

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 10897/2021-SŽ-OR PLZ-OPS

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk

Telefon +420 972 524 450

Mobil +420 724 808 583

E-mail zdenek@spravazeleznic.cz

Datum 1. června 2021

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Na vědomí: Ing. Zdeňka Lipoldová

SAGASTA s.r.o.

Novodvorská 1010/14

142 00 Praha 4

**Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci ke společnému povolení (DUSP) stavby: „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 v km 5,854 na trati Tábor - Bechyně“**

K předložené dokumentaci ke společnému povolení (DUSP) stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

**Připomínky SEE Plzeň**

1. Dne 19.3.2021 bylo na místě stavby konáno místní šetření. Zástupci zúčastněných firem dohodli změnu koncepce napájení následovně: Vedle stávající SP100 firmy EG.D se umístí nový pilíř RE (fy EG.D za chybně uvedený ČEZ). Z RE povede nový napájecí kabel do nové rozvodny umístěné ve výpravní budově Slapy v místnosti OP02, ze které bude napájené veškeré zařízení SSZT, které bude také umístěno v budově. **Schéma a situace v předložené dokumentaci těmto závěrům neodpovídá a tedy SEE požaduje její přepracování.**
2. V dokumentu Technická zpráva pro přípojku NN je pouze titulní list – nutné doplnit.
3. V STZ B.2.3 požadujeme opravit odstavec Silnoprůdová technologie takto: Prostřednictvím OR Plzeň bylo požádáno o navýšení stávající el. přípojky na 3x20A, projektant prověří dostatečnost tohoto navýšení.
4. Celou akci je nutno koordinovat s opravnou prací SPS – Slapy ON oprava VB – doplnit do STZ kapitola B1a). Naopak vyškrtnout z koordinovaných staveb stavbu "Zvýšení zabezpečení trati v dopravně Slapy (opravná práce OR Plzeň)" – tato stavba byla vyřazena z plánu.
5. Železniční trať Tábor - Bechyně je elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou 1 500 V. Projekt i stavba samotná musí splňovat platné normy týkající se staveb a prací na elektrizovaných tratích.
6. Projektant či investor stavby je povinen zajistit posouzení, event. provedení opatření k ochraně stavby před vlivy elektrické trakce. V prostoru stavby je nutno dodržet vzdálenost všech součástí přejezdového zařízení od živých částí trakčního vedení minimálně 1,5 m a vzdálenost od neživých částí trakčního vedení (např. trakčních podpěr) na veřejně přístupném místě minimálně 2,5 m.
7. Případná úprava trakčního vedení musí být řešena projekčně autorizovaným projektantem trakčního vedení a musí být zaslána SEE Plzeň k připomínkám. Realizaci úprav trakčního vedení musí provést odborná firma, oprávněná k provádění prací na trakčním vedení.

Podepsal Čapek Bedřich, Ing. dne 21. 5. 2021

### **Připomínky SMT Plzeň**

#### **Souhlasím**

Podepsal Klimeš Josef, Ing. dne 11. 05. 2021

### **Připomínky SPS Plzeň**

8. Přívod NN je potřeba trasovat do nově plánované rozvodny 0P02. Tato rozvodna bude realizována v rámci oprav výpravní budovy.

Podepsal Pouzar Josef dne 21. 05. 2021

### **Připomínky SSZT České Budějovice**

9. V TZ bod 2.2. je nesprávně uvedena kategorie PZS dle ČSN 34 2650 ed.2 (PZS 3BL), správně má být PZS 3ZBL (přejezdové zabezpečovací zařízení se závorymi).
10. Použití světelných skříní s LED svítilkami není požadavek. Žádáme upravit text následovně: "Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami."
11. Kolem všech výstražníků bude zřízena zpevněná plocha pro údržbu. V místech, která tuto úpravu neumožňují, bude zřízena servisní plošina.
12. V dokumentaci je zmíněn "dálkový reset", nikde ale není uveden způsob jeho provedení, respektive není uvedeno, z jakého místa lze dálkový reset provést.
13. V dokumentaci požadujeme předepsat DZ A 32b bez žlutého reflexního podkladu, v souladu s Vyhláškou o provozu na pozemních komunikacích.
14. Dle vyjádření GŘ O14 k dálkové kabelizaci pro propojení dopraven s kolejovým rozvětvením na tratích D3 se jako výchozí řešení použije traťový metalický kabel profilu 5XN0,8. Větší profil tohoto kabelu musí být dostatečně zdůvodněn a podléhá schválení O14.
15. Dle předložené situace daný přejezd neumožňuje spustit pozitivní signalizaci, nutno zdůvodnit, případně upravit.
16. Přejezd by měl být osazen pomocným stavědlem pro ovládání přejezdu při posunu na vlečku OSEV s uvedením způsobu ovládání.
17. Ochranu před atmosférickými vlivy provést dle platných norem a předpisů (uzemnění kolejí).
18. Přejezdník X64 není nutné umisťovat vlevo od koleje.
19. Součástí dokumentace musí být schválená tabulka přejezdu od DLZT.

Podepsal Kálal Vít, Ing. dne 24.05.2021

### **Připomínky ST České Budějovice**

#### **Souhlasím**

Podepsal Král Pavel, Ing. dne 19.05.2021

### **Připomínky ÚŘP – odbor technologie**

STZ; B.2 Celkový popis stavby; B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

20. Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních).

21. Kategorii přejezdu v druhém odstavci opravte na PZS 3 ZBL.

B.8 Zásady organizace výstavby; a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

22. Opravte odstavce týkající se odběrného místa v zastávce Rudná pod Pradědem.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

23. Práce, prováděné při nepřerušení železničního provozu musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance SŽ. Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1, účinného od 1.1.2021 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

24. Případné, dle našeho názoru nezbytné výluky traťové koleje Tábor – Bechyně požadujeme řešit pouze při nevyhnutelných případech na nezbytně nutnou dobu s minimalizací dopadů na železniční provoz.
25. O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.
26. OŘ Plzeň požaduje s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.

D Dokumentace objektu; D.1 Technologická část; PS 501; 01 TZ; 2. Technické řešení

#### 2.2 Navržené řešení

27. Kategorii přejezdu v první větě odstavce opravte na PZS 3 ZBL.

#### 7. Normy

28. Upozorňujeme, že s účinností od 01.01.2021 došlo k nahrazení stávajícího předpisu SŽDC Bp1 předpisy SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací; SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace; a předpisem SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 24.5.2021

#### **Připomínky ÚŘP – PO Tábor**

##### **Souhlasím**

Podepsal Zdeněk Jiří dne 13. 05. 2021

#### **Připomínky ÚT – CBE - ekolog**

##### **Souhlasím**

Podepsal Brázda Emil dne 12. 05. 2021

#### **Připomínky ÚT – oddělení investiční**

29. V razítkách všech výkresů je uveden zástupce investora: OŘ Plzeň (někde i Ostrava), správně má být uvedena Stavební správa západ.
30. V dokumentaci chybí návrh dopravního řešení úpravy okolí přejezdu, tak jak je uvedeno v STZ B.2. Celkový popis stavby. Je uvedeno, že bude navržena a projednána potřebná úprava vjezdu na parkoviště firmy (vlečky) OSEV Jih s.r.o. V dokumentaci ve stavební části není tato úprava řešena.

#### A.1.2. Údaje o stavebníkovi

31. opravit SŽDC na SŽ.

#### B. STZ

32. V kapitole Geologický průzkum je konstatován nevyhovující stav žel. spodku v jedné sondě (km 8,863), přičemž v dokumentaci není navrženo žádné řešení tohoto stavu. Požadujeme tento rozpor vysvětlit a případně dořešit.
33. U podpisu zpracovatele změnit text z „průvodní“ na „souhrnnou technickou“.
34. V kapitole B.1 Popis území stavby vymažte stavbu Zvýšení zabezpečení trati v dopravně Slapy (opravné práce OŘ Plzeň) – tato stavba byla vyřazena z plánu investiční výstavby. Naopak doplňte opravnou práci OŘ Plzeň „Slapy ON oprava

VB", která řeší rekonstrukci objektu zastávky a je nutné ji koordinovat s touto investiční akcí.

#### TZ, 1. Všeobecná část, 1.1 Identifikační údaje

35. Zadavatelem dokumentace a investorem je Správa železnic, státní organizace (opravit chybné názvy organizace).

#### Technologická část, Situační schéma

36. Opakovací přejezdník OX 58 je umístěn vlevo od koleje. Bude-li toto řešení ponecháno (viz připomínka 18), požadujeme doplnit upozorňovací signál pro umístění přejezdníku na opačné straně.
37. Symbol PZS je zakreslen s výstražníky bez pozitivní signalizace, v předložené dokumentaci se uvádí kategorie PZS 3ZBL, tedy s pozitivní signalizací.
38. Není doplněna tabulka klíčů o údaje nově doplněných výkolejek Vk2 a Vk3, ani jejich způsob obsluhy. U jedné z těchto výkolejek je dostačující použití jednoduchého výkolejkového zámku. Výkolejka O-Vk1 v prostoru vlečkové koleje je stávající a je vybavena jednoduchým výkolejkovým zámkem.

#### D.1 Technologická část, výkres č.6 Rozhledové pole přejezdu

39. Vyzařovací trojúhelníky nejsou dostatečné, chybí uvedení délek Dz dle ČSN 73 6380, z jakého místa je rozhled pro řidiče na výstražníky (určení délky Dz např. 40 m).

#### D.1 Technologická část, výkres č.5 Rozhledový trojúhelník

40. Chybně znázorněné rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla, správné provedení je uvedeno v čl. 7.4.3 ČSN 73 6380. Dále je nutné doplnit okótování délek Lp a vzdáleností místa rozhledu řidiče měřeného 4 m od osy krajní koleje.
41. Ve výkresu č.10 Dopravní značení přejezdu je chybně uvedena jako nová DZ A32a, ale má být uvedena DZ A32b (přejezd je stále vícekelejný).
42. V dokumentaci je nutné sjednotit umístění čidel počítačů náprav – rozdílné umístění čidel v jednotlivých situačních schématach.

Podpsal Zdeněk Petr, Ing. dne 24. 05. 2021

#### **Připomínky ÚT – CBE – Oddělení elektrické energie**

43. Na základě místního šetření a požadavku na technické řešení úprav přípojky z DS EG.D byla podána dne 16.10.2020 žádost o navýšení stávajícího příkonu pro přejezd P6303 z 1x16A na 3x20A. Doručená smlouva na navýšení od EG.D byla podepsána a poplatek uhrazen. V doručené dokumentaci DUSP je v Souhrnné technické zprávě, odstavec Silnoproudá technologie, uveden hl. jistič s hodnotou 3x25A. Požadujeme opravu nebo podklady k podání nové žádosti o navýšení rezervovaného příkonu.
44. V části D\_Dokumentace objektu, D.2\_Stavební část, SO\_401, 03 Schéma provést opravu z ČEZ na EG.D

Podpsal Vojta Zdeněk dne 19. 05. 2021

#### **Připomínky ÚT CBE – požární ochrana**

45. V případě předání dokladů, ze kterých budou patrné bezpečnostní charakteristiky objektu, požaduji předání jejich kopií – Odborně způsobilé osobě pro oblast České Budějovice – Bohumil Beránek.

Podpsal Bohumil Beránek dne 19. 05. 2021

**Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / tomto / ~~dalším~~ / stupni dokumentace.**

**O zapracování připomínek chceme být informováni.**

**Po zapracování připomínek od OŘ Plzeň – SEE je z důvodu nesouhlasného vyjádření nutno předložit doplněnou a opravenou dokumentaci k odsouhlasení!**

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

**Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby.** Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností Správy železnic, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec  
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Příloha č.1 – Popis místností v dopravně dD3 Slapy