun@prodex-cz.eu	
5	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Radek Navrátil	731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
6	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Vránek	778 402 856	vrane@prodex-cz.eu	
7	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Holemý	728 949 444	holemy@prodex-cz.eu	
8	Signal Projekt s.r.o.	Ivo Jabůrek	777 008 253	jaburek@signalprojekt.cz	
9	ČD - TELEKOMUNIKACE	MILAN ŽOUNKOVÁ	725 515 537	MILAN@SZDC.CZ	
10	ČD - TELEKOMUNIKACE	JIŘÍ ŽOUNKOVÁ	724 644 147	JIŘI.ZOUNKOV@SZDC.CZ	
11	ŠZDC s.o., GR 01/2	ARIE ŠERUT	607 888 577	serut@szdc.cz	
12	ČD - ŽELEŽNICE	PETR KLIMEK	725 102 824	klimek@szdc.cz	
13	ČD - ŽELEŽNICE	JAROSLAV HEIDA	972 046 575	HEIDA.J@SZDC.CZ	
14	ŠZDC GR 030	Monika Tejčeková	912 235 624	tejcek@szdc.cz	
15	ŠZDC 014	Vojtěch Blánek	972 244 572	blanek@szdc.cz	
16	Prodex spol. s r.o.	Ing. Luis Pinto		pinto@prodex-cz.eu	
17	Prodex spol. s r.o.				
18	ŠZDC - T.13c	Ondřej Štěpánek	725 733 366	ondrej.stepanek@szdc.cz	
19	ŠZDC - US SŽ	Jan Turek	972 645 230	turek@szdc.cz	
20	ČD LARGO a.s.	Pavel Chmelíček	924 074 315	Pavel.Chmelicek@odcasny.cz	
21	ČD BRNO - SEG	EDUŽEK KOSINA	972 645 530	Kosina@szdc.cz	
22	ČD BRNO - SEE	PAVEL GRUBAR	606 028 302	grubar@szdc.cz	
23					

VARIANTA 1:

V 1TK bude aktivován nový autoblok, ve 2TK bude v provozu stávající autoblok. Přejezdy budou nové, řízené počítači náprav.

Tj. navíc je zde:

1. demontáž přejezdové konstrukce ze stávající 2TK a poté montáž v nové 2TK
2. napojení z DOK, případně z TK pro aktivaci TZZ (zachování stávajícího TK pro přenos linek stávajícího AB) - nové napojení do stavědlové ústředny (místnosti zabzař.) v obou stanicích (vnitřní rozvody v HB a Okrouhlici)
3. úpravy na ovládacích pultech v HB a Okrouhlici, aby bylo možné provozovat zároveň ovládací prvky nového a stávajícího autobloku
4. v reléových místnostech zachovat výstroj stávajícího TZZ a zároveň doplnit výstroj nového TZZ (reléové stojany)
5. pro kabely DOK a HDPE + TK 2x práce na nich nebo v jejich ochranném pásmu = 2x měření na kabelech (tj. 1x navíc oproti "P")
6. ochrana stávající kabelizace zabzař. pro výstroj stávajícího AB v 2TK (výkopy, spojky, protlaky)
7. přezkoušení a regulace stávajícího AB a nových PZS ve staré koleji

PODVARIENTA 1.a:

Napájení stávajících skříní AB (autobloku) ve stávající 2TK a nových přejezdů ze stávajícího 6kV (nová 1TK napájená z nové 6kV)

Stará a nová trasa 6kV budou fungovat současně až do realizace nové 2TK, kdy se stará 6kV odpojí a vše bude napájeno z nové 6kV.

Tj. navíc je zde:

1. napájení přejezdů ze stávajícího 6kV a po realizaci nové 2TK demontáž (napájení z nové 6kV bylo už v Projektu, tj. není navíc)
2. ochrany trasy zabzař. a sděl na cca 220m do betonových žlabů (+330m v ŽST HB), aby mohly být provozované současně s „ještě živou“ 6kV (žlaby + výkopy + spojky)
3. opatření pro zachování souběžné funkčnosti staré a nové 6kV (rozdvojení trasy v HB, propojení VB a nové skříně v Okrouhlici, aby dál směrem na Golčův Jeníkov pokračovala opět jedna trasa a dala se i „otočit“ v případě poruchy – vše i s následnou demontáží)

PODVARIENTA 1.b:

Napájení stávajících skříní AB (autobloku) ve stávající 2TK a nových přejezdů z nového 6kV (nová TK napájená z nové 6kV)

Tj. navíc je zde:

1. 13ti násobné přerušení nové trasy 6kV (napojení stáv. skříní AB, jeho následná demontáž a poté spojování přerušeného 6kV)

VARIANTA 2:

V 1TK bude aktivován nový autoblok, ve 2TK bude aktivován nový autoblok na stávajícím železničním svršku. Přejezdy budou nové řízené počítači náprav.

Tj. navíc je zde:

1. demontáž přejezdové konstrukce ze stávající 2TK a poté montáž v nové 2TK
2. zřízení provizorních IS (izolovaných styků) podle rozmístění návěstidel AB (řezání kolejnic + ambulantní svary + přerušení a zřízení BK) ve 2TK a po zřízení nové 2TK jejich demontáž
3. překlenutí (provaření) stávajících IS ve 2TK
4. aktivace zabzař v provizorním stavu (přezkoušení a regulace AB a PZS ve staré koleji)

5. demontáž a zpětná montáž MIB (magnetické informační body AVV) podle rozmístění návěstidel AB
6. pro kabely DOK a HDPE + TK 2x práce na nich nebo v jejich ochranném pásmu = 2x měření na kabelech (tj. 1x navíc oproti "P")
7. přeložky návěstidel, výstražníků kolejových obvodů a počítačů náprav od staré k nové koleji
8. ochrana podchodů pod kolejemi + nové kabely (pro jistotu, kdyby byly poškozeny)

VARIANTA 1:			
1. =	138 280 Kč	3 866 315 Kč	6 938 000 Kč
2. =	200 000 Kč		
3. =	600 000 Kč		
4. =	700 000 Kč		
5. =	428 035 Kč		
6. =	1 000 000 Kč		
7. =	800 000 Kč		
PODVARIANTA 1.a:			5 544 910 Kč
1. =	757 880 Kč	3 071 345 Kč	
2. =	1 125 000 Kč		
3. =	1 188 465 Kč		
PODVARIANTA 1.b:			TECHNICKY NEVHODNÁ
1. =	1 678 595 Kč	1 678 595 Kč	
VARIANTA 2:			
1. =	138 280 Kč	4 957 315 Kč	4 957 000 Kč
2. =	1 898 000 Kč		
3. =	48 000 Kč		
4. =	800 000 Kč		
5. =	45 000 Kč		
6. =	428 035 Kč		
7. =	1 000 000 Kč		
8. =	600 000 Kč		

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice (úpravy projektu stavby)
Předmět jednání:	Závěrečná výrobní porada a konferenční projednání připomínek
Místo jednání:	Zasedací místnost budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice
Datum:	19.10.2016
Účastníci:	viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Lenka Szabóová (SŽDC s. o., Stavební správa východ, pracoviště Česká Třebová)
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavol Bartoš (PRODEX spol. s r. o., organizační složka)

Úvod

Z jednání se omluvili:

SŽDC GR O30 odbor bezpečnosti a krizového řízení (Bc. Trpišovská), SŽDC OR Brno SEE (p. Kosina; p. Gruber), ČD Cargo, a. s. (p. Vopálka), SŽDC SSV (Ing. Jana Kolářová), Kraj Vysočina (p. Zikán).

HIP přítomné stručně seznámil se změnami, které nastaly od vstupní výrobní porady.

Obecně byla sledována, na vstupním jednání svolená, varianta 2 v řešení zab. zař. a k ní příslouchající úpravy ostatních dotčených SO a PS.

Zabezpečovací zařízení

Koncepčně je sledována varianta 2, k významným změnám, kromě těch, které jsou popsány níže, v ostatních SO a PS, resp. které jsou řešeny v H.6.1 *Zpracování připomínek*, nedošlo.

Ve stavebním postupu č.3 (SP3), po dobu 5ti dní, kdy bude probíhat aktivace zab. zař. v nové koleji č.1 ještě musí být funkční stávající kabelová trasa 6kV, ze které je napájeno stávající zab. zař. v k.č.2, jinak by se jezdilo mezistaničně anebo by bylo staré zab. zař. v k.č.2 napájeno z nové trasy 6kV (nevhodné – spojováním by se znehodnotila nová kabelová trasa 6kV). Kolize nové kabelové trasy zab. zař. se stávající 6kV byla ošetřena – nová kabelová trasa zab. zař. je v kolizních úsecích osazena do betonových žlabů.

Možný problém s nastavením kolejových obvodů instalovaných na stávající svršek v k.č.2 – je objednané proměření stávajícího stavu kolejového svršku (izolačního stavu kolej-kolej), výstupem bude protokol s informací o svodové admitanci kolejiště.

Sílnoproud

Ve stavebním postupu č.3 (SP3), po dobu 5ti dní, kdy bude probíhat aktivace zab. zař. v nové koleji č.1 ještě musí být funkční stávající kabelová trasa 6kV – viz popis výše v kapitole *Zabezpečovací zařízení*.

Stávající trasa 6kV je uvažována pouze po dobu aktivace zab. zař. v nové k.č.1 (5 dní), tj. nebude fungovat současně s novou trasou 6kV po celou dobu technologické přestávky 2017/2018. Nehrozí tam tedy tak vysoké riziko poruchy a problematika s „otočením“ napájení 6kV. Toto řešení bylo upřednostněno před napájením

stávajícího zab. zař. v k.č.2 z nové trasy 6kV (správce byl kategoricky proti – spojováním by se znehodnotila nová kabelová trasa 6kV).

Sdělovací zařízení

Od vstupní porady prakticky beze změny. Doplněny byly z důvodu prodloužení realizace pouze ochrany kabelů při souvisejících objektech.

Z důvodu problémů při realizaci a následně funkčnosti uzemnění v této oblasti, na které upozornil zástupce správce (OŘ Brno) bylo domluveno, že projektant po kontrole upraví rozpočtovanou délku zemnicích pásů a prověří možnost jejich realizace ve smyslu prostorového umístění (rýha se zemnicím páskem 2m od kabelové rýhy) s prioritou nezasahovat do mimodrážních pozemků. Samotné dopracování dokumentace ohledně uzemnění je ale již součástí povinnosti zhotovitele. Bylo dohodnuto, že v ZTP, které budou součástí zadávací dokumentace pro VOS bude také upozornění, že při dopracování dokumentace uzemnění je potřeba provést příslušná měření, na základě kterých bude možné podchytit výše zmíněné problémy s uzemněním v dané lokalitě.

Železniční svršek a spodek

Úpravy GPK koleje č.2 do polohy, která bude provozována v technologické přestávce, byly optimalizovány vzhledem na jejich rozsah a také rozsah úprav souvisejících objektů (zejména v zastávce Havlíčkův Brod-Perknov – nástupiště a přejezd).

Řešení se zúžením, resp. zrušením drážní stezky po dobu zimní přestávky v realizaci s tím, že na druhé straně kolejí bude drážní stezka, potažmo zachován VSMP odsouhlasil správce trati (OŘ Správa trati) již po vstupním jednání. Toto řešení bylo potvrzeno všemi přítomnými i na tomto jednání, za přítomnosti zástupce GŘ O13. Problematika byla předběžně projednána už i na DÚ. DÚ požaduje připravit žádost o úlevové řešení ve standardním formátu. Žádost bude podána a projednána jako součást žádosti o změnu stavby před dokončením.

Mosty

Po dobu technologické zimní přestávky 2017/2018 bude na mostě SO 14-09 v k.č.2 (do poloviny rozebraná klenba) a na mostě SO 14-13 v k.č.1 (oříznuta deska + proliti ŠL pryskyřicí) omezena rychlost na 50 km/h. Tato omezení jsou uvažována v propočtu jízdních dob v dopravní technologii.

Most SO 14-22 bude realizovaný v 1. etapě výstavby: Mostní provizorium bude osazeno do k.č.2, most bude zrealizovaný vcelku ve vyloučené koleji č.1 a pod provizoriem. Nakonec bude provizorium sneseno v 1. etapě výstavby, ještě před technologickou přestávkou 2017/2018.

Protihlukové objekty

Beze změny.

Kácení

Kácení bude soutěženo jako součást stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“ protože z důvodu úpravy (minimalizace časových nároků) v POV je předpokládána VOS ještě před koncem roku 2016, tj. nemá smysl vyhlášovat dvě, prakticky souběžné soutěže.

Trakční vedení a ukolejnění kovových konstrukcí

Změny v řešení (regulace troleje, provizorní konzoly,... nad provizorně posunutou k.č.2) jsou popsány v POV. V dokumentaci SO TV budou ošetřeny v montážní tabulce a soupisu prací.

V SO ukolejnění budou zohledněny změny. Po jednání bylo upřesněno se zpracovatelem ukolejnění vzhledem k rozsahu změn: *Stávající stožáry jsou převážně ukolejňeny skupinově a pro provizorní stav postačí, když budou znovu ukolejňeny ve stejných místech. V případě, že předtím byly ukolejňeny na střed stykové transformátoru a novy se bude nacházet v jiné poloze, budou nyní ukolejňeny na bližší kolejnicový pás koleje č. 2. Tento stavební postup bude popsán v technické správě. Rozpočet bude navýšen o ukolejnění, které bude použito v tomto přechodném stavu.*

Přejezdy

Dořešena byla provizorní konstrukce přejezdů v k.č.2 – po dobu technologické přestávky 2017/2018 budou použité stávající betonové konstrukce, které se v případě potřeby (např. osazení do oblouku odlišného poloměru), upraví opracováním hran tak, aby byl dodržen prostor pro okolek.

Nástupiště

Po upřesnění řešení bude stávající nástupiště u k.č.2 směrem od Havl. Brodu zkráceno z důvodu, že při směrovém posunu k.č.2 by již nebyla dodržena os. vzdálenost nejenom konzolových desek, které lze relativně jednoduše přeložit, ale také úložných bloků a ty nemá smysl provizorně překládat. Provizorní zkrácené nástupiště bude mít vyhovující délku (min. 110m jako v def. stavu a také jako nové nástupiště u k.č.1). Z optimalizovaného posunu k.č.2 do provizorní polohy dále vyplynulo, že nástupní hrana se bude upravovat (překládat konzolové desky) na větší délce, než bylo předpokládáno na vstupní poradě (51m). K provizornímu nástupišti bude zřízen provizorní přístup z přilehlé komunikace (posypem štěrkodrtí, obcházející výstražník z vnější strany od koleje č.2) a rampa na samotné nástupiště vyskládána ze stávajících konzolových desek.

Přístřešky pro cestující

Beze změn.

Provozní a dopravní technologie

Z výřezu nasimulovaného výlukového GVD se zohledněním snížení rychlosti po dobu technologické přestávky 2017/2018 v místě dvou mostů (SO 14-09 v k.č.2 a SO 14-13 v k.č.1) vyplývá, že průměrná zpoždění jsou ve všech případech (R, Os, Nex, Pn, Mn) do 30s.

Variantně byl zpracovaný výřez nasimulovaného výlukového GVD, kde je uvažována také možnost s provozem v k.č.2 mezistaničně – doloženo s tímto záznamem (Příloha 2). Jestli nebude možné provozovat nové zab. zař.

na stávajícím žel. svršku koleje č. 2, bude nutné odjíždět s několika vlaky z HB později (2 × Os, 3 × R a 3 × Nákl). Konkrétně u obou Os o 7 minut, u R o 1/1,5/2 min a u nákladních o 1/5/5 min. Tato zpoždění se přičtou ke zpožděním doloženým v nasimulovaném výlukovém GVD se zohledněním snížení rychlosti po dobu technologické přestávky 2017/2018 v místě dvou mostů.

Podklady ke zpracování GVD jsou tímto předány také GR O12, které je požadovalo před koncem roku.

Plán organizace výstavby

Obecně: Realizace je rozdělena dle zadání na dvě stavební sezóny, tj. dvě etapy výstavby, oddělené technologickou zimní přestávkou 2017/2018. Z důvodu tohoto rozdělení a dalších požadavků (např. na realizaci některých objektů vcelku v jedné stavební sezóně = etapě) vzrostl počet stavebních postupů.

Návrh POV byl projednán na SSV s Ing. Kroseskou, za přítomnosti HIS s cílem co možná nejvíce zkrátit jednotlivé stavební postupy a dodržet tak celkovou dobu výstavby v první stavební sezóně, kde je pro naši stavbu omezující výluka pro ČEZ spojena s výlukou TNS v Golčův Jeníkově, tj. stihnout realizovat k.č.1 a provizorní stav k.č.2 (včetně zab. zař.) do 8.9.2016.

Bylo tedy domluveno: Zahájení stavby bude uvažováno 15.3.2017. Výluková činnost v 1. etapě musí být ukončena do 8.9.2017. Ukončení výstavby je uvažováno k 30.10.2018.

Geodetická část

Na základě žádosti SŽG Praha z května 2016 Katastrální úřad provedl opravu chyby v údajích katastru nemovitostí. Tato oprava se dotkla drážní hranice v místech zabíraných pozemků naší stavby, a proto bylo dohodnuto, že v rámci úpravy projektu stavby bude aktualizována katastrální mapa jako podklad v koordinační situaci. Dále bude formou úpravy, resp. doplnění upravena také příslušná majetkoprávní část dokumentace, aby zhotovitel v rámci realizace na základě těchto podkladů mohl vyhotovit oddělovací/geometrické plány.

Konferenční projednání připomínek

Projednání odborných vyjádření, připomínek a požadavků určených zástupců objednatele proběhlo konferenční formou. Projednané reakce jsou zpracované v příloze dokumentace H.6.1 Zpracování připomínek, která je přiložena k tomuto záznamu.

U určených zástupců objednatele, kteří připomínky nezaslali je uvažováno – bez připomínek.

Další příspěvky zúčastněných

Z důvodů výše popsaných omezení bylo změněno POV a termín zahájení stavby se posunul před termín uvažovaný v zadání úpravy projektu. V reakci na to bylo nutné upravit také harmonogram projekčních prací, a to jeho 2. etapu – viz níže.

ETAPA	ČINNOST	TERMÍN	
1	VSTUPNÍ MULTIPROFESNÍ PORADA	14.09.2016	středa
	Odevzdání dokumentace k připomínkám - digitální verze	do 07.10.2016	pátek
	Připomínky od investora	do 13.10.2016	čtvrtek
	ZÁVĚREČNÁ MULTIPROFESNÍ PORADA + projednání připomínek	do 19.10.2016	středa
	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	11.11.2016	pátek
2	PODKLADY PRO VOS (VEŘEJNOU OBCHODNÍ SOUTĚŽ)	03.11.2016	pátek
3	PODÁNÍ ŽÁDOSTI O ZMĚNU STAVBY PŘED DOKONČENÍM	20.01.2017	pátek

Vypracováno: V Praze, 24.10.2016

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Variantně zpracovaný výřez GVD s provozem v k.č.2 mezistaničně

Zapsal:


















Ing. Pavol Bartoš
PRODEX, spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00, Praha 2 - Vinohrady
Tel.: +420 605 372 494
E-mail: pavol.bartos@prodex-cz.eu

Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" (úpravy projektu stavby)
Závěrečná výrobní porada

konaná dne: 19.10.2016 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice Strana: 1

	organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1	SŽDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szabooova@sazdc.cz	
2	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Pavol Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádko	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
4	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Radek Naurátil	731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
5	PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Holemý	728 949 444	holemy@prodex-cz.eu	
6	Signal Projekt s.r.o.	Ivo Jabůrek	777 008 253	jaburek@signalprojekt.cz	
7	SŽST Jihlava, dle programu	Ing. Václav HETČKA	745 515 537	hetka@szdc.cz	
8	USŽE Pardubice, SŽDC	Jan Turek	724 533 346	Turek@szdc.cz	
9	SŽDC s.o. GŘ D1212	ALBÍN SERBUT	972 646 212	serbut@szdc.cz	
10	SŽDC s.o. ST Jihlava	Roumna Proget	972 646 482	proget@szdc.cz	
11	SŽDC, D14	Vojtěch Jedliňal	972 244 572	jedlnal@szdc.cz	
12	SŽDC, D13	Jiří LÍŠLĚCH	702 021 552	lislech@szdc.cz	
13	SŽDC-Tulce	Ondřej Štěpánek	725 733 634	ondrej.stepanek@szdc.cz	
14	ČD a.s., ROE JIHLAVA	Petr FIÁLA	972 646 467	fipla@gr.cd.cz	
15	SŽDC, OŘ PRHO-OTT	Petr KEMET	725 101 814	klima.p@szdc.cz	
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					

