

Zápis

z konferenčního projednání připomínek akce

Peronizace žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

konaného dne 5. 4. 2018 v Metroprojektu Praha, a.s.

Přítomni: viz přiložená prezenční listina

Připomínky OŘ Plzeň

Připomínky SBBH Plzeň (Makovec Radek, Ing. dne 16.03.2018)

SO 05-41-01 Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu

1. Tabule tahokovu resp. skla budou předsazena o 100 mm před betonovou stěnu, aby voda nezatékala do podchodu a nebylo třeba dodatečný klempířský prvek. *Tabule jsou předsazeny půdorysně o 40 mm, a výškově ukončeny 80-100 mm pod hranou BK. Voda tedy zatékat nemůže. Klempířský výrobek není nutný.*
2. Střechy přístřešků budou odvodněny pomocí žlabu minimálního profilu 80 x 80 mm, svody budou min. sv. průřezu 80 x 80 mm s lomy směru pod úhlem 15 stupňů, max. však 30 stupňů, svody budou na vtoku opatřené záchytným systémem proti vnikání větších mechanických nečistot do svodu. *Bylo doplněno.*
3. Patky ocelové konstrukce budou po osazení a upevnění OK podmazány plastbetonem se stejnou povrchovou úpravou jako železobetonový sokl. *Bylo doplněno.*
4. Vitrína k vyvěšení informací pro cestující bude na ostrovním nástupišti oboustranná, uzamykatelná univerzálním trojhránkem velikosti 9. *Bylo zapracováno.*
5. Zastřešení bude opatřeno systémem proti sedání a hnízdění ptactva (sítě). *Profily konstrukce jsou uzavřené (jäckly), na nich přímo leží krytina (trapézový plech), pro sedání a hnízdění ptactva nezbyvá prostor. Přesto bude do VV dle dohody doplněna položka – ochrana proti ptactvu (sítě a bodce) pro případ, že by na realizované konstrukci vznikla nějaká místa, vhodná pro sedání ptactva.*

SO 05-41-02 zast. Kovčín, přístřešky

6. Přístřešek v zářezu pod svahem bude z boků a zadní strany odvodněn povrchovými žlaby zaústěnými do vsakovací jámy. *Svah za přístřeškem byl odsunut, těsně za přístřeškem je navržen terén se spádem 1 % od přístřešku a příkopová tvárnice TZZ4, vyústění volně do terénu, vzhledem k tomu, že se jedná jen o krátký příkop dl. 4 m.*
7. Přístřešky budou z probarveného betonu v odstínu totožném s odstínem Mais 13 dle vzorníku CaparolColorSystem. *Požadavek zapracován.*
8. Budou přístřešky osvětleny? V případě umístění svítidel v přístřešcích, budou tyto v provedení "antivandal" a zapuštěné v podhledu v nikách připravených již při výrobě prefabrikátu. *Přístřešky budou osvětleny v rámci osvětlení nástupišť. Samostatné vlastní osvětlení přístřešků není navrženo.*
9. Vitrína k vyvěšení informací pro cestující bude uzamykatelná, odemknutelná univerzálním trojhránkem velikosti 9. *Bylo zapracováno.*

SO 05-43-01 Žsz. Pačejov, Orientační systém

10. Mezi prvky OS doplnit cedulky "Zákaz kouření" normové velikosti, vzhledu a umístění. *Nově není potřeba označovat viz Zákon č. 65/2017 Sb. Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek §9 odst. 2.*

SO 05-43-02 zast. Kovčín, orientační systém

11. Mezi prvky OS doplnit cedulky "Zákaz kouření" normové velikosti, vzhledu a umístění. *Nově není potřeba označovat viz Zákon č. 65/2017 Sb. Zákon o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek §9 odst. 2.*

SO 05-70-01 Žst. Pačejov, dešťová kanalizace

12. Schází lapače střešních splavenin v napojení svodů ze zastřešení, na které odkazuje SO 05-41-01. *Bylo doplněno.*
13. Lapače střešních splavenin požadujeme navrhnout s kapacitnějším zachytným prostorem než je u klasických "gajgrů". *Bylo doplněno – LSS např od Vlček Solution typ „dyje DN 200“.*

Připomínky SEE Plzeň (Eliášová Radka dne 01.03.2018)Přípojka pro GSM-R; SO 811 zast. Kovčín, rekonstr. přípojky NN

14. Nutná koordinace projektantů Metroprojekt Praha a.s. a Ixprojekta s.r.o. z důvodu sjednocení realizace přípojek pro výše uvedené stavby. Proběhlo jednání za účasti pracovníka VPS Klatovy - p. Špeta tel. 724 843 850. *Napojovací bod a koordinace provedena s projektem PS 109 BTS 616 zastávka Kovčín 109.4 silnoproudé napojení BTS.*

Připomínky SMT Plzeň (Suchý Václav, Ing. dne 13.03.2018)Most (podchod) km 301,378:

15. Jako konečnou úpravu betonových konstrukcí upřednostňujeme "pohledový beton" na který bude aplikován antigrafiti nátěr s opakovanou možností mytí (oplachem tlakovou vodou) a stálou životností nátěru minimálně 60 měsíců (včetně záruky na odstraňování grafiti). *Bylo zapracováno + doplněna do projektu poznámka: Otvory po spínacích závitových tyčích budou ucpány pomocí betonových zátek.*
16. Pochozí povrchy v podchodu budou provedeny z kamenné dlažby tmavého odstínu s předepsanou drsností povrchu. *Bylo zapracováno.*
17. Žlutý pruh na stupnicích bude z trvanlivého, odolného materiálu částečně zapuštěný do žulové desky. *Bylo zapracováno.*
18. Účelem odvodňovacích žlábků je pouze svedení vody z prováděného úklidu nebo z obuvi cestující veřejnosti, jiná voda by se neměla v podchodu vyskytovat. *Bylo vysvětleno. Nelze vyloučit zatečení vody do podchodu při výjimečných meteorologických událostech, především při dešti hnaném větrem.*
19. Ke stabilnímu čerpadlu požadujeme doplnit signalizaci funkčnosti. *Bylo zapracováno, v rozvaděči doplněna signalizace jistících prvků.*
20. Požadujeme prověřit přístřešky nad výstupy z podchodu, zejména z důvodu zamezení zatékání dešťové vody do podchodu (dostatečné profily okapových žlabů a svodů, přesahy, svislé stěny atd.). *Bylo prověřeno.*

Propustek km 300,504:

21. Upravit dno vtokové jímky do jedné roviny se dnem propustku na vtoku. *Byla doplněna dlažba z lomového kamene do betonu a tím je dno jímky bez odkalovacího prostoru v jedné rovině s potrubím propustku.*

Obecně upravit:

22. Kamenné dlažby pokládat do betonového lože tl 200 mm vyztuženého KARI sítí. *Na projednání bylo dohodnuto, že kamenná dlažba zůstane dle zásad technického řešení pro tuto stavbu 200 mm kámen + 100 mm beton s vloženou KARI sítí. Jedinou výjimkou je most v ev. km 300,177, kde na doporučení Ing. Kejvala bylo upraveno odláždění na 200+200 mm.*

Připomínky SSZT Plzeň (Schuh Josef dne 13.03.2018)

Zabezpečovací zařízení

Kabelizace:

23. Při pokládkách kabelových tras budou mimo jiné dodrženy „Zásady SSZT Plzeň pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách“ (součást vyjádření – viz níže), které stanovují dodržování podmínek provedení kabelových tras (hloubky uložení, provedení atd.). Upozorňujeme na povinnost použití RFID markerů pro lokalizaci podzemních inženýrských sítí v majetku SŽDC a dodržení zásad k jejich použití – viz dopis GŘ-O14 č. j. 30354/2016-O14 ze dne 21.7.2016. Kabelizace musí být provedena výhradně na pozemcích SŽDC. *Do dokumentace byla doplněna zmínka o Zásadách SSZT Plzeň pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách. Kabelizace je v maximální možné míře uvažovaná na pozemku SŽDC.*

Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách

OŘ Plzeň – SSZT Plzeň požaduje při provádění zemních prací kabelových tras a způsobu uložení kabelů od zhotovitelů dodržovat především ustanovení normy TNŽ 34 2609 a dalších souvisejících norem, a současně i TKP staveb státních drah, kapitola 27 a předpisu SŽDC S4, kapitola V. Všeobecně musí být kabelové trasy provedeny takovým způsobem, aby byly nejen dostatečně chráněny před mechanickým poškozením, ale také před nedovoleným zásahem cizích osob (krádeže).

Je požadováno dodržování následujících podmínek provedení kabelových tras:

- jednotlivé kabelové trasy musí být uspořádány samostatně vedle sebe, vzájemně se nesmí křížit v jedné trase a musí být uloženy výhradně na pozemcích SŽDC, s. o.
- do kynety s metalickými kabely, na nichž se mají provozovat obvody zabezpečovacího zařízení, se nesmí ukládat zemniče (musí být uloženy samostatně)
- při ukládání do země budou kabely uloženy v kynetě do hloubky nejméně 80 cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min. vzdálenost od osy koleje 2,35 m (kraje výkopu)
- v případě nemožného dodržení minimální hloubky u kabelových tras (jen ve výjimečných případech, kdy nelze např. vypikovat skalní terén apod.) musí být tyto kabelové trasy žlabové a přebetonovány, nebo budou trasy uloženy v betonových žlabech s krycími deskami o minimální hmotnosti 130 kg (pro dodržení podmínek uvedených v TKP, kapitola 27.3.3 3.odstavec)
- kabelové trasy budou provedeny co nejpríměji bez obcházení vzrostlých stromů, pařezů, betonových základů, starých drátovodných sloupků a nesmí procházet pod kořeny
- kabelové trasy vedené po mostních objektech a propustcích budou uloženy v ocelových silnostěnných žlabech s minimální tloušťkou plechu 1,5 mm, plechový žlab v náběhu na mostní

objekt je třeba zaústit až na dno výkopu do minimální hloubky 30 cm, žlaby budou neděrované, přepáskované nerezovou páskou a v provedení pevného spojení (např. snýtování) přesahů jednotlivých vík žlabů

- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů šterk a zemina
- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence. *Všechny body ze „Zásad“ přeneseny do části B.1 Souhrnná technická zpráva.*

SZZ Pačejov:

24. Součástí zřízení nové místnosti stavědlové ústředny musí být bezpodmínečně ochrana místnosti a skříní technologií zab. zařízení proti možnému vniknutí (zatékání) vody z horních pater výpravní budovy. *V místnostech byl navržen kazetový podhled, v místech nad technolog. zařízením bude možné nad podhledové kazety umístit folii proti vodě. Více je uvedeno v SO 05-40-01.*

Kabelovody

25. Požadujeme zamezení zaplavování (zatopení) kabelovodů podzemní vodou. *Hladina podzemní vody se dle hydrogeologického průzkumu nachází v úrovni cca 522,8 m, což je o cca 1 m níže než nejnižší část kabelovodu. Kabelovod tedy nebude ovlivněn tlakovou podzemní vodou.*
26. Dle našeho názoru je u cestového návěstidlo Sc3 použití žlutého světelného pruhu zbytečné.

Situační schéma v. č. 0200

27. Chybí název odjezdového návěstidla S3a. *Bylo doplněno.*
28. Úsek „K1a“ mezi V4 a V5 označit jinak – např. „4-5“. *Bylo opraveno.*

Technická zpráva

29. V seznamu návěstidel chybí seř. návěstidla Se9, Se10, Se11, Se12. *Bylo doplněno.*
30. Doplnit do názvů „Horažďovické záhlaví“ a „Nepomucké záhlaví“ výraz „zhlaví a“. *Bylo doplněno.*
31. V projektu chybí stavební objekt pro výstavbu navrženého návěstního krakorce pro odjezdová návěstidla L1 a L3 v navržené km poloze 301,980. *Vzhledem ke stupni projektové dokumentace (DSP) nebyl doplňován stavební objekt pro krakorec, dokumentace ke krakorci je součástí PS 05-01-01 Žst. Pačejov, staniční zabezpečovací zařízení (přílohy 101 až 108).*

SZZ Nepomuk:

32. V projektu chybí Pohledy na nové, případně upravené kolejové desky, umístěné v DK a na st.1 v žst. Nepomuk. *Pohledy na nové kolejové desky byly doplněny.*

TZZ:

33. U obou TZZ jsou vždy ve směru traťového souhlasu neodpovídající návěsti na oddílových návěstidlech a jejich předvěstí. *Bylo opraveno.*
34. Kabelová přípojka do RD včetně podružného elektroměrového rozvaděče u obou TZZ nebude součástí PS, ale jako samostatný SO. *Vzhledem ke stupni projektové dokumentace (DSP) nebude doplňován stavební objekt pro kabelovou přípojku. Zůstane uveden ve stávajícím SO 05-62-02, ale s indexem 01, tzn. SO 05-62-02.01.*

Situační schéma TZZ Pačejov – Nepomuk

35. Na oddílových návěstidlech 1So, 2So chybí štít s návěstí „Očekávejte otevřený přejezd“ doplněný pod ním žlutou obdélníkovou deskou s uvedením km polohy dotčeného přejezdu (v tomto případě 306,247). *Bylo opraveno.*

TZZ Pačejov – Nepomuk

36. V technické zprávě v kapitole „Úpravy PZZ v km 304,090, 304,770 a 306,247“ chybí, že bude zrušeno i přenosové zařízení ELZAS umístěné ve stávající reléovou místnosti na st.2 v žst. Nepomuk, toto doplnit i do odstavce 2.2. (případně i do odstavce 3.2.) Demontáže. *Bylo doplněno.*

PZZ:

37. Přestože v části E_1_3 Železniční přejezdy je v SO 05-13-01 je u přejezdu v km 304,090 vyprojektována výměna přejezdové konstrukce a úprava převáděné komunikace v místě přejezdu po stránce stavební, není nikde řešena úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení ve stejné km poloze. S tím úzce souvisí i rekonstrukce nástupišť na zastávka Kovčín včetně přístupů na nástupiště z prostoru přejezdu, kde nejsou opět řešeny úpravy PZZ. Upozorňujeme, že je nutné v rámci samostatného provozního souboru vyprojektovat úpravy či změny zabezpečení PZZ včetně nutného přemístění stávajících a doplnění nových chybějících výstražníků ze všech zaústěných komunikací vyvolané úpravami ve stavební části tohoto projektu a změnou místních poměrů v prostoru přejezdu s bezpodmínečným dodržáním podmínek uvedených v platných normách. V opačném případě nelze toto úrovnové křížení včetně zabezpečovacího zařízení bezpečně provozovat. *V rámci provozního souboru PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení je projektováno nové zabezpečení přejezdu v km 304,090. Nový provozní soubor nebude vytvořen (viz např. bod 34)*
38. Pro jednotlivá PZZ dotčená stavbou chybí v projektu upravené a schválené Tabulky přejezdů. *Tabulky přejezdů byly opraveny a schváleny.*

Všeobecně:

39. Součástí realizace zab.zařízení musí být i provedení ochrany zařízení před atmosférickými vlivy dle platných norem a zásad. *Bylo doplněno.*

Uzemnění

40. Do projektu je nutné zahrnout v rámci řešení nově budovaného uzemnění technický způsob provedení jednotlivých uzemnění stanovený na základě výpočtu z místních podmínek (rezistivita půdy). Hodnota samostatného uzemnění musí být v rozmezí 5 – 10 Ω . Provedení musí odpovídat znění dle TKP staveb. *V rámci PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4 a v rámci PS 05-03-04 Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV byla navržena uzemnění těchto nových objektů. Technický způsob provedení uzemnění těchto nových objektů je patrný z přílohy 012 „SCHÉMA UZEMNĚNÍ“ (v projektu PS 05-03-02), respektive z přílohy 008 „SCHÉMA UZEMNĚNÍ“ (v projektu PS 05-03-04) a dále z technického popisu uvedeného v technických zprávách obou PS a též z technických specifikací a soupisu prací.*
41. Názvy nových počítacích bodů (čidel) jsou v žst. Pačejov a v obou traťových úsecích netradiční. Navrhujeme v žst. Pačejov označit počítací body symbolem PPB1, PPB2 atd. počínaje vjezdovým náv. 1L a pokračovat postupně až k opačnému vj. náv. 2S, v žst. Nepomuk zase např. 1NPB1 atd. V obou trať. úsecích zvolit označení např. 1HPPB2 respektive 1PNPB2 postupně od začátku ke konci trati a takto opravit veškerá ostatní označení (z důvodu budoucí realizace stavby modernizace trati s výstavbou DOŽ). *Bylo opraveno.*
42. Jednotlivá zařízení budou vybavena diagnostikou umožňující dálkový přenos stavových informací a naměřených hodnot zab. zařízení do lokálního diagnostického systému prostřednictvím intranetu. Diagnostika bude kompatibilní s diagnostikou použitou na pracovišti OŘ Plzeň – SSZT v Sušické ulici. *Bylo doplněno.*

43. Jednotlivé PS pro zab. a sděl.zařízení neobsahují Výkazy výměr. *Bylo doplněno.*
44. Upozorňujeme, že je nutné zajistit v rámci stavby včetně jejího projektování vzájemnou koordinaci mezi jednotlivými profesemi! *Koordinace byla zajištěna.*

Ukolejnění

45. V projektu chybí jednotlivé situace KSU a TP. *Bylo doplněno.*

Sdělovací zařízení

PS 05-02-08 Zastávka Kovčín, sdělovací zařízení

46. Navržený kabel CYSY má elektrickou pevnost jen 2kV. Kabeláž 100V včetně svorkovnic musí být na 4kV. Předpokládáme, že předepsaná měření zahrnují i měření hluku. Požadujeme doplnit druh ochrany na 100V rozvodu. *Provedena změna kabelu na typ YY-JZ-2x1,5 0,6/1 kV Black s pevností 4kV střídavé. Do TZ doplněna informace, že měření zahrnují i měření hluku. Do TZ doplněna informace o el. pevnosti pro svorkovnice ve sloupech RZ. V rozpojovacích svorkovnicích budou osazeny bleskojistky.*

PS 05-02-07 Kabelizace

47. Rozvláknění DOK neodpovídá směrnici. Není zpracované připojení SÚ Horažďovice předměstí na DOK. *Rozvláknění DOK je řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

PS 05-02-06 Žst. Pačejov, kamerový systém

48. Chybí situační schéma a zapojení kamer K11 a K12, u nichž předpokládáme přepětovou ochranu datových přípojek. Kamerový systém musí odpovídat směrnici SŽDC 97 a 108. Není uvedeno, zda jsou kamerové stožáry v POTV, není řešeno případné uzemnění nebo ukolejnění. *Situační schéma doplněno, kamery K11 a K12 doplněny do blokového schéma, informace o POTV doplněna do TZ.*

PS 05-02-05 Žst. Pačejov, informační systém

49. Odstavec 2.1 popisuje PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující. Informační systém musí odpovídat směrnici SŽDC č. 118 ze dne 14. října 2017. Není řešen rozdílný provoz Žst. Horažďovice předměstí a Pačejov. Není uvedeno, zda jsou stožáry IS v POTV, není řešeno případné uzemnění nebo ukolejnění. *Odstavec 2.1 opraven. Do TZ doplněna informace o rozdílném provozu a POTV.*

PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující

50. Chybí situace VB. Navržený kabel CYSY má elektrickou pevnost jen 2kV. Kabeláž 100V včetně svorkovnic musí být na 4kV. Předpokládáme, že předepsaná měření zahrnují i měření hluku. Požadujeme doplnit druh ochrany na 100V rozvodu. *Provedena změna kabelu na typ YY-JZ-2x1,5 0,6/1 kV Black s pevností 4kV střídavé. Do TZ doplněna informace, že měření zahrnují i měření hluku. Do TZ doplněna informace o el. pevnosti pro svorkovnice ve sloupech RZ. V rozpojovacích svorkovnicích budou osazeny bleskojistky.*

PS 05-02-03 Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení; 4.2 Hodiny, datové a tel. rozvody

51. Hodiny na fasádě VB musí mít zajištěné spínání osvětlení. *Bylo doplněno do TZ.*

4.4 Zapojovač

52. Nejsou specifikovány okruhy zapojovačů, rozsah ovládání a nahrávání zapojovačů. *Zapojovače jsou řešeny v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu. Informace o nutné koordinaci ze stavbou GSM – R doplněna do TZ.*

4.5 EZS

53. Jedná se o zařízení EZS/ZPDP. *Bylo zapracováno.*

54. InS DDTS je umístěn v Plzni ÚS Triangl. *Bylo zapracováno.*

PS 05-02-02 Žst. Pačejov, přenosové systémy

55. V Nepomuku v současné době není řídicí PC KS, EZS. *Bylo opraveno.*

PS 05-02-01 Žst. Pačejov, místní kabelizace

56. MOK do SÚ musí být 36 vláken, protože se z DOK vyvádí 12 vláken oboustranně a propojení 12 vláken SÚ - SM. *Řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu. Informace o nutné koordinaci ze stavbou GSM – R doplněna do TZ.*

57. Součástí projektu D.2 nebyly výkazy výměr. *Bylo doplněno.*

PS 05-06-05 ED Plzeň, doplnění InS K systému DDTS ŽDC

58. Od 25.1.2018 platí TS 2/2008-ZSE Třetí vydání. *Tento PS je projektován v souladu se třetím vydáním této směrnice.*

PS 05-06-04 Žst. Pačejov DDTS ŽDC

59. Od 25.1.2018 platí TS 2/2008-ZSE Třetí vydání. *Tento PS je projektován v souladu se třetím vydáním této směrnice.*

PS 05-04-01 Žst. Pačejov, orientační systém

60. Umístění a fráze OHM musí schválit SONS. *Umístění a fráze jsou v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118.*

Nijak se nevyjadřujeme ke správnosti technického provedení a výpočtů, ani žádným způsobem nepřebíráme odpovědnost za následky způsobené případným pochybením výrobce při výrobě zařízení, případně pochybení projektanta při nevhodném použití, ani za následky způsobené případným pochybením zhotovitele při realizaci díla. Odpovědnost za technickou správnost a volbu vhodného řešení nese vždy projektant a zhotovitel stavby.

Připomínky ST Plzeň (Hrdlička Radek, Ing. dne 13.03.2018)

Přejezd km 304,090:

61. Nesouhlasíme se šterbinovou prahovou vpustí třídy zatížení D400. Požadujeme monolitický polymerbetonový žlab třídy zatížení F900. *Bylo zapracováno.*
62. Doplnit zakružovací oblouky do podélného profilu přejezdu v místě napojení komunikace na přejezdovou konstrukci. *Bylo zapracováno.*
63. Povrch komunikace mezi kolejemi (závěrnými zídkami) a vně kolejí, vlevo k prahové vpusti a vpravo min. 2,5 m od osy koleje, požadujeme z asfaltobetonové směsi zakončenou ležatým obrubníkem (vpravo) včetně pružné modifikované zálivky. *Bylo zapracováno.*
64. Požadujeme zdůvodnění, proč není dodrženo opatření OTH „Železniční přejezdy – zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ ze dne 3. 4. 2017. *Bylo dáno do souladu.*

Železniční svršek:

65. Doporučujeme projektovat poloměry oblouků na celé metry. *V koleji č. 1 jsou poloměry směrových oblouků navrhovány na celé metry, poloměry oblouků v koleji č. 2 jsou navrhovány jako soustředné k ose koleje č. 1.*
66. Požadujeme zdůvodnit navržení obloukových výhybek č. 8 a 10 v ŽST Pačejov. Pokud to bude možné, požadujeme vložení výhybek jednoduchých i za cenu zvýšených úprav železničního

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

spodku. *Návrh směrového řešení byl projednáván v předchozím stupni a takto odsouhlasen. Při použití výhybek v základním tvaru by došlo k „vytažení“ zhlaví ven ze stanice a výhybky by zasahovaly až pod mostní konstrukci, kde by bylo nutné realizovat prodloužení mostní konstrukce tak, aby byly dodrženy VSaMP. Druhým negativem by bylo kompletní přepracování kolejiště a tím by došlo k překročení záborů pozemků z PD.*

Železniční spodek:

67. Požadujeme zdůvodnit rozšíření drážní stezky opěrnou zdí U3 v km cca 300,720 – 300,740. *Návrh změn, zeď z krabicových dílů U3 odstraněna.*
68. V km 301,800 až 302,000 je navržena opěrná zeď. Příčné řezy opěrné zdi nejsou v souladu se vzorovými příčnými řezy železničního spodku. *Bylo upraveno a sjednoceno.* Zárubové odvodnění opěrné zdi je třeba posoudit a vzhledem k tomu, že toto odvodnění je společné i pro železniční spodek, je nutné vzít v úvahu, zda nenavrhnout kontrolní šachty. Je také nutné skladbu zásypu opěrné zdi sjednotit s řešením železničního spodku. Nesouhlasíme s vložením desek XPS do tělesa železničního spodku. *Bylo dohodnuto a zapracováno. Za rubem opěrné zdi bude provedena kamenná rovinanina, která částečně odvádí vodu ze spodku do rubové drenáže. Spádový klín byl ponechán z betonu C12/15. Konstrukce klínu bude provedena až na úroveň konstrukce základové desky. Desky XPS byly ponechány jako ochrana izolace před kamennou rovinaninou. Do dokumentace byl doplněn detail prostupu rubové drenáže. Rubová drenáž má prostupy skrz zeď po cca 5 m, tudíž kontrolní šachty navrženy nebudou.*
69. V km 301,700 – 301,850 byl dle geotechnického průzkumu zastižen lokální výskyt škváry. Požadujeme navrhnout do projektu přetěžení těchto míst. *Bylo zapracováno.*
70. V některých úsecích je konstrukční vrstva navržena v místě stávajícího štěrkového lože a není zasahováno do spodku. Proto požadujeme popsat řešení těchto míst, zda bude konstrukční vrstva ležet na původním štěrkovém loži, nebo toto bude odtěženo, pak ale není zřejmé, jaký bude podklad. *V místech, kde se výrazně zvyšuje niveleta, bude ponechán štěrkový lož promíslen s vhodnou zemínou a přehutněno na požadované hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni.*
71. V koleji č. 1 v úseku od km 303,630 do km 304,700 byly doplňkovým GTP zjištěny jílovité zeminy. Požadujeme změnit navrženou konstrukční vrstvu za zlepšené zeminy (mimo skalní úsek). *Bylo opraveno.*
72. V místech, kde je zemní plán tvořena zvětralou skalní horninou požadujeme pražcové podloží typu 5 dle předpisu SŽDC S4 a Ž 4.15. *Bylo opraveno.*
73. Změna skladby konstrukčních vrstev v místech uložení nových výhybek (km 300,620 – kolej č. 2 a km 302,080 – kolej č. 1) není vhodná. V km 301,270 je změna konstrukčních vrstev v místě nástupiště. *Bylo opraveno. Konstrukční vrstvy v oblasti výhybek protaženy tak, aby nedocházelo ke změně pod výhybkami a neměnila se tak tuhost podloží. V případě nástupiště návrh ponechán. Nástupiště se ukládá na betonové lože a je tedy zajištěna jeho stejná tuhost.*
74. Projektovou dokumentaci požadujeme doplnit o situaci pražcového podloží pro zpřehlednění změn konstrukčních vrstev a úklonů plání. *Bylo doplněno.*
75. Dále požadujeme popsat napojení na stávající stav. *Napojení na stávající stav bude provedeno vždy zřízením přechodového místa ve sklonu 1:1.*
76. V místech úpravy stávajících svahů ve větší šířce než 1 m, požadujeme vhodnou ochranu nového svahu. *Navrženo ohumusování a osetí travním semenem.*

77. Pro objekty zajištění skalních svahů požadujeme doložit vzorový příčný řez s vykreslením umístění záchytných sítí a kotevních prvků. V dokumentaci se uvádí, že rozsah síťování bude upřesněn v dalším stupni dokumentace, tuto dokumentaci požadujeme předložit k vyjádření. *Bylo doplněno.*

Odvodnění:

78. V km 301,000 – 301,300 vlevo pod svahem je stávající příkop. V místě příkopu jsou navrženy sloupky trakčního vedení. Není zřejmé řešení tohoto odvodnění, resp. jeho funkčnost. Na levé straně tratě podél stávajícího příkopu nutno provést odřez stávajícího tělesa do levého příkopu (příčný řez v km 301,275). *Jedná se o stávající betonový monolitický žlab, základy sloupů TV jsou umístěny mimo tento žlab. Těleso kolejiště je odvodněno soustavou trativodních větví a není žádný důvod provádět odřez pláně až k tomuto žlabu.*
79. V příčných řezech (např. 301,275) není zřejmé, zda nad trativodem v úrovni konstrukční vrstvy bude materiál výplně trativodu, nebo materiál konstrukční vrstvy. Proto požadujeme opravit detail řešení obsypu trativodu. Tento obsyp musí být až do úrovně pláně tělesa železničního spodku a je nutno prostor vyplnit vhodným propustným zásypem jednotné frakce. *Veškeré rýhy trativodů jsou vyplněny až do úrovně PTŽS šterkodrtí frakce 16/32. V příčných řezech graficky znázorněno.*
80. Tam kde budou použity odvodňovací žlaby UCH, požadujeme celý prostor od koleje zasypat pouze novým drážním šterkem 31,5/63, a to včetně prostoru za žlaby UCH. *Popsáno ve vzorových příčných řezech.*
81. V místech, kde jsou zemní zářezy vyšší než 3m a ve všech skalních zářezech, kde jsou navrženy jen trativody, požadujeme i zpevněné příkopy. *Zpevněné příkopy doplněny v požadovaných místech, kde bylo možné provést i jejich vyústění. V úseku km 303,720 – 304,160 bylo odvodnění možné realizovat pouze trativodní větví.*
82. V místech vyústění odvodnění na svah je nutné vhodným způsobem zabránit erozi svahu, např. odlážděním. *Zohledněno ve výkazu výměr a TZ v případě vyústění trativodů i v části Detaily.*
83. Z důvodu častých krádeží požadujeme poklopy komínů šachet trativodů plastové. *Bylo opraveno.*
84. V některých řezech je plán ukloněná jednostranně a trativody jsou po obou stranách koleje. Nutno zvážit úklon pláně nebo nezbytnost trativodu (např. km 301,175 a 301,200). *Bylo opraveno.*
85. Požadujeme zdůvodnění, proč není odvodněná pláň v koleji č. 5a. *Návrh odpovídá místním poměrům GTP.*

Kabely:

86. Navrženou kabelovou trasu požadujeme zakreslit i do příčných řezů. *Bylo doplněno.*
87. Přechody kabelů pod kolejí musí být zřizovány přednostně protlaky. V případě překopů musí být tyto provedeny před rekonstrukcí železničního spodku. *Přechody kabelů budou realizovány dle návrhu příslušných SO a PS.*
88. Trasa kabelovodu mezi Š5 a Š4 v ŽST Pačejov by měla být kolmo k ose koleje. *Pozice revizních šachet Š4 a Š5 není možné významně měnit, důvodem je přítomnost dalších stávajících objektů (EZ) a koordinace s objekty novými (rampa na nástupiště, TS). Za daného uspořádání je trasa kabelovodu odchýlená od kolmice na osu koleje nejvhodnějším řešením.*
89. Požadujeme před započítáním výkopových prací ve spolupráci se zástupcem ST, SSZT, investora a dodavatele upřesnění kabelových tras při místním šetření. Před tímto upřesněním musí být zaměřeny pozemky.

EOV:

90. Přístup k dálkovému vedení a k diagnostice provozu EOV požadujeme umístit i na pracoviště traťového okrsku TO Horažďovice. *V rámci PS 05-06-05 bude, v souladu s přípravnou dokumentací, dodán mobilní klient DDTS ŽDC na pracoviště traťové údržby v žst. Horažďovice předměstí, ze kterého bude možno jednotlivé technologie ŽDC ovládat či monitorovat a to dle přidělených oprávnění uživatele klienta.*
91. Délky topných tyčí musí být v souladu se vzorovými listy pro výhybky 2. generace. *Opraveno, uvedeno v VV a TZ.*

Výstroj trati:

92. V technické zprávě výstroje trati je vhodné opravit identifikační a základní údaje o trati. *Bylo opraveno.*
93. Součástí výměny výstroje dráhy by měla být i návěst Posun zakázán na koleji č. 5a v ŽST Pačejov. *Bylo opraveno.*
94. Staničníky v km 304,900 požadujeme ve variantě cedule se žlutým nátěrem umístěné na sloupku. Betonový staničník může být ponechán s bílým nátěrem. *Bylo opraveno.*
95. Konečné osazení zajišťovacích značek požadujeme projednat se ST. *Bylo zohledněno.*

Komunikace:

96. Požadujeme zvážit oplocení volné skládky v ŽST Pačejov nebo jinou zábranu před nežádoucím vjezdem vozidel, aby se volná skládka nepřeměnila na skládku divokou. *Vysvětleno na poradě, nejedná se o volnou skládku, ale o nakládací plochu. Oplocena nebude.*

Nástupiště Kovčín:

97. Ukončení nástupiště služebním schodištěm není potřeba zřizovat. *Služební schůdky byly požadovány v přípravné dokumentaci.*
98. Z dokumentace není zřejmá skladba svahových tvárnic. Požadujeme doplnit detail předpokládaného řešení. *Doplněno v TZ.*
99. V příčném řezu km 304,025 je zakresleny trativody a svodné potrubí černě (stávající?), ve vzorovém řezu km 304,050 červeně. Požadujeme pouze nové odvodnění a zdůvodnit nízkou hloubku uložení. Z dokumentace není zřejmé, jak budou trativody ochráněny před působícími silami roznášenými prefabrikovaným základem. Výšku obetonování svodného potrubí požadujeme doložit výpočtem. *Ve verzi dokumentace „k připomínkám“ se jedná se o chybu tisku, odvodnění je nové, je součástí SO 05-11-01 – Žst. Pačejov, železniční spodek. Dle aktuálního požadavku na snížení IN bylo nástupiště přepracováno na řešení z DUR.*
100. Nesouhlasíme s číslováním nástupišť v zast. Kovčín. Požadujeme číslování stejné se stávajícím číslováním na celé trati. Bylo projednáno s Odborem provozuschopnosti O15. *Opraveno.*
101. Požadujeme doložit soulad umístění nástupišť s ČSN 73 4959, čl. 5.4. Doplnit hodnotu převýšení na začátku a konci nástupišť. *Opraveno, doplněno do TZ.*

Nástupiště ŽST Pačejov:

102. Řešení železničního spodku v místě nástupištního prefabrikátu požadujeme upravit. Konstrukční vrstvu nutno ukončit před prefabrikátem a prefabrikát založit na únosné základové spáře. *Bylo zapracováno.*

Obecně:

103. Kdy se předpokládá zavedení rychlostního profilu V130 vyšších hodnot (modrá verze v situacích)? Požadujeme prověřit limitní hodnoty nedostatků převýšení. *Po dokončení staveb*

vycházejících ze studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň. Nedostatky převýšení byly prověřeny.

104. Do TZ požadujeme doplnit navržené rychlosti ve výhybkových spojkách. *Bylo doplněno.*
105. Při zemních pracích v blízkosti vzrostlých dřevin musí být postupováno v souladu s ČSN 83 9061. Bude-li přesto výkopovými pracemi narušen kořenový systém vzrostlých dřevin, musí být tyto dřeviny odstraněny ještě před ukončením výluky koleje. *Tyto skutečnosti budou řešeny během stavby zhotovitelem stavby.*
106. Užitý vyzískaný materiál (včetně výzisku z kácení dřevin na pozemcích SŽDC) požadujeme přepravit na TO Horažďovice (Horažďovice předměstí). *Bylo akceptováno.*
107. Vodící linie s funkcí varovného pásu musí splňovat pokyn O13 ze dne 4. 5. 2015 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace - pokyn“. Natřené části vodících linií s funkcí varovného pásu musí být v protiskluzovém provedení dle sdělení O13 ze dne 16. 9. 2010 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – sdělení“. *Bylo doplněno.*

Připomínky ÚE - majetkové oddělení (Zdeněk František dne 22.02.2018)

Souhlasím.

Pouze upozorňuji, že probíhá převod komunikace parcela č. 1195/17 k.ú. Pačejov na Plzeňský kraj a obec Pačejov. Z dokumentace ale vyplývá, že stavba se tohoto pozemku nedotkne.

Připomínky ÚŘP – kontrolní operatér regionu (Tlčimuková Jiřina dne 08.03.2018)

Souhlasím.

Připomínky ÚŘP – odbor technologie (Sekyra Jan Ing. dne 12.03.2018)

D. Technologie; D.1 Železniční zabezpečovací zařízení; PS050101 SZZ; Obecně:

108. Pro zpřesnění požadavků na kolejová řešení dopraven s provozem vlaků pod dohledem systému ERTMS/ETCS úrovně 2 byl zpracován na O6 GŘ SŽDC dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ (dokument přikládáme jako přílohu těchto připomínek), který má dle našeho názoru dopad i na SZZ žst. Pačejov ve vztahu k navrženým úpravám kolejového řešení. Je potřeba provést posouzení projektu stavby podle těchto zásad a případně upravit řešení projektu stavby tak, aby bylo ve shodě se zmiňovaným dokumentem O6 GŘ. *Zpřesnění požadavků ETCS je součástí přílohy k zápisu z porady k projednání připomínek ze dne 5.4.2018.*

PS050101 SZZ 0001 TZ; 1. Všeobecná část; 1.7 Stávající stav zabezpečovacího zařízení

1.7.1 ŽST Horažďovice předměstí

109. Je nutné projektantem prověřit dobu výluk (vypnutí zabezpečovacího zařízení) na vyzkoušení a nasazení nového SW. Vzhledem k tomu, že dojde ke změně systémového SW Horažďovice předměstí, musí dojít k jeho řádnému přezkoušení (nejen na simulátoru, ale i s vnějšími prvky). *Doba výluk byla prověřena.*

2. Provizorní stav SZZ; 2.2 Stavební postupy

110. Je potřeba dopsat nutnost obsluhy alespoň PN (přivolávací návěsti) na nově aktivovaných návěstidlech z důvodu nemožnosti rozjezdu vlaků nákladní dopravy na velkém stoupání po zastavení u vjezdového návěstidla. *Jednotlivé stavební postupy jsou rozpracovány v kapitole F – Zásady organizace výstavby.*

3. Technické řešení zabezpečovacího zařízení; 3.1 Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení; 3.1.5 Návěstidla; 3.1.5.1 Seznam návěstidel

111. Dopíšte návěstidla Se9 – Se12. *Bylo doplněno.*

PS050101 SZZ 0201 Sit. schema

112. Dopíšte název odjezdového návěstidla u S3a; *Bylo doplněno.*

113. Cestové návěstidlo Sc3 musí mít dle TNŽ distanční vložku mezi spodní žlutou a zeleným pruhem; *Bylo doplněno.*

114. Je uvedena rozdílná km poloha návěstidel 1S, 2S, Př1S, Př2S v Tabulkách návěstidel a poloha napsaná ve schématu u těchto návěstidel. Správnou km polohu těchto návěstidel uveďte i v souboru PS050104_PANE v 0201; *Bylo opraveno.*

115. V tabulce rychlostí uveďte rychlost i pro cesty z 1. TK HOPA při poloze V1/2- na liché koleje a opačně; *Z důvodu nevhodné geometrie koleje není možné uvažovat tuto variantní cestu.*

116. V tabulce rychlostí uveďte rychlost i pro cesty z 2. TK PANE při poloze V11/12- na 2. kolej a opačně; *Bylo doplněno.*

117. Přejmenujte úsek „K1a“ na „4 - 5“, protože nejde o kolej, ale jen o kolejový úsek (mezi výh. 4 a 5). Dále toto opravte i v tabulce počítačů náprav. *Bylo opraveno.*

PS050101 SZZ 0601 Pohled na monitor

118. Opravit nesoulad v číslování výhybek ve schématech 0201Síťové schéma a 0601 Pohled na monitor; *Bylo opraveno.*

119. Jestliže v Pačejově nebude samostatná JOP, měl by být pohled na JOP i s ŽST Horažďovice předměstí. *Bylo opraveno.*

120. Umístění nápisů zastávek Kovčín a Nekvasovy neodpovídá přesné vzájemné poloze zastávek a přejezdů. *Bylo opraveno.*

121. Je třeba doplnit indikace od přejezdů v úsecích Horažďovice předměstí – Pačejov a Pačejov – Nepomuk. *Bylo opraveno.*

122. Značka dopravní kanceláře má odpovídat skutečné poloze ovládacího pracoviště (DNO) – otočte. *Bylo opraveno.*

PS050101 SZZ 0602 Deska nouz. obsluh

123. Nápis „Volnost mezistaničního úseku Pačejov – Nepomuk 1. TK“ je u obou kolejí pro 1. TK – 1x opravte na 2. TK. *Bylo opraveno.*

124. Nápis „Volnost mezistaničního úseku Horažď. předm – Pačejov 1. TK“ je u obou kolejí pro 1. TK – 1x opravte na 2. TK. *Bylo opraveno.*

125. Název tlačítek pro uzavření přejezdů je správně jen „Uzavření“; *Bylo opraveno.*

126. Také ve směru Pačejov - Nepomuk je nutné mít indikace bezanulačního, bezvýlukového a bezporuchového stavu pro každou TK (jako je to ve směru Horažďovice předměstí - Pačejov). *Bylo opraveno.*

PS050103 TZZ HOPA; PS050103 TZZ HOPA_0001 TZ; 2. Technické řešení zabezpečovacího zařízení; 2.1. Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení; 2.1.6. Úpravy PZZ v km 293,204

127. Dopíšte ve druhé větě odstavce, že bude zrušeno zařízení Remonte a indikační a ovládací prvky budou v JOP. *Bylo doplněno.*

PS050103 TZZ HOPA 0201 Sit schema

128. Ve směru uděleného traťového souhlasu má AH základní návěst volno – opravte. *Bylo opraveno.*

PS050104 TZZ PANE; PS050104 TZZ PANE 0201 Sit schema

129. Ve směru uděleného traťového souhlasu má AH základní návěst volno – opravte. *Bylo opraveno.*

D_2_Zel_sdel_zarizení; PS_050208_Kovcin_sdel-zarizeni; PS050208_001_TZ

130. V dokumentaci není popsána možnost ovládání rozhlasu v Kovčíně z DK Pačejov. *Informace doplněna do TZ.*

F_Organizace_vystavby; F_1_Technicka_zprava_ZOV; 15. Stavební postup č.3 a; 7. Jízdy vlaků

131. V dokumentaci je uvedeno v poslední větě odstavce, že „Pro vlaky v nezávislé trakci je možné využít stávající kolej č. 5“. Kolej č. 5 je opravdu bez TV, ale pouze odjezdová pro vlaky směr Horažďovice předměstí – nelze na ni vjíždět ze žádného směru ani odjíždět směr Nepomuk. Je nutné v celé dokumentaci opravit, že SP3a, SP3b nelze v Pačejově vlaky křížovat ani předjíždět. *Technická zpráva ZOV byla opravena podle této připomínky.*

16. Stavební postup č. 3b

132. V poslední větě úvodního odstavce SP 3 b opravte, že je do Nepomuka sjíždna pouze 1. TK.

7. Jízdy vlaků

133. V dokumentaci je uvedeno v poslední větě odstavce, že „Pro vlaky v nezávislé trakci je možné využít stávající kolej č. 5“. Kolej č. 5 je opravdu bez TV, ale pouze odjezdová pro vlaky směr Horažďovice předměstí – nelze na ni vjíždět ze žádného směru ani odjíždět směr Nepomuk. Je nutné v celé dokumentaci opravit, že SP3a, SP3b nelze v Pačejově vlaky křížovat ani předjíždět. *Technická zpráva ZOV byla opravena podle této připomínky.*

Připomínky OPS Plzeň - Oddělení investiční (Lískovec Jiří, Bc. dne 23.03.2018)SO 05-10-01 Železniční svršek

134. Požadujeme vysvětlit nasazení protisměrných oblouků do obou kolejí v km 302,220 až 302,323 v koleji č. 1 a v km 302,269 až 302,344 v koleji č. 2 (za výhybkou č. 12). Dle našeho názoru postačí provést vyrovnání osových vzdáleností kolejí ze 4,75 m na 4,00 m protisměrnými oblouky pouze v jedné koleji. *Kolej č. 1 je vedena o cca 0,60 m oproti původní stopě, musí zde být tedy směrové oblouky, abychom respektovali hranice pozemků. Poloha výhybek je pak dána jejich geometrií ve spojení č. 11 - č. 12. a z toho plynoucí geometrie i v ose koleje č. 2.*

SO 05-10-01 Železniční svršek

135. Transformované obloukové výhybky č. 8 a 10 požadujeme nahradit jednoduchými i za cenu vysunutí zhlaví směrem na Nepomuk. *Návrh směrového řešení byl projednáván v předchozím stupni a takto odsouhlasen. Při použití výhybek v základním tvaru by došlo k „vytažení“ zhlaví ven ze stanice a výhybky by zasahovaly až pod mostní konstrukci, kdy by bylo nutné realizovat prodloužení mostní konstrukce tak, aby byly dodrženy VSaMP. Druhým negativem by bylo kompletní přepracování kolejiště a tím by došlo k překročení záborů pozemků z PD.*

SO 05-11-01 Železniční spodek

136. V situačních výkresech nejsou zakresleny obtoky odvodnění u těchto trakčních stožárů (TS): TS 305 až 320 obě strany – žlaby UCH/UCB. *Prověřeno, základy mimo odvodnění, zakres TV v situaci je větší než skutečně realizovány.*

TS 322 až 326 pravá strana – krabicový díl U3. *V místě základů TV bude zídka přerušena, základ stožáru/sloupu TV bude obsypán ŠD frakce 0/32, obsyp bude hutněn po vrstvách.*

TS 327 až 333 a TS1 levá strana – krabicový díl U3. *V místě základů TV bude zídka přerušena, základ stožáru/sloupu TV bude obsypán ŠD frakce 0/32, obsyp bude hutněn po vrstvách.*

TS 85 a TS 1 až 7 levá strana – žlaby UCH/UCB. *Prověřeno, základy mimo odvodnění, zakres TV v situaci je větší než skutečně realizovány.*

TS 86 a TS 2 až 6 pravá strana – žlaby UCH/UCB. *Prověřeno, základy mimo odvodnění, zakres TV v situaci je větší než skutečně realizovány.*

TS 41 a TS 55 levá strana – žlaby UCH/UCB. *Prověřeno, základy mimo odvodnění, zakres TV v situaci je větší než skutečně realizovány.*

TS 76 až 84 pravá strana – krabicový díl U3. *V místě základů TV bude zídka přerušena, základ stožáru/sloupu TV bude obsypán ŠD frakce 0/32, obsyp bude hutněn po vrstvách.*

Připomínky OPS Plzeň - Oddělení ekologie (Ryba Stanislav, Ing. dne 20.02.2018)

Souhlasím.

Připomínky ÚT - PLZ – energetika (Drncová Andrea dne 27.02.2018)

137. Pro každé nově vzniklé odběrné místo požadují samostatné měření el. energie. *V rámci PS 05-03-02 Žst. Pačejov, TS 22/0,4 a v rámci PS 05-03-04 Žst. Pačejov, trakční TS 25/0,4 kV byla navržena na vývodech v hlavních rozváděcích jednotlivá obchodní měření spotřeby elektrické energie.*

Připomínky ÚT - PLZ – požární ochrana (Knížek Karel dne 27.02.2018)

138. Požadavek na opravu resp. doplnění příslušného znění v odstavci "Nouzové osvětlení". *Bylo doplněno.*

139. Prostor Sdělovací místnosti N 1.01 a stavební ústředny N 1.04 provozovatel požaduje z důvodu bezpečnosti práce - nebezpečí úrazu el. proudem - dotykem živých částí vybavit svítidly s vlastním zdrojem s funkcí svítidla např. "osvětlení únikové cesty" či "protipanické osvětlení".

Zdůvodnění: Prostory nejsou vybaveny přirozeným osvětlením-okny a práce zaměstnanců včetně externích servisních společností, zde může probíhat na technologickém zařízení i v době výpadku základního napájení, včetně práce v noční době. *Bylo doplněno.*

140. Opravit resp. vypustit v kapitole "Hasicí přístroje" citaci o PHP, že slouží i pro venkovní trakční TS - zde se vyskytuje střídavé napětí o hodnotě 25 kV! (PHP je pouze pro hašení EZ do 1000 V). Hašení pomocí PHP se v takovýchto případech z výše uvedených důvodů (nebezpečí úrazu el. proudem) vůbec neuvažuje neboť u zařízení musí být nejprve bezpečně zajištěn beznapěťový stav. *Bylo zapracováno.*

Připomínky ÚT – vodohospodář (Mülling Karel dne 09.03.2018)

Souhlasím.

Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň (Hásek Luděk dne 16.03.2018)

Souhlasím.

Připomínky SŽDC - SŽG Praha IG

KONTROLA SPRÁVCE ŽBP: (Ing. Poustka - Poustka@szdc.cz)

Ke kontrole byla předložena geodetická dokumentace projektu výše uvedené stavby.

141. Bodové pole vyhotovila SŽG v letech 2006 až 2013, přičemž měření bylo provedeno dle TKP tak, aby bylo možno body použít pro úpravu geometrické polohy stávajících kolejí i úpravu tvaru železničního tělesa včetně staveb železničního spodku.

142. Ve složce I_GEODETIKA_DOKUMENTACE se nachází pouze technické zpráva, vlastní dokumentace se nachází v adresáři ZZZ_OTEVRENA VERZE.

143. O možném poškození bodů stavbou se v dokumentaci nehovoří.

Závěr: Dle technické zprávy byly jako mapový podklad použity body platného ŽBP. Bodové pole je možné použít v plném rozsahu.

KONTROLA SPRÁVCE PPK:

Byla provedena početní kontrola projektu železničního svršku s těmito výsledky:

144. Ve výkresu chybí podrobnější popisy u oblouků vyšších kolejí. ***Veškeré hlavní informace týkající se geometrie oblouků jsou uvedeny u všech kolejí č. 1, č. 2, č. 3.***

145. Ve výkresu pdf má být délka Lkm (3. kolej, km 301.962) rovna hodnotě 38.320m, nikoliv 38.487m. ***Hodnota Lkm je 38,317m ve výkrese je hodnota zaokrouhlena na 2 desetinná místa, v popisku uvedeny 3 desetinná. Opraveno.***

146. U kolejí č. 3, 5, 7 jsou chybné hodnoty u zakružovacích oblouků lomu nivelety ($R_v = 1000000$ atd.). ***Bylo opraveno.***

147. Není dodržena osová vzdálenost na širé trati (4000 mm) mezi 1. a 2. kolejí (km 304.122-304.177) 3998, 3997 mm. ***Bylo opraveno.***

148. Na 3. koleji v km 302,017 využívá projektant minimální hodnoty délky prvku 16,000 m – doporučuji ještě jednou zvážit nutnost použití minimální hodnoty. ***Vzhledem k dané geometrii není možné již tuto hodnotu měnit. Délka 16,00 m vyhovuje normě.***

149. Dále byla provedena kontrola návaznosti 2. koleje na GPK opravné práce ST Plzeň v km 299,6 – nenavazuje směrově ani výškově. Žádáme o úpravu návaznosti způsobem tečna-tečna. ***Navázání v ose koleje č. 2 bylo provedeno na obdržené podklady od SŽDC OŘ Plzeň, jedná se zaměřený stav osy koleje č. 2 po zpracování GPK v rámci údržbových prací.***

KONTROLA SPRÁVCE ŽMP:

Kontrolovaná dokumentace:

I_GEODETIKA_DOKUMENTACE – (ZZZ_OTEVRENA VERZE)

I.3 Geodetická dokumentace

I.3.1 Technická zpráva - TZPRO0401KM290-314ML215-253.pdf

I.3.2 Dokumentace ZBP – Kontrolu provede SŽBP

I.3.3 Přehled kladu ML - KLAD0401KM290-314_P0.dgn (*.dwg)

I.3.4 Seznam souřadnic - 0401KM290-314_P0.txt

I.3.5.1 Výkres - 0401KM290-314_P0.dgn

I.3.5.2 Podklady z KN

Geodetické podklady zpracovala SŽG Praha, pracoviště Plzeň v květnu r. 2017. V říjnu r. 2017 proběhla v daném úseku reambulace a doměření nových prvků.

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

V příloze přikládám nově zaměřené a upravené podklady: Výkres 0401KM290 314_P0_nov.dgn, Seznam souřadnic 0401KM290-314_P0_nov.txt a Technickou zprávu TZPRO0401KM290-344ML215-303_P0.pdf.

Uvedené přílohy jsou přiloženy v soubor přílohy_SZMP.zip.

Ostatní podklady jsou bez připomínek.

Prosím o zpracování těchto podkladů do finální dokumentace.

VYJÁDŘENÍ K MAJETKOPRÁVNÍ ČÁSTI (Karlíkova Eliška Ing. dne 15.03.2018)

Vyjádření k majetkoprávní části je přiloženo - soubor Maj. vyjádření Peronizace Pačejov.rtf a spolu s ním i přílohy k vyjádření – soubory UMVZST_Nepomuk.zip a UMVZST_Pačejov.zip.

Připomínky TÚDC Praha (Cirhan Bohumil, Ing. dne 19.03.2018)

Souhlasím

Nutno splnit podmínky viz přílohy.

Připomínky SSZ Plzeň

Připomínky SSZ Plzeň (Kejval Stanislav, Ing. dne 27.3.2018)

SO 05-20-01 žel. most km 300,177

- s navrženou koncepcí sanace mostního objektu nesouhlasíme z důvodu, že se jedná o sanaci zdiva pod vodou, mostní objekt je trvale zatopený vodou, což není v dokumentaci vůbec uvedeno a řešeno. Ve výkresech není hladina vodní plochy v objektu zakreslena. *Bylo zakresleno, hladina vody rybníka se pohybuje u dna koryta. Dále bylo zakresleno uvažované ohrazení objektu, dle dohody na projednání připomínek.*
- není stanovena stávající mezerovitost zdiva klenby, opěr a křídel, výsledná mezerovitost stanovená projektem, jedná se o sanaci pod vodou, proto je stanovení mezerovitosti zdiva zásadní. *V původním průzkumu mezerovitost zdiva celého mostu uvedena nebyla. Dle nového stavebnětechnického průzkumu dodaného po odevzdání dokumentace k připomínkám (prosinec 2017) je mezerovitost zdiva mostu „větší než 10 %“. Průzkum byl zpracován do dokumentace. Bylo odsouhlaseno použití mezerovitosti zdiva 15 % pro výpočet injektáže.*
- nejsou specifikovány vodní tlakové zkoušky, požadavky na VTZ, dosažení mezerovitosti po výplňové injektáži a požadovanou projektovanou mezerovitost zdiva pro provedení sanace. Nejsou specifikovány požadavky na provedení vrtů pro VTZ, počet zkušebních vrtů, jejich rozmístění. *VTZ jsou specifikovány v TZ a ve výkresu č. 006. Na projednání byl dohodnut rozsah VTZ. Do každé opěry vždy dvě místa se třemi vrty. Dále jedna sada VTZ do čela mostu na straně u rybníka Nový Pačejov. Do klenby VTZ prováděno nebude. Cílem injektáže je dosažení mezerovitosti zdiva odpovídající hodnotám 5-7 %.*
- navrženou injektáží základových pasů nelze docílit proinjektování základů, které jsou trvale pod vodou. Vrty zasahují do základových pasů minimální délkou vrtu. *Řešení bez injektáže základových pasů vychází z přípravné dokumentace a bylo potvrzeno na projednání 15-9-2017. Bylo projednáno doplnění vrtu zasahujícího do základových pasů o minimální délce 2/3 délky průmětu vrtu v základovém pasu.*
- není navržena žádná metoda zamezení vtoku vody do objektu po dobu sanačních prací. *Zamezení vtoku vody je popsáno v kapitole 11 TZ, na str.15. Dále je čerpání vody uvedeno i ve VV jako položka č.2 soupisu prací. Opatření bylo doplněno do výkresu.*

- vrty jsou značeny podle délek vrtů, nikoliv podle řad a jejich umístění. Toto značení nelze použít pro sestavení injektážních záznamů a deníků. *Bylo upraveno.*
- stažení klenbových věnců tyčovými kotvami (svorníky) není vykresleno, nejsou vykresleny, jak vypadají kotevní svorníky, jak vypadá kotva svorníku, jakým způsobem budou vrty injektovány. *Bylo upraveno a doplněno.*
- vzhledem k tomu, že převážná část zdiva je zatopená, nelze uvažovat 20% plochy pro přespárování. Průzkum zdiva pod vodou nebyl prováděn. *Bylo vysvětleno. Viz výše, hladina vody rybníka se pohybuje u dna koryta. V projektu (TZ i VV) je navrženo přespárování 100 % viditelné plochy kamenného zdiva. 20 % je odhad přezdění čel.*
- požadujeme dořešit celkově návrh sanace zdiva. *viz reakce výše.*
- plochu pro spárování zdiva uvažovat z celé plochy zdiva. *Bylo vysvětleno. V projektu (TZ a VV) je navrženo přespárování 100 % viditelné plochy kamenného zdiva.*
- injektáž kamenného zdiva uvažovat jako dvoustupňovou, výplňovou a těsnicí. Rozsah těsnicí injektáže stanovit na základě přepokládané mezerovitosti zdiva (25 až 50% z rozsahu výplňové injektáže). *Bylo dohodnuto doplnění 25 % těsnicí injektáže.*
- doplnit vrty pro injektáž základových pasů na délku 2/3 z celkové délky úhlopříčky ve směru vrtu. Na vrtech uvádět jejich délku a úhel sklonu. Vzhledem k rozsahu základových pasů budou vycházet dvě šikmé řady do základů. *Viz. reakce výše.*
- VTZ uvažovat v rozsahu 6 vrtů na každé opěře, dále 3 vrty na každém křídle, 6 vrtů v klenbě před zahájením injektáže, po provedení výplňové injektáže a po ukončení těsnicí injektáže. Délka vrtů 1,0 m. *Úprava počtu VTZ viz reakce výše.*
- požadujeme číslování vrtů podle umístění řad vrtů, nikoliv podle délky. V každé řadě se pak číslovají vrty pořadovými čísly. Tabulku vrtů přepracovat. *Viz. reakce výše.*
- požadujeme doplnit výkres kotevního svorníku včetně způsobu kotvení (klínek nebo jiný způsob), zainjektování kotevního svorníku, roznášecích desek a matic. Kotevní svorníky se prováděly jako tyče duté se závitem, nikoliv z betonářské výztuže. *Viz. reakce výše.*
- doplnit do výkresů hladinu zatopení vodou. - Bylo doplněno.
- požadujeme doplnit do návrhu sanace do výkresu, technické zprávy, rozpočtu způsob odvedení vody z objektu po dobu sanačních prací. *Viz. reakce výše.*
- požadujeme doplnit nové železobetonové římsy na rovnoběžných křídlech. Odláždění lomovým kamenem do betonu, betonové lože min. 150 mm. *Řešení bez nových říms pouze s jejich případným přezděním vychází z přípravné dokumentace a bylo i potvrzeno na projednání 15-9-2017, kde to bylo znovu řešeno a potvrzeno. Nové římsy nejsou navrhovány také z důvodu, aby se nemuselo osazovat zábradlí. Toto řešení bez nových říms bylo opět na projednání připomínek potvrzeno. Bylo dohodnuto u tohoto projektu upravení skladby odláždění na 200 mm kámen + 200 mm beton.*
- znovu předložit k odsouhlasení. *Koncepce mostu předložená k připomínkám byla potvrzena. Většina připomínek byla vysvětlena.*

SO 05-20-02 podchod km 301,378

- s navrženou koncepcí nosné konstrukce nesouhlasíme z důvodu nedořešené koncepce vodotěsné izolace, která je částečně provedena na rubu konstrukce podchodu a částečně na líci ochranných betonových stěn, které mají plnit funkci bílé vany. *Byly předloženy detaily ukončení a přechodu hydroizolace z ochranné vany na konstrukci podchodu. Na horní ploše stěny ochranné*

vany vznikne zpětný spoj, který bude na tloušťku stěny ochranné vany přebetonován až do úrovně stropu podchodu. Koncepte předložená k připomínkám byla na projednání odsouhlasena se zapracováním výše uvedeného popisu.

- stále nejsou dořešeny vedení elektroinstalace a odvodnění uvnitř podchodu a jejich prostupy stěnami a izolací za rub konstrukce. *Bylo zapracováno.*
- část uvedených detailů v příloze 045 je převzata z jiných staveb a neřeší provedení konstrukce s ochrannou žlb. vanou. Část potřebných detailů pro realizaci stavby naopak chybí. *Detaily byly upraveny, doplněny, předvedeny a odsouhlaseny na projednání připomínek. Další detaily budou součástí VTD pro konkrétní použitý izolační systém.*
- požadujeme dořešit koncepci vodotěsné izolace prováděné do žlb. vany včetně návaznosti na vykreslení příslušných detailů. Na základě realizovaných podchodů touto metodou byly rubové stěny vytaženy nad strop podchodů pod zkosení na rubu nosné konstrukce. Důvodem bylo řešení hydroizolace a napojení vodorovné a svislé části izolace. *Reakce viz. první připomínka.*
- Totéž platí analogicky i pro výšku žlb. vany okolo schodišť. *Reakce viz. první připomínka.*
- Aktualizovat přílohu detaily, která platí pro tuto stavbu. *Detaily byly upraveny, doplněny, předvedeny a odsouhlaseny na projednání připomínek. Další detaily budou součástí VTD pro konkrétní použitý izolační systém.*
- Požadujeme dořešit odvodnění v podchodu, podélné žlábků jako otevřené, příčné žlábků pod rampami a schodišti, které ústí do podélných žlábků, jako uzavřené. *Na projednání bylo dohodnuto přidání druhé čerpací jímky na druhé straně podchodu. Do této jímky budou zaústěny kryté žlábků před schodištěm a přístupovým chodníkem. Jímka bude osazena čerpadlem, které bude přečerpávat do jímky u výpravní budovy. Tato jímka je osazena výtlakem do kanalizace. Žlábek podél stěny podchodu bude proveden jako otevřený v dlažbě.*
- Přepracovat výkres madel, mezi podélnými řezy je zbytek cizího výkresu, upravit v detailech madel rozměry držáku madla (trnu) na Ø14mm, manžety na Ø60mm. Držák madla se připojuje kolmo na madlo, nikoliv šikmo. V PKO je barevný odstín DB 502 modrá, nikoliv šedá. *Bylo zapracováno. Barva byla zkoordinována s přístřešky.*
- Zakreslit průběh a umístění odvodňovacího potrubí v podchodu, elektroinstalace a osvětlení. *Bylo zapracováno.*

SO 05-20-03 žel.most km 301,885

S navrženou koncepcí prodloužení nosné konstrukce souhlasíme s následujícími připomínkami:

- požadujeme uzavření úložného žlábků na úložném prahu 150 mm před lícem. Z čela bude viditelná pouze vodorovná spára mezi nosnou konstrukcí a úložným prahem. *Vzdálenost žlábků bude upravena dle výztuže. Vodorovná spára byla zapracována.*
- provedení obkladu kamenným řádkovým zdívem, není dořešeno ukončení obkladu z líce opěr. Požadujeme ukončení z líce opěr v celé délce 1,90 m. *Bylo zapracováno.*
- dořešit ve výkresech a technické zprávě ukončení kamenného obkladu na styku nové a staré části opěr. *Bylo zapracováno, dilatační spára bude uzavřena trvale pružným tmelem.*
- požadujeme provedení zábradlí dle vzorového listu MVL 511, kapitola 6.9 Zábradlí. Příčný řez, rozmístění madel, rozměry patního plechu dle vzorového listu, stejně tak max. přesah madla 500 mm od osy sloupku. *Zábradlí je navrženo dle schválených zásad technické řešení pro tuto akci. Přesahy budou upraveny.*

- sjednotit PKO zábradlí u všech objektů a uvádět stejnou barvu modrá, DB 502. *Dle schválených zásad pro tuto akci byla dohodnuta modrá DB 503.*
- letopočet stavby se umísťuje do čela v ose nosné konstrukce vlysem do betonu, nikoliv do opěr. Přepracovat a sjednotit umístění ve výkresech a v detailech. *Bylo upraveno.*
- není dořešen přechod vodotěsné izolace z rubu opěr, připomínky k provedení úplné rubové izolace na stávajících opěrách nebyly zapracovány. Vzhledem k výšce opěr 2,20 m nad komunikací není důvod k neprovedení izolace z rubu opěr do úrovně nivelety komunikace, kde se napojí na odvodnění nové části. *Navržené řešení odpovídá závěrům z projednání připomínek k přípravné dokumentaci. Řešení bude ponecháno s podmínkou zaizolování min. 0,25 m pod spáru úložného prahu. Strana staré opěry bude v odkopané části u dilatace na celou výšku vyspravená, aby mohla být dilatační spára přeizolovaná.*
- výplňová injektáž nemůže nahradit rubovou izolaci a zamezit tak úplnému protékání vody z rubu opěr. Vzhledem k výšce opěr je daleko výhodnější provést izolaci z rubu a injektáž pouze pro zvýšení únosnosti zdiva a nenahrazovat jí funkci izolace. *Navržené řešení bude ponecháno. Viz. výše.*
- požadujeme číslování vrtů podle umístění řad vrtů, nikoliv podle délky. V každé řadě se pak číslovají vrty pořadovými čísly, které se pak přenesou do injektážních záznamů. Tabulku vrtů přepracovat. *Bylo upraveno.*
- výkres výztuže je vykreslen pouze v podélném řezu, chybí půdorys a příčný řez včetně tabulky výztuže. Je potřeba uvádět tabulku výztuže včetně pomocné výztuže pro vázání armokošů. *Jednalo se o zjednodušené schéma pro připomínky. Výkres výztuže byl dopracován.*

SO 05-20-05 žel. most km 304,375

- s koncepcí řešení nesouhlasíme. Důvodem je nekoncepční řešení příčného řezu novou železobetonovou klenbou, která není podporována opěrou v celé délce uložení. Vyložení volného konce klenby je 0,7 m, což vnáší do klenby, která má přenášet zatížení do opěr tlakem, naprosto jiné namáhání včetně vlastní klenby. *Koncepce zůstane zachována, jen opěry budou rozšířené na obou stranách. Viditelné plochy kromě klenby a říms budou obloženy řádkovým kamenným zdivem.*
- dalším důvodem je nevhodné tvarové spojení poprsních zdí jako vyložené konzolové stěny s konstrukcí klenby. *Bylo vysvětleno a řešení bude ponecháno.*
- navržené uspořádání příčného řezu je také chybné, sice splňuje požadavek VMP 3,0, ale ne z hlediska umístění obrysu kolejového lože, průběhu železničního spodku ke konstrukci a výškovému umístění nové konstrukce klenby. - Bylo vysvětleno a na levé straně upraveno rozšířením klenby.
- průběh drážního tělesa před a za mostem neodpovídá zakreslení v půdorysu a příčném řezu. *Bylo vysvětleno.*
- varianta řešení vestavby, která byla projednávána na jednání 15.9.2017, není vůbec zmíněna ani v technické zprávě, z jakých důvodů nebyla navržena. - *Na projednání byla koncepce schválené přípravné dokumentace napadena a požadována změna řešení. Bylo řešeno více variant. Dohodnuta byla ta předložená k připomínkám. Po projednání byla ještě po telefonu řešena možnost vestavby, která však z důvodu nemožnosti zmenšení průjezdného profilu ze strany obce nebyla dále zpracovávána.*
- požadujeme přepracovat celé řešení podle závěrů z 15.9.2018. Prodloužení lze realizovat buď vestavbou, nebo přidáním klenbové konstrukce včetně opěr z obou stran a nadezděním křídel

tak, aby byl vytvořen přechod přes most v otevřeném kolejovém loži včetně drážních stezek. Tento návrh je výhodný z hlediska stávající výšky nadnásypu. Předložený návrh v projektu toto řešení nesplňuje. *Viz. výše.*

- variantně lze řešit výměnou kamenných kleneb v obou kolejích tak, že se nalezne poměr mezi šikmým rozšířením čelních zdí nad klenbou a výškou čelních zdí, aby se zajistil VMP 3,0 a otevřené kolejové lože na mostě. Drážní stezky budou napojeny v přechodu z pláně na most. Na provedení čisté polokruhové klenby netrváme, může být i zakřivená polorámová příčel nebo příčel s náběhy, pokud to vyjde příznivěji z poměru šikmého vyložení čelní zdi a ze statických důvodů. *Viz. výše.*
- přechod z mostu do pláně provést pomocí přechodových žlb. desek, které budou ukončeny čelní zdi, která bude tvarově navazovat na čelní zeď vetknutou do nosné konstrukce. Přechodová deska zároveň tvoří podklad pro izolaci. *Na projednání bylo od tohoto návrhu upuštěno. Bude ponecháno řešení konzolových rovnoběžných křídel vytažených z čela klenby.*
- požadujeme přepracovat úpravu šikmých křídel. Křídla budou nadezděna kamenným řádkovým zdívem a ukončeny železobetonovou římsou v úrovni čelní zdi. - *Bylo dohodnuto upravení pouze pravých křídel, které budou zakončeny novými kamennými římsami. Nadezdění prováděno nebude.*
- požadujeme provedení zábradlí dle vzorového listu MVL 511, kapitola 6.9 Zábradlí. Příčný řez, rozmístění madel, rozměry patního plechu dle vzorového listu, stejně tak max. přesah madla 500 mm od osy sloupku. *Zábradlí je navrženo dle schválených zásad technické řešení pro tuto akci. Přesahy budou upraveny.*
- sjednotit PKO zábradlí u všech objektů a uvádět stejnou barvu modrá, DB 502. *Dle schválených zásad pro tuto akci byla dohodnuta modrá DB 503.*
- požadujeme celý návrh přepracovat a znovu předložit ke schválení. *Koncepce předložená k připomínkám byla potvrzena.*

SO 05-21-01 propustek km 300,504

SO 05-21-02 propustek km 300,690

SO 05-21-03 propustek km 301,428

SO 05-21-04 propustek km 301,680

SO 05-21-05 propustek km 301,843

SO 05-21-06 propustek km 302,048

SO 05-21-07 propustek km 302,397

SO 05-21-08 propustek km 303,389

SO 05-21-09 propustek km 303,630

SO 05-21-10 propustek km 304,529

- s koncepcí řešení souhlasíme.
- návrhy je nutno výkresově dopracovat do úrovně projektu stavby, v podrobnostech pro realizaci stavby. Sjednotit rozdílnou úroveň zakreslení objektů, doplnit do výkresů geologický profil. *Bylo dopracováno a sjednoceno. Byl doplněn geologický profil.*

SO 05-23-01 opěrná zeď km 301,880

- s koncepcí řešení souhlasíme.
- dopracovat provedení pohledových ploch betonu včetně návrhu členění betonových ploch. Poznámka na výkrese pohledový beton PB2 je naprosto nevypovídající a není zřejmé, jak má povrch vypadat. *Na projednání bylo dohodnuto. Viditelné části opěrné zdi budou provedeny z pohledového betonu PB2, na který bude aplikován antigrafiti nátěr s opakovanou možností mytí (oplachem tlakovou vodou) a stálou životností nátěru minimálně 60 měsíců (včetně záruky na odstraňování grafiti). Otvory po spínacích závitových tyčích budou ucpány pomocí betonových zátek.*
- požadujeme provedení zábradlí dle vzorového listu MVL 511, kapitola 6.9 Zábradlí. Příčný řez, rozmístění madel, rozměry patního plechu dle vzorového listu, stejně tak max. přesah madla 500 mm od osy sloupku. *Zábradlí je navrženo dle schválených zásad technické řešení pro tuto akci. Přesahy budou upraveny.*
- sjednotit PKO zábradlí u všech objektů a uvádět stejnou barvu modrá, DB 502. *Dle schválených zásad pro tuto akci byla dohodnuta modrá DB 503.*

SO 25-22-01 silniční nadjezd km 299,665SO 25-22-03 silniční nadjezd km 302,236

- s koncepcí řešení protidotykových zábran souhlasíme.
- požadujeme aktualizovat a přepracovat projekt na základě skutečného stavu silničních nadjezdů. Do obou silničních nadjezdů uvádět čísla komunikací, jedná se o silnice II/186, III/18614. *Návrhy jsou provedeny dle aktuálního stavu nadjezdů.*
- *u SO 25-22-01 je navrženo ponechání stávajících říms s hloubkovou sanací betonových povrchů. Bude zde ponecháno stávající trubkové zábradlí a na něj budou osazeny nové protidotykové zábrany. Do dokumentace z důvodu orientace a lokalizace bylo doplněno číslo komunikace je III/18614 a ev.č. mostu 18614-6.*
- *u SO 25-22-03 je navržena nová spřažená deska na nosnících s novým souvrstvím vozovky a novými římsami. Dále v rozsahu nových protidotykových zábran je navrženo nové dodatečně kotvené ocelové zábradlí městského typu. Protidotyková zábrana byla dle dohody na jednání ztužena vodorovnými ocelovými profily u každého sloupku zábradlí v úrovni pod spodní hranou horního madla. Komunikace nemá žádné číslo, stejně tak most nemá evidenční číslo. Do dokumentace byl doplněn popis „místní komunikace“.*
- na silničním nadjezdu III/18614 nutno navrhnout nové železobetonové římsy, u nadjezdu II/186 jsou nové římsy včetně chodníků a trubkové zábradlí městského typu na patkách do říms. *Na jednání bylo dohodnuto, že stávající římsa na SO 25-22-01 bude ponechána a betonové povrchy budou sanovány. Bude ponecháno stávající zábradlí a provede se výměna protidotykových zábran.*
- požadavky na kvalitu betonových konstrukcí, vystavených mrazu a účinkům CHLR bude předepsána dle TKP staveb pozemních komunikací, kapitola 18 Betonové konstrukce a mosty. *Bylo zapracováno.*

Připomínky SSZ Plzeň (Pokorný Petr, Ing. dne 12.3.2018)

B.3.1. Vliv stavby na ŽP

a. 1. Ovzduší

Uvedte, že součástí předchozího stupně projektové přípravy byla rozptylová studie. Shrňte nejdůležitější v ní uváděné informace. *Byly doplněny závěry Rozptylové studie (Atem, duben 2014).*

a. 2. Hluk

Hluk v době provozu

Uvedte, že součástí předchozího stupně projektové přípravy byla hluková studie. Shrňte nejdůležitější v ní uváděné informace (text stávající podkapitoly rozšiřte). *Byly doplněny závěry Hlukové studie (Atem, duben 2014).*

Vibrace

Uvedte, že součástí předchozího stupně projektové přípravy bylo měření vibrací a co z něj vyplývá. *Byly doplněny závěry z protokolu o měření vibrací (Revita, duben 2014).*

a. 3. Voda

str. 14 – druhý odst. zdola: odstraňte text „Povodňový plán nebyl vypracován, záměr neleží v záplavovém území“. Odkážete naopak na povodňový plán, který je nutno zařadit do této DSP. Zpracování povodňového plánu je nezbytné - předmětem stavby je m.j. rekonstrukce železničního mostu v ev. km 300,177 přes Březový potok se stanoveným záplavovým územím Q100. *Text odstraněn, Povodňový plán byl do DSP doplněn.*

a. 4. Odpady

17 02 04 Železniční pražce dřevěné

Doplňte informace z části B.3.4 Odpadové hospodářství - podkapitoly 17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami (viz připomínka níže). *Obecné nakládání s odpady, stejně jako nakládání s jednotlivými druhy odpadů je podrobně popsáno v části B.3.4 Odpadové hospodářství.*

B.3.2 Dendrologický průzkum

3. Platná legislativa

Obecné zmínění Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně (31. 10. 2016, č.j. S 43941/2016-SŽDC-O15) nestačí. Popište, jak bylo v souladu s tímto pokynem prověřeno, zda smýcení křovin a drobných náletových dřevin provede OŘ na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby. Současně odkážete na vyjádření OŘ, které je nutno doložit do Dokladové části. *Podle vyjádření SŽDC, Oblastního ředitelství, vedoucího odboru veřejných zakázek, se v roce 2018 neplánuje v tomto úseku odstraňovat vegetace. Vyjádření SŽDC bylo předáno zpracovateli projektové dokumentace pro doložení do dokladové části.*

Upozorňujeme, že povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les musí být nedílnou součástí dokladové části odevzdávaného PS. Při pozdním dodání existuje riziko, že se rozhodnutí již nedostanou ke zhotoviteli stavby.

B.3.4 Odpadové hospodářství

4.3 Recyklace odpadů

Str. 10 – rozptylová studie již byla zpracována v předchozím projektovém stupni. Odkážete na ní a stručně popište, co z ní vyplývá. *Bylo zpracováno.*

Odpad ze štěrkového lože

Z kapitoly musí být patrné, za jakých okolností bude štěrkové lože recyklováno (nebude se jednat tedy o odpad, ale o materiálové využití na předmětné stavbě) a kdy již půjde o odpad, který musí být odstraněn na dekontaminační ploše nebo na skládce S - nebezpečný odpad. Popište, jak bude nakládáno s odpadem - podsítným.

Zpracujte odstavec „Ekologické požadavky na kvalitu recyklované štěrkodrti do konstrukčních vrstev“, odkažte na příslušné předpisy SŽDC. Zmiňte vzorkování a chemické analýzy recyklovaného materiálu. *Bylo zapracováno.*

17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami

Stávající text rozšiřte o pravidla pro nakládání s použitými dřevěnými prachci:

- dřevěné prachce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením.
- nepoužitelné a vyřazené dřevěné prachce, označené jako odpad, budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění.

Bylo zapracováno. Výše zmíněné připomínky se týkají všech odpadů bez výjimky. Zhotovitel jako původce odpadů má povinnost nakládat s odpady v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství. Nakládání s odpady (včetně předání oprávněné osobě) je popsáno v kapitole 4 Nakládání s odpady, zákaz pálení odpadů - kapitola 7 – Opatření ve fázi realizace – bod č. 13.

Příloha č. 3 - „Závěrečná zpráva o nakládání s odpady“.

Uvedte vysvětlující informace určené pro zhotovitele stavby – jedná se o stavbu s CIN nad 20 mil. Kč, a proto musí zhotovitel stavby v souladu se Směrnicí SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady zpracovat a za účelem vydání kolaudačního souhlasu zástupci investora předat závěrečnou zprávu o nakládání s odpady. *Bylo zapracováno.*

B.3.3 Havarijní plán

12. Adresy a telefonická spojení

- doplňte kontakt na Hasičskou záchrannou službu SŽDC, resp. konkrétní jednotku požární ochrany
- kontakty na zástupce zhotovitele stavby a zástupce investora (stavební dozor) – vynechte místo na konkrétní jména a telefonní čísla, která budou doplněna po zahájení stavby.
- kontakt „11. Český inspektorát lázní a zřidel“ odstraňte, nevztahuje se k předmětné stavbě

Bylo doplněno

Povodňový plán

Dopracujte - předmětem stavby je m.j. rekonstrukce železničního mostu v ev. km 300,177 přes Březový potok se stanoveným záplavovým územím Q100. *Povodňový plán byl dopracován.*

F.1 Organizace výstavby – Technická zpráva

V kap. 5 „Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin včetně vlivu provádění stavby na ŽP“ doplňte odstavce týkající se havarijních situací a povodní, uveďte odkazy na samostatné části B.3.3 Havarijní plán a B.x.x Povodňový plán. *Bylo zapracováno do ZOV - převzaty příslušné kapitoly.*

H. Doklady

Dokladová část týkající se životního prostředí (NATURA 2000, EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.) bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části.

- nebyla dosud splněna podmínka ZTP č. 3.8.3: „Z důvodu žádání o finanční podporu v rámci ODP2 je nutno aktualizovat odůvodněné stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny z 10.11.2014 (viz příloha těchto ZTP) a zařadit ho do dokladové části“. Naturové stanovisko s přesným názvem stavby je nezbytné pro zpracovávanou žádost o spolufinancování v rámci OPD2 – aktualizované stanovisko doplňte.

Připomínky O6 GŘ SŽDC

Souhrnné části (Ing. Jiří Záruba, tel.: 972 246 435)

Upozorňujeme, že souhrnná technická zpráva není zpracována v rozsahu Přílohy č. 2 směrnice generálního ředitele č. 11/2006. Chybí některé zásadní kapitoly (např. kapitola B.13 Bezbariérové užívání stavby, atd.).

Provozní a dopravní technologie (Ing. Jiří Záruba, tel.: 972 246 435)

S ohledem na výhledové zavedení systému ETCS upozorňujeme, že na základě dopisu č. j.: 20009/2018-SŽDC-GŘ-0 6 je nutné dodatečně posoudit umístění hlavních návěstidel. *Posouzení bylo provedeno, viz příloha záznamu.*

Zabezpečovací zařízení (Ing. Zbyněk Zunt, tel.: 972 244 733)

- pro dálkové ovládání nového SZZ žst. Pačejov je nutno doplnit související úpravy v žst. Horažďovice předměstí. Doplňte pohled na monitor celého úsekového ovládání, dispozice OK a popis vyvolaných úprav (výměnu ASW, SSW, atd.) v SZZ Horažďovice předměstí. *Na ovládacím pracovišti bude doplněn jeden monitor (jak na hlavní, tak na záložní pracoviště) s pohledem na žst. Pačejov. TZ byla doplněna.*
- v návrhu technického řešení obou nových TZS uveďte, zda budou tato zařízení využita i v budoucím stavu dle schválené Studie proveditelnosti Modernizace trati české Budějovice - Plzeň. *Všechny plně projektované varianty Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň vyžadují rozdělení mezistaničních úseků Horažďovice předměstí – Pačejov a Pačejov – Nepomuk minimálně na dva prostorové oddíly.*

Elektrická trakce (Ing. Milan Zedník, tel.: 972 246 622)

Bez připomínek.

Stavební část (Ing. arch. Pavel Andršt, tel.: 724 951 970, Ing. Jiří Záruba, tel.: 972 246 435)

SO 05-10-01 Žst. Pačejov, železniční svršek

- Upozorňujeme, že navržené hodnoty L' : $l_k > 60$ mm (v cílovém stavu) v prostých kružnicových obloucích jsou v rozporu s ČSN 73 6360-1 čl. 7.1.3.2 (Tabulka 2). *Proveřeno a rozporu praveny úpravou poloměru oblouku.*

SO 05-14-02 Zast. Kovčín, nástupiště

- žádáme o řádné zdůvodnění změny konstrukce nástupiště oproti předchozímu stupni. Jaký dopad má použití této konstrukce do investičních nákladů na tento SO? Dále není z našeho pohledu vhodné, zakládat konstrukci nástupištních bloků na zásypech trativodů a svodného

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

potrubí v nezámrazné hloubce. Tímto navrženým řešením je ohrožena stabilita této konstrukce. *Konstrukce Umsteiger požadována zástupci SŽDC na poradě dne 15.9.2017. V rámci úspor IN bylo řešení změněno zpět na typ Sudop.*

- ve smyslu ČSN 73 4959 čl. 5.2 žádáme doložit výpočet navrhované vzdálenosti nástupištní hrany od osy koleje. *Výpočet doplněn do Technické zprávy.*

SO 05-20-02 Most - podchod v km 301,378

- navržené technické řešení nesplňuje základní požadavky platné legislativy v parametru šířky přístupových chodníků z podchodu na nástupiště. Obdobně u schodišť kde není průchod okótován, ale řešení je stejné. Navržená šířka 1580 mm nesplňuje požadavky národní legislativy (viz čl. 7.5 ČSN 73 4959) ani TSI PRM (ustanovení 4.2.1.2.1 přílohy). Řešení je nutno přepracovat. *Bylo zapracováno (zmenšeno madlo).*
- z hlediska koordinace vstupů do podchodu a nástupiště není respektován požadavek ustanovení 4.2.1.2.2 odstavec 2) TSI PRM ohledně hmatového výstražného značení před prvním schodem směrem dolů. Za toto hmatové značení není možno považovat odvodňovací žlab. *Bylo zapracováno.*

SO 05-45-01 Žst. Pačejov, demolice

- k navrženým demolicím opětovně upozorňujeme, že zbytnost objektu pro další využití nemůže být důvodem demolice v rámci investiční akce. V případě pouhé zbytnosti je k demolici oprávněn správce, který na tuto činnost dostává prostředky z jiných zdrojů. V rámci investice musí být demolice v souladu s přípustnými důvody dle Směrnice generálního ředitele č. 16/2005. Jedná se např. o skladiště na st. 428 v k.ú. Pačejov a garáže MUV na st. 183 v k. ú. Olšany u Kvášovic - odůvodnění této demolice musí být upraveno (z výkresové dokumentace vyplývá, že např. v případě garáže MUV je důvod jiný, než uvedený v technické zprávě). *Bylo opraveno.*
- zároveň opětovně upozorňujeme, že předmětem objektu demolice nemohou být objekty nezanesené do katastru nemovitostí. Na tyto objekty není možno získat demoliční výměr bez jejich předchozího zapsání do KN. Žádáme zhotovitele dokumentace, aby buď zápis do KN na své náklady zajistil (vyhovuje-li objekt zákonným podmínkám), nebo navrhnul demolici v rámci výstavby jiného vhodného objektu, který demolici vyvolal - jedná se o „dřevěný domek“. V opačném případě není stavba projednatelná z hlediska Stavebního zákona. *„Dřevěný domek“ byl z SO 05-45-01 odstraněn.*

Odbor operativního řízení a výluk (O11) (Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

Obecně:

Z dokumentace není zřejmé, jakým způsobem bude organizován příchod cestujících na provizorní nástupiště (resp. odchod z něj).

Ve věci organizace výlukové činnosti požadujeme vyhodnotit vliv stavby na železniční provoz.

B.1 SO 05-20-01

S poslední větou předmětné části nesouhlasíme. Z konstatování není zřejmé, jakým způsobem bude probíhat rekonstrukce ve výluce bez omezení provozu.

Připomínky O12 GR SŽDC

a) oddělení technické (Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

1) Část B.2

V kapitole 4.2.2 a v dopravně-technologickém schématu je nesprávně uvedeno označení společného návěstidla v ŽST Nepomuk jako S2P – nutno opravit na SP2. *Bylo opraveno.*

V části B.2 nutno sjednotit název automatického hradla AHr Horažďovická Lhota. V kapitole 4.3 v tabulkách je uváděno jako AHr Benátka. Dále nutno sjednotit s částí D. *Bylo sjednoceno.*

2) Část D

V situačním schématu staničního zab. zařízení ŽST Pačejov chybí označení odjezdového návěstidla S3a z koleje č. 3a – nutno doplnit. *Bylo doplněno.*

V situačním schématu traťového zab. zařízení Horažďovice předměstí – Pačejov je uveden název AHr Benátka – název nutno sjednotit s částí B.2. *Bylo opraveno.*

b) oddělení technologie a provozní kontroly (B. Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

c) oddělení předpisů (M. Bára, tel. 972 244 450)

A_PRŮVODNÍ_ZPRÁVA

A. 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

A.2.3 Projektované kapacity stavby, údaje o provozu a technologiích a zařízeních

Technologické vybavení

(Str. 2) větou: „- označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní požadavek SŽDC GR O12 na doplnění čtyřech návěstidel (2x bílomodrá na obě strany)“ se zřejmě myslí, že budou stávající označníky nahrazeny čtyřmi světelnými seřaďovacími návěstidly, která budou plnit funkci označníku.

Text v PZ byl upraven.

B_SOUHRNNÁ_ČÁST

B_1_SOUHRNNÁ_TZ

B. 1. 3 KONCEPCE STAVBY

B. 1. 3. 4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 05-01-03 HOPA, traťové zabezpečovací zařízení

(Str. 9) Nesprávné znění: „V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 295,700 (na parc.č. 237/2 v k.ú. Horažďovická Lhota).“

Správné znění: V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 295,700 (na parc.č. 237/2 v k.ú. Horažďovická Lhota). *Bylo opraveno.*

PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení

(Str. 9) Nesprávné znění: „V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.“

Správné znění: V rámci předmětného PS bude navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy. *Bylo opraveno.*

B_2_PDT

B_02_001_Textova_cast.pdf

2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Základní traťové parametry

(Str. 3) Nesprávné znění: „Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1.“

Správné znění: Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Vysvětlení: Drážní doprava se p r o v o z u j e podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců). *Bylo opraveno.*

4. NÁVRHOVÝ STAV

4.1 Základní traťové parametry

(Str. 8) Nesprávné znění: „Provozování a organizování drážní dopravy se na celé trati bude nadále řídit předpisem SŽDC D1.“

Správné znění: Drážní doprava se na celé trati bude i nadále organizovat a řídit podle předpisu SŽDC D1.

Vysvětlení: Drážní doprava se p r o v o z u j e podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců). *Bylo opraveno.*

4.2 Dopravny a zastávky

4.2.1 Žst. Pačejov

„Pro možnost místního posunu mezi manipulační kolejí č. 5 a vlečkami s využitím koleje č. 3a bude zřízeno fiktivní pomocné stavědlo bez kolonky v kolejišti, jehož předáním dojde k přestavení výhybky č. 6 do opačné polohy, sklopení výkolejky Vk1 a rozsvícení povolující návěsti na návěstidlech Se7 a Se8.“

Nerozumím fiktivnímu pomocnému stavědlu a způsobu jeho předávání, když nebude existovat. Přesto je ve schématu Pst 1 zakresleno. *Jedná se o volbu v rámci JOP.*

4.2.2 Žst. Nepomuk

„V souvislosti s instalací nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Pačejov – Nepomuk bude upraveno i staniční zabezpečovací zařízení žst. Nepomuk. Z důvodu banalizace traťového úseku bude nově osazeno vjezdové návěstidlo 1L (v km 313,002) a odjezdové návěstidlo S2P (v km 313,2) pro vjezdy a odjezdy proti správnému směru.“

ROZPOR: V části: B SOUHRNNÁ ČÁST / B 1 SOUHRNNÁ TZ / B. 1. 3 KONCEPCE STAVBY / B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO / D.1 Železniční zabezpečovací zařízení / (Str. 8) PS 05-01-02 Žst. Nepomuk, úprava staničního zabezpečovacího zařízení označujete návěstidlo S2P jako SP2. *Bylo opraveno.*

B_02_002_DTschema.pdf

Ve schématu je návěstidlo S2P označeno v rozporu s textem v části: B_SOUHRNNÁ ČÁST / B_1_SOUHRNNÁ_TZ / B.1.3 KONCEPCE STAVBY / B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO / D.1 Železniční zabezpečovací zařízení / (Str. 8) PS 05-01-02 Žst. Nepomuk, úprava staničního zabezpečovacího zařízení. *Bylo opraveno.*

B_3_VLIV_STAVBY_NA_ZP

B_3_1_Vliv

Vliv_a_prilohy.pdf

(Str. 8) Změna polohy hradel

V celém textu se hovoří o „hradlech“ a jejich umístění. Jedná se však o umístění oddílových návěstidel AH. Dále je zde použit termín „předzvěst“, který by se měl přejmenovat na předvěst. *Bylo opraveno.*

D_TECHNOLOGIE

D_1_ZEL_ZAB_ZARIZENI

PS050101_SZZ

PS050101_SZZ_0001_TZ.pdf

1. 5. ODCHYLKY OD PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE STAVBY

(Str. 4) Nesprávné znění: „Označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní (na požadavek SŽDC GŘ O12) bude provedeno doplnění čtyř návěstidel (2x bílomodrá na obě strany).“

Správné znění: Označníky byly v PD bílé sloupkové s modrou hlavicí, nyní (na požadavek SŽDC GŘ O12) budou nahrazeny na obou záhlavích světelnými seřaďovacími návěstidly plnícími funkci označníku v počtu 4 kusů. *Bylo opraveno.*

2. 2. STAVEBNÍ POSTUPY

Připomínka k označování výhybek „1X, 2X, 3X, 4X, 8x, 12x, 12X, 10X, 11X“ – viz článek 425 předpisu SŽDC D1:

„Zvětší-li se dodatečně počet výhybek a kolejových křižovatek, mohou se tyto označit číslem sousední výhybky, k němuž se připojí index „X“ a velké písmeno (např. „4 XA“, „4 XB“ atd.). *Bylo zapracováno do ZOV.*

Stavební postup č. 4b

(Str. 7) Ve větě: „Na Nepomuckém zhlaví bude provedena vazba na stávající RPB s tím, že na St.2 zůstane signalista z důvodu hlídání konce vlaku.“ opravte konec věty naz důvodu zjišťování, zda je vlak celý (má návěst **Konec vlaku**). *Bylo zapracováno do ZOV*

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

3. 1. 5. Návěstidla

(Str. 11) Do věty: „Z důvodu umístění odjezdových návěstidel L1 a L2 do oblouku, jsou umístěny na přímou viditelnost opakovací předvěsti těchto návěstidel OPřL1, respektive OPřL2.

“doplnit.....viditelnost samostatné opakovací předvěsti..... *Bylo opraveno.*

PS050101_SZZ_0201_Sit_schema.pdf

Odjezdové návěstidlo v km 301,227 z koleje č.3a směr Horažďovice předměstí není označeno jako S3a. *Bylo opraveno.*

PS 05-01-02 DOZ

PS050102_DOZ_0001_TZ.pdf

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.7.1. Mezistaniční úsek Pačejov – Nepomuk

(Str. 5) Nejsou vysvětleny zkratky „VB“ ve větě: „*Délka mezistaničního úseku mezi VB Pačejov a VB Nepomuk je 12,500 km.*“ Pokud zkratka VB znamená „výpravní budova“, pak se ptám, zda je délka mezistaničního úseku vymezována polohami výpravních budov. *Délka mezistaničního úseku je definovaná jako vzdálenost mezi vjezdovými návěstidly sousedních železničních stanic. V dokumentace bylo opraveno.*

PS050103_TZZ_HOPA

PS050103_TZZ_HOPA_0001_TZ.pdf

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

2. 1. KONCEPCE ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

(Str. 5) Nesprávné znění: „Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 295,700.“

Správné znění: Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 295,700.“ *Bylo opraveno.*

PS050104_TZZ_PANE

PS050104_TZZ_PANE_0001_TZ.pdf

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

1.7.2. Mezistaniční úsek Pačejov – Nepomuk

(Str. 4) „V současném stavu je v mezistaničním úseku Pačejov – Nepomuk traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu RPB (r. 1999) bez kontroly volnosti kolejiště v traťových kolejkách“.

Poznámka: I u TZZ typu RPB je zřízena indikace „Volnost tratě“, která zhasíná po rozsvícení návěsti dovolující jízdu na odjezdovém (oddílovém) návěstidle (mimo PN) a opět se rozsvítí po obdržení odhlášky RPB. *Dokumentace byla opravena. Volnost mezistaničního úseku je sledována počítači náprav.*

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ – TZZ HORAŽDOVICE PŘEDM. - NEPOMUK

2. 1. KONCEPCE ŘEŠENÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

(Str. 5) Nesprávné znění: „Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s jedním hradlem na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy.“

Správné znění: Jako TZZ je navrženo banalizované automatické hradlo (AHP-03D) s oddílovými návěstidly na trati v km 306,973 poblíž zastávky Nekvasovy. *Bylo opraveno.*

2.1.6. Úpravy PZZ v km 304,090; 304,770 a 306,247

(Str. 6) Ve větě: „Plně indikace všech PZZ v ŽST Nepomuk budou nahrazeny souhrnnou hláskou pro každou traťovou kolej.“ nahraďte slovo souhrnnou slovem součtovou podle předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Bylo opraveno.

PS050104_TZZ_PANE_0201_Sit_schema.pdf

Ve schématu je odlišně proti schématu (PS050101_SZZ_0201_Sit_schema.pdf) označeno seřadovací návěstidlo Se8 (Se9) a seřadovací návěstidlo Se9 (Se10) v ŽST Pačejov. Správné by bylo označení Se9, Se10. *Bylo opraveno.*

E_STAVEBNÍ

SO051501_VYSTROJ_TRATI

SO051501_001_TECHNICKA_ZPRAVA.pdf

5. NAVRHOVANÝ STAV

(Str. 4) „Před přejezdy vybavenými PZZ budou ve vzdálenosti nejméně 700 m osazeny staničníky se žlutou deskou. Jedná se o tabulové staničníky v km 303,4 a žlutě upravený betonový staničník v km 304,9.“

Připomínka: Betonový staničník je pouze traťovou značkou, tuto značku nelze použít pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ a/nebo o nutnosti použít překlenutí záchranné brzdy. - článek 1173 předpisu SŽDC D1. *Bylo opraveno.*

SO051501_101_SCHEMA_VYSTROJE.pdf

- km 303,975 předvěstník N (9) vně druhé koleje a vně první koleje se neumísťuje, neboť rychlost od následujícího rychlostníku N se nesnižuje o více než 10 km/h při rychlosti ne větší než 120 km/h - článek 1350 předpisu SŽDC D1. *Bylo opraveno.*
- km 304,700 kulatý rychlostník 3 (90) vně druhé koleje a vně první koleje se neumísťuje, neboť ukončení rychlosti nařízené rychlostníkem 3 stanovuje rychlostník N, který není seskupen s rychlostníkem 3 - článek 1343 předpisu SŽDC D1 (hodnota nařízené rychlosti je zde navíc stejná u rychlostníku N i rychlostníku 3 = 90 km/h). *Bylo opraveno.*
- km 304,9 žlutě upravený betonový staničník, který je traťovou značkou, nelze použít pro vyjádření informace o přejezdu s PZZ - čl. 1173 předpisu SŽDC D1 (žlutý staničník není vyznačen ani u TK č. 2). *Staničník 304,900 bude bílý, v km 305,000 budou osazeny žluté staničníky na sloupech TV.*

F_ORGANIZACE_VYSTAVBY

F_1_Technicka_zprava_ZOV.pdf

V celé zprávě upozorňuji na označování výhybek symboly X, x a na ustanovení článku 425 předpisu SŽDC D1. *Bylo zapracováno do ZOV*

Připomínky O13 GŘ SŽDC

E.1 Železniční spodek (Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275)

SO 05-11-01

Všeobecně:

Věnujte pozornost odvodnění železničního spodku v zastávce Kovčín. Poloha trativodů a svodného potrubí bude muset být více v hloubce. V současné poloze se roznášecí deska v podstatě opírá o horní hranu potrubí. Trativody musí být podbetonovány. Provedte úpravu odvodnění a úpravy provedte ve všech výkresech. *Bylo opraveno.*

TZ:

Z TZ vyjměte část týkající se návrhu pražcového podloží a vytvořte pro něj samostatnou přílohu TZ.

Souvislý text není přehledný. *Návrh železničního spodku je součástí TZ a s tím i souvisí návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží. Jako přílohy TZ jsou na konci uvedeny tabulky výpočtu jednotlivých typů konstrukcí.*

Doplňte výpočty únosnosti z tabulky návrhu konstrukce pražcového podloží. V tabulce jsou pouze hodnoty a není jasné, jak se k daným číslům dospělo. *Byly doplněny přílohy na konci TZ.*

Ve dvou úsecích, kdy nevýjde konstrukce na promrzání, nelze posouzení zanedbat. V těchto úsecích provedte úpravu tloušťky šterkodrtě o min. 5 cm, tak aby konstrukce vyhověla. *Bylo opraveno.*

Uvažovat povolené promrznutí zlepšené zeminy do 1/3 tloušťky lze pouze při dosažení únosnosti 47% CBR. Pro zeminy typu F4 byly provedeny zkoušky s výsledkem pouze 32/37 %. V tomto směru je návrh směsi nedostatečný. *Bylo opraveno.*

Doplňte do TZ technologické požadavky na zřizování vrstev a úpravu vrstev při zastižení jiného podloží, než se předpokládá (zejména zastižení skalního podloží – nutnost použít minerální směs). *Tyto skutečnosti se řeší během realizace stavby a nelze textově postihnout všechny teoretické možnosti, které mohou nastat. Návrh konstrukcí pražcového podloží je dle GTP. Vzhledem k navrženým KPP lze pak na stavbě objemově nahradit jeden typ KPP za jiný.*

Doplňte do TZ bližší specifikace použitých materiálů v pražcovém podloží. Úplně chybí popis geosyntetických materiálů. *Bylo doplněno.*

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

Jaký je důvod použití filtrační geotextilie ve skladbě trativodů? *Filtrační geotextilie zamezuje zanášení trativodního potrubí jemnými částicemi.*

Opravte typ perforace trativodní trouby v TZ, perforace bude provedena po celém obvodu. *Perforace trativodního potrubí se provádí ve výšce max. 220°.*

Doplňte popis trativodu průměru 200 mm. *Bylo doplněno, opraveno.*

Je odsouhlaseno použití trativodu ve sklonu pod 5 ‰? Doplňte podbetonování trativodu v místě přejezdu. *V místě přejezdu bude svodné potrubí trativodu podbetonováno a obetonováno.*

Doplňte do TZ způsob obetonování vyústění trativodů do zpevněných příkopů. *Vyústění je řešeno dle vzorových listů SŽDC S4.*

Doplňte popis svodného potrubí v místě přejezdu od šterbinového žlabu (v případě, že nebude popis v SO železniční přejezd).

Situace:

Upravte polohu trativodní šachty Š5A v km 300,529, šachta je zakreslena do propustku (to samé i v podélném řezu koleje č. 1). *Bylo opraveno.*

Upravte polohu šachet Š1C a Š1D v km 300,531 tak, aby jejich poloha více korespondovala s propustkem. *Bylo opraveno.*

Pokud je popsán typ zpevněného příkopu a příkopové zídky, bylo by vhodné doplnit i průměr trativodní trouby. Zejména v případě, kdy jsou v jedné větvi navrženy dva průměry. *Bylo doplněno.*

U trativodních větví doplňte sklon toku. *Bylo doplněno.*

V km 301,292 je vyústění svodného potrubí do stávajícího příkopu. Kam je tento příkop zaústěn? *Příkop je sveden do svodného potrubí, které je vyústěno do stávající strouhy a ta je převedena propustkem v km 301,453.*

Do situace dokreslete všechny terénní úpravy (např. v km 300,5 není zakreslena nová hrana zářezu u koleje č. 1). *Bylo opraveno.*

Doplňte do situací související SO. Např. v žst. Pačejov chybí zakreslení kanalizace. *Bylo doplněno.*

Podélný řez:

Do podélných řezů doplňte skladby ZKPP. *Bylo doplněno.*

V podélném řezu koleje č. 1 upravte polohu šachty Š 30 v km 301,9. Dle situace by měla voda téct směrem k šachtě Š 20. *Bylo doplněno.*

Sladte popis vrstev pražcového podloží v podélném řezu dle návrhu pražcového podloží. Např. v km 301,850 chybí popis výztužného geosyntetika a separační geotextilie. *Bylo doplněno.*

V podélném řezu koleje č. 1 upravte odvodnění v km 302,425, část zpevněného příkopu směřuje k propustku. V daném místě je také rozpor staničení začátku příkopové zídky UCB se situací (rozdílné délky TZZ3 a UCB). *Bylo opraveno. Staničení prověřeno a v situaci a PP je shodné.*

Celkově sjednoťte začátky a konce odvodnění v podélném řezu a situacích. *Bylo prověřeno a rozpory byly opraveny.*

V podélném řezu první koleje doplňte rozvodí v cca km 303,422. V situaci je vyznačeno, v podélném řezu nikoliv. *Bylo opraveno.*

Vzorové příčné řezy:

Do vzorových příčných řezů doplňte nejbližší kopané sondy. *Bylo doplněno.*

Upravte v příčných řezech skladbu trativodů dle TZ (průměr 150 mm, vyrovnávací vrstva šterkopísku). *Bylo opraveno.*

V případech sklonu pláňě tělesa železničního spodku 4 ‰ doplňte tento popisek do příčného řezu.

V příčném řezu P5 v km 301,250 je zakresleno nástupiště u koleje č.1, avšak dle situace nástupiště začíná až v km 301,267282. Upravte. *Bylo opraveno.*

Pracovní příčné řezy:

V pracovních příčných řezech v km 300,200 a 300,225 chybí zakreslení rozšíření stezky pomocí zídky U3. V situaci a v podélném řezu je vyznačena. *Bylo opraveno.*

V případech sklonu pláňe tělesa železničního spodku 4% doplňte tento popis do příčného řezu. *Bylo doplněno.*

K čemu slouží trativod u koleje č. 1 cca v km 301,2 mezi šachtou Š1G a Š2G? Dle příčného řezu do trativodu nic neteče. *Větev zkrácena, původní návrh uvažoval s jinak kloněnou zemní plání.*

V příčných řezech jsou špatně umístěna nástupiště. Nástupiště začínají později, než je uvedeno v říčních řezech. *Bylo opraveno.*

Jak bude ukončeno těleso v km 302,050 a 302,075 u koleje č. 2? *Zřízena dosypávka svahu.*

Upravte odvodnění u koleje č. 2 v km 302,175? Voda stékající ze svahu k trati nemá kam odtéct. *Bylo opraveno.*

V místě příkopového žlabu UCH v km cca 302,6 je popsán akumulací prostor 1,0 m. V příčných řezech tento prostor velikosti 1,0 m nedosahuje (v úrovni dna akumulacího prostoru). Upravte. *Bylo opraveno.*

Hrana úpravy neodpovídá zakreslené hraně v situaci. Například v km 303,450 je svah u koleje č. 1 jinde než v situaci. *Bylo opraveno.*

Podélný geotechnický profil:

K sondám dopište chybějící úrovně zatěžovací zkoušky. *Tyto hodnoty jsou uvedeny v protokolech podrobného geotechnického průzkumu, které jsou přílohou odevzdávané dokumentace.*

301 – V km 300,450 je zastiženo skalní podloží, přesto je navržena pouze ŠD se separační geotextilií a geomříží. V tomto úseku také navrhujeme použít minerální směs. *Bylo opraveno.*

301 – Z jakého důvodu není použita vrstva ZZVC i v prostoru sondy v km 303,670, kde byla zastižena zemina F4 s únosností 18,8 MPa? Doporučujeme prodloužení zlepšené zeminy a její plynulé navázání na minerální směs. *Bylo opraveno.*

301 – V úseku 303,970 až 304,670 jsou sondy, kde byla změřena únosnost v místě zemní pláňe ve třech případech pod 30 MPa (dokonce i 9,8 MPa). Proč je v těchto místech navržena konstrukce pouze ze separační geotextilie šterkodrtě? Jak bude garantována únosnost na ZP 30 MPa? *Bylo navrženo KKP ze ZZVC.*

302 – v km 302,470 je zastižena hornina R5 a přesto je navržena pouze šterkodrt' a separační geotextilie. Vysvětlete. *V úseku navržena KPP z asfaltobetonu s ochranou vrstvou ze ŠD.*

302 – V následujících sondě v km 302,670 je únosnost 21,89 MPa. Dle technické zprávy by se zde mělo také nacházet výztužné geosyntetikum. Vysvětlete, proč zde není. *V koleji č.2 je v úseku 302,570 – 304,240 navržena ŠD tl. 0,30 m s výztužnou geomříží a separační geotextilií.*

E.2 Nástupiště (Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275)

SO 05-14-01

Všeobecně:

Výkres situace stavby je špatně vygenerován. *Výkres byl opraven.*

Doplňte vytyčovací výkresy nástupišť a pracovní příčné řezy. *Bylo doplněno.*

TZ:

Do TZ doplňte použití pokynu 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“ a zapracujte tento pokyn do výkresové dokumentace. Do TZ definujte dle tohoto pokynu skladbu povrchu nástupiště. *Bylo doplněno.*

Z jakého důvodu je pod kladecí vrstvou dlažby vytvořen podkladní beton? Jedná se o nestandardní řešení. *Řešení bylo převzato jako schválený návrh z Přípravné dokumentace.*

Situace:

Doplňte popis uzamykatelných branek na koncích nástupišť. Na konci nástupiště č.2 doplňte kótu konce zábradlí od osy koleje. *Popis branek doplněn, kóta 2,500 m též.*

Před vstup na schodiště umístěte hmatový pás. U schodiště doplňte signální pás mezi schodištěm a vodící linií s funkcí varovného pásu. Lze umístit i mezi zábradlí a vodící linií s funkcí varovného pásu. *Signální pásy, varovné pásy a umělé linie byly doplněny jak to TZ tak do půdorysu nástupišť.*

Připomínky dodatečné k provedeným úpravám, zaslané emailem:

Na nástupišti u koleje č.1 proveďte signální pás u schodiště jenom jeden, ten blíž k výstupu ke vstupu na schodiště. Polohu tohoto pásu okótuje, tak aby byl splněn VZ 8. Doplňte popis hmatového pásu před vstup na schodiště (platí i pro druhé nástupiště).

Před šikmé rampy nedělejte nic (signální ani hmatový pás).

Na nástupišti u koleje č. 2 opět vynechte jeden signální pás u laviček. Upravte polohu signálního pásu mezi zídkou a nástupní hranou. Nelze navázat signální pás s hranou zídky a zábradlí.

Na konci nástupiště odstraňte vodící linii podél obrubníku a okolo nádoby na zimní posyp. Tam to je zbytečné. *Vše opraveno a doplněno.*

Je vhodné na první a poslední schod doplnit optické značení varovného pásu. *Na horní úrovni schodiště byl umístěn varovný pás, nástupní a výstupní schod označen signálním pásem šířky 5 cm kontrastní barvy.*

Vzorové příčné řezy:

Do vzorových příčných řezů doplňte související stavební objekty v aktuální podobě. Poloha kolejí a železničního spodku je nejistá. Sjednotte ukončení konstrukční vrstvy pod nástupištem. V tomto výkrese je zakresleno jinak než ve vzorových příčných řezech tratě. Buď ukončit před nástupištním blokem, nebo až za. Neukončovat veprostřed. *Příčné řezy byly doplněny, řešení dopracováno ve spolupráci s projektantem žel. spodku.*

Dopracujte vzorové příčné řezy v km 301,350 a 301,375. *Řezy dopracovány.*

SO 05-14-02

Všeobecně:

Vyřešte kolizi podkladního betonu pod nástupištem a polohou odvodnění železničního spodku (viz úvod). *Bylo doplněno ve spolupráci s projektantem železničního spodku.*

Připomínka doplněná emailem:

Vyřešit kolizi podkladního betonu se zídkou pod přístřeškem. Takto do ní zasahuje. *Bylo opraveno, přesah podkladního betonu pod základovým prefabrikátem u přístřešků (dohromady 2 ks prefabrikovaných základů) bude o cca 10 cm kratší.*

Doplňte vytyčovací výkres nástupiště. *Bylo doplněno.*

TZ:

Pokud je zárubní zeď u koleje č. 1 součástí stavebního objektu nástupiště, tak detailněji tuto zeď popište do TZ. *Bylo doplněno.*

Pro toto nástupiště je požadavek 20 MPa pro základovou spáru nedostatečné. Doporučujeme provést založení do nezámrazné hloubky. *Řešení konstrukce nástupiště bylo navrženo ve spolupráci s dodavatelem tohoto nástupiště, na základě dodaných podkladů. Projektant na základě této připomínky navrhuje přidat zásyp propustnou nenamrzavou zeminou v tl. 30 cm. Pak bude dodržena nezámrazná hloubka.*

Půdorys:

V situaci a v půdorysu vyřešte koordinaci s ostatními SO. Např. sloup trakčního vedení uprostřed přístupu na nástupiště, značka rozhlasu mezi nástupištní hranou a osou koleje. *Bylo opraveno a aktualizováno.*

E.3 Železniční přejezdy – železniční spodek (Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275)

SO 05-13-01

TZ:

Doplňte do TZ popis konstrukce železničního spodku, ZKPP a odvodnění. Doplňte popis svodného potrubí ze štěrbinového žlabu do podélného trativodu (svodného potrubí). Zejména z důvodů, že popis tohoto potrubí není nikde uveden. *Bylo doplněno.*

Situace:

Doplňte popis odvodnění přejezdu. Doplňte napojení štěrbinové žlabu na odvodnění spodku. Toto napojení není zakresleno ani v situacích úseků. *Bylo doplněno.*

Příčný řez přejezdem:

V místě přejezdu zakreslete aktuální skladbu ZKPP. Doplňte podbetonování trativodů v místě přejezdové konstrukce. Doplňte rýhu pro svodné potrubí, které se vyskytuje vlevo. Zakreslená skladba trativodů neodpovídá popisu skladby v TZ části E.1.1. *Bylo doplněno a zkoordinováno.*

Doplňte skladbu pod závěrnými zídками, a pokud je to možné, proveďte podbetonování základu až na pláš tělesa železničního spodku. *Bylo zapracováno.*

Ing. Jiří Lelek, tel.: 972 322 583, email: lelek@szdc.cz (železniční svršek)

Bez připomínek

SO 05-20-02 Most - podchod v km 301,378, (Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077)

- s ohledem na Vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, doporučujeme instalaci ještě jednoho madla ve výšce 750 mm na šikmý přístupový chodník. *Bylo zapracováno. Na projednání bylo dohodnuto přidání druhého madla ve výšce 600 mm.*

SO 05-41-01 Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu (Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077)

- doporučuji na stěny zastřešení podchodu umístit kalené bezpečnostní sklo, tam kde není čekací plocha pro cestující, a do exponovaných míst instalovat do stěn tahokov. Tahokov uchytit na samořezné šrouby.
- tvar střechy je v některých místech problematický. Při realizaci je nutné dbát na dodržení navrženého příčného sklonu střechy 5%, byl dostatečný pro spád odvodnění. *Tvar přístřešků (obloukové) vychází z požadavku obce. Boční výplně skleněné - požadavek SŽDC.*

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

- V konstrukci přístřešku bude provedena příprava (konzoly, prostupy) na umístění svítidel a elektroinstalace. Silno i slabo proudé vodiče budou soustředěny v kabelových žlabech. *Kabely povedou uvnitř uzavřených profilů. Příprava pro orientační a informační systém byla dopracována.*
- Chybí výkaz výměr. *Bylo doplněno.*

SO 05-41-02 Zast. Kovčín, přístřešky (Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077)

- pokud je řez přístřešky správně, nemůžou být v přístřešku u koleje č. 1 odvodňovací otvory v dolní části přístřešku na niveletě zámkové dlažby. Otvory by tam neměly být vůbec, jelikož by mohlo ze svahu za přístřeškem naopak zatékat těmi otvory do přístřešku. Nebo svahování bude provedeno ve větším sklonu dál od přístřešku. *Řešení terénu u přístřešku je přepracováno, svah byl odsunut, za přístřeškem bude terén vyspádován 1 % v délce 1 m směrem od přístřešku, přidán krátký příkop z tvárníc TZZ3.*
- Chybí výkaz výměr. *Bylo doplněno.*

SO 05-13-01 Rekonstrukce přejezdu v km 304,090 (Ing. Boubelová Hana, tel. 972 244 498)

Řešení železničního přejezdu musí být již v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, č. j. 15497/2017-SŽDC-GŘ-O13, tj.:

- vzdálenost mezi hlavou pražce a závěrnou zídou musí být min. 200 mm. *Typ přejezdové konstrukce byl změněn tak, aby umožnil osazení závěrné zídky do vzdálenosti min. 200 mm.*
- prověřit nutnost použití atypických vnějších přejezdových panelů. *V mezikolejovém prostoru toto řešení dokument „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ umožňuje. Nicméně při takto malém podélném sklonu mezi kolejemi je možné použít standardní typ vnějších přejezdových panelů.*

Připomínky O14 GŘ SŽDC

Zabezpečovací zařízení (Ing. Jelínek, tel. 972 244 572)

Uzemnění (obecně ke všem PS)

Upozorňujeme, že při řešení uzemnění je nutno zohledňovat polohy blízkých kabelových vedení. Podstatou je ochrana sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku. Z toho důvodu nesmí být žádné uzemnění řešeno přiložením do kabelové kynety, i když to TNŽ 34 2609 připouští. Tzn., že uzemňovací pásy nebudou v žádném případě ve společné kynetě se zabezpečovacími kabely. Při návrhu postupujte v souladu se souvisejícím stanoviskem čj. 3975/2015-O14. *Bylo zapracováno.*

PS 05-01-01 ŽST PAČEJOV, STANIČNÍ ZAB. ZAŘ.

Technická zpráva

obecně:

- tento PS neobsahuje návrh řešení diagnostiky SZZ. Doplněte. *Bylo doplněno.*
- doplňte potřebu řešení ochrany ZZ proti přepětí. Požadujeme, aby technologické prostory, ve kterých bude instalováno nové elektronické zařízení, byly vybaveny antistatickou podlahovou krytinou. *Bylo zapracováno v rámci SO 05-40-01 Žst. Pačejov, stavební úpravy VB*

str.3/15, 1.5 V souvislosti s uvedenou odchylkou oproti PD, „...schválení Modernizace, která určila uvažované rychlosti a ETCS v rámci předemné trati.“ upozorňujeme na aktuální dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“ čj. 20009/2018-SŽDC-

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

GŘ-06. Na jeho základě doporučujeme projednat s investorem a 06 GŘ SŽDC nutnost úpravy návrhu technického řešení SZZ (resp. rozmístění jeho venkovních prvků) žst. Pačejov (např. vzdálenost návěstidel od námezníků na kolejích delších než 700 m; řešení ochranných drah nebo výluk s ohledem na rychlosti uvažovaných cest rychlostí 80 km/h). *Zpřesnění požadavků ETCS je součástí přílohy k zápisu z porady k projednání připomínek ze dne 5.4.2018.*

str.8/15, 3.1.1 - Uvedené označení navrhovaných napájecích zdrojů by mělo formálně odpovídat TNŽ 34 2620, na kterou se dále odkazujete - viz článek 19.1.3 (základní, náhradní). *Bylo opraveno.*

str.10/15, 3.1.4 - Opravte překlep v označení místností, čímž je 2x uvedena místnost OP15. *Bylo opraveno.*

str.11/15, 3.1.5 - Opravte zápis traťové rychlosti (neuvádějte 100(90) km/h - v případě potřeby rozepište). *Bylo opraveno.*

str.11/15, 3.1.5.1

- kilometrická poloha uvedená u návěstidel S1 a S3a není totožná s údajem na vynášecí čáře v situačním schématu (v tabulce návěstidel je shodný údaj). *Bylo opraveno.*
- v případě vjezdových návěstidel 1S a 2S od Nepomuku a jejich předvěstí PŘ1S i PŘ2S jsou uvedené údaje zcela odlišné. *Bylo opraveno.*

str.12/15, 3.1.6

- popis není v souladu se situačním schématem (nesoulad navrhovaného/zakresleného přestavníku na výhybce 6). Opravte. *Bylo opraveno.*
- podle textu nemá být ve stanici zřízeno žádné Pst., avšak situační schéma Pst. obsahuje. Opravte. *Jedná se o fiktivní návěstidlo pro informaci o obsluze přestavníku 6 a výkolejky Vk1.*
- EMZ KV2/7 navrhujeme umístit do kolonky PSt., aby byla zajištěna jeho lepší ochrana. *Bylo doplněno.*

Výkresová část

Situační schéma

- za některými údaji o kilometrické poloze na vynášecích čarách je nadbytečný znak „)“. Výskyty odstraňte. *Bylo opraveno.*
- chybí označení návěstidla Sc3a. *Bylo opraveno.*
- zakreslený dopravní program je chybný. Ignoruje existenci dopravní koleje 3a. Zpracujte. *Bylo opraveno.*
- v podmínce PSt.1 je uvedeno „6/Vk1-“, ale při Vk1- musí být i V6 v poloze mínus. Opravte na „6-/Vk1-“. *Bylo opraveno.*
- EMZ KV2/7 navrhujeme umístit do kolonky PSt., bude-li toto akceptováno, doplňte do situačního schéma ke značce EMZ poznámku v uvedeném smyslu. *Bylo opraveno ve smyslu připomínky.*
- k výhybce K1 je zakreslen jakýsi výsledný klíč – tento ze situačního schéma vymažte. Nejedná se o zařízení SŽDC (nebo s vazbou do něho, není patrné umístění klíče, výhybka ani není v tabulce výhybek). *Bylo opraveno.*
- značka pro VNPN u PBP5 je pravděpodobně skryta (přetištěna) značkou krakorce. *Bylo opraveno.*

PS 05-01-02 Žst. Pačejov, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

str. 6+7/8, 2.2

odrážka 2 - Precizujte nepřesný stávající popis „předání staničního zařízení na místní obsluhu za účelem uskutečnění posunu nebo údržby. Předání uskutečnit uvolněním EMZ“. Standardní zabezpečený posun bude probíhat bez předání PSt. či uvolnění EMZ. Naopak předložený popis PSt. ignoruje. Současně s tím doplňte odkaz na konkrétní část B.2, který řeší/obsahuje (popis) obsluhy koleje 55, resp. navazujících vleček. *Bylo doplněno.*

odrážka 3 - Upravte popis. V případě standardního zrušení VC neuvádějte „možné postavit vlakovou cestu ze sousední stanice proti původně zamýšlené vlakové cestě“. *Bylo opraveno.*

odrážka 5 - Specifikujte váš požadavek „bezpečné ovládání přivolávacích návěstí“. Bylo opraveno.

odrážka 7 - Specifikujte váš požadavek „dopravní klid a dálkové ovládání přejezdů a též umožnit vypnutí přibližovacích úseků v obvodu stanic z ovládání příslušných přejezdů“. Zejména smysl, podmínky a postup vypnutí přibližovacích úseků PZS ze závislosti. Formulaci upravte. *Formulace byla upravena.*

odrážka 9 - Diagnostiku ZZ řeší Technické specifikace (TS, nikoli ZTP). *Bylo opraveno.*

odrážka 10- Upřesněte rozsah a výstupy uváděné analýzy stavů řízených zabezpečovacích zařízení. *Bylo opraveno.*

odrážka 13 - Rozsah vstupů do technologických prostor, které je třeba dohlížet, konzultujte s OŘ (není-li požadavek na rozšíření oproti DSP - např. o vstupy do SÚ). *Bylo doplněno.*

odrážka 14 - Osvětlení ani EOV nejsou zabezpečovacími zařízeními. *Bylo opraveno.*

str. 7/8, 2.4 - Projektant by měl deklarovat, že pro navržené řešení je rezerva napájení dostatečná (nikoli jen, že bude využita). *Rezerva je dostatečná.*

PS 05-01-01 ŽST Pačejov, Staniční zabezpečovacího zařízení

PS 05-01-02 ŽST Pačejov, Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

Pohled na monitor ovládacího pracoviště předložený v rámci PS 05-01-01 je zpracován jako náhled podle řešení žst. Pačejov v navrhovaném stavu DSP, avšak pouze pro tuto dopravnu. Z popisu PS pro SZZ ani DOZ neplyne způsob zapracování do JOP v žst. Horažďovice předměstí. Zda se má jednat o doplnění samostatného monitoru pro tuto dopravnu nebo implementaci do stávajícího JOP (beze změny rozsahu HW). Řešení z uvedeného hlediska precizujte v obou PS (textové i výkresové části). *Na ovládacím pracovišti bude doplněn jeden monitor (jak na hlavní, tak na záložní pracoviště) s pohledem na žst. Pačejov.*

PS 05-01-03 HOPA, Traťové zabezpečovacího zařízení

PS 05-01-04 PANE, Traťové zabezpečovacího zařízení

Zkracování názvů, resp. označení traťových úseků v titulku PS je velmi nezvyklé a předpokládáme, že bylo převzato z předchozího projekčního stupně. *Název vychází ze schválené PD.*

Používání označení konkrétních výrobků (výrobků) je vyloučeno Směrnicí SŽDC č. 11/2006. V tomto smyslu textové části Technických zpráv PS pro TZZ revidujte (nelze uvádět označení AHP-03D). *Bylo opraveno.*

Doplněním návěstidel žst. Nepomuk v rámci PS 05-01-04 ve svém důsledku ovlivní dopravní program dopravy, což musí být zapracováno do předloženého situačního schéma pro TZZ. Dále bude nutno upravit související provozní dokumentaci (zejména situační schéma a závěrovou tabulku) žst.

Nepomuk a z toho důvodu by jejich zpracování mělo být součástí této DSP, což však z předložené verze dokumentace neplyne. *Bylo opraveno.*

Sdělovací zařízení (Kolář, tel. 972 244 342)

PS 05-02-05 ŽST Pačejov, informační systém

Informační systém musí splňovat SM 118. *Dokumentace počítá se SM 118.*

PS 05-02-06 ŽST Pačejov, kamerový systém

Doporučujeme, pokud je to možné, využít k instalaci kamer nově instalované sloupky osvětlení. *Sloupky osvětlení není možné využít.*

Připomínky O15 GŘ SŽDC

SO 05-43-01 ŽST Pačejov, orientační systém (Bc. František Chovanec, 972 244 626)

- označení sektorů na nástupištích neodpovídá požadovanému záměru. Základem je, pokud cestující stojí mezi tabulemi se sektory (např. uprostřed sektoru B), tak musí na obou stranách vidět písmeno sektoru ve kterém se nachází (tedy B), nikoliv tedy dvě rozdílná písmena sektorů. Současně na koncích nástupiště musí být umístěna tabule s číslem koleje a sektoru tak aby platilo shora uvedené. Tímto nám vychází opravdu dva sektory, které se budou dělit v polovině každého nástupiště. Požadujeme přepracovat a doplnit. *Bylo opraveno.*
- tabule T10 u koleje 1 a Tabule T11 u koleje 2, jsou zbytečné a matoucí. Požadujeme odstranit. *Bylo odstraněno.*
- není dopracován orientační systém v podchodu dle směrnic č. 118 a grafického manuálu, resp. označení čísla kolejí a sektorů v podchodu na nárožích spolu s nasměrováním bezbariérových přístupů, a štítků s prismatickým písmem. Pokud se vypracuje orientační systém na nárožích v souladu se směrnicí č. 118, tak je potom instalace tabulí T21 a T22 nadbytečná. Požadujeme přepracovat. *Bylo přepracováno.*
- tabule T1 u koleje č. 2, požadujeme v oboustranném provedení z důvodu viditelnosti z obou kolejí. Současně prosím zvažte zda nevyrobit oboustrannou i tabuli T1 u koleje č.1 na části vzdálenější od přístupu z podchodu. Pokud by byla viditelná i z přilehlé komunikace tak určitě oboustrannou. Pokud by viditelná nebyla, tak jednostranná postačí. *Jmenované tabule T1 byly upraveny na oboustranné provedení.*
- umístění OHM 3 je správné nicméně požadujeme posunout tento dále od přístupu na nástupiště u koleje 1 cca do úrovně tabule T1. Současně upozorňujeme, že ve stejné úrovni by měl být osazen OHM i na nástupišti u koleje 2. Požadujeme přesunout a doplnit OHM na nástupiště u koleje 2. *Majáček OHM 3 byl odstraněn. Není potřeba viz Směrnice SŽDC č.118 kapitola 8.12, příloha č.15*
- požadujeme do PO doplnit fráze u jednotlivých orientačních hlasových majáčků. Současná dokumentace tyto fráze neobsahuje. *Fráze byly doplněny.*

SO 05-43-02 zast. Kovčín, orientační systém

- Označení sektorů na nástupištích neodpovídá požadovanému záměru. Základem je, pokud cestující stojí mezi tabulemi se sektory (např. uprostřed sektoru B), tak musí na obou stranách vidět písmeno sektoru ve kterém se nachází (tedy B), nikoliv tedy dvě rozdílná písmena sektorů. Současně na koncích nástupiště musí být umístěna tabule s číslem koleje a sektoru tak aby platilo shora uvedené. Tímto nám vychází opravdu dva sektory, které se budou dělit v polovině každého nástupiště. Požadujeme přepracovat a doplnit. *Bylo opraveno.*

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

- Tabule T10 u koleje 1 a Tabule T11 u koleje 2, jsou zbytečné a matoucí. Požadujeme odstranit. *Bylo odstraněno.*
- U přístupu k podchodu, před rozdělení směrů požadujeme doplnit tabuli se směry přístupů k vlakům viz. vzor níže (samozřejmě se správným označením směrů jízd vlaků) u této tabule se nemusí psát název stanice dle SR70, stačí tedy např. (Č. Budějovice). *Bylo doplněno.*

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí

(Ing. Zelinka, tel. 724 076 530)

Ochrana přírody a krajiny

Bez připomínek.

Voda a vodní hospodářství

Bez připomínek.

Odpady a odpadové hospodářství

Bez připomínek.

Ochrana ovzduší

Bez připomínek.

Hluk a vibrace

Bez připomínek.

Odbor jízdního řádu (O16) (Ing. J. Straka, tel. 972 524 055)

1) V části A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění se o ŽST Pačejov uvádí: „V navazujících úsecích je traťová rychlost 90 km/hod“. Není zcela pravda. Směrem na Horažďovice předměstí je od km 299,67 traťová rychlost 100 km/hod. *Bylo doplněno.*

2) V textové části B_02_001 Provozní a dopravní technologie se uvádí, že v úseku Pačejov – Horažďovice předměstí bude AHr Horažďovická Lhota, ale v přehledu jízdních dob se uvádí AHr Benátka (str. 11 a 12). *Bylo opraveno.*

3) Před dvěma lety se v ŽST Pačejov dosypávalo nástupiště u koleje č. 2, aby se zabránilo možnosti uvíznutí elektrického hnacího vozidla na osobním vlaku pod neutrálním polem v případě, že složení osobního vlaku je řídicí vůz, 2x Bdmtee, lok ř. 363 a vlak jede směrem na Nepomuk v čele s řídicím vozem. V tomto složení jezdí osobní vlaky na rameni Plzeň – Beroun a při mimořádnostech se mohou objevit i na trati Plzeň – Horažďovice předměstí. Zmiňuji se o tom, protože jsem v projektové dokumentaci nenašel kilometrickou polohu nového neutrálního pole. Pouze jsem se dočetl, že dosavadní neutrální pole v km 301,220 – 301,350 bude posunuto blíže k nepomuckému zhlaví a bude široké jen 8 m. Z výše uvedených důvodů předpokládám, že bude mimo nástupiště. *Ano bude.*

Odbor O24 (Ing. Ondřej Plocek, tel. 972 827 268)

SO 05-60-01, SO 05-60-02

Chybí výkresy připojení kabelů a napájecích převěsů, nebo alespoň soupis sestavení. Chybí údaje ke kabelovým vedením: soupis a typ kabelů, řez kabelovou trasou. *Bylo doplněno.*

PS 05-03-01, E.3.7, SO 05-64-01 (Ing. Krčma, 972 244 268)

Chybí ukolejnění SpS. *Bylo doplněno.*

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

Odbor O26 (Ing. Jan Křemen, tel. 9722 35641)

Část A Průvodní zpráva

- v kapitole A.2.3 Projektové kapacity stavby, údaje o provozu a technologiích a zařízeních doplnit, že výhledový rozsah dopravy bude odpovídat schválené studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“; v oblasti železničního svršku a spodku doplnit, že parametry žel. svršku a spodku budou odpovídat výhledové rychlosti dle výše uvedené studie proveditelnosti (uvedené omezení rychlosti na 100 km/h je pouze dočasné do doby vybudování a aktivace ETCS). *Bylo doplněno.*
- v kapitole A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami doplnit u stavby „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“, že jde již o schválenou studii proveditelnosti (zpracovatel SUDOP Praha, a. s. a METROPROJEKT, a. s.). *Bylo opraveno.*
- kapitola A.7.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby – ve třetím odstavci je uvedeno, že trať České Budějovice – Plzeň, na které řešená ŽST Pačejov leží, je významnou regionální tratí, uvedená trať je však tratí celostátní, která je součástí sítě TEN-T (viz též text v prvním odstavci téže kapitoly), autor měl patrně na mysli, že jde o trať s velkým významem pro obsluhu jihovýchodní části Plzeňského kraje regionální dopravou; v odstavci, který se týká délek nástupišť, je chybně uvedeno, že stávající délka nástupišť je omezujícím prvkem pro nasazení moderních souprav, problémem však není délka nástupišť, která bude v rámci řešené stavby zkrácena, ale vzájemná poloha nástupišť a neutrálního pole nad staničními kolejemi. *Bylo zohledněno a upraveno.*

Část B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

- kap. B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO – do části týkající se staničního zabezpečovacího zařízení je nutno uvést, že toto bude připraveno na budoucí doplnění a aktivaci ETCS a související zvýšení rychlosti nad 100 km/h, které bude realizováno v rámci navazující stavby „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)“, aniž by bylo nutné provádět ve vybudovaném SZZ zásadní úpravy. *Bylo doplněno.*

B.2 Provozní a dopravní technologie

- kap. 3.2 Výhledový stav – po realizaci stavby sice zůstane po určitou dobu zachován stávající provozní koncept i rozsah dopravy, nicméně v cílovém/výhledovém stavu bude rozsah dopravy a provozní koncept odpovídat schválené studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“, tuto skutečnost je nutné do dokumentace doplnit, včetně výhledového GVD. *Bylo doplněno.*

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

- do grafu požadujeme doplnit legendu, chybí popis jednotlivých rychlostních profilů pro V100, V130 atd. *Bylo doplněno.*
- do grafu doporučujeme doplnit i výhledové rychlosti po doplnění a aktivaci ETCS, pro které je navrženo GPK, včetně V150 a Vk. *Bylo doplněno.*
- v grafu patrně není zahrnut vliv jízdy vlaků přes neutrální pole v ŽST Pačejov (týká se zejména vlaků dálkové a nákladní dopravy, které v ŽST Pačejov projíždí). *Vliv neutrálního pole je zahrnut, ale průběh rychlosti je ovlivněn jen nepatrně.*

- ve směru Nepomuk – Horažďovice předměstí je přes ŽST Pačejov v současném stavu omezena traťová rychlost na 65 km/h (v grafu uvedeno omezení na 60 km/h). *Bylo opraveno.*

Část D Technologie

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 05-01-01 ŽST Pačejov, staniční zab. zař., Technická zpráva

- v kapitole 3.1.5 Návěstidla je chybně uvedeno, že pro případné návěštění VCO bude připravena kabelizace k příslušným návěstidlům, což neodpovídá závěrům z profesních porad ke zpracování této dokumentace; vzhledem k tomu, že do doby aktivace ETCS bude v řešeném úseku omezena traťová rychlost pouze na 100 km/h a rychlost nad 100 km/h budou moci v cílovém stavu využívat pouze vlaky jedoucí pod dohledem ETCS, není nutné návěstit VCO návěstidly. *Bylo opraveno.*

PS 05-01-01 ŽST Pačejov, staniční zab. zařízení, Situační schéma zab. zař., příloha 0201

- na vjezdových návěstidlech 1S, 2S, 1L a 2L doporučujeme prohodit pořadí svítilen s červenou a bílou barvou. *Situační schéma je schváleno.*
- požadujeme prověřit, zdali umístění odjezdových návěstidel L1, L2 a L3 na nepomuckém zhlaví vyhovuje požadavkům „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení stanic“ (čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. 3. 2018) tak, aby po aktivaci ETCS a použití nenulových uvolňovacích rychlostí a jim odpovídajících ochranných drah/prokluzů nedošlo k současné výluce vlakových cest v celém nepomuckém zhlaví, tj. aby např. při postavené vlakové cestě k náv. L2 bylo možné současně postavit vlakovou cestu z 2. TK od Nepomuku na 1. SK do Pačejova, při postavené vlakové cestě k náv. L1/L3 bylo možné současně postavit vlakovou cestu z 1. TK od Nepomuku na 2. SK do Pačejova apod. *Prověřeno – viz vyjádření dopravního technologa.*
- stejný požadavek platí také pro odjezdová návěstidla S1, S2 a S3a na horažďovickém zhlaví, nicméně vzhledem k délce tohoto zhlaví, vzájemným polohám návěstidel a výhybek předpokládáme, že v tomto případě nebude s výše uvedeným požadavkem problém. *Prověřeno – viz vyjádření dopravního technologa.*
- ve schématu chybí popis odjezdového návěstidla z koleje č. 3a (S3a) směrem do Horažďovic předm. *Bylo doplněno.*
- opravit maximální traťovou rychlost v traťovém úseku Pačejov – Nepomuk na 100 km/h (uvedeno pouze 90 km/h). *Bylo opraveno.*

PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení, Technická zpráva

- v kapitole 2.1 Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení je zmiňována možnost dodatečných úprav v podobě kódování v případě uvažovaného zvýšení rychlosti – tuto formulaci požadujeme z textu vypustit, v rámci schválené studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“ je v celé trati uvažováno pouze s využitím ETCS, nikoliv s budováním a dalším rozšiřováním národního vlakového zabezpečovače. *Bylo opraveno.*
- v kapitole 3 Technické řešení zabezpečovacího zařízení – úprava SZZ v ŽST Nepomuk upravit text v závorce ve třetím odstavci následujícím způsobem „až po rozsvícení dovolující návěsti, resp. přivolávací návěsti na návěstidle SP2“. *Bylo opraveno.*

PS 05-01-04 PANE, traťové zabezpečovací zařízení, situační schéma zab. zař., příloha 0201

- opravit maximální traťovou rychlost v traťovém úseku Pačejov – Nepomuk na 100 km/h (uvedeno pouze 90 km/h). *Bylo opraveno.*

D.2 Sdělovací zařízení

PS 05-02-05 ŽST Pačejov, informační systém

- není zřejmý důvod a účel umístění dvou informačních tabulí do podchodu; z hlediska předpokládaného pohybu cestujících ve stanici je zřízení dvou informačních tabulí v podchodu naprosto zbytečné, potřebu instalace informačních tabulí do podchodu doporučujeme zvážit a případně z návrhu řešení zcela vypustit. *Řešení dvou informačních tabulí bylo projednáno a odsouhlaseno na profesních poradách.*
- odjezdový informační panel musí umožňovat zobrazení „běžícího textu“ pro informování o mimořádnostech v provozu, výlukách, náhradní dopravě atd. *Bylo vzato na vědomí.*
- návrh informačního systému musí v maximální možné míře respektovat Směrnici SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ a „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, který tuto Směrnici doplňuje. *Informace o respektování směrnice SŽDC č. 118 je uvedena v TZ.*
- podle údajů v dokumentaci bude informační odjezdový panel (tabule) umístěn v čekárně, což nepovažujeme za příliš vhodné – nutné zajistit odpovídající přístup a otevření do čekárny pro cestující, stanice Pačejov však nebude trvale obsazena zaměstnancem SŽDC, z tohoto důvodu doporučujeme umístit odjezdový informační panel na vhodné místo např. na výpravní budově a do čekárny umístit pouze odjezdový monitor, nikoliv velkou odjezdovou tabuli. *Bylo projednáno na profesní poradě – umístění odjezdového panelu v čekárně je odsouhlasené řešení.*
- umístění a podobu jednotlivých prvků informačního systému je nutné koordinovat s již osazenými informačními tabulemi POVEDu. *Bylo vzato na vědomí.*

Část E Stavební

E.2.4 Orientační systém

SO 05-43-01 ŽST Pačejov, orientační systém, Prvky orientačního systému

SO 05-43-02 zast. Kovčín, orientační systém, Prvky orientačního systému

- s ohledem na předpokládané linkové vedení a provozní koncept není vhodné uvádět na tabulích s vyznačením směrů jízdy (T2) „Klatovy“, naopak považujeme za vhodné doplnit na tyto tabule směr „Horažďovice předměstí“. *Bylo doplněno.*

návrh orientačního systému musí v maximální možné míře respektovat Směrnici SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ a „Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, který tuto Směrnici doplňuje. *Ano, návrh orientačního systému je v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118.*

Část E.3.1 Trakční vedení

- v příslušných Technických zprávách (kap. 4.3) je chybně uvedeno, že geometrie trolejového vedení bude vyhovovat maximální průjezdné rychlosti do 100 km/h, trakční vedení musí bezpodmínečně vyhovět cílovému stavu i výhledové rychlosti dle schválené studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“. *Bylo zapracováno.*

- v dokumentaci zcela chybí dynamické posouzení týkající se průjezdu vlaků neutrálním polem situovaným ve staničních kolejích ŽST Pačejov pro nejméně příznivé varianty průjezdu vlaku dotčeným úsekem (rozjezdy od vjezdových návěstidel, nástupišť atd.); dynamické posouzení bylo zpracováno a ze strany O26 i připomínkováno již v předchozím stupni dokumentace, byť bez doložení příslušných dynamických křivek; v přeloženém stupni dokumentace však není doloženo vůbec. *Bylo zapracováno v části dopravní technologie.*
- v souvislosti s umístěním neutrálního pole chybí v dokumentaci schéma s umístěním návěstidel pro elektrický provoz s návěstmi „Připravte se k vypnutí proudu“, „Vypněte proud“ a „Zapněte proud“, včetně uvedení jejich kilometrické polohy. *Bylo zapracováno.*

Část F Organizace výstavby

Stavební postup č. 0

- v případě výluk pro realizaci pažících stěn mezi kolejemi č. 1 a 2 (bod 1e)) předpokládáme výluky NTV pro obě koleje zároveň, resp. v celé ŽST Pačejov (napěťová sekce v sudé i liché skupině zároveň) – v bodě 4. Vypnutí trakčního vedení však není tato skutečnost uvedena. *Bylo zapracováno.*
- v popisu dopravních opatření není uvedeno, že při výlukách dle bodu 1e) bude zastaven provoz. *Bylo zapracováno.*

Stavební postup č. 2, 3a a 3b

- není zřejmé, proč stavební postupy č. 2 a 3a neprobíhají v souběhu, když již v SP 2 je pro vlaky tranzitující přes ŽST Pačejov znemožněno využití kolejí č. 2 a 4
- vzhledem k navrhovanému rozsahu prací a délce SP 2, 3a a 3b by bylo žádoucí zahájit SP 2 a 3a současně (8 týdnů) a následně po ukončení SP 2 zahájit SP 3b, který by proběhl v souběhu se zbytkem SP 3 (4 týdny); pouze musí být dodržena podmínka, že vždy bude zachován dvoukolejný provoz alespoň v jednom navazujícím mezistaničním úseku. *Bylo prověřeno, s ohledem na rozsah prací nedoporučujeme měnit.*

Stavební postup č. 3a

- vzhledem k tomu, že v rámci tohoto SP dojde ke zrušení jediného místa pro všeobecnou nakládku a vykládku (kolej č. 6), které je podle nám dostupných informací využíváno, a jeho obnova, resp. přemístění do nové polohy je naplánována až v rámci SP 4b, dle navrženého harmonogramu prací tedy téměř za rok, požadujeme v předstihu (nejpozději během SP 2) provést provizorní úpravu nového prostoru pro všeobecnou nakládku a vykládku v místě účelových kolejí č. 7a a 7b a pro nakládku a vykládku dočasně využít právě stávající účelové kolej č. 7a a 7b, popř. projednat možnost dočasně využít k všeobecné nakládce a vykládce prostory stávajících vleček, jak bylo uvedeno ve vypořádání připomínek k předchozímu stupni dokumentace. *Bylo zapracováno.*

Stavební postup č. 4b

- požadujeme prověřit možnost etapizace tohoto SP tak, aby nebyl znemožněn přístup na vlečky a VNPK po celou dobu SP, tzn. 3 měsíce. *Bylo prověřeno, v popisu je návrh etapizace.*
- v souladu s připomínkou k předchozímu stupni dokumentace nebyla do dokumentace doplněna schémata TV pro jednotlivé SP, ze kterých bude zřejmé, jaká část kolejíště bude pod zapnutým TV. *Stavební postupy jsou popsány v technické zprávě a rozhodující provizorní stavy jsou nakresleny v příloze 15 a 16.*

Obecně

- ve všech částech dokumentace je nutné uvádět výhledové rychlosti po vybudování a aktivaci ETCS a z hlediska cílových parametrů a navrženého technického řešení se vždy odkazovat na schválenou studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“ (textová část, výkresy, schémata zabezpečovacího zařízení atd.)
- v dokumentaci chybí schémata výstroje trati. *Doplněno.*

Odbor O30 (Bc. Monika Trpišovská, tel. 972 225 624)

- do části E.2.5 Demolice požadujeme doplnit text: „Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).“ *Bylo doplněno.*
- v SO054001_070 PBŘ je několikrát uvedeno N. V. č. 11/2002 bylo zrušeno 28.11.2017. Uvádění neplatných normativních předpisů v projektové dokumentaci je zavádějící. Při provádění prací musí být v závislosti na rozsahu jejich realizace splněny požadavky NV 375/2017 Sb. v rozsahu nezbytném pro zajištění jejich bezpečnosti. *Bylo zapracováno.*

TÚDC (Bohumil Cirhan, tel. 972 544 620)

Místní kabelizace PS 05-02-01

Přípojný kabel do stavědlové ústředny bude ve sdělovací místnosti provařen dle směrnice na optiku č. j. 27150/2017-SŽDC-O14. POK do TSS bude ve sdělovací místnosti ukončen na předinstalované kazetě v ODF, který dodává stavba GSM-R. *Řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

Kabelizace PS 05-02-07

Nově pokládané HDPE trubky v obvodu železniční stanice budou přecházet kolejiště pouze v kabelovodu. *Ano, přechod kolejiště se předpokládá pouze kabelovodem.*

ČD-Telematika (Tomáš Fencel, tel. 724 373 115)

PS 05-02-01 ŽST Pačejov, místní kabelizace

1. V TZ, bod 4.2 Měření uveden odkaz na již neplatný dokument „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC.
Od 1.7.2017 je v platnosti výnos 27150/2017-SŽDC-O14, který ruší zde uvedený 22942/2015-SŽDC-O14 ze dne 29.5.2015. *Bylo opraveno.*
2. V TZ, bod 5.4 Uzemnění požadujeme doplnit pro MK: rozvod LSA Krone a pláště metalických kabelů budou uzemněny. Uzemnění rozvodu LSA bude provedeno na 19“ zemnicí Cu lištu v Racku, zemnicí vodič bude na 19“ Cu lištu přichycen svorkou. *Bylo doplněno.*
3. V blokovém schéma MOK ani v TZ nejsou zmíněny rezervy kabelů na jejich koncích. *Bylo opraveno.*
4. Nejsou zmíněny HDPE pro MOK a OK. *Bylo opraveno.*
5. V TZ chybí popis zaústění kabelizace do objektu výpravní budovy žst. Pačejov. *Bylo doplněno.*

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

6. Ve schématu Obsazení racku, které je součástí PS 05-02-03 chybí zakreslení translátorů a vedení hlavního přívodu uzemnění do objektu. *Bylo opraveno.*
7. Ve schématu není zohledněn stávající MOK mezi VB a SpS Pačejov, jehož optický rozvaděč by měl být přemístěn z nástěnného racku v místnosti šatny 0P12 do nové sdělovací místnosti. *Bylo opraveno.*
8. V rámci tohoto PS navrhujeme využít výkopy pro pokládku optického kabelu do areálu hmotných rezerv Pačejov (dnes připojeno metalickým kabelem) – pokud bude požadováno optické propojení. *Výkopy v rámci stavby budou realizovány pouze k výkolejce na vlečce vedoucí do areálu hmotných rezerv, dále výkopy nepokračují. Pro pokládku optického kabelu do areálu hmotných rezerv by tedy byly nutné výkopy, se kterými se v rámci stavby nepočítalo. Jedná se o cca 600 m nových výkopů. Z tohoto důvodu pokládku optického kabelu do areálu hmotných rezerv neuvažujeme.*

9. Všeobecně k výkresové části

Je standardem stávající zařízení zakreslit černou barvou, zařízení instalovaná v rámci jiných PS modrou barvou, zařízení instalovaná v rámci předmětného PS červenou barvou.

Na výkresech nejsou razítka s vyznačeným PS, stupněm dokumentace, projektantem a datem zpracování, místy chybí legenda.

Pokud chybí výše uvedené barevné odlišení technologií v rámci PS, potom nejsou výkresy přehledné a chybí orientace v rámci dodávaných technologií versus na dané PS.

Tento barevný systém rozlišení doporučujeme aplikovat ve všech PS (doporučuje Götze). *Bylo opraveno.*

10. PS 05-02-02 ŽST Pačejov, přenosové systémy

V současné době došlo k předání staveniště stavby GSM-R Plzeň – České Budějovice a byly objednány nové bloky přenosového systému Alcatel 1646SM a související datové prvky (SDH Nepomuk, SDH Pačejov, Switch Pačejov včetně potřebných modulů), dále doplnění stávajícího boxu SDH Ericsson SPO1460 v žst. Horažďovice předměstí. Tyto prvky jsou současně obsaženy i v tomto PS. Z hlediska duplicit dodávek je třeba obě stavby nadále koordinovat. *Bylo akceptováno.*

11. Instalovaná zařízení (přenosové, datové a optické převodníky) musí splňovat podmínku dálkové správy a dohledu z dohledového pracoviště smluvní servisní organizace pro ŽTM ve správě TÚDC Praha. *Bylo doplněno do TZ.*
12. Blokové schéma přenosového systému této stavby musí vycházet z blokového schéma přenosového systému stavby GSM-R, proto požadujeme doplnit do výkresu rozhraní STM1 v mezistaničních úsecích tam, kde budou instalovány mezistaniční BTS GSM-R, tj. v úseku Nepomuk – Pačejov zakreslit modrou barvou BTS Mileč a Kovčín (propojené navzájem) a do sousedních žst. rozhraním STM1 (155 Mbps) v úseku Pačejov – Horažďovice předměstí zakreslit BTS Velký Bor, rovněž do sousedních žst. napojena rozhraním STM1 (155 Mbps). Dále v Horažďovicích předměstí rozhraní STM4 (622Mbps) směr Střelské Hoštice a v žst. Nepomuk rozhraní STM1 (155 Mbps) směrem do mezistaniční BTS Srby. *Přenosový systém bude vycházet z předcházející stavby GSM-R.*
13. Na základě výše uvedené připomínky v bodu 10 není zřejmé z výkresové části, který PS dodává aktivní datový prvek / prvky, neboť je vše zakresleno červeně. Proto je datový prvek připomínkován v rámci PS přenosového systému. *Přenosový systém bude vycházet z předcházející stavby GSM-R.*

14. Není zřejmá specifikace datového prvku – prvek fullgigový, nebo s gigovými uplinky (optické či combo) a s 100 megovými porty, s PoE či bez PoE, jaký počet portů (8, 24 nebo 48), počet portů s PoE, typ napájení AC (pomocí střídače ze zdroje 48VDC), nebo DC ze zdroje 48VDC.
Přenosový systém bude vycházet z předcházející stavby GSM-R.
15. Datové switchy musejí splňovat podmínku kompatibility s datovými prvky datové sítě SŽDC.
Přenosový systém bude vycházet z předcházející stavby GSM-R.
16. PS 05-02-03 ŽST Pačejov, vnitřní sděl. zař.
V TZ správně uvedeny rozměry nově instalovaných rack skříní 600x800 ve sdělovací místnosti Pačejov. Výrobce, výška, rozměry, odstín RAL a design racků včetně dveří s perforací, ev. podstavce s filtry; tyto musejí být totožné s typem racků dodávaných v předcházející stavbě GSM-R. Nové racky v rámci tohoto PS musí plynule navazovat na řadu racků, instalovaných stavbou GSM-R. *Informace byla doplněna do TZ.*
17. Telefonní pobočky - z dokumentace není zřejmý počet telefonních linek pro lokalitu Pačejov.
Bude instalována jen telefonní linka v rámci IP zapojovače, nebo budou zapotřebí další pobočky dopravní telefonní sítě v dekádě 9720, nebo služební telefonní sítě v dekádě 9725, nebo pobočka pro komunikaci s elektrodipečem v ED Sušická v Plzni ve formátu 7xxxx?
Budou tyto pobočky analogové či VoIP? Návaznost na typ datového switchu s PoE.
Pokud switch nebude s PoE, potom budou použity injektory? Jejich napájení ze zálohovaného zdroje či bez zálohy.
Pokud VoIP, kam budou registrovány? Otázka licencí.
Pokud analogové, jaký typ přenosového zařízení bude použit pro analogy? Budou vyváděny z ATÚ Horažďovice předměstí? *Informace byla doplněna do TZ.*
18. LAN síť – uvedena kategorie Cat.5e s datovými kabely FTP.
Je opravdu požadováno stíněné provedení?
V Cat.5e je doporučena, v případě použití PoE, maximální vzdálenost koncového datového zařízení (IP telefonu či kamery) 30m twistované žíly datového kabelu – důvodem je úbytek napětí.
Pokud je vzdálenost vyšší než 30m do cca 86m včetně patchcordů, potom se používají datové kabely a pasivní prvky LAN sítě kategorie Cat6, případně Cat.6a, kdy mají datové kabely této kategorie větší průřez jádra a k úbytku napětí nedojde. *Vnitřní rozvody sítě LAN budou provedeny v Cat.5e UTP – v dokumentaci opraveno.*
19. TRS a MRS - v TZ 4.3. chybí základní informace o doplnění přepojovače linek ZV47 pro TRS. Vhodné by bylo doplnit informaci o umístění jednotlivých nově budovaných bloků a zařízení TRS. Z toho vyplývá požadavek na kapacitu propojovacího vedení – není vůbec zohledněno (např. translatory). *Bylo doplněno.*
20. Umístění bloku ZV47 ve sdělovací místnosti bude předpokládat i rozšíření silové přípojky 230V pro napájení bloku. Dále pak bude nutné vyřešit náhradní napájení ZV47. *Bylo zapracováno.*
21. Popis umístění bloků a zapojení se týká rovněž MRS. *Bylo zapracováno.*
22. V TZ není zmínka o nahrávání TRS a MRS na ReDat3 v žst. Horažďovice př. v případě ovládání rad. zař. z Pačejova – možné doplnění HW (karet) i licencí ReDat. *Bylo zapracováno.*

23. V blokovém schéma TRS jsou chyby v barevném označení nově dodávaných bloků a nově zřizovaných okruhů. Není uvedeno, kde (v jakých prostorech) bude zařízení umístěno s ohledem na zař. stávající. *Bylo zapracováno.*
24. V racku není zakreslen blok IP RV3 MRS v Pačejově, chybí umístění RV3 serveru ve stávajícím Racku v žst. Horažďovice př. *Bylo doplněno.*
25. V TZ 4.6. Demontáže; zde nejsou žádné uvedeny. Bude se demontovat stávající blok MRS v DK žst. Pačejov, který bude nahrazen IP MRS umístěn ve sděl. m. v racku. Bude nutno přeložit anténní svod pro MRS. *Bylo zapracováno.*
26. V souvislosti s překládkou anténního svodu MRS je nutné doplnit i přepětovou ochranu pro 155 MHz a DC blok (DC blok nemusí být instalován, pokud bude realizováno oddělovací trafo). *Bylo doplněno.*

Do stávajícího anténního svodu TRS je nutné doplnit přepětovou ochranu KO-3GN Hakel (female/female) pro 450 MHz. *Bylo doplněno.*

Přepětové ochrany musejí být uzemněny na rozhraní zón na stávající (funkční) hromosvodový systém budovy. *Bylo zapracováno.*

27. V TZ 5.4. Uzemnění; do výkresové části požadujeme zapracovat způsob vedení a zapojení hlavního přívodu uzemnění pro sdělovací místnost. *Bylo zapracováno.*
28. Napájení sdělovacích technologií by mělo být řešeno z centrálního zdroje 48VDC, doplněného střídačem 48VDC/230VAC s danou dobou zálohování napájení. Musejí být instalovány samostatné panely rozjištění pro oba napájecí systémy. *Bylo zapracováno.*

29. PS 05-02-06 ŽST Pačejov, kamerový systém

Připomínáme instalaci technologických switchů zavedeného typu na datové síti SŽDC umožňující dálkový dohled a správu z dohledového pracoviště smluvní servisní organizace pro ŽTM ve správě TÚDC Praha. *Bylo doplněno do TZ.*

30. Kapacita každého jednotlivého MOK musí být dimenzována tak, aby byla k dispozici vždy 2 vlákna jako rezerva. Všechna vlákna MOK včetně rezervních musí být oboustranně ukončena na ODF konektory E2000/APC. *Bylo akceptováno.*

31. Všeobecně pro instalace silových napájení 230 V

V dokumentaci jsou uvedeny kabely CYKY-J 3x2,5, které však již nejsou ze strany smluvní servisní organizace podporovány pro použití v drážním prostředí, neboť jsou výrobci testovány jen pro elektrickou pevnost 2,5 kV. Pro potřeby napájení sdělovacích technologií jsou nyní používány kabely NYY-J 3G2,5 z důvodu, že jsou testovány pro elektrickou pevnost 4 kV. Cenový rozdíl je nepatrný. *Bylo opraveno.*

32. PS 05-02-07 Kabelizace Ho př. (mimo) – Pa - Ne

Z výkresové dokumentace není patrné, jaké typy optických rozváděčů budou použity.

V dokumentaci chybí výkres rozvláknění výpichu z DOK. *Rozvláknění DOK je řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

V blokovém schéma chybně uveden profil optického kabelu z výpichu z DOK SŽDC 36 vl., proto je chybně uveden i typ ODF pro 36 vláken. *Rozvláknění DOK je řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

Je stanoveno zakončit 12 vl. z každého směru ve stavědlové ústředně (provařením vláken v kazetě ODF ve sděl. m. do SÚ). Dále je nutné vyvést z každého směru 12 vl. do ODF ve

sdělovací místnosti s ukončením v ODF konektory E2000/APC. Z toho vyplývá min. profil „výpichového“ kabelu 48 vláken. Nutná koordinace se stavbou GSM-R. *Rozvláknění DOK je řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

Požadujeme použít ODF vany HDC Corning 19“ pro 12 zásuvných modulů, každý modul pro 12 konektorů E2000/APC – sestava se zásobníky patchcordů, bufferů, čelním vedením patchcordů. Tyto ODF použít jak pro DOK, tak i pro MOKy. *Řešeno v rámci předcházející stavby GSM-R – budeme vycházet z nově realizovaného stavu.*

Měření optických kabelů provést přímou metodou a OTDR na třech vlnových délkách – 1310 nm, 1550 nm a 1625 nm, v dokumentaci jsou uvedeny jen dvě vlnové délky. *Bylo opraveno.*

33. Všeobecně k montážím

ČD-T požaduje realizovat uzemnění skříní rack takovým způsobem, že bude vždy v racku instalována horizontální zemnicí 19“ Cu lišta, na kterou se zemnění jednotlivých technologií a vedení připevňuje pomocí svorek – jedno uzemnění z jednoho zařízení na jednu svorku.

Není podporována malá zemnicí svorkovnice typu AŽD upevněná z boku na vertikální nosné liště skříně rack. Často bývá nepřístupná, zakrytá technologií.

Platí montážní princip, že hlavní přívodní zemnicí zelenožlutý vodič pro rack se nejdříve upevňuje na svorku 19“ zemnicí Cu lišty a z Cu lišty se připojuje hlavní zemnicí šroub skříně rack.

Dále platí, že pokud je přívod zemnění pro rack přiveden např. ze zemního žlabu, potom se 19“ Cu zemnicí lišta instaluje na Unit u dna skříně, pokud je přívod zemnění veden z roštů nad racky, potom se zemnicí 19“ Cu lišta instaluje na horní Unit skříně rack.

Při instalacích datových switchů v kombinaci s patchpanely vkládat mezi tyto prvky organizéry o velikosti 2U. *Bylo doplněno do TZ.*

34. Všeobecně ke všem PS - chybí výkazy výměr. *Bylo doplněno.*

SŽG Plzeň (Ing. Ondřej Kugler)

Výkres 1.2-10

Dvorec (703460) - DKM - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. – p. č. 133/25, 569/2, 428, 133/6 , 133/47, st. 283/1 , st. 283/2, st. 282/2 , st. 523, st. 52, st. 265, st.264

V legendě výkresu chybí věcné břemeno, taktéž chybí vyznačení VB ve výkresu na p.č. 133/26, je nutné respektovat návrh dělení dle projektu ÚMVŽST tak, aby nedošlo ke kolizi s dělením dle tohoto projektu.

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ, VB:

p. č. 133/26 (ČD a.s. LV 127) - na parcele je plánováno VB - **ve výkresu není vyznačeno**

p. č. 130/25, 130/10, 130/25 (Klaus Timber, LV1550) - na parcelách je plánováno TZ pro SŽDC – **ve výkresu chybí barva plochy TZ**

Třebčice (697991) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. - p.č. 876/2, 820, 774/3

Výkres 1.2-009

Záhoří u Milče (694576) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. - p.č. 476

Nekvasovy (702757) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. - p.č. 570, 766/1 , st. 168 zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 592/2, 593/2, 598/2 (Panušková/Vavrušková, LV 290) - označen TZ v barvě ostatní pi., všechny parcely jsou ZPF, je potřeba opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ

Výkres 1.2-008

Nekvasovy (702757) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 766/1 - chybí její popis ve výkresu pdf, 909/2

Kovčín (671541) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 979 - chybí její popis ve výkresu pdf, 622

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 426/1,429/2 (Rozsypalová, LV 137) - označen TZ v modré barvě, patrně LPF, **doplnit v legendě barevné vyznačení**

p. č. 428/2 (Rozsypalová, LV 137) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 428/1 (ČR, UZSVM, LV 60000) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 965/1 (Obec Kovčín, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 526/5 (Strolený, LV224) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 526/4 (Rais, LV 110) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pi., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Výkres 1.2-007

Kovčín (671541) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 979

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 633/1 (Větrovec, LV124) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 638/1 (Karhan, LVI 93) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 968/1 (Obec Kovčín, LV I) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 640 (SJM Liška/Lišková, LV94) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 951/1 (Obec Kovčín, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 840/6 (Strolený, LV224) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 840/11 (Obec Kovčín, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Milčice (671550) - DKM - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. - p.č. 1644 - chybí její popis ve výkresu pdf

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 1646 (SJM Jára/Járová, LV146) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ, chybí její popis ve výkresu pdf**

Výkres 1.2-006

Milčice (671550)- DKM - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 1644, 1642/2

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 1646 (SJM Jára/Járová, LV146) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 1645 (Obec Myslív, LV I) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 1652 (Kříž, LV24) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 1651 (MERIPRA s.r.o., LV24) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Olšany u Kvášňovic (678236) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 948/1, 948/2, 775/12, 785/3, 956/1

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 947 (Obec Olšany, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 925/4 (Obec Olšany, LV I) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 948/11 (Homolka, LV301) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 948/10 (Homolka, LV301) - označen TZ v barvě ostatní. Parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Výkres 1.2-005

Olšany u Kvášňovic (678236) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 948/2, 752/3, 754/3, 750/3, 742/17, st. 116, st. 972, 930/4, 680/15

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 948/5 (ČD a.s., LV 342) – je nutné respektovat návrh dělení žst. Pačejov dle projektu ÚMVŽST tak, aby nedošlo ke kolizi s dělením dle tohoto projektu – výkresy odsouhlasených návrhů jsou přílohou tohoto vyjádření

p. č. 955/5 (Obec Olšany, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 955/3 (AGROPA, LV 296) - zábor celé parcely, označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 748/8 (AGROPA, LV 296) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 740/4 (AGROPA, LV 296) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 958/1, 955/2, 680/12, 948/3, 948/4 (Obec Olšany, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

p. č. 688/3 (Mareška, LV 166) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 680/8 (Žitník, LV 98) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 680/5 (SJM Pešek/Pešková, LV 349) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Pačejov (717304) – DKM

- stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - st. 68, st. 184, 1195/17, 1273, st. 190
- stavba na pozemcích ČD a.s. - st. 69, st. 180/2, st. 67

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 1164/8 (ČD a.s., LV 654) - je nutné respektovat návrh dělení žst. Pačejov dle projektu ÚMVŽST tak, aby nedošlo ke kolizi s dělením dle tohoto projektu a podle nich vyhotovených GP č. 500-150/2015 a č. 501-150/2015 – výkresy odsouhlasených návrhů ÚMVŽST a GP jsou přílohou tohoto vyjádření

p. č. 1164/8 (ČD a.s., LV 654) - na parcele naplánováno VB

p. č. st. 82 (Studnička, LV 665) - na parcele naplánováno VB

p. č. 560/12 (ČR, SPÚ, LV 10002) - **parcela označena barvou jako pozemek SŽDC, není uveden ani v tabulkách**

p. č. 1252/4 (Obec Pačejov, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Výkres 1.2-004

Pačejov (717304) - DKM

- stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 1164/1, 530/5, 1246, 530/8, 841/20, 530/1, 1248/2, 530/10, 530/12, 1164 /17, 1164/18, 530/5
- stavba na pozemcích ČD a.s. - p. č. 1248/3

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 491- PK 514 (Švec/Švec, LV 555) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 491- PK 515/4 (Martínková/Polednová, LV302) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 491 - PK 516/1 (Martínková/Polednová, LV302) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 517/20 (SJM Lávičk a/Lávičková, LV 668) - označen 1Z v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 517/21 (3xŠvec, LV 588) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Výkres 1.2-013

Jetenovice (779521) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 313/1 - **chybí její popis ve výkresu pdf , 313/3**

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

p. č. 660/4, 660/3 (Obec Velký Bor, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Horažďovická Lhota (770213) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o.- p. č. 531

Výkres 1.2-012

Horažďovická Lhota (770213) - KMD - stavba na pozemcích č R, SŽDC s.o. - p.č. 531 - **chybí její popis ve výkresu pdf, 237/2 , 536**

zasahuje do pozemků ostatních subjektů TZ:

p. č. 533 (Obec Horažďovice, LV 1) - označen TZ v barvě ZPF, parcela je ostatní pl., **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

p. č. 329/1 (Doubek, LV 281) - označen TZ v barvě ostatní, parcela je ZPF, **opravit nesoulad mezi legendou a vyznačením TZ**

Výkres 1.2-011

Velký Bor u Horažďovic (779539) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 835 - **chybí její popis ve výkresu pdf, st. 92, st. 109, st. 206**

Babín u Horažďovic (641871) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s. o. - p. č. 178/5

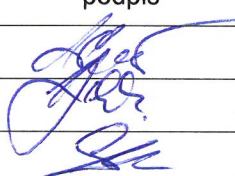
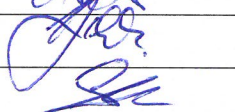

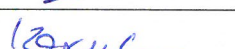
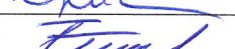

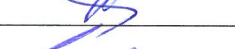

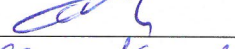
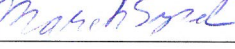


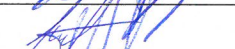

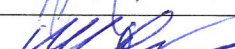
Horažďovice (641855) - KMD - stavba na pozemcích ČR, SŽDC s.o. - p.č. 2189/5 - **chybí její popis ve výkresu pdf.**

Majetkoprávní část byla kompletně přepracována, připomínky byly zohledněny.

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 05. 04. 2018 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
ŠPETA Zdeněk	SŽDC, s.o. SEČ PRAHA	724 893 850	speta@szdc.cz	
JILK Karel	SŽDC, s.o. SEČ PRAHA	602 181 652	jilka@szdc.cz	
SILOVSKÝ JOSEF	SŽDC, s.o. SEČ PLZ	428 089 692	silovsky@szdc.cz	
KOPČEK STANISLAV	SŽDC, PŘEPOJEK	606 499 607	kopecek@prc.cz	
FENCL Tomáš	CD-Telmatika	724 373 115	tomas.fenc@cdt.cz	
VELIK Petr	SŽDC, s.o. OR PLZ PRAHA	602 668 242	velik@szdc.cz	
HRDLIČKA Radek	SŽDC, s.o. OR PLZ PRAHA	725 541 501	hrdlicka@szdc.cz	
CINÁDR Stanislav	SŽDC, TUDC	972 544 621	stanislav.cinadr@tudo.cz	
SYSEL Marek	SŽDC, TUDC	972 544 549	marek.sysel@tudo.cz	
Sekyra Jan	SŽDC, OR Plzeň-ÚŘP	724 083 054	sekyra@szdc.cz	
PODHRADESKÝ Jiří	SÚPOPRANO	730 934 101	jpodhradsky@sudop-brno.cz	
HŘIB OLDŘICH	Metroprojekt Praha	296 154 261	hrib@metroprojekt.cz	
BRESTOVSKÝ Petr	SŽDC, OR	606 054 292	brestovsky@szdc.cz	
LAPÁČEK Petr	KOMOVIA	735 193 142	lapacek@komovia.cz	
HLAVÁČ František	SŽDC, s.o. SPR	602 774 989	hlavac@skot.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

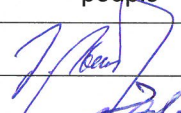
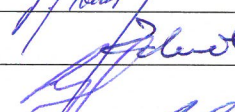
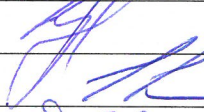
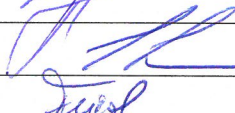
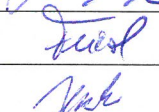
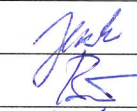
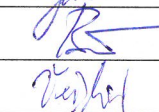
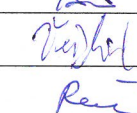
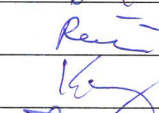
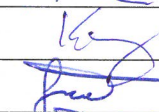
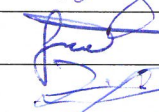
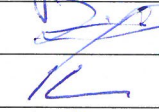
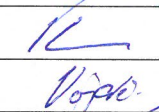
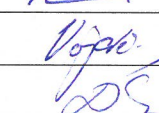
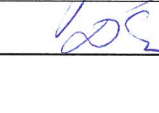
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 05. 04. 2018 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

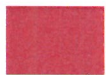
jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
JAN KŘETEN	SŽDC, SŘ 026	602 162 740	kreten@szdc.cz	
Petr Zelený	SŽDC OR Plzeň	724 808 583	zeleny@szdc.cz	
Václav Sygel	SŽDC OR Plzeň - ST	921 844 644	sygel@szdc.cz	
VÍTOVĚD LÍSKOVEC	SŽDC OR Plzeň - ORS	606 611 018	liskovec@szdc.cz	
Radek FRIEŠ	TAS Projekt s.r.o.	602 131 513	fries@tasptzen.cz	
Milan JANKO	— " —	720 047 681	janko@tasptzen.cz	
PAVEL BARTOŠ	METROPROJEKT	296 154 323	bartos@metroprojekt.cz	
JAKUB VŮJTĚCH	METROPROJEKT	728 603 615	vujtech@metroprojekt.cz	
MICHAL ŘEŘŮCHA	METROPROJEKT	296 154 413	rerucha@metroprojekt.cz	
JAN KOČI	— " —	603 192 481	koci@metroprojekt.cz	
TOHÁŠ SVEC	— " —	296 154 403	svec@metroprojekt.cz	
JOSEF ZAVADIL	S.A.W. CONSULTING LTD.	607 520 151	zavasil@saawconsulting.cz	
FRANČEK KEJVAL	RSZ	602 774 967	kejval@szdc.cz	
Pavel VOJÁČEK	SSZ	727 846 481	vojacekpa@szdc.cz	
FRANTIŠEK DVOŘÁK	SŽDC OR 6	606 924 995	dvorakf@szdc.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz



METROPROJEKT

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 05. 04. 2018 v budově Metroprojektu Praha, I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009

[illegible]

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz