

Souhrn připomínek vznesených k projektové dokumentaci stavby „Oprava TV v úseku Lysá nad Labem (mimo) – Stará Boleslav (mimo)“

SŽ-GŘ-O11 a O12 – vyj. č. 56965/2023-SŽ-GŘ-O11

Vyřizuje Ing. Pavel Říha
Telefon +420 972 325 863
Mobil +420 602 762 249
E-mail riha@spravazeleznic.cz

K předložené projektové dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Oprava TV v úseku Lysá nad Labem (mimo) – Stará Boleslav (mimo)“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

1. Odbor předpisů a technologie (O11)

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

1. V celé dokumentaci požadujeme dodržovat dokument SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, správně nutno všude uvádět návěst Stáhněte sběrač, resp. návěstidla pro elektrický provoz uvádět v celé dokumentaci přesně. Nesprávně je uvedeno v části B. či SO 02-36-02 (i jinde v dokumentaci). DSP upřesněte.

Bylo zapracováno

2. V nám předložené dokumentaci k posouzení je uváděna celá řada neplatných dokumentů Správy železnic, státní organizace. Požadavkem GŘ SŽ O11 je uvádět v dokumentaci pouze platné a účinné dokumenty a předpisy Správy železnic, státní organizace. Například SŽ Bp3 v aktuálním znění, SŽ D1 ČÁST PRVNÍ v platném znění, SŽ R14 či SŽ SM096! Celou dokumentaci (zejména Technické zprávy jednotlivých profesí) nutno opravit – nesprávně například SO 01-31-01 či část B. Souhrnná technická zpráva (i jinde v dokumentaci).

Bylo zapracováno

2. Odbor operativního řízení provozu a výluk (O12)

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

1. A.1.11 Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby + B.2 Provozní a dopravní technologie, Etapizace výstavby: Žádáme revidovat rozsah výluk pro výstavbu nových základů a demontáž starých základů a to zejména u TK 1. S ohledem na existenci souběžné cesty v drtivé délce TK 1 považujeme rozsah výluk u této koleje za neadekvátní.
Harmonogram byl upraven dle již naplánovaných výluk. Využití podélné komunikace se vzhledem k nesouhlasu vlastníka nepředpokládá – viz přiložené vyjádření
2. A.1.11 Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby + B.2 Provozní a dopravní technologie, Etapizace výstavby, příloha: Návrh výluk: Navržené termíny výluk neodpovídají schválenému ročnímu plánu výluk na rok 2024 a jsou kolizní s jinými schválenými akcemi (zejména „Oprava trati v úseku Kostomlaty n/L – Nymburk“ a „Oprava TV v úseku Nymburk hl. n. (mimo) – Kostomlaty nad Labem (mimo)“). Požadujeme konkrétní termíny z dokumentace vypustit.
Harmonogram byl upraven dle již naplánovaných výluk.
3. B.2 Provozní a dopravní technologie, Etapizace výstavby: Chybí návrh dopravních opatření pro navrhované výluky. Zejména upozorňujeme, že pro všechny navržené výluky traťových kolejí bude nezbytné obsadit a aktivovat provizorní hlásky.
Nutnost osazení a aktivace provizorních hlásek bude uvedena v dokumentaci
4. B.2 Provozní a dopravní technologie, Etapizace výstavby, příloha: Návrh výluk: Požadujeme prověřit nezbytnost zavádění pomalých jízd v sousední koleji pro jednotlivé výluky, ev. je nutno alespoň zvýšit pomalou jízdu na 80 km/h.
PJ bude 50 km/hod, ale pouze v místech prací – dle zápisu ze závěrečného jednání

SŽ-GŘ-O13 – vyj. č. 54483/2023-SŽ-GŘ-O13

Vyřizuje Ing. Josef Bednář

Telefon +420 972 244 564

Mobil +420 727 827 266

E-mail BednarJo@spravazeleznic.cz

1. Poloha trakčních stožárů bude navržena tak, aby vyhovovala pro výhledový stav geometrie koleje stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)“ vč. výšek stezek.
Výhledový stav dle podkladů budoucí stavby předaných SSZ bude respektován
2. Založení stožáru musí respektovat výhledové provedení sanace železničního spodku a odvodnění, aniž by byla snížena stabilita TV.
Byla provedena koordinace profilu budoucího svršku a spodku ve vztahu k navrhovanému TV. Založení základů bude splňovat požadavky i pro budoucí stav.

SŽ-GŘ-O15

Ing. Libor Šíp

vedoucí oddělení provozně-technického

Připomínky k uvedené dokumentaci z hlediska zásad organizace výstavby:

(Zpracoval: Ing. Petr Vévoda – O15/1)

1. V dokumentaci je používán pojem „rekonstrukce“ přičemž název akce a zadání hovoří o opravě, která řeší opravu stávajících prvků nahrazením prvky dostupnými na trhu.
Bylo zapracováno
2. B1.4. Realizace projektu neumožní zvýšení traťové rychlosti. Viz B7.
Bylo zapracováno
3. V harmonogramu je u výluk uváděna pomalá jízda (PJ) 50 km/h, v případě tohoto úseku, pokud byla myšlena v celé délce, je v podstatě pro dopravce neakceptovatelná. Je nezbytné v dokumentaci určit maximální délku a to tak, aby v zásadě pokrývala jen pracovní místo na např. cca týdenní výkon. Je třeba získat vyjádření dopravních technologů SŽ. Dle mého osobního názoru je PJ maximálně únosná v rozsahu třetiny délky úseku.
PJ bude 50 km/hod, ale pouze v místech prací – dle zápisu ze závěrečného jednání
4. Dále je PJ v harmonogramu pro 1.TK při demontáži a montáži nových vodičů od 5.10. do 22.10. po celou dobu trvání nepřetržité výluky ale pro 2.TK od 10.11. je od 15. do 17.11. přerušena – proč tedy není stejná u obou kolejí, když se jedná o stejný typ prací.
Bylo opraveno
5. Od 2.12. jsou plánovány denní výluky v žst. Stará Boleslav, ale PJ je nelogicky na 1.TK a ne 1.SK? A totéž od 27.11. s PJ pro 1.SK Stará Boleslav v 2.TK.
Bylo opraveno
6. Dne 1.8. je myšleno, že výluky pro 2.TK a 1. TK na sebe navazují, nebo je myšleno 8 hod. zastavení provozu?
Zastavení provozu není plánováno.
7. Není uvedeno, že u PJ je třeba využít „dočasné pomalé jízdy“ v době mimo provádění prací vyžadujících PJ.
Jedná se o dočasné PJ, pouze v období provádění prací
8. Není zdůvodněna výše PJ – proč 50 km/h, není zde dostačující 80 km/h?
PJ bude 50 km/hod, ale pouze v místech prací – dle zápisu ze závěrečného jednání
9. Výše zmiňovaná pomalá jízda je v rozporu s textem souhrnné technické zprávy

„B.2. Provozní a dopravní technologie - Stavba nebude mít žádný vliv na provozní a dopravní technologii – nedojde ke změně propustnosti trati, traťové rychlosti, zabezpečovacího zařízení, umístění návěstidel, nástupišť, přejezdů, přechodů, elektrických dělení atd.“, kdy během realizace stavby dojde ke změně propustnosti, což není v dokumentaci zmíněno.

Bylo opraveno

10. V B.2. – Etapizace výstavby bod 2 vzniká nesoulad s harmonogramem. Zde se uvádí „montáž bran budou třeba současně výluky dotčených kolejí č.1 a 2 vždy na 4 hodiny v období od 0:00 do 4:00 – celkem 4 výluk“ ale v harmonogramu jsou jen 3 hodinové výluky (zastavený provoz) a jsou uvedeny jako montáž krakorců a ne bran.

Bylo uvedeno do souladu s již naplánovanými výlukami

11. V B.2. – Etapizace výstavby bod 3 je uvedeno „...2. traťové koleje v úseku Lysá nad Labem (mimo) – Stará Boleslav (mimo) – celkově po dobu 36 dní. Po dobu nepřetržitě napěťové výluky bude možno mimo pracovní dobu (cca 17:00 – 6:00) dotčenou kolej využívat pouze pro provoz nezávislé trakce.“. Což u nepřetržitě vyloučené koleje nedává smysl.

Jedná se o nepřetržitou napěťovou výlukou, nikoliv kolejovou

12. Dle „A.1.6 Přístup ke stavebním pozemkům je především z vlastní železniční trati (přísun a odsun materiálu, betonáž základů), po silnici je dobrý přístup z místních komunikací.“. Není jasné, kde bude využit tento přístup a je tím myšleno i využití (opravdu?) ke zkrácení délky výluky? Ze vstupních podkladů není zřejmé, zda OŘ uplatnilo do projektu požadavek na přístup z přilehlých komunikací pro základy a betonáže bez nutnosti vylučovat kolej.

Přístup ke stavebním pozemkům bude pouze z koleje – vlastník sousedních pozemků s přístupem nesouhlasí – viz příložené vyjádření

13. Pozitivně lze hodnotit zkrácení rozsahu výluk oproti vstupním jednáním, ale za předpokladu, že je to jen navýšením kapacit, jak je uváděno, jeví se uvedených 45 výluk denně z původních 60 trochu neúměrně.

Harmonogram byl upraven dle již naplánovaných výluk.

14. Nesouhlasí tvrzení v „A.11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami - V uvedeném rozsahu stavby nejsou v současné době plánované žádné související stavby“. V ročních upřesněných požadavcích omezení kapacity (plánu výluk 2024) začínají výluky pro tuto opravu již v březnu 2024 a v termínech uváděných v harmonogramu jsou již v kolizi s dalšími opravami OŘ.

Harmonogram byl upraven dle již naplánovaných výluk.

15. V dokladové části nejsou přiložena stanoviska Vodovody a kanalizace Nymburk, a.s., Zdroj pitné vody Káraný, a.s., Pražská vodohospodářská společnost a.s., Pražské vodovody a kanalizace, a.s. a dalších, kteří jsou uvedeni v průvodní zprávě.

Vyjádření zmíněných subjektů bylo získáno a bude přiloženo v kompletní dokladové části stavby. Požadavky ve vyjádřeních budou respektovány.

16. V B.3.2 není uvedeno, že stavba prochází ochranným pásmem vodního zdroje, a co z toho vyplývá pro zhotovitele.

Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky stanovené příslušným správcem vodního zdroje.

Připomínky k uvedené dokumentaci za oblast životního prostředí:

(Zpracovala: Bc. Marie Schindlerová – O15/3)

1. Odpady a odpadové hospodářství
V textu část B.1.6 STZ na str. 8 je uvedený neplatný zákon 185/2001 Sb., a neplatná vyhláška č. 93/2016 Sb.

Bylo opraveno

Dále v textu části B.1.6 STZ na str. 8 výslovně uveďte, že zhotovitel stavby musí postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a

recyklace. Recyklovat a opětovně používat se musí minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů.

Zhotovitel bude postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a recyklace. Výkopová zemina bude v maximální možné míře využita pro terénní a rekultivační úpravy.

Toto se týká zejm. betonu ze základů TV (1293 t) a porcelánových izolátorů (7,1 t).

V případě výkopové zeminy (celkem 3244 t) upřesněte, jakými konkrétními způsoby s ní bude nakládáno – zda bude její část opětovně využita na předmětné stavbě a jaká část bude použita k zasypávání, tj. k rekultivacím a terénním úpravám v zařízeních mimo stavbu. Zemina se přednostně využívá v rámci stavby, uložení na skládku je až poslední možnost.

S materiálem, který nebude opětovně využit v rámci předmětné stavby, musí být po zatřídění nakládáno jako s odpadem. PD musí v této souvislosti navrhnout vhodná zařízení pro nakládání s odpady – zařízení k zasypávání (tj. s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami), recyklační střediska, sběr a výkup odpadu, dekontaminace odpadu, skládky S-OO, skládky S-NO apod.). V tomto smyslu rozšiřte stávající tabulku na str. 8 části B.1 STZ. Při návrhu zařízení lze vycházet z registru ISOH - <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni>.

Zhotovitel stavby musí zpracovat Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice SŽ SM096) a současně Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice SŽ SM096). Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky - Podklady pro zhotovitele – Další informace - Odpadové hospodářství.

Výkopová zemina bude v maximální možné míře využita pro terénní a rekultivační úpravy.

Vzhledem k tomu, že stavba zahrnuje pouze opravu TV, tak se vytěžená výkopová zemina nedá mimo zásypy v okolí základů plně využít a nevyužitá zemina bude muset být ukládána na nejbližší skládku.

SŽ-GŘ-O14

Milan Karban

Správa železnic, státní organizace

Generální ředitelství

Systémový specialista

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Oddělení zabezpečovací techniky

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Pracoviště: Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8

T 972 244 475

M 725 144 184

E Karban@spravazeleznice.cz

Chtěl bych Vás požádat o vysvětlení k provozním soborům SO 01-37-01 a SO 01-31-02 těchto věcí, které mi připadají nestandardní.

1. Proč v části D.2.3.7 na výkrese 2.001 nejsou zakresleny trakční podpěry 3 a 4, u kterých je izolovaný styk a připojení zpětné vedení
Bylo doplněno
2. Proč je zpětné vedení připojeno právě u trakčních podpěr 3 a 4 a nikoliv blíže k TM u 301 a 302?
Na základě požadavku správce (OŘ Praha) je zachována stávající trasa kabelů i místo připojení zpětného vedení.
3. Lze u připojení zpětného vedení vyměnit i lana u stykových transformátorů a zvýšit vodivost zvýšením jejich počtu na 4x ZnFe20 ? (lana ZnFe20 jsou nová ohebnější lana s lepší vodivostí, lze je okem umístit i pod kolíky M20)
Výměna lan není součástí stavby, toto zařízení je ve správě SSZT.

4. V části D.2.3.1 na výkrese 2.002 je řez kabelové trasy ve volném terénu krytý pouze výstražnou fólií, přičemž v technické zprávě máte popis o obetonovaných chráničkách. Chybí mi popis jak budou kabely u stykových transformátorů zakončeny, oky? A bude u nich štítek „Nebezpečí – vysoké napětím, Neodpojovat – životu nebezpečné při odpojení“ ?
Bylo doplněno, štítek bude instalován

SŽ-OŘ-PRAHA – vyj. č. /2023-SŽ-OŘ PHA-SSZTPV

Vyřizuje Rydlo
Telefon +420 972 255 078
Mobil +420 602 519 678
E-mail rydlo@spravazeleznic.cz

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha východ sděluje k uvedené stavbě následující:

1. Navržené umístění některých nových trakčních podpěr koliduje se stávající trasou zabezpečovacích kabelů v naší správě, proto je třeba před zahájením stavby tuto trasu vytyčit a navrhnout řešení konkrétních kolizí. V rozpočtu stavby je třeba vyhradit prostředky na řešení těchto kolizí.
Bylo zapracováno
2. V C.3 Koordinační situační výkres nejsou zakresleny kabelové trasy SSZT Praha východ v km 338,3 – 338,6 a v km 347,6 – 347,9. Podklady k doplnění byly nyní předány přímo projektantovi.
Bylo zapracováno
3. Trakční podpěry musí být situovány tak, aby nebyla narušena viditelnost stávajících návěstidel a rozhledové poměry na přejezdech.
Požadavky budou respektovány

SŽ-GŘ-O24 – vyj. č. 59362/2023-SŽ-GŘ-O24

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané projektové dokumentaci (DSP) výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

1. Doporučujeme použití stožárů TS219 (zatížení prakticky pouze od větru na TV+ZV cca 25 kNm, stálé zatížení od tíhy vodičů s námrazkem cca 5 kNm), což by oproti uvedeným stožárům TS245 v předložené PD přineslo úspory v nákladech cca 15%.
(zpracoval: Ing. Krčma, 972 244 268)
Investor požaduje zachovat typ stožárů uvedený v dokumentaci a nesnižovat únosnost stožárů použitím navrhovaného typu TS 219.

Připomínky SEE Praha byly projednány na samostatném jednání, technické řešení bylo opraveno dle požadavků zadavatele a bude zapracováno v definitivní verzi dokumentace.