



Generální projektant:

S d r u ž e n í – P r a h a – K l a d n o – R a k o v n í k



PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE
WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161


Tým dopravního inženýrství s.r.o.
Moskevská 532/60,
101 00 Praha 10 – Vršovice,
www.tymdl.cz
DIČ: CZ24831832
IČ: 24831832



**TÝM DOPRAVNÍHO
INŽENÝRSTVÍ s.r.o.**
Renaissance of Quality

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:	
Ing. Jiří Mareš	Ing. Petr Burda	Martin Lipenský DiS.	
Kraj:	Traťový úsek/Obec:		
Středočeský kraj	0171 02 Lužná u Rak. - Rakovník		
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace		
Akce:	<p>Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník, v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo)</p> <p>Varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)</p>		
Obsah výkresu:	<p>Vviádření zhotovitele PS k připomínkám</p>		
Formát			13x A4
Datum			2/2015
Účel			PS
Č. zakázky			3110/014/139
Změna			Č. kopie
Měřítko			
Část dokumentace			Č. výkresu
H.			2



Obsah

1	Připomínky z pracovních porad	3
1.1	Vstupní jednání z 26.11.2014	3
1.2	Projednání připomínek 5.2.2015.....	4
2	Připomínky jednotlivých složek OŘ Praha a GŘ SŽDC s.o.	5
2.1	Stanovisko O13 GŘ SŽDC z 6.2.2015 (5324/15-O13).....	5
2.2	Stanovisko O14 GŘ SŽDC z 3.2.2015 (5232/2015-O14).....	7
2.2.1	Zabezpečovací zařízení	7
2.2.2	Sdělovací zařízení	9
2.2.3	Elektrotechnika a energetika.....	9
2.3	Souhrnné vyjádření OŘ Praha z 24.2.2015 (6016/2015-OŘ PHA/900)	10
2.4	Dílčí připomínky SBBH, OŘ Praha, SŽDC s.o. z 3.2.2015 (e-mail)	10
2.5	Dílčí připomínky ST, OŘ Praha, SŽDC s.o. z 6.2.2015 (e-mail).....	11
2.6	Vyjádření OŘ Praha ke stavbě z 31.3.2015 (10991/2015-OŘ PHA-OPS-4724-S-719/Če) ..	11

1 Připomínky z pracovních porad

1.1 Vstupní jednání z 26.11.2014

- Bylo předloženo technické řešení navrhované osy koleje, které akceptuje eliminaci záborů cizích pozemků, zachování stávajících umělých staveb a zároveň zvyšuje umožňuje zvýšit rychlost po případné realizaci traťového zabezpečení (v rámci jiné stavby) až na 80km/h. V projektu, ale vzhledem k nezařazení investice do traťového zabezpečení, je projektovaná rychlost 60km/h. Technické řešení vzniklo na základě konzultací a odsouhlasení Ing. Karlem Fridrichem z GŘ O13. Zástupci OŘ Praha s řešením souhlasí.

Zpracováno.

- Práce na umělých stavbách budou z hlediska ekonomiky projektu minimalizovány na nejnutnější míru.

Zpracováno.

- Pro zlepšení rozhledových podmínek na nezabezpečených přejezdech je nutné provést kácení v okolí přejezdů. Na trase jsou dva lesní přejezdy P245 v km 2,753 a P246 v km 3,575 se stísněnými rozhledovými podmínkami, u kterých nelze dle nové normy použít možnost Ip/2, jenž je v současné době použita. U obou přejezdů se budou zvažovat dvě možnosti:
 - a. odtěžení svahu pro lepší rozhledové podmínky - odtěžení musí probíhat pouze na pozemku investora
 - b. uzamčení přejezdu (alespoň do doby realizace traťového zabezpečení) - je nutné prověřit u správce komunikace a vlastníků okolních pozemků

Pokud by ani jedna možnost nešla zrealizovat bude nutné lokálně snížit rychlost.

Na základě prověřených možností a ekonomické efektivity byla z uvedených do projektu PS zpracována možnost b. uzamčení přejezdu.

- Přejezd P248 km 6,049 nebude vzhledem ke své (ve skutečnosti) neexistenci realizován.

Zpracováno.

- Zrušený přechod u koupaliště nebude vzhledem ke své teoretické neexistenci realizován.

Zpracováno.

- Nástupiště v zastávce Rakovník Zastávka bude pouze přeloženo dle nového směrového a výškového uspořádání koleje (dle Záměru projektu). Lokální snížení výšky hrany nástupiště v části délky nástupiště bude zrušeno. Chybějící osvětlení nástupiště nebude vzhledem k charakteru stavby realizováno.

Zpracováno.

- Odbočná výhybka v km 4,683, která je ve stávajícím stavu v majetku vlečkaře (LASSERLBERGER, a.s.) bude demontována a nahrazena novou transformovanou výhybkou. V novém stavu bude výhybka ve vlastnictví SŽDC s.o., původní výhybka bude předána původnímu vlastníku. Objednatel pro potřeby stavebního řízení zajistí v tomto smyslu dohodu či smlouvu o úpravě vlečky mezi jím a majitelem vlečky resp. správcem vlečky.

Zpracováno.



1.2 Projednání připomínek 5.2.2015

SO 08-16-11 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Nástupiště

Stavební objekt "SO 08-16-11 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Nástupiště" vzhledem k charakteru prací vypustit a navrhované přeskládání stávajícího nástupiště zahrnout do "SO 08-16-01 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Železniční spodek". Provéřit nutnou délku nástupiště. Do výstroje tratě přidat informační systém zastávky.

Zpracováno.

SO 08-17-01 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Železniční svršek

Odbočná výhybka č. R1 v km 4,683 na vlečku "Vlečka LASSERLBERGER, a.s. - Rakovník 1", která je ve stávajícím stavu v majetku vlečkaře bude demontována a nahrazena novou transformovanou výhybkou. Úpravy na výhybce si vyžádají nezbytně nutné úpravy na vlečce - výměna následného kolejového pole a výšková a směrová úprava GPK části vlečky pro napojení na výhybku.

V novém stavu bude výhybka ve vlastnictví SŽDC s.o.. Původní výhybka bude předána původnímu vlastníkovu, společnosti LASSERLBERGER, a.s.. Společnosti LASSERLBERGER, a.s. jako vlastníku bude patřit i vyměněné kolejové pole za výhybkou. Hranice provozovatelů dráhy bude umístěna 3,64m za koncem srdcovky.

Zpracováno.

SO 08-17-11 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Přejezdy

Přejezd P248 na bývalé polní cestě v současném stavu nefunguje. Ve stávajícím stavu přístupová komunikace k přejezdu neexistuje a přejezd byl fyzicky odstraněn. Legislativně přejezd je stále veden jako P248.

Na přejezdu bude umístěna cedule "Zákaz vstupu do kolejíště". Provozovatel dráhy souhlasí, že přejezd P248 nebude vybaven dle normy a v nejbližším možném termínu zařídí jeho legislativní zrušení.

Zpracováno.

SO 08-19-01 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Mosty a umělé stavby

Propustek v ev.km 3,008 – Správce objektu (SMT) požaduje do projektu úprav zahrnout plovoucí hydroizolaci.

Zpracováno.

Most v ev.km 4,837 - Správce objektu (SMT) požaduje výměnu zábradlí za nové dle normových požadavků.

Zpracováno.

Most v ev.km 6,637 - šikmý ocelový most v širé trati, s přímopojížděnou svařovanou OK s dolní mostovkou. Na objektu je navrženo nové geometrické řešení koleje. Most bude nově celý v přechodnici za pravostranným obloukem a na objektu dojde k výraznému zvětšení převýšení koleje. Úprava ocelové konstrukce spočívá ve změně uchycení podkladnic koleje. Budou odbroušeny desky uchycení podkladnic, kromě desek spodních, přivařených k mostovkovému plechu. K těm budou přivařeny nové klínové plechy, v případě podkladnice levé kolejnice bude ještě mezi starou desku a nový klínový plech vevařena vložka tl. 40 mm. Podkladnice budou připevněny pomocí trnů, přivařených ke klínovým deskám podkladnic. Dřívky šroubů a matky budou použity (vyrobeny) z

originálních dílů dodavatele daného systému upevnění. SMT požaduje obnovení nátěru PKO po úpravách v nezbytném rozsahu i na spodním líci ocelové konstrukce mostu, což může vyvolat nároky omezení provozu automobilové dopravy pod mostem.

Zpracováno.

Most v ev.km 8,110 - došlo k značnému narušení dilatačních spár, které mají za následek propad kolejového lože pod tuto mostní konstrukci a tím ohrožují nejenom bezpečnost na níže vedoucí pozemní komunikaci, ale i deformují vlastní konstrukční vrstvu KL a tím také následně zhoršují geometrické parametry koleje. SMT požaduje opravu dilatací, i vzhledem k odtěžení KL včetně šterku na mostě.

Zpracováno.

Ostatní

Podél dotčené tratě je v současnosti kromě podzemního vedení SSZT a ČD-T i stávající, ale nefunkční, nadzemní vedení. V současnosti investor podniká kroky k odstranění tohoto NV. Předpokládá se, že do konce dubna bude nadzemní vedení z likvidováno.

SEE, OŘ Praha, SŽDC s.o. upozorňují na dodatečné zakreslení sítí křižující trať v km 0,333 a 1,113. Tištěné podklady se zákresy sítí byly předány projektantovi na místě.

Zpracováno.

2 Připomínky jednotlivých složek OŘ Praha a GŘ SŽDC s.o.

2.1 Stanovisko O13 GŘ SŽDC z 6.2.2015 (5324/15-O13)

Stanovisko O13 GŘ SŽDC k projektu stavby "Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo), varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)"

Na základě výzvy k vajídrnění k projektu stavby "Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo), varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)" uplatněné elektronickou cestou dne 30.1.2015 postupujeme následující stanovisko:

SŽDC GŘ O13 s návrhem projektu předmětné stavby souhlasí za následujících podmínek:

- Rozhledové poměry na přejezdech budou po realizaci stavby odpovídat požadavkům ČSN 73 6380 v platném znění.
- Bude doplněna část dokumentace - příčné řezy a výstroj tratě.
- V dodané dokumentaci – technické zprávě - jsou uvedeny některé neplatné normy (např. ČSN EN 206-1). Pro zhotovitele platí, že se při výstavbě řídí odpovídajícími ustanoveními platných norem.

Níže jsou uvedeny připomínky technického charakteru bez zásadního vlivu na koncepci stavby:

Železniční svršek a spodek

- Doplněte část zajištění PPK (min. počet zajišťovacích značek a místa jejich polohy);

Zpracováno.

- V části 5.1.5 se uvádí: "Vzhledem k malé tloušťce kolejového lože na některých mostních objektech a v prostoru tunelů je navrženo v prostoru těchto objektů nahradit stávající dřevěné



pražce pražci novými dřevěnými. Dřevěné pražce budou osazeny novými žebrovými podkladnicemi a svérkovými komplety Skl24. Upevnění bude v prostoru tunelů a železničních přejezdů antikorozní." Kterých konkrétních úseků se to týká?

Vypuštěno, chybně uvedeno z jiné dokumentace.

- Informace o rychlosti (také část 5.1.5) je zřejmě chybná: "V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej dle předpisu ŠZDC S3/2 a bude provedena úprava prostorové polohy koleje (PPK/GPK) na V130 (výnos S29206/11-OTH) s dosažitelnými rychlostmi V100=70km/hod a pro V130=75km/hod."

Opraveno.

- Změna rychlosti km 0,35 v KO/ZPm je třeba přesunout do KPm/ZO.

Zpracováno.

- Uveďte jakým způsobem bude napojena BK na výhybku č.24. je výhybka č.24 svařená?

Výhybka č.24 dle informací ST ŠZDC OŘ Praha Východ svařena, BK bude zřízena od ZV24.

- V části 6.1 TZ je uveden popis sanací žel. spodku. Sanace v km 3,0 – 3,3 (druhý odstavec) není vyznačena v podélném profilu ani v situaci. Naopak chybí popis sanace žel. spodku v oblasti výhybky vlečky km 4,55 – 4,85. Je zpracováno POV? Většina úseku je obnovována bez snášení roštu, úseky se sanací se snášením, přičemž na část není přístup mimo osu koleje.

Chybná formulace opravena.

- V části sanace žel. spodku 8,1 – 8,2 je most, dále tato sanace není v situaci ani v podélném řezu.

Chybná formulace opravena.

- Vyjasněte v TZ rozsah sanací žel. spodku.

Rozsah sanací žel.spodku upřesněn a doplněn.

Nástupiště zast. Rakovník

V STZ, resp. TZ svršku uvedeno jako samostatný stavební objekt SO 08-16-11, nicméně v dokumentaci předložené k posouzení nejsou o nástupišti uvedeny žádné další informace. Vzhledem k rozsahu úprav nástupiště Rakovník zastávka by bylo postačující a vhodné, kdyby informace k nástupišti byly uvedeny v objektu žel. svršek a spodek. Požadované informace jsou: výška vyrovnaní hrany nad TK, vodorovná vzdálenost hrany od osy koleje, délka nástupiště (stávající délka 106 m je netypická délka, doporučuji oslovit O12 s žádostí o určení délky nástupiště, lze předpokládat, že by mohlo být zkráceno). Dále min. staničení začátku a konce nástupiště a určení nutnosti počtu prvků, které bude třeba nahradit z důvodu opotřebení původních součástí.

Žádost na ŠZDC O12 ohledně případné možnosti zkrátit délku nástupní hrany odeslána, do doby odevzdání dokumentace oficiální stanovisko nedorazilo. Sdělena byla pouze předběžná informace o možnosti zkrátit nástupní hranu na délku 90m. Případné zkrácení délky nástupní hrany bude na základě oficiálního sdělení realizováno při realizaci stavby v souvislosti s výkonem autorského dozoru projektanta na stavbě.

Vzhledem k charakteru prací na nástupišti zastávky Rakovník Zastávka byl oproti předchozí dokumentaci "Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník, v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo) - záměr projektu; Varianta Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)" z dubna 2014 od firmy Prodin a.s. vypuštěn SO 08-16-11 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Nástupiště. Práce na nástupišti (přeskládání stávajícího nástupiště vzhledem ke směrové a výškové



úpravě GPK) budou zahrnuty ve stavebním objektu SO 08-16-01 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Železniční spodek.

Přejezdy

V roce 2010 bylo realizováno zvýšení rychlosti v dílčích částech úseku Lužná – Rakovník z rychlosti 50 km/h na 60 km/h. Překážkou celo-úsekového zavedení rychlosti 60 km/h byl způsob zabezpečení vlečkové výhybky, ale také rozhledové poměry na přejezdech. Viz dopis čj.53824/10-OHT ze dne 26.10.2010. Ve stavbě odstraňování propadu traťové rychlosti je navrženo zvýšení rychlosti v celém úseku bez toho, že by byl zvyšován stupeň zabezpečení přejezdů nebo zvyšování parametrů rozhledových poměrů. (viz také konstatování STZ čl. 1.3.1 – propady rychlosti – rozhledové poměry přejezdů)

Po rekonstrukci stavební části přejezdu musí být zajištěny rozhledové poměry ve smyslu ČSN 736380 (tj. nikoliv pouze podle předpisu SŽDC (ČD) S4/3) ve vztahu k navrhované rychlosti.

Z výše uvedeného u každého přejezdu zabezpečeného výstražnými kříži doložte splnění požadavků ČSN 736380 na rozhledové poměry ve vztahu k $V = 60$ km/h včetně jejich zákresu do situace. U přejezdů zabezpečených světelným výstražným zařízením se toto ověření provádí pro rychlost 10 km/h.

Současně do všech příčných řezů přejezdů doplňte popis nivelety převáděné komunikace včetně poloměrů zaoblení lomů sklonů.

Dopočteny rozhledové poměry dle ČSN 736380, zakresleny do situace. Niveleta převáděné komunikace zakreslena do příčných řezů přejezdů

2.2 Stanovisko O14 GŘ SŽDC z 3.2.2015 (5232/2015-O14)

Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo); varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)

Vyjádření O14 k projektu stavby

Na základě emailu ze dne 30. ledna 2015 zasíláme níže připojené vyjádření k projektu stavby "Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo); varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)".

2.2.1 Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

V profesi zabezpečovací zařízení řeší projekt pouze zabezpečení přejezdu s kříži v km 2,753 novým PZM 2.

Ad A. Průvodní zpráva; str. 6; bod 2.4

V případě telefonického dorozumívání se nejedná o zařízení 1. kategorie dle TNŽ 34 2620, není-li v traťovém úseku zřízena hláska. Uvádějte proto například jen "telefonické dorozumívání dle předpisu SŽDC D1" bez kategorie dle uvedené související normy.

Zpracováno.

Ad PS 08-28-01

Záměr PS je popsán jednak v části B., bod 1.3.4 a dále v části D.1.3. Obě uvedené části obsahují různé technické detaily a částečně se doplňují. Podrobnosti o provedení výpichů kabelů obsahuje část



B. a D.1.3 nikoli, což je zarážející. Celkově jsou texty k PS 08-28-01 zpracovány - s ohledem na stupeň projektové dokumentace - nedostatečně a zejména část D je nutno opravit a dopracovat.

Zpracováno.

Z uvedeného důvodu dále uvádíme připomínky k oběma uvedeným částem a dále připomínky obecné, které musí být doplněny (příčemž přehled nemusí být úplný a je věcí zodpovědného projektanta projekt zabezpečovacího zařízení precizovat):

Ad B. Souhrnná technická zpráva; str. 6; bod 1.3.4

- Text uvádí rekonstrukci PZM 2, přestože je ve stávajícím stavu přejezd vybaven pouze výstražnými kříži. Jedná se tedy o výstavbu , resp. novostavbu.

Bude vybudováno přejezdové zařízení mechanické, kategorie PZM 2, s uzamykatelnou zábranou. Stávající výstražné kříže budou demontovány.

- Není patrný význam textu "Stávající výstražné kříže budou demontovány a budou umístěny do nových poloh." Záměr není upřesněn ani výkresem v části D. Záměr je nutno upřesnit.

Opraveno a dopřesněno v TZ SO 08-28-01.

- V souvislosti s PZM 2 nepoužívejte označení "výměnový zámek".

Opraveno.

- Uveďte, jak bude zajišťováno omezení traťové rychlosti při otevřených závorách (do Lužné na 30km/h). V souvislosti s tím by mělo být i přesně definované místo, odkud bude rychlost omezována.

Omezení traťové rychlosti popsáno v TZ SO 08-28-01.

- Za zmatečnou považujeme poslední větu k uvedenému bodu "Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou.", neboť výše uvedený popis PS a návrhu řešení není o "uzamykatelné zábraně" (více viz. připomínky k D.1.3).

Upřesněno v TZ SO 08-28-01.

Ad D.1.3

- Titulní list nemá vyplněný údaj "část dokumentace". V polích "vypracoval", "zodp. projektant" a "kontroloval" je uveden vždy pouze Ing. Jiří Mareda - avšak na konci druhé strany je podepsán Bc. Martin Starý. Uvedené upravit.

Opraveno.

- Části D. by měla obsahovat technické podrobnosti k technologiím. V případě předmětné dokumentace obsahuje část B. některé detaily, které v části D. chybí (kabelizace).

Doplněno.

- Text uvádí rekonstrukci PZM 2, přestože je ve stávajícím stavu přejezd vybaven pouze výstražnými kříži. Jedná se tedy o výstavbu , resp. novostavbu.

Opraveno.



- V souvislosti s PZM 2 nepoužívejte označení "výměnový zámek".

Opraveno.

- Doporučujeme uvádět, že zmíněný "pilířek" bude obsahovat traťový telefon a nikoli telefonní objekt.

Opraveno.

- Uveďte, jak bude zajišťováno omezení traťové rychlosti při otevřených závorách (do Lužné na 30km/h). V souvislosti s tím by mělo být i přesně definované místo, odkud bude rychlost omezována.

Omezení traťové rychlosti popsáno v TZ.

- Za zmatečnou považujeme poslední větu k uvedenému bodu "Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou.", neboť výše uvedený popis PS a návrhu řešení není o "uzamykatelné zábraně". Podle článků 5.6.4 a 6.3.3 ČSN 73 6380 není uzamykatelná zábrana přejezdovým zabezpečovacím zařízením podle ČSN 34 2650.

Opraveno.

- Upravte formulaci posledního odstavce, ve kterém se uvádí "Toto opatření zajistí bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a bezpečné provozování silniční dopravy především z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů na tomto přejezdu." - autor měl pravděpodobně na mysli *odstranění* nedostatečných rozhledových poměrů.

Opraveno.

Obecně k PS 08-28-01

- Zcela chybí odkaz na ČSN 34 2650 ed. 2.

Odkaz na ČSN 34 2650 ed.2 doplněn do TZ.

- V rámci projektu není doloženo projednání ani rozhodnutí ke změně zabezpečení přejezdu. S projednáním dále souvisí například i definování uživatelů a řešení jejich odborné i zdravotní způsobilosti.

Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdu, viz dokladová část.

- Pro zřízení PZM 2 je nutno v rámci přípravy (obvykle PD) zajistit sjednání smlouvy s vlastníkem pozemní komunikace.

Rozhodnutí o změně zabezpečení vydáno, viz. dokladová část.

2.2.2 Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Dudek, 972 244 485; Kolář, 972 244 342)

Neobsazeno.

2.2.3 Elektrotechnika a energetika

(zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)

Neobsazeno.



2.3 Souhrnné vyjádření OŘ Praha z 24.2.2015 (6016/2015-OŘ PHA/900)

OŘ Praha vyžádalo od svých odborných správ dílčí vyjádření a předkládá je ve svém stanovisku:

Správa mostů a tunelů:

Propustek v km 3,008 – do projektu úprav zahrnout plovoucí hydroizolaci

Zpracováno.

Most v km 4,837 – do projektu zahrnout nové zábradlí

Zpracováno.

Most v km 6,637 – do projektu zahrnout opravu nátěrů po provedených úpravách i na spodní části konstrukce

Zpracováno.

Most v km 8,110 – do projektu zahrnout obnovu překrytí dilatačních spár a obnovu hydroizolace nosné konstrukce a nové zábradlí

Zpracováno.

Správa budov a bytového hospodářství: bez připomínek

Správa tratí: souhlasí s připomínkami ve vyjádření SŽDC GR O13 ze dne 6.2.2015 pod č.j. 5324/15-O13 k téže věci.

Zpracováno - viz. příslušné stanovisko.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky: bez připomínek

Správa elektrotechniky a energetiky: bez připomínek

2.4 Dílčí připomínky SBBH, OŘ Praha, SŽDC s.o. z 3.2.2015 (e-mail)

Na základě našeho telefonického rozhovoru Vám píši dotaz na možnost zakomponování některých věcí do návrhu. Za SBBH se jedná o dvě zastávky na uvedeném úseku a to o zastávku Rakovník a budovu zastávky Senomaty. Měli bychom zájem na uvedené zastávky osadit betonové monolity s lavičkami a betonovými koši, vývěskami pro jízdní řády o velikosti 1200x900mm v železném rámu. Dále v místě osadit staniční označení. Je jasné, že vše záleží na finančních prostředcích, které jsou pro tuto stavbu vyčleněny a zda se bude moci do projektu takto zasahovat. Předem děkuji za odpověď.

Budova zastávky Senomaty se nachází na trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou. Na úseku dotčeném stavbou, tedy TÚDÚ 0171 02 Lužná u Rakovníka – Rakovník, se nachází pouze zastávka Rakovník Zastávka.

Do SO 08-17-01 Lužná u Rakovníka - Rakovník - Železniční svršek v rámci výstroje trati bude zahrnut informační systém zastávky, včetně vývěsky pro jízdní řády.

Lavičky, koše případně další prvky zastávky nebudou do akce zahrnuty. V rámci IZ bylo na zastávce Rakovník Zastávka navrženo pouze přeskládání stávajícího nástupiště vzhledem k čištění koleje a směrové a výškové úpravě GPK. Pro záměr projektu by další úpravy na zastávce byly neekonomické, vzhledem ke stavu zastávky (chybějící bezbariérové úpravy a osvětlení) a počtu cestujících. Další úpravy (mimo těch uvedených v IZ) by mohli vést k požadavku: uvést zastávku do normového stavu,



což by si vyžádalo investici v řádu několika milionů a minimálně územní řízení, což by mělo drtivý dopad do ekonomického hodnocení projektu a neúměrně dlouhé termíny legislativních řízení.

2.5 Dílčí připomínky ST, OŘ Praha, SŽDC s.o. z 6.2.2015 (e-mail)

Posíláme Vám doplňující informace od SŽDC, ST Pv a připomínky ke stavbě „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník, v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo); Varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)“ vyplývajících z projednání k projektu stavby konaného dne 5.2.2015:

- V roce 2013 proběhly na uvedeném úseku opravné práce v rámci kterých bylo provedeno strojní čištění kolejového lože v km 4,000 až 4,680 a v km 4,720 až 4,874, tzn. celkem v úseku dlouhém 834 m. Po provedení nového strojního čištění ve výše deklarovaném úseku tedy předpokládáme objem nového šterku fr. 32-63 maximálně do výše 20% celkového objemu. Spíše ještě méně.

V dokumentaci zohledněno ve výpočtu objemu nového šterku pro KL.

- Na mostě v km 8,110 došlo k značnému narušení dilatačních spár, které mají za následek propad kolejového lože pod tuto mostní konstrukci a tím ohrožují nejenom bezpečnost na níže vedoucí pozemní komunikaci, ale i deformují vlastní konstrukční vrstvu KL a tím také následně zhoršují geometrické parametry koleje. Požadujeme opravu dilatací, i vzhledem k tomu, že dle Vašeho předloženého návrhu projektu předpokládáte v km 8,1 – 8,2 odtěžení KL včetně šterku na mostě.

Zpracováno, oprava dilatačních spár je zahrnuta v projektu tohoto objektu.

Na mostě dojde po snesení KR k odtěžení KL a bude provedena oprava hydroizolace mostu. Následně bude zřízeno KL nové ze šterku fr.32-63 v tl.min stávající. Nový kolejový rošt bude zřízen z nových kolejnic 49E1 s pružným upevněním Skl24, které bude zřízeno na nových dřevěných pražcích bukových dl.2,60m s novými žebrovými podkladnicemi S4 s úklonem 1:20.

- Navrhujeme, i když po Vaší negativní reakci na místním šetření (pochůzce) dne 30.října 2014, ale na základě včerejší připomínky vedení OŘ Praha, opravu výstroje trati taktéž s ohledem na staniční trati, zvláště opravu a doplnění železobetonových hektometrovníků.

Zpracováno.

2.6 Vyjádření OŘ Praha ke stavbě z 31.3.2015 (10991/2015-OŘ PHA-OPS-4724-S-719/Če)

Správa trati Praha východ /ST/ OŘ PHA sděluje, že přejezd P248 v žkm 6,049 výše uvedené trati je zrušen. Rozhodnutí ze dne 14. 1. 2013, tudíž s ním nemusí být dále uvažováno. Zahájení a ukončení prací je nutno nahlásit ST. Kontakt: Ing. Toláš, tel.č. 9722 24882.

S úpravou přejezdu P248 není v projektu uvažováno.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Praha /SSZT/ východ OŘ PHA souhlasí za předpokladu, že do dokumentace budou zapracovány připomínky GR SŽDC O14 č.j. 5232/2015-O14 ze dne 3.2.2015 k PS 08-28-01 se kterými se SSZT ztotožňuje.

Připomínky GR SŽDC O14 č.j. 5232/2015-O14 jsou v projektu zapracovány Viz výše..



Upozorňujeme, že se v zájmovém území stavby nachází zařízení a kabelové trasy v naší správě, které nesmí být stavbou narušeny a musí zůstat volně přístupné. Před zahájením zemních prací bude nutné vytyčení našich stávajících podzemních inženýrských sítí.

Vytyčení našeho zařízení si sjednejte nejméně 14 dní předem na tel. 972257480 nebo 602691953 paní Procházková.

Všechny zákresy sítí dodané jednotlivými správci jsou v projektu zaneseny. Projektant upozorňuje zhotovitele stavby, že před začátkem stavby je nutné dotčené sítě nechat vytyčit jejich správci.

Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ O5 PHA sděluje následující:

V dotčeném území se nachází kabelové trasy SEE, které prochází pod tratí v km cca 0,333 (osvětlení a napájení) a 1,113 (napájení PZZ)

Kabelové vedení SEE nesmí být nijak dotčeno, veškeré kabelové vedení je nutné s předstihem vytrasovat. Je nutno zachovat ochranné pásmo kabelů dle EZ č. 458/2000 Sb § 46 v platném znění, včetně zákazu přejíždění kabelů vozidly s hmotností nad 6 t. Veškeré zemní práce v jejich blízkosti je nutno provádět ručně za zvýšené opatrnosti.

Veškeré technické náležitosti je nutné konzultovat s naším odpovědným pracovníkem.

Přesné vytyčení kabelů v naší správě objednejte u ing. Kušty, tel. 972224047, 607858775 nebo u p. Kozlíka – tel.: 972224049, 606963093 s dostatečným předstihem před zahájením akce.

Stavební činnost v blízkosti zařízení SEE musí být prováděna v souladu s platným ČSN, EN a TKP SD.

Před zahájením akce kontaktujte našeho správce ohledně zajištění dozoru na místě:

VP SP – p. Polák Josef – tel.: 972258480, 972258483

Všechny zákresy sítí dodané jednotlivými správci jsou v projektu zaneseny. Projektant upozorňuje zhotovitele stavby, že před začátkem stavby je nutné dotčené sítě nechat vytyčit jejich správci.

Správa budov a bytového hospodářství /SBBH/ OŘ PHA sděluje, že v místě stavby se nachází čekárna Rakovník IC 5000141001 ve správě SBBH – viz situace v příloze. Po ukončení prací SBBH požaduje pozemky v okolí čekárny upravit do původního stavu. Kontakt: pan Novák, tel.č. 972226583

Zhotovitel stavby je povinen všechny prostory, pozemky a okolí stavby uvést do původního stavu.

Řízení provozu OŘ PHA má následující připomínky:

Stavbu v úseku Lužná u Rakovníka (mimo) – Rakovník (mimo) je třeba koordinovat s rekonstrukcí výhybek v žst. Rakovník (luženské zhlaví). Z důvodu minimalizace výluk není možné, aby tyto významné výluky probíhaly každá zvlášť.

Koordinace výluk je plně v kompetenci SŽDC, s.o.. V projektu je požadováno 54N. Pokud dojde ke změně délky výluky je nutné na tuto skutečnost upozornit zhotovitele stavby.

Při výše uvedené stavbě budou budována nová přejezdová zabezpečovací zařízení, kde se předpokládá, že bude nutné položit nový kabel v celé délce mezi Lužnou u Rakovníka a Rakovníkem. V projektu je zmínka, že vybudování TZZ v uvedeném úseku bude další stavbou SŽDC. Z toho plyne, že v následujícím období budou opět v uvedeném traťovém úseku probíhat výluky. Řízení provozu požaduje provádět stavbu tak, aby při budování TZZ nebyly nutné další výluky, případně pouze výluky v minimální (nezbytném) rozsahu.



Projekt zahrnuje pouze náklady na nejnutnější úpravy zabezpečovacího zařízení pro možnost zvýšení traťové rychlosti. Jedná se PZZ na přejezdu P245. Kompletní TZZ a PZZ všech přejezdů nebylo součástí projektu vzhledem záměru projektu a neinvestičnímu charakteru akce. Projektant nemůže ovlivnit výluky ve výhledových stavebách na daném úseku.

Kontakt: Ing. Kálal, tel.č. 972241650

Správa mostů a tunelů /SMT/OŘ PHA souhlasí a nemá připomínek. Zahájení prací je nutno předem nahlásit panu Martínkovi, tel.č. 972257461.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění – odkaz na internetové stránky:

Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách

SŽDC-TÚDC: www.tudc.cz → Dokumenty pro zhotovitele.

S předloženou přípravnou dokumentací stavby souhlasíme za předpokladu dodržení veškerých souvisejících státních a resortních norem a předpisů.

Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za OŘ Praha. **Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SŽDC) si musíte taktéž zajistit.**

V místě stavby se mohou nacházet kabely v majetku SŽDC, na kterých provádí servisní činnost společnost ČD – Telematika, a.s. je nutno zajistit též vyjádření tohoto správce drážních zařízení.

Všechny zákresy sítí dodané jednotlivými správci jsou v projektu zaneseny. Projektant upozorňuje zhotovitele stavby, že před začátkem stavby je nutné dotčené sítě nechat vytyčit jejich správci.

V Pardubicích 1.4.2015

Ing. Jiří Mareda

