

**Rekonstrukce neutrálních úseků**  
**TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto**

Reakce na připomínky složek Správy železnic s.o.

## **1. kolo**

## Souhrnné vyjádření připomínek za úsek řízení provozu SŽDC s. o. (O11, O12, O16)

K dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

### 1. Odbor řízení provozu (O11)

#### a) oddělení technologie a kontroly

(zpracovatel: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

V rámci vstupního jednání, které se konalo s využitím systému C.E.Sta ve dnech 11.5.2020 – 25.5.2020, jsme zpracovateli dokumentace zaslali níže uvedené požadavky O11, které má DSP obsahovat:

- Dokumentace musí obsahovat řádně zpracovanou část „Provozní a dopravní technologie“.  
**Bylo doplněno**
- Dokumentace musí obsahovat doložení dynamických výpočtů jízd drážních vozidel přes navržená neutrální pole.  
**Bylo doplněno**
- Dokumentace musí obsahovat popis navržených výluk včetně vyplývajících opatření týkajících se vlakové dopravy.  
**Bylo doplněno**

Předložená DSP k připomínkám však námi požadované údaje neobsahuje. **Žádáme zdůvodnit, proč požadavky O11 nebyly akceptovány.**

#### b) oddělení předpisů

(zpracovatel: p. M. Bára, tel. 972 244 450)

#### A\_PTZ

##### 1) (strana 4) A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Termín „*maximální rychlost*“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „*maximální rychlost*“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „*traťová rychlost*“ („*nejvyšší traťová rychlost*“).

**Bylo opraveno**

#### B\_STZ

##### 2) Dokumenty a předpisy Správy železnic:

- SŽDC Op16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci neexistuje. U Správy železnic je v současné době účinný předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

**Bylo opraveno**

#### SO\_13\_Mýto TV

##### 3) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

- Termín „*maximální rychlost*“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „*maximální rychlost*“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V

souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

Bylo opraveno

- „Správcem předmětného traťového úseku je Oblastní ředitelství Praha.“ – „Oblastní ředitelství Praha“ opravte na „Oblastní ředitelství Plzeň“.

Bylo opraveno

4) (strana 7, 8) 2.3 Neutrální pole (oddělení fází)

„O nutnosti snížení spotřeby vlaku na nulovou hodnotu informují strojvedoucího elektrické návěsti „Vypněte proud“ a po projetí neutrálního pole možnost navýšení spotřeby elektrické návěsti „Zapněte proud“. Návěsti budou použity stávající v obou kolejích z obou směrů s drobným, nebo žádným posunem, s ohledem na začátek a konec neutrálních polí stávajících a nových.“

- Návěsti **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nejsou „elektrické“ návěsti, ale návěsti pro elektrický provoz.

Bylo opraveno

- Upozorňujeme na skutečnost, že před návěstidlem s návěstí **Vypněte proud**, musí být na elektrizovaných tratích nejméně na stanovenou vzdálenost (popřípadě doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost**), v souladu s předpisem SŽDC D1, umístěno (a) návěstidlo (a) s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu**.

Jsou využity stávající návěsti.

- Součástí projektové dokumentace nejsou schémata, ze kterých by bylo patrné umístění návěstidel s návěstmi **Připravte se k vypnutí proudu**, **Vypněte proud** a **Zapněte proud**.

U Plané jsou využity stávající návěsti, u Mýta bude drobný posun naznačen v polohovém plánu.

## SO\_14\_Mýto KSU

5) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

Bylo opraveno

## SO\_23\_Planá TV

6) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

- Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

Bylo opraveno

- „Správcem předmětného traťového úseku je Oblastní ředitelství Praha.“ – „Oblastní ředitelství Praha“ opravte na „Oblastní ředitelství Plzeň“.

Bylo opraveno

7) (strana 7, 8) 2.3 Neutrální pole (oddělení fází)

*„O nutnosti snížení spotřeby vlaku na nulovou hodnotu informují strojvedoucího elektrické návěsti „Vypněte proud“ a po projetí neutrálního pole možnost navýšení spotřeby elektrické návěsti „Zapněte proud“. Návěsti budou použity stávající v obou kolejích z obou směrů s drobným, nebo žádným posunem, s ohledem na začátek a konec neutrálních polí stávajících a nových.“*

- Návěsti **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nejsou „elektrické“ návěsti, ale návěsti pro elektrický provoz.

**Bylo opraveno**

- Upozorňujeme na skutečnost, že před návěstidlem s návěstí **Vypněte proud**, musí být na elektrizovaných tratích nejméně na stanovenou vzdálenost (popřípadě doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost**), v souladu s předpisem SŽDC D1, umístěno (a) návěstidlo (a) s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu**.

**Jsou využity stávající návěsti.**

- Součástí projektové dokumentace nejsou schémata, ze kterých by bylo patrné umístění návěstidel s návěstmi **Připravte se k vypnutí proudu**, **Vypněte proud** a **Zapněte proud**.

**U Plané jsou využity stávající návěsti, u Mýta bude drobný posun naznačen v polohovém plánu.**

**SO\_24\_Planá KSU**

8) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

Termín „*maximální rychlost*“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „*traťová rychlost*“ („nejvyšší traťová rychlost“).

**Bylo opraveno**

**2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)**

(zpracovatel: Ing. P. Kuník, tel. 972 244 487)

Část F „Organizace výstavby“ není doložena, k dokumentaci tudíž nelze zaujmout stanovisko. **Část F „Organizace výstavby“ žádáme předložit k připomínkám.**

**POV dodatečně zasláno**

Ing. Miroslav Jasenčák

náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

## **Připomínky O15 SŽDC s.o.**

### **Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“**

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro stavební povolení uvádíme následující připomínky:

#### **1. Odpady a odpadové hospodářství**

Požadujeme uvést, že původcem odpadu v rámci prováděné stavby je zhotovitel stavby a bude odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich předání oprávněné osobě ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění. Zhotovitel také předloží investorovi dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

**Bylo doplněno**

## Připomínky O24 SŽDC s.o.

### Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

SO 14, NÚ u TT Mýto, úprava ukolejnění kovových konstrukcí

Vzhledem k blízkosti místa neomezeného připojení u připojení zpětného vedení TT doporučujeme ukolejnění stožárů 65-75 a 66-76 provést ukolejňovacím lanem. Nutno však prověřit velikost dotykových napětí při zkratech na konci lana. *(zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)*

Bylo prověřeno s TÚDC

#### B Souhrnná část

V bodě B.1.4 Koncepce stavby špatně uvádíte ED Praha a ED Praha (Křenovka). Současný stav TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan je v oblasti řízené z elektodispečinku (ED) Plzeň. Požadujeme opravit a vyprojektovat ústřední ovládání z ED Plzeň. Zároveň prověřte správnost v celém projektu.

Bylo opraveno

PS 11 NÚ u TT Mýto, úpravy DŘT

PS 21 NÚ u TT Planá, úpravy DŘT

TT Mýto je ovládaná z ED Plzeň. Opravte text „Praha (Křenovka)“ na text „Plzeň“.

Bylo opraveno

SO 13 NÚ u TT Mýto, úprava TV

SO 23 NÚ u TT Planá u Mariánských Lázní, úprava TV

Správcem předmětného traťového úseku je OŘ Plzeň. V bodě 1.2 opravte text „Praha“ na text „Plzeň“.

Bylo opraveno

Ing. Jaromír Hrubý

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

Zpracoval Bc. Valníček

## Připomínky O30 SŽDC s.o.

Vyjádření k DSP stavby „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“

Odbor bezpečnosti a krizového řízení GŘ Správy železnic prošel předloženou dokumentaci stavby a sděluje, že nebyla zapracovaná naše připomínka k PD část B - Souhrnná technická zpráva, bod **B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby**, proto požadujeme do vhodné části zapracovat níže uvedený text:

*„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.*

*Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru v okolí železniční tratě u místa stavebních prací (např. nebudou ohroženy polní a lesní kultury) a budou dodržována hygienická a stanovená bezpečnostní opatření.“*

**Bylo doplněno**

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA v.r.  
ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení

za správnost: Knížek



## Připomínky Oblastní ředitelství Plzeň

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci pro stavebnímu povolení stavby: „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci pro stavebnímu povolení zpracované firmou:

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4, HIP – Ing. Emil Špaček

K předložené dokumentaci pro stavebnímu povolení předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

### Připomínky SEE Plzeň

1. Nutno doplnit KSU u TT Mýto, TP nesoucí úsekový odpojovač je zapotřebí ukolejnit 2x (TP 73, 74).  
**Bylo opraveno**  
Je nutné upravit polohový plán TT Mýto, kde napájecí převěsy k ÚO NP11 a NP12 jsou vedeny přímo z NAP 11 a NAP 12, tuto cestu je nutné vést až za ÚO N111 a N112.  
**V polohovém plánu je naznačeno jen je chybný popis (místo stávající má být demontované), Bylo opraveno**
2. Opravit chyby v dokumentaci jako jsou SEE Praha -> opravit na SEE Plzeň, ED Praha -> opravit na ED Plzeň, SŽDC -> opravit na Správa železnic.  
**Bylo opraveno**

Podepsal Eliášová Radka dne 21.09.2020

### Připomínky SSZT Plzeň

3. Před uvedením do provozu musí být nové KSU a TP ověřeno a zavedeno do používání.
4. V místě plánovaných prací se nachází kabelové trasy SSZT. Před započítím prací požadujeme vytýčení všech dotčených kabelových tras.
5. Upozorňujeme, že při zemních pracích musí být dodrženy tyto podmínky:
  - kabelové trasy a zařízení SSZT nesmí být uvedenou stavbou dotčeny, ani poškozeny.
  - zemní práce musí být prováděny min. 1,5m od zařízení a kabelů SSZT ručně a opatrně.**Bylo doplněno do STZ a TZ.**

Podepsal Rollinger Aleš, Ing. dne 24.09.2020

### Připomínky ST Plzeň

1. Před realizací požadujeme upřesnění kabelových tras při místním šetření za účasti zástupce ST.
2. Křížení kabelových tras pod kolejemi musí být realizovány protlakem.
3. Při výkopových pracích nesmí být narušeny kořenové systémy vzrostlých stromů (postup dle ČSN 83 9061).

Podepsal Hrdlička Radek, Ing. dne 24.09.2020

### **Připomínky ÚT PLZ – OPS**

1. Odbor přípravy staveb souhlasí za předpokladu respektování připomínek ostatních vyjadřovatelů.

Podepsal Velík Petr dne 25.09.2020

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

**O zapracování připomínek chceme být informováni.**

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 správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec

ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

## 2. Kolo

## Souhrnné vyjádření připomínek za úsek řízení provozu SŽDC s. o. (O11, O12, O16)

**„Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto“, souhrnné vyjádření k opětovně předložené dokumentaci pro stavební povolení**

K opětovně předložené dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

### 3. Odbor řízení provozu (O11)

#### **a) oddělení technologie a kontroly**

(zpracovatel: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

Bez připomínek.

#### **b) oddělení předpisů**

(zpracovatel: p. M. Bára, tel. 972 244 450)

#### **B\_4\_DT / B.4**

##### 9) (strana 8) 2.3.2 Traťové zabezpečovací zařízení

Text „3. kategorie automatické hradlo AHP-03 bez hradla na trati s počítači náprav.“ opravte na „3. kategorie automatické hradlo AHP-03 bez oddílových návěstidel na trati s počítači náprav.“.

#### **G / G\_2\_EH**

##### 10) (strana 6) 2.1 Úvod

- Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

**Bylo opraveno**

- „Mýto u Rokycan“ z pohledu SŽDC SR70 „Služební rukověť. Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ neexistuje. Správný název je „Mýto“.

**Bylo opraveno**

- „Mýto“ není železniční stanice, ale zastávka. Z tohoto důvodu hovořit o „traťovém úseku“, který by vymezovala tato zastávka je nesprávné.

##### 11) (strana 8) 2.3.1 Varianta 1

O jaké „odbočce“ hovoříte v textu v souvislosti s ŽST Planá u Mariánských Lázní?

**Nahrazeno „napojení trati směrem Tachov“**

#### **A\_PTZ**

##### 12) (strana 4) A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

- Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

**Bylo opraveno**

- „Mýto u Rokycan“ z pohledu SŽDC SR70 „Služební rukověť. Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ neexistuje. Správný název je „Mýto“.

**Bylo opraveno**

- „Mýto“ není železniční stanice, ale zastávka. Z tohoto důvodu hovořit o „traťovém úseku“, který by vymezovala tato zastávka je nesprávné.

Bylo opraveno

## B\_STZ

### 13) (strana 6, 7) B.1.6. Příprava pro výstavbu / Umístění staveniště a využití objektů

- „Mýto u Rokycan“ z pohledu SŽDC SR70 „Služební rukověť. Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ neexistuje. Správný název je „Mýto“.

Bylo opraveno

- „Mýto“ není železniční stanice, ale zastávka. Z tohoto důvodu hovořit o „traťovém úseku“, který by vymezovala tato zastávka je nesprávné.

Bylo opraveno

### 14) Dokumenty a předpisy Správy železnic:

- Správné označení předpisu Zam1 je SŽDC Zam1.

Bylo opraveno

SŽDC Op16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci neexistuje. U Správy železnic je v současné době účinný předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Bylo opraveno

## • F\_ZOV

### 15) (strana 2) 2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

- „Mýto u Rokycan“ z pohledu SŽDC SR70 „Služební rukověť. Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst“ neexistuje. Správný název je „Mýto“.

Bylo opraveno

- „Mýto“ není železniční stanice, ale zastávka. Z tohoto důvodu hovořit o „traťovém úseku“, který by vymezovala tato zastávka je nesprávné.

Bylo opraveno

## SO\_13\_Mýto TV

### 16) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

- Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

Bylo opraveno

- Správcem předmětného traťového úseku není Oblastní ředitelství Praha, ale Oblastní ředitelství Plzeň.

Bylo opraveno

### 17) (strana 7) 2.3 Neutrální pole (oddělení fází)

*„O nutnosti snížení spotřeby vlaku na nulovou hodnotu informují strojvedoucího elektrické návěsti „Vypněte proud“ a po projetí neutrálního pole možnost navýšení spotřeby elektrické návěsti „Zapněte proud“. Návěsti budou použity stávající v obou kolejkách z obou směrů s drobným, nebo žádným posunem, s ohledem na začátek a konec neutrálních polí stávajících a nových.“*

- Návěsti **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nejsou „elektrické“ návěsti, ale návěsti pro elektrický provoz.

Bylo opraveno

- Upozorňujeme na skutečnost, že před návěstidlem s návěstí **Vypněte proud**, musí být na elektrizovaných tratích nejméně na stanovenou vzdálenost (popřípadě doplněné o návěst

**Zkrácená vzdálenost**), v souladu s předpisem SŽDC D1, umístěno(a) návěstidlo(a) s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu**.

Vyhovuje stávající stav.

- Součástí projektové dokumentace nejsou schémata, ze kterých by bylo patrné umístění návěstidel s návěstmi **Připravte se k vypnutí proudu**, **Vypněte proud** a **Zapněte proud**.

Vyhovuje stávající stav.

## SO\_23\_Planá TV

### 18) (strana 4) 1.2 Základní technické údaje

- Termín „maximální rychlost“ v základních údajích TZ nepoužívejte, protože „maximální rychlost“ je nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci. V souvislosti s nejvyšší rychlostí, kterou smí být daná trať pojížděna, používejte termín „traťová rychlost“ („nejvyšší traťová rychlost“).

Bylo opraveno

- Správcem předmětného traťového úseku není Oblastní ředitelství Praha, ale Oblastní ředitelství Plzeň.

Bylo opraveno

### 19) (strana 7) 2.3 Neutrální pole (oddělení fází)

*„O nutnosti snížení spotřeby vlaku na nulovou hodnotu informují strojvedoucího elektrické návěsti „Vypněte proud“ a po projetí neutrálního pole možnost navýšení spotřeby elektrické návěsti „Zapněte proud“. Návěsti budou použity stávající v obou kolejích z obou směrů s drobným, nebo žádným posunem, s ohledem na začátek a konec neutrálních polí stávajících a nových.“*

- Návěsti **Vypněte proud** a **Zapněte proud** nejsou „elektrické“ návěsti, ale návěsti pro elektrický provoz.

Bylo opraveno

- Upozorňujeme na skutečnost, že před návěstidlem s návěstí **Vypněte proud**, musí být na elektrizovaných tratích nejméně na stanovenou vzdálenost (popřípadě doplněné o návěst **Zkrácená vzdálenost**), v souladu s předpisem SŽDC D1, umístěno(a) návěstidlo(a) s návěstí **Připravte se k vypnutí proudu**.

Vyhovuje stávající stav.

- Součástí projektové dokumentace nejsou schémata, ze kterých by bylo patrné umístění návěstidel s návěstmi **Připravte se k vypnutí proudu**, **Vypněte proud** a **Zapněte proud**.

Vyhovuje stávající stav.

## 4. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. P. Kuník, tel. 972 244 487)

Bez připomínek.

Ing. Miroslav Jasenčák

náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

## **Připomínky O14 SŽDC s.o.**

### **Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan – vyjádření O14**

Vážení,

k předložené dokumentaci nemáme z technického hlediska připomínky, uvádíme nicméně několik připomínek formálního charakteru, které doporučujeme zohlednit v následujících stupních přípravy stavby, popř. v jiných dokumentacích:

#### **PS 21, Kap. 3.1**

TT Planá u Mariánských Lázní se nachází v traťovém úseku Plzeň – Cheb.

**Bylo opraveno**

#### **PS 11, PS 21 Blokové schéma**

Pro DŘT se nepoužívá pojem InS (integrační server). Tento pojem se používá ve spojení s DDTS ŽDC.

**Bylo opraveno**

#### **PS 11 Blokové schéma**

Switch není připojen přes optický převodník, ale do uzlu SDH ONS15305.

**Bylo opraveno**

#### **PS 11 Soupis prací / Rozpočet**

Předpokládáme, že konfigurace přenosového systému SDH pro záložní propojení v trase Cheb – Ústí nad Labem – Praha platí pro oba PS (tedy PS 11 i PS 21), což by mělo být uvedeno minimálně v technické zprávě.

**Bylo opraveno**

S pozdravem

Podepsáno elektronicky

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky

## **Připomínky O15 SŽDC s.o.**

### **Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“**

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro společné povolení stavby dráhy (DUSP) uvádíme následující připomínky:

#### **1. Odpady a odpadové hospodářství**

V částech „SO 12 NÚ a TT Mýto, úprava DOÚO“ a „SO 22 NÚ u TT Planá u M.L., úprava DOÚO“ je odkazováno na přílohu B.3.3 Odpadové hospodářství – není však k dispozici. Přílohu B.3.3 je nutno doplnit, abychom se mohli k problematice nakládání s odpady vyjádřit.

**Bylo opraveno na text „dle kapitoly B.3. v Souhrnné technické zprávě“**

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.  
ředitel odboru provozuschopnosti

*digitálně podepsáno*



## **Připomínky O24 SŽDC s.o.**

### **Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan**

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení, po připomínkách, výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

Rekonstrukce NÚ Planá - na nesjízdných konzolách a závěsech na směrovém laně doporučujeme vzhledem ke krátkým rozpětím provést vloženou izolaci sjízdnými tyčemi a na konzole použít trolejovou svorku J-005/08 (resp. boční držák u závěsu na směrovém laně).

To umožní zbavit se rozpěrných tyčí. U NÚ Mýto nelze toto použít (krakorce se SIK). **(zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268) –**

**Bylo doplněno do TZ**

#### **SO 13 NÚ u TT Mýto, úprava TV**

#### **SO 23 NÚ u TT Planá u Mariánských Lázní, úprava TV**

Správcem předmětného úseku je OŘ Plzeň. V bodě 1.2 opravte text „OŘ Praha“ na text „OŘ Plzeň“. Tato připomínka již byla zaslaná dopisem 56182/2020-SŽ-GŘ-O24 ze dne 23. září 2020, ale nebyla zapracovaná. Opravte. **(Zpracoval: Dalešický, 606 024 299) –**

**Bylo opraveno**

**Ing. Jaromír Hrubý**

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

*„podepsáno elektronicky“*

## Připomínky O30 SŽDC s.o.

### Vyjádření k DSP stavby „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“ – po připomínkách

Odbor bezpečnosti a krizového řízení GŘ Správy železnic prošel předloženou dokumentaci stavby a sděluje:

#### 1. Požární bezpečnost (Knížek)

Nebyla zpracovaná naše připomínka z předchozích vyjádření (ani nebyla ze strany projektanta rozporována) k PD část B - Souhrnná technická zpráva, bod **B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby**, proto požadujeme do vhodné části zpracovat níže uvedený text:

*„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.*

*Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru v okolí železniční tratě u místa stavebních prací (např. nebudou ohroženy polní a lesní kultury) a budou dodržována stanovená bezpečnostní opatření.“*

**Bylo doplněno do části B.4 1. odstavec str.10**

#### 2. Objektová bezpečnost (Ing. Krylová)

Bez připomínek.

#### 3. Kybernetická bezpečnost (Kříž)

K dokumentaci nemáme za KB připomínky, vzhledem k informacím poskytnutým. V rámci dokumentace není nijak zmíněno, že by se měla dotknout technologických aktiv spadajících pod kybernetickou bezpečnost. Pokud by v rámci projektu došlo ke změně v této oblasti, bude třeba přehodnotit z pohledu zajištění kybernetické bezpečnosti.

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA v.r.  
ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení

za správnost: Knížek

## Připomínky Oblastního ředitelství Plzeň

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci ke stavebnímu povolení stavby: „Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracované firmou:

SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4, HIP – Ing. Emil Špaček

K předložené dokumentaci ke stavebnímu povolení předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

### Připomínky SEE Plzeň

A PTZ; A2- první a druhá část:

6. Nesouhlasíme s využitím stávajících TNS pro potřeby zajištění stavby.

**Zrušeno**

B PTZ; B.1.4

7. Chybně uvedeno ED Praha, odpojovače jsou ovládány z ED Plzeň.

**Bylo opraveno**

B PTZ; B.1.6- první a druhá část:

8. Nesouhlasíme s využitím stávajících TNS pro potřeby zajištění stavby.

**Zrušeno**

PS 11 & PS 21; 3.3

9. Požadujeme připojení jednotky pomocí protokolu S-Bus do stávajícího PLC v TNS s přenosem na ED Plzeň (chybně uvedeno ED Pha-Křenovka).

**Bylo doplněno**

PS 11 a PS 21; 4.1

10. Chybně uvedeno OŘ SEE Praha místo OŘ Plzeň - SEE.

**Bylo opraveno**

11. Blokové schéma – chybně uveden název ED.

**Bylo opraveno**

SO 11 a SO 22

12. Požadujeme doplnit do SO opravu případně náhradu stavbou poškozených protipožárních ucpávek.

**Bylo doplněno do TZ.**

Podepsal Eliášová Radka dne 3.12.2020

### Připomínky SSZT Plzeň

**Souhlasím**

Podepsal Rollinger Aleš, Ing. dne 4.12.2020

### Připomínky ST Plzeň

13. Před realizací požadujeme upřesnění kabelových tras při místním šetření za účasti zástupce ST Plzeň.
14. Křížení kabelových tras pod kolejemi musí být realizováno protlakem.  
**Bylo doplněno do TZ.**
15. Při výkopových pracích nesmí být narušeny kořenové systémy vzrostlých stromů (postup dle ČSN 83 9061).

**Bylo doplněno do TZ.**

Podepsal Hrdlička Radek, Ing. dne 3.12.2020

### Připomínky ÚT PLZ – OPS

16. Odbor přípravy staveb souhlasí za předpokladu respektování připomínek ostatních vyjadřovatelů.

Podepsal Zdeněk Petr, Ing. dne 3.12.2020

### Připomínky ÚŘP Plzeň

B. Souhrnná technická zpráva; B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Přehled jednotlivých legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

17. Op 16 – předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci byl s účinností od 1.10.2013 nahrazen novelizovaným předpisem SŽDC Bp1, aktuálně platným ve znění změny č.1 s účinností od 1.10.2017.

**Bylo opraveno**

B.4 Dopravní a provozní technologie; 4. Dopravní omezení během realizace stavby

18. Při realizaci požadujeme s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro zpracování změny ZDD a TTP.
19. O případné nezbytně nutné výluky je potřeba 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.
20. Upozorňujeme na nutnost dodržování zásad pro práci v provozované nevyloučené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1.

Podepsal Sekyra Jan, Ing. dne 2.12.2020

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

**O zapracování připomínek chceme být informováni.**

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 správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Radek Makovec