

# OBSAH ČÁSTI H1

SEZNAM a vyjádření všech složek ČD a SŽDC

## **Výstavba PZS Chrást u Plzně - Stupno v km 12,637 a 12,846**

1	Plná moc k úkonům týkajícím se projednávání projektu stavby						
2	Záznam a projednání ze vstupního jednání konaného dne 21. 1. 2015						
3	SŽDC, s.o.; Oblastní ředitelství Plzeň	vyjádření k sítím	Sušická 23		326 00		Plzeň
4	ČD - Telematika a.s.		Pernerova 2819/2a		130 00		Praha 3
5	Drážní úřad Plzeň	změna rozsahu a způsobu zabezpečení	Škroupova 11		301 36		Plzeň
6	České dráhy, a.s.; Generální ředitelství	odbor investic + stanoviško RSM	Nábřeží L. Svobody 1222		110 15		Praha 1
7	SŽDC, s.o.; Oblastní ředitelství Plzeň	souhrnné stanoviško	Sušická 1168/23		326 00		Plzeň
8	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	odbor strategie	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
9	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	odbor řízení provozu	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
10	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	odbor traťového hospodářství	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
11	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	odbor automatiky a elektrotechniky	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
12	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	odbor přípravy staveb	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
13	SŽDC, s.o.; Generální ředitelství	oddělení jízdního řádu	Diážděná 1003/7		110 00		Praha 1
14	SŽDC, s.o.; Oblastní ředitelství Praha	TÚDC	Malletova 10/2363		190 00		Praha 9
15	Stanoviško projektanta k připomínkám						
16	Výzkumný ústav železniční, a.s.		Novodvorská 1698		142 01		Praha 4
17	Drážní úřad Plzeň	stavební povolení	Škroupova 11		301 36		Plzeň



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

## PLNÁ MOC

Podle ustanovení § 33 odst. 2, písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád, v platném znění zmocňuji obchodní firmu

### **KT A technika, s.r.o.**

se sídlem Plzeň, Klatovská 100, PSČ 301 00, zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Plzni, oddíl C, vložka 6070, IČ: 62618911 (dále jen zmocněnec)

aby za Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, zapsanou v Obchodním rejstříku, vedeným Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384, IČ 70994234, organizační jednotku Stavební správu západ, jednala s orgány státní správy, orgány územní samosprávy, právníckými a fyzickými osobami ve věcech souvisejících se řízením o umístění stavby a stavebním řízením týkající se stavby:

### **„Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Plná moc se vztahuje i na následující jednotlivé stavby, které jsou součástí výše uvedené stavby:

- „Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 12,637 a 12,846“
- „Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 13,391 a 13,852“
- „Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 15, 054“
- „Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 17,588; 17,904 a 18,397“
- „Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 0,532 a doplnění výstražníků PZS v km 0,242“
- „Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 1,584 a přemístění zast. Bezděkov u Radnic“
- „Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 3,618 a 3,975“
- „Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 5,290; 6,057 a 6,288“

Zmocněnec je oprávněn jednat s vlastníky pozemků a staveb, které budou dotčeny výše uvedenou stavbou včetně sousedních pozemků, předkládat veškeré žádosti, návrhy a podání podle ustanovení stavebního zákona, správního řádu, případně jiných dotčených právních předpisů, účastnit se veškerých řízení, místních šetření, žádat o poskytnutí jakýchkoliv vyjádření, posudků, stanovisek a provádět další úkony nutné k získání pravomocných povolení.

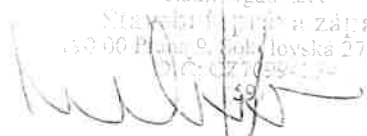
Plná moc se vztahuje na vyzvedávání a přebírání všech písemností včetně správních rozhodnutí, umožňuje vzdát se práva na odvolání proti těmto rozhodnutím, vzdát se práva vznést námitky proti oznámení a zahájení řízení, získávat vzdání se práva odvolání od účastníků příslušného řízení a na jednání v rámci odvolacího řízení.

Plná moc je platná až do nabytí právní moci příslušného územního rozhodnutí respektive stavebního povolení.

Tuto plnou moc vydávám na základě „Podpisového řádu“ a mého pověření č. 1761 ze dne 16.09.2014  
vydaného generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

V Praze dne: ...-3.-04.-2015

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Stavební správa západ  
301 00 Plzeň 9, Klatovská 278, 1955  
DIČ: CZ62618911

  
**Ing. Lubor Hrubec**  
Ředitel  
Stavební správa západ

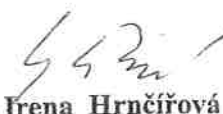
Plnou moc přijímám v plném rozsahu:

V Plzni dne: ...-7.-04.-2015



**KTA technika, s.r.o.**  
Klatovská 100  
301 00 Plzeň  
IČ: 62618911  
DIČ: CZ62618911  
ústředna: 378 023 411

-2-

  
**Ing. Irena Hrnčířová**  
jednatelka společnosti  
KTA technika s.r.o.



Kabelová, telekomunikační, automatizační technika

PROJEKTY A STAVBY V DOPRAVĚ

PARTNER V OBORU PODLE VAŠICH PŘEDSTAV



H1- 2

## PREZENČNÍ LISTINA

ze vstupní porady projektanta týkající se projektového souhrnného řešení stavby:

## „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“

konané dne 21.1.2015 v 9,15 hod. v zasedací místnosti společnosti KTA technika, s.r.o., Klatovská 100,, Plzeň

Jméno	Organizace	telefon	e-mail	podpis
Tomeš Míra	SZDC, SSZ	972 524 022 725 761 482	mikab@szdc.cz	
Jitka Ředivová	SZDC, SMT	724 931 938	sedivova@szdc.cz	
in. Marcela Slanová	SZDC Praha	724 986 114	slanova@szdc.cz	
Václav Dvořák	SZDC OŘ	972 524 575	dvozak@szdc.cz	
Bohuslav VASÍČEK	SZDC OŘ	602 384 238	VASICZEK@SZDC.CZ	
ZUNT	SZDC O6	972 244 733	ZUNT@SZDC.CZ	
Miroslav Ulovec	SZDC OŘ PLZ	602 556 984	ulovec@szdc.cz	
JIRÍ LISCOVCE	SZDC OŘ PLZ	606 611 048	lislovec@szdc.cz	
Roman SKALA	SZDC SZEPK	604 093 461	skalan@szdc.cz	
Martin Dvořák	SZDC SEF	725 032 789	DvorakM@szdc.cz	
Stanislav CINAČR	SZDC, TUDC	972 544 621	stanislav.cinadr@tude.cz	
Petr Zdeněk	SZDC OŘ PLZ	972 524 410	zdenek@szdc.cz	
Václav Götze	OD-Telematika	606 845 595	vaclav.gotze@cdt.cz	
Karel TYR	SZDC OŘ PLZ	724 004 428	tyr@szdc.cz	
Rosol Petr	SZDC, OŘ PLZ-SSZT	728 281 031	rosol@szdc.cz	
MIROSLAV KOVÁČ	PROGIC s.r.o. UL	602 160 054	kovak@progic.cz	
Josef HRNČÍŘ	KTA-technika	602 117 251	HRNCEIR@KTA-TECHNIKA.CZ	
DEK STEINER	KTA Technika	724 015 122	stamw@kta-technika.cz	

Název 1: <b>Výstavba PZS Chrást u Plzně - Stupno v km 12,637 a 12,846</b>	
Název 2: Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Chrást u Plzně - Radnice	
Druh: Stavba dráhy státní - investice SŽDC	Stupeň stavby: aktualizace sítí
Číslo jednací: 85/18-INV	
Přijato: 18.09.2018	Termín: 02.10.2018
Stavebník: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278/1955, 190 00, Praha 9	
Žadatel: KTA technika, s. r. o., Klatovská 100, 301 00, Plzeň	
Traťový/definiciční úsek: 027102 - Chrást u Plzně - Stupno, km 11.800 - 13.400	
Lokalizace:	
Poznámky:	
Informování:	
<p>Zasíláme vyjádření odborných správ OŘ Plzeň k aktualizaci existence inženýrských sítí.</p> <p>Uvedené přílohy ( ST PLZ 2x ) byly zaslány v elektronické podobě dne 11.10. 2018 na e-mail <a href="mailto:kta@kta-technika.cz">kta@kta-technika.cz</a></p> <p>Tištěné vyjádření následuje poštou.</p> <p>Platnost vyjádření je 2 roky.</p> <p style="text-align: center;">11 -10- 2018</p> <div style="text-align: center;">         Správa železniční dopravní cesty        státní organizace        Oblastní ředitelství Plzeň        Sušická 23, 326 00 Plzeň        IČ:709 94 234, DIČ: CZ70994234        (65)     </div>	



Vyjádření odborných správ:

**SEE**

**Souhlasím**

Č.j.: 802/2018-SEE/V

Podepsal Eliášová Radka dne 20.09.2018

**SSZT PLZ**

**Souhlasím**

Č.j.: 829/2018-SSZT/V

Nutno splnit podmínky.

Připomínky ke stavbě: Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Chrást u Plzně - Radnice

Kabelové trasy musí být provedeny dle znění TKP staveb a zásad SSZT Plzeň pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách. Viz. Níže

Při provádění stavby je nutné realizovat ochrany zařízení před přepětovými vlivy dle technické normy AŽD 3501.

Umístění výstražníků u jednotlivých přejezdů, jejich počet a zajištění viditelnosti DZ musí vyhovovat platné legislativě.

Ve stavbě bude provedeno schválení situačních schémat a tabulek přejezdů dle skutečného provedení - definitivní řešení a jejich dodání před započítím práce odborné komise dle T200. Všecké zařízení – kabelové trasy, RD, výstražníky, přejezdníky apod. se musí nacházet na pozemcích SŽDC.

Reflexní kříže nesmí být zvýrazněny fluorescenčním žlutým pozadím.

Musí být splněna volná šířka komunikace na přejezdu dle ČSN 736380 a to min. 5m

V případě, že bude vycházet umístění výstražníků do prostoru propustku apod. musí být řešen způsob a umístění základu výstražníku a přístup pro údržbu zařízení.

Koordinace s výstavbou PZS v km 13,391 a PZS v km 13,852.

**Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách**

OR 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 80cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min. vzdálenost od osy koleje 2,35m (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 nejpříměji 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 vik žlabů
- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů štěrk a zemina

- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence

Milan Košán

*Podepsal Týrová Miroslava dne 01.10.2018*

**ST PLZ**

**Souhlasím**

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

V zájmovém území jsou ve správě ST Plzeň sítě uvedené v příloze.

Nutná koordinace se stavbou "Výstavba PZS Chrást u Plzně-Stupno v km 13,391 a 13,852".

+ 2x příloha

*Podepsal Hrdlička Radek, Ing. dne 21.09.2018*

**SŽDC - TÚDC Praha**

**Souhlasím**

Č.j.:

Radiový provoz, doporučujeme také stanovisko od Odboru výstavba - p. T. Fencel.

3. 10. 2018

Vyjádření ČD Telematika a.s. Odbor výstavba, skupina Plzeň

S ohledem na radiové zařízení v majetku a správě TÚDC bez připomínek.

Zapsala: M. Landová

*Podepsal Cířhan Bohumil Ing. dne 10.10.2018*

Název	Km začátku	Km konce	Typ odvodňovacího zařízení	Délka úseku zařízení (m)	Poloha vůči ref. Koleji (1. koleji)	Vzdál. osy zař. od osy ref. koleje na zač. úseku (m)	Vzdál. osy zař. od osy ref. koleje na konci úseku (m)	Zpevnění	Materiál zpevnění
Chrást - Stupno	10.1+ 0	10.1+ 29	příkop vsakovací	29	pravá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	10.2+ 43	10.4+ 92	příkop drážní	249	pravá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	10.5+ 50	10.6+ 62	příkop vsakovací	112	pravá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	10.6+ 90	11.8+ 88	příkop drážní	1198	pravá strana	0,8	0	ne	tráva, drn, hydroosev
	11.8+ 88	12.0+ 60	příkop drážní	172	pravá strana	0	0	ne	tráva, drn, hydroosev
	10.7+ 21	11.2+ 73	příkop drážní	552	levá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	11.3+ 0	11.3+ 38	příkop drážní	38	levá strana	3,65	3,65	ano	betonový prefabrikát typ C
	11.3+ 38	11.7+ 0	příkop drážní	362	levá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	11.7+ 0	11.8+ 88	příkop drážní	188	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	12.2+ 78	12.6+ 35	příkop drážní	357	levá strana	3,7	3,3	ne	přírozená hornina, zemina
	12.3+ 0	12.6+330	příkop drážní	333	pravá strana	2,8	3	ne	přírozená hornina, zemina
	12.7+ 80	12.8+ 42	příkop drážní	62	pravá strana	3,1	3,1	ne	přírozená hornina, zemina
	12.7+ 90	12.8+ 47	příkop drážní	57	levá strana	3,2	3,2	ne	přírozená hornina, zemina
	12.8+ 52	13.3+ 78	příkop drážní	526	pravá strana	3	2,4	ne	přírozená hornina, zemina
	12.8+ 54	13.3+ 78	příkop drážní	524	levá strana	2,8	2,8	ne	přírozená hornina, zemina
	13.3+ 95	13.6+ 83	příkop vsakovací	288	levá strana	3,2	3,2	ne	přírozená hornina, zemina
	13.4+ 0	13.6+ 42	příkop vsakovací	242	pravá strana	3	3	ne	tráva, drn, hydroosev
	13.8+ 11	13.8+ 31	příkop drážní	20	pravá strana	6	6	ne	přírozená hornina, zemina
	14.0+ 5	14.5+ 95	příkop drážní	590	pravá strana	7	0	ne	přírozená hornina, zemina
	14.0+ 5	14.3+ 25	příkop drážní	320	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	14.3+ 25	14.5+ 25	příkop drážní	220	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	14.6+ 5	14.7+ 59	příkop drážní	154	pravá strana	4,5	0	ne	přírozená hornina, zemina
	14.7+ 59	15.0+ 48	příkop drážní	289	pravá strana	0	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.0+ 55	15.1+ 0	příkop drážní	45	pravá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.1+ 0	15.1+ 89	příkop drážní	89	pravá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	15.0+ 73	15.0+ 97	příkop vsakovací	24	levá strana	5,4	6	ne	přírozená hornina, zemina
	15.2+ 10	15.4+ 3	příkop drážní	193	pravá strana	5,5	0	ne	přírozená hornina, zemina
	15.4+ 10	15.5+ 50	příkop drážní	140	pravá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	15.4+ 10	15.4+ 75	příkop drážní	65	levá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.5+ 60	15.5+ 71	příkop drážní	11	levá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.5+ 71	15.8+ 50	příkop drážní	279	levá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.8+ 50	15.9+ 90	příkop drážní	140	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	15.5+ 71	15.8+ 50	příkop drážní	279	pravá strana	2,5	3	ne	přírozená hornina, zemina
	15.8+ 50	15.9+ 84	příkop drážní	134	pravá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	16.0+ 10	16.2+ 88	příkop drážní	178	pravá strana	3,3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	16.2+ 88	16.6+ 60	příkop drážní	372	pravá strana	3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	16.5+ 20	16.6+ 30	příkop drážní	110	levá strana	3,3	3	ne	přírozená hornina, zemina
	16.6+ 74	16.8+ 60	příkop drážní	186	levá strana	2,8	3	ne	přírozená hornina, zemina
	16.8+ 45	16.9+ 34	příkop drážní	89	pravá strana	3	0,7	ne	přírozená hornina, zemina
	16.9+ 34	16.9+ 40	příkop drážní	6	pravá strana	5,5	5,5	ne	přírozená hornina, zemina
	16.9+ 40	16.9+ 49	příkop drážní	9	pravá strana	5,5	0	ano	beton monolitický prostý
	16.9+ 49	17.0+ 57	příkop drážní	108	pravá strana	5,5	4,7	ne	přírozená hornina, zemina
	17.2+ 12	17.4+ 30	příkop drážní	218	pravá strana	7,3	5,2	ne	přírozená hornina, zemina



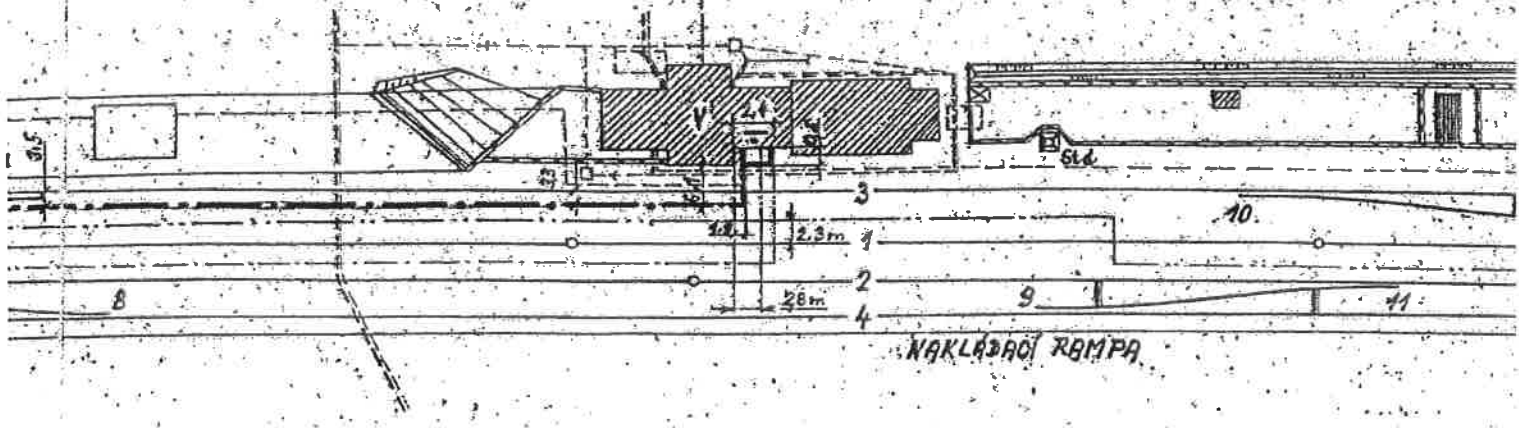
	17.7+ 90	17.8+ 40	příkop drážní	50	pravá strana	4	0	ne	přírozená hornina, zemina
	17.8+ 40	17.8+ 93	příkop drážní	53	pravá strana	0	2,7	ne	přírozená hornina, zemina
	17.9+ 2	18.3+ 70	příkop drážní	468	pravá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	17.9+ 2	18.3+ 60	příkop drážní	458	levá strana	2,6	0	ne	přírozená hornina, zemina
	18.3+ 60	18.3+ 90	příkop drážní	30	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	18.6+ 28	18.6+ 70	skluz	42	pravá strana	0	3	ne	přírozená hornina, zemina
	18.6+ 70	19.0+ 76	příkop drážní	406	pravá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	18.6+ 50	18.7+ 0	příkop drážní	50	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	18.7+ 0	19.0+ 76	příkop drážní	376	levá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	19.2+ 61	19.3+ 9	příkop vsakovací	48	pravá strana	2,8	2,8	ne	přírozená hornina, zemina
Stupno	19.4+ 84	19.6+ 80	příkop vsakovací	196	pravá strana	15,6	14	ne	přírozená hornina, zemina
Stupno - Radnice	0.2+ 50	0.3+ 62	příkop drážní	112	levá strana	3	9	ne	přírozená hornina, zemina
	0.3+ 62	0.5+ 25	příkop drážní	163	levá strana	9,5	3	ne	přírozená hornina, zemina
	0.3+ 73	0.5+ 33	příkop drážní	160	pravá strana	12	6,5	ne	přírozená hornina, zemina
	0.5+ 44	0.9+ 40	příkop drážní	396	pravá strana	2,6	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	0.9+ 61	1.1+ 18	příkop drážní	157	levá strana	4,1	3,8	ne	přírozená hornina, zemina
	1.1+ 18	1.3+ 11	příkop drážní	193	levá strana	4	3	ne	přírozená hornina, zemina
	1.3+ 40	1.4+ 3	příkop drážní	63	levá strana	4	5,7	ne	přírozená hornina, zemina
	1.4+ 3	1.5+ 83	příkop drážní	180	levá strana	5,5	3,5	ne	přírozená hornina, zemina
	1.5+ 99	1.6+ 90	příkop drážní	91	levá strana	2,6	2,6	ano	kámen
	1.5+ 99	1.7+ 30	příkop drážní	131	pravá strana	4	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	1.7+ 45	2.0+ 10	příkop vsakovací	265	pravá strana	2,5	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.0+ 20	2.0+ 55	příkop drážní	35	levá strana	4,7	4,7	ne	přírozená hornina, zemina
	2.0+ 62	2.1+ 33	příkop drážní	71	levá strana	5,1	0	ne	přírozená hornina, zemina
	2.1+ 33	2.3+ 0	příkop drážní	167	levá strana	4	4	ne	přírozená hornina, zemina
	2.3+ 0	2.4+ 63	příkop drážní	163	levá strana	4	0	ne	přírozená hornina, zemina
	2.4+ 68	2.4+ 72	příkop drážní	4	levá strana	0	3,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.4+ 72	2.5+ 0	příkop drážní	28	levá strana	3	0	ne	přírozená hornina, zemina
	2.5+ 0	2.6+ 68	příkop drážní	182	levá strana	0	3,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.6+ 40	2.6+ 82	příkop drážní	42	pravá strana	2,5	3,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.7+ 0	2.8+ 43	příkop drážní	143	pravá strana	2,6	2,6	ne	přírozená hornina, zemina
	2.8+ 43	2.9+ 0	příkop drážní	57	pravá strana	2,6	2,6	ne	přírozená hornina, zemina
	2.7+ 3	2.8+ 43	příkop drážní	140	levá strana	3	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.8+ 43	2.9+ 42	příkop drážní	99	levá strana	2,5	3,5	ne	přírozená hornina, zemina
	2.9+ 42	3.0+ 7	příkop drážní	65	levá strana	3,5	4,2	ne	přírozená hornina, zemina
	3.0+ 7	3.0+ 80	příkop drážní	73	pravá strana	5	6	ne	přírozená hornina, zemina
	3.0+ 9	3.1+ 5	příkop drážní	96	levá strana	4	5,5	ne	přírozená hornina, zemina
	3.3+ 70	3.4+ 85	příkop vsakovací	115	levá strana	2,8	2,85	ne	přírozená hornina, zemina
	3.8+ 95	3.9+ 20	příkop drážní	25	levá strana	0	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	3.9+ 48	3.9+ 68	příkop drážní	20	pravá strana	4,1	2,8	ne	přírozená hornina, zemina
	4.0+ 0	4.0+ 75	příkop drážní	75	levá strana	2,8	6	ne	přírozená hornina, zemina
	4.0+ 75	4.1+ 40	příkop drážní	65	levá strana	0	4	ne	přírozená hornina, zemina
	4.4+ 0	4.4+ 47	příkop vsakovací	47	pravá strana	0	0	ne	přírozená hornina, zemina
	4.4+ 55	4.5+ 85	příkop drážní	130	pravá strana	2,7	2,7	ne	přírozená hornina, zemina
	4.4+ 58	4.6+ 39	příkop drážní	181	levá strana	2,7	4	ne	přírozená hornina, zemina
	4.6+ 75	4.8+ 7	příkop drážní	132	levá strana	3,1	4	ne	přírozená hornina, zemina
	4.8+ 7	4.8+ 13	příkop drážní	78	levá strana	4,5	5	ne	přírozená hornina, zemina
	4.7+ 30	4.8+ 13	příkop drážní	83	pravá strana	2,8	0	ne	přírozená hornina, zemina
	4.9+ 55	5.2+ 82	příkop drážní	327	levá strana	2,7	4,7	ne	přírozená hornina, zemina
	5.2+ 91	5.3+ 54	příkop drážní	61	levá strana	5	7,5	ne	přírozená hornina, zemina
	5.3+ 54	5.4+ 50	příkop drážní	96	levá strana	7,5	2,7	ne	přírozená hornina, zemina
	5.4+ 50	6.0+ 47	příkop drážní	597	levá strana	2,7	2,5	ne	přírozená hornina, zemina
	4.9+ 85	5.2+ 85	příkop drážní	300	pravá strana	2,7	2,7	ne	přírozená hornina, zemina
	5.4+ 30	6.0+ 48	příkop drážní	618	pravá strana	2,9	3	ne	přírozená hornina, zemina
	6.0+ 57	6.2+ 80	příkop vsakovací	223	levá strana	2,8	2,6	ne	přírozená hornina, zemina
Radnice	6.3+ 50	6.3+ 82	příkop drážní	32	pravá strana	7	7	ne	přírozená hornina, zemina
	6.3+ 82	6.5+ 40	příkop drážní	158	pravá strana	7	11,3	ne	přírozená hornina, zemina

Název DÚ	Název	Km začátku	Celková délka odvod. zař. zadaná (m)	Poloha
Chrást u Plzně-Stupno	podélný trativod za nástupištěm, pod svahem	10.1+ 97	46	pravá strana
	podélný trativod pod nástupištěm	11.2+ 73	65	levá strana
	podélný trativod - přejezd	13.8+ 31	27	pravá strana
	podélný trativod pod nástupištěm	15.0+ 55	67	levá strana
	podélný trativod - přejezd	17.8+ 98	9	pravá strana
dD3 Stupno-	odvodnění - přejezdem	19.3+ 65	11	pravá strana
dD3 Stupno-	trativod kolem plotu, volně položená roura	19.3+ 76	18	pravá strana
Stupno-Radnice	podélný trativod - přejezd	0.5+ 25	8	levá strana
	podélný trativod - přejezd	0.5+ 33	11	pravá strana
	podélný trativod pod nástupištěm	2.0+ 55	7	levá strana
	podélný trativod - přejezd	2.4+ 63	5	levá strana
	podélný trativod pod nástupištěm	3.9+ 20	48	levá strana
	podélný trativod - přejezd	5.2+ 82	9	levá strana

9.6

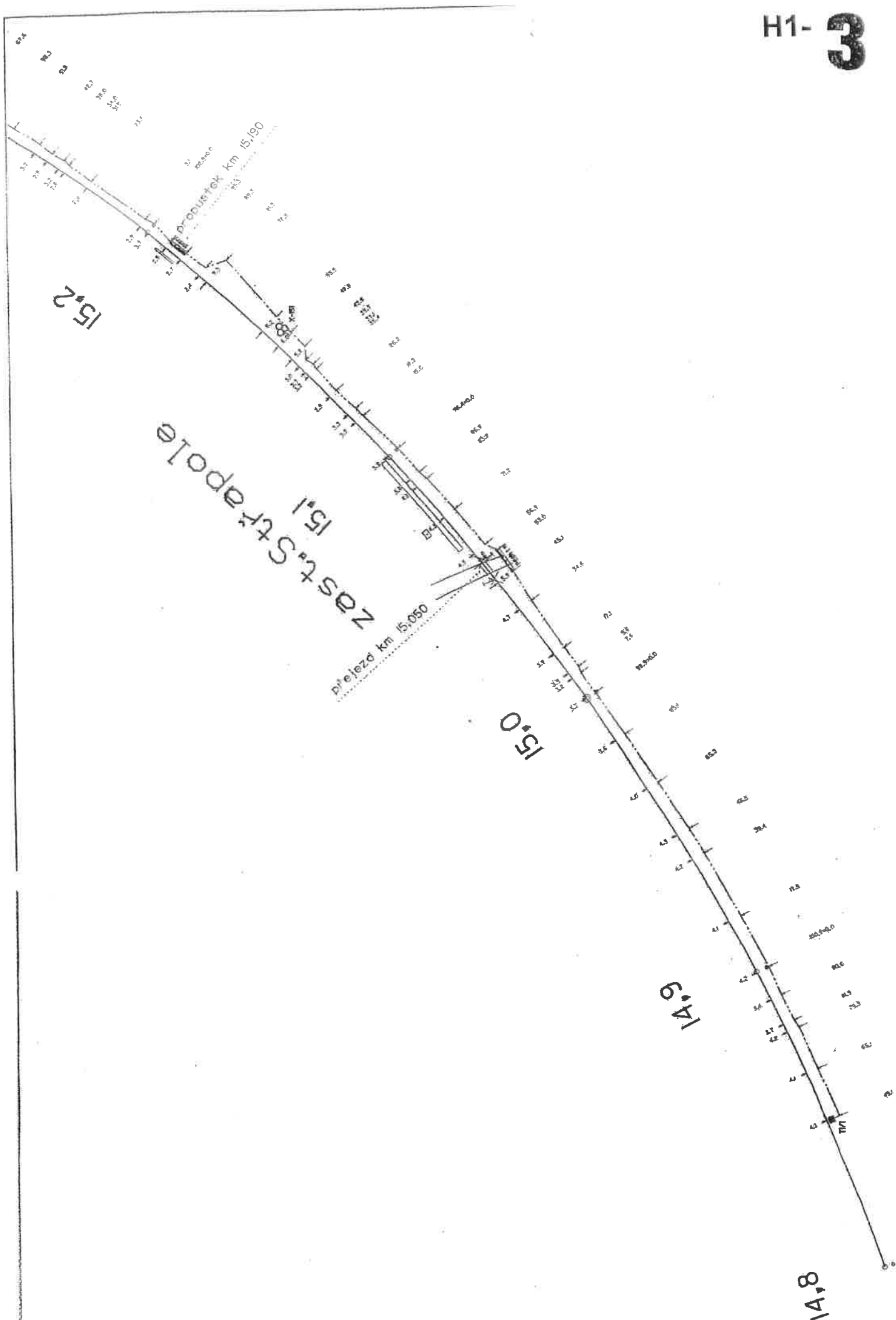
9.7

STŘED VÝPRAVNÍ BUDOVY  
Km 9,614



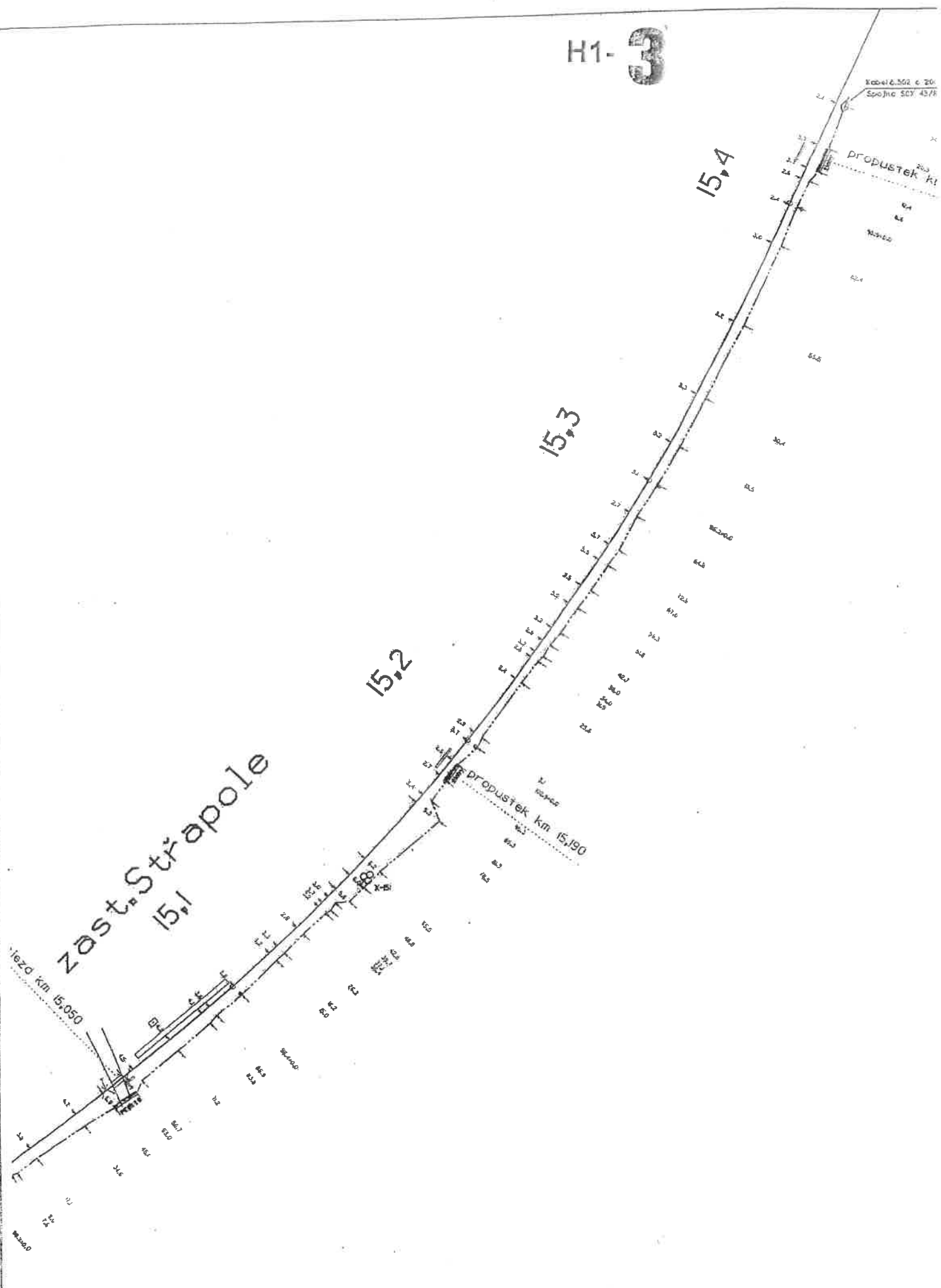
0,0

- ==== KABELY EÚ
- KABELY SZD
- NOVÉ KABELY



ce PZS v km 15,555 a 16,669 a 16,948 trati Chrást u P

H1- 3





15.6

20

158

75

15.5

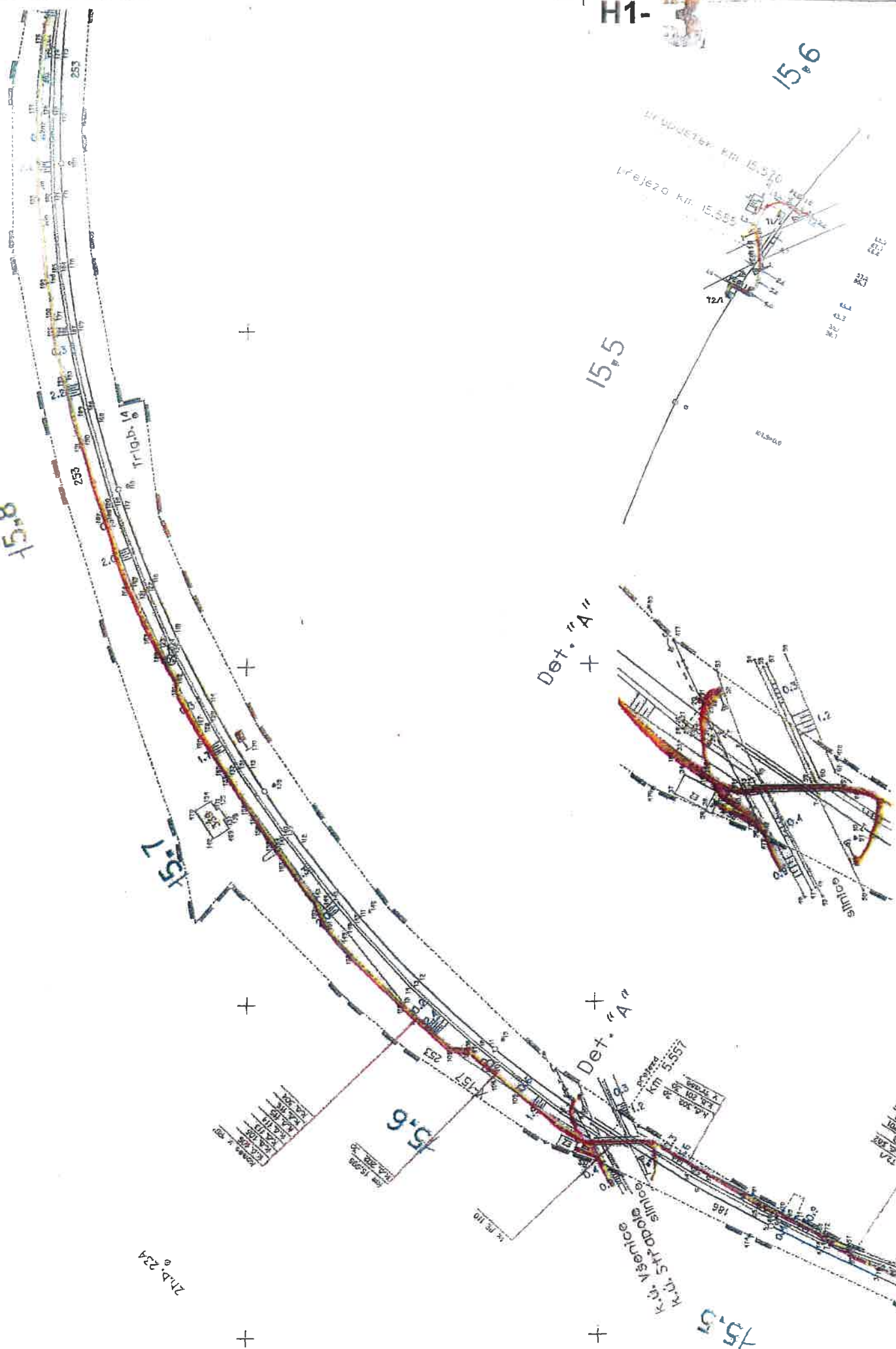
Det. "A"

+ "A"

9.5

75.5

27.0.23A



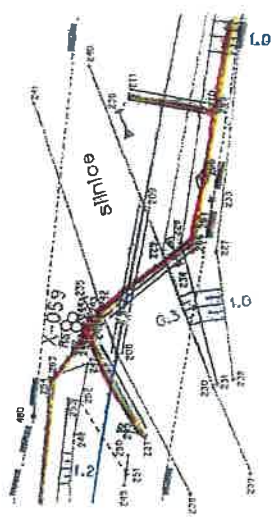


+

+

+

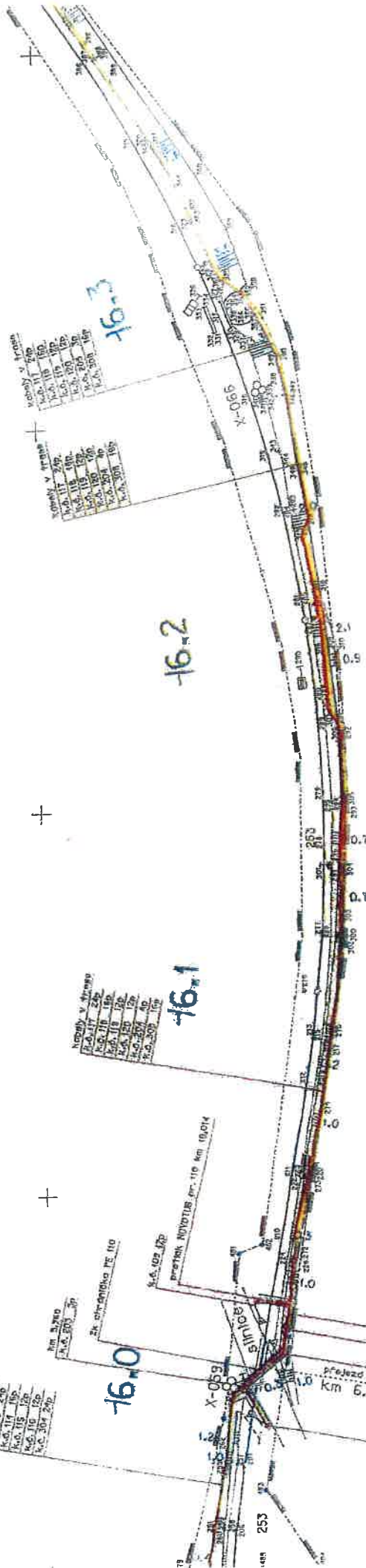
+



159

trasy v trase kraso v (15)

K.A. 105	240
K.A. 106	160
K.A. 113	240
K.A. 114	160
K.A. 115	160
K.A. 116	160
K.A. 204	240



trasy v trase

K.A. 117	240
K.A. 118	160
K.A. 119	160
K.A. 120	160
K.A. 205	160
K.A. 301	160

trasy v trase

K.A. 117	240
K.A. 118	160
K.A. 119	160
K.A. 120	160
K.A. 204	160
K.A. 301	160

16.0

16.2

16.1

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

trasy v trase

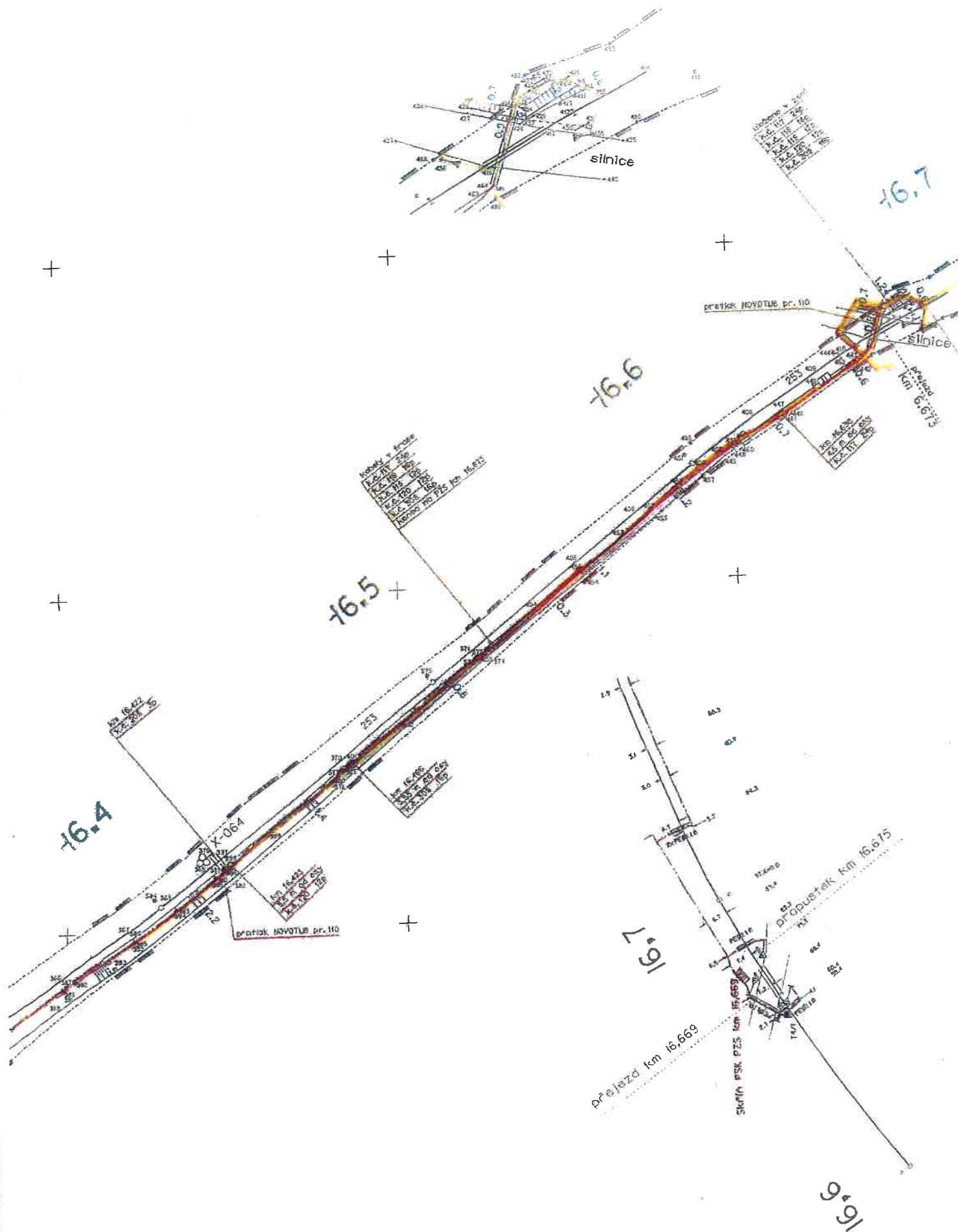
trasy v trase

+

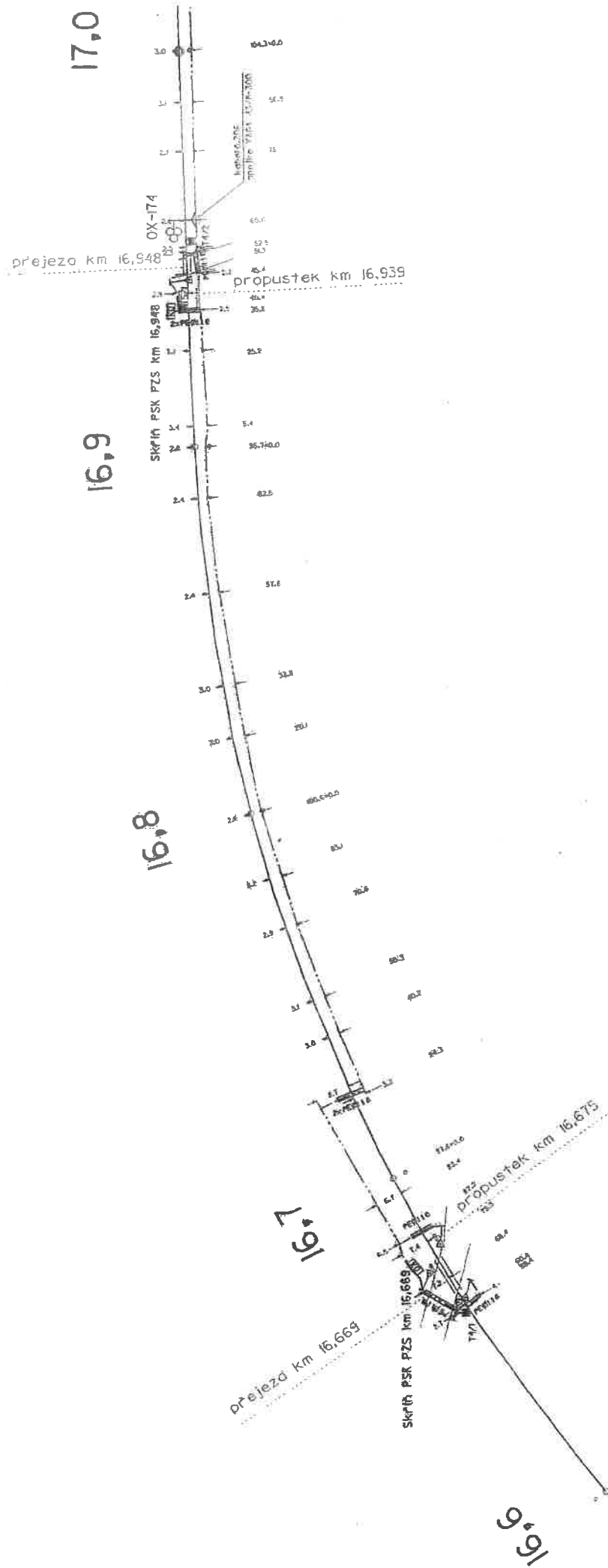
+

+

+





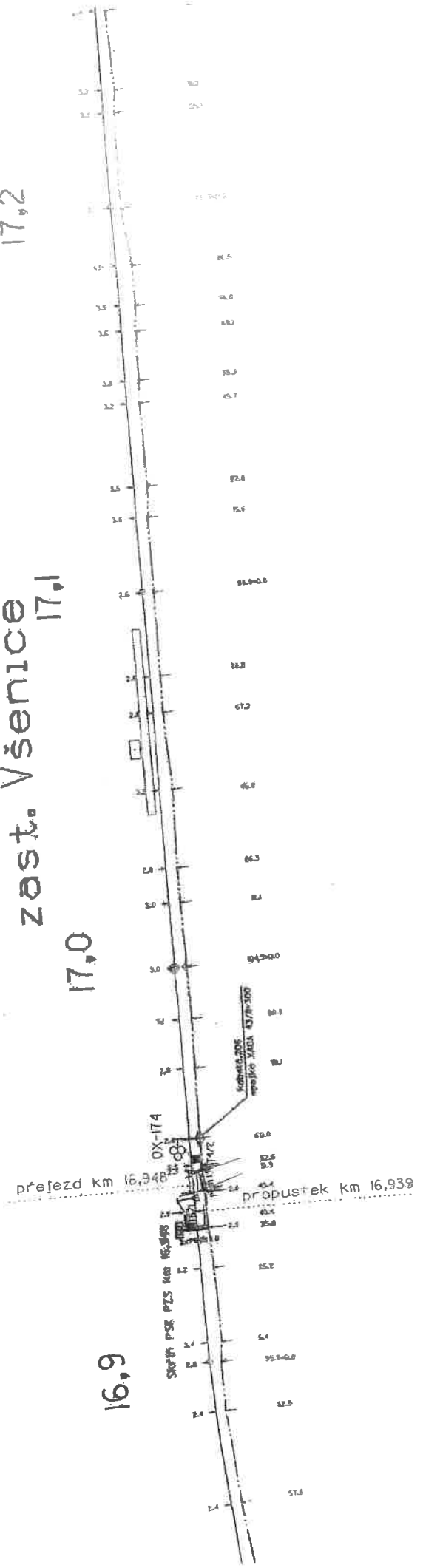


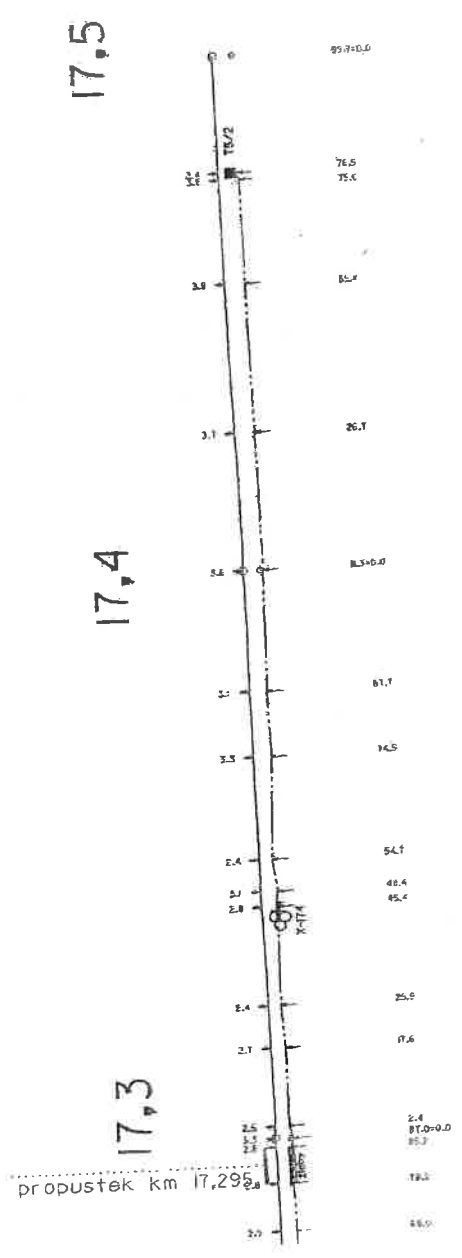
17.2

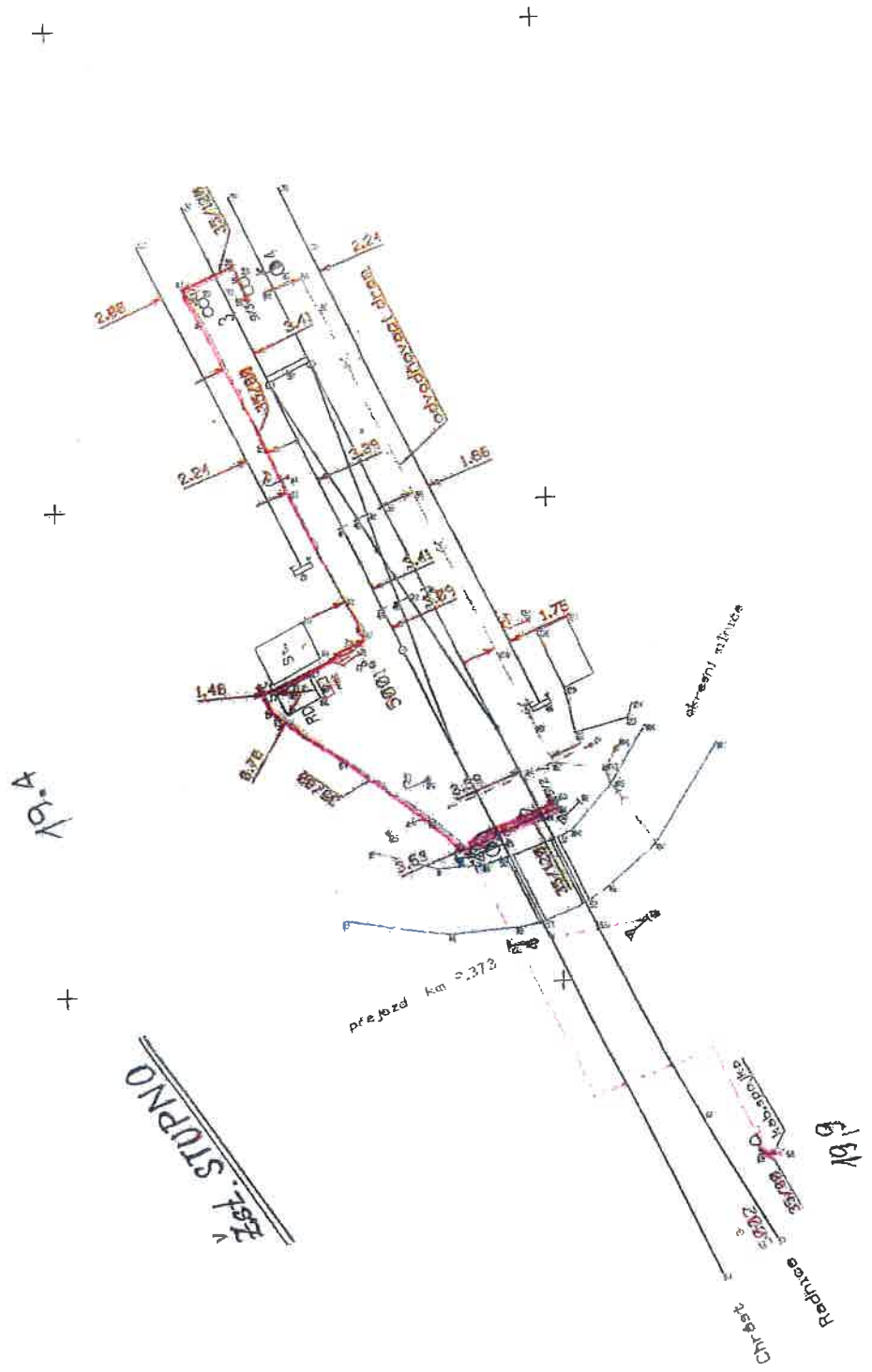
zast. Všenice 17.1

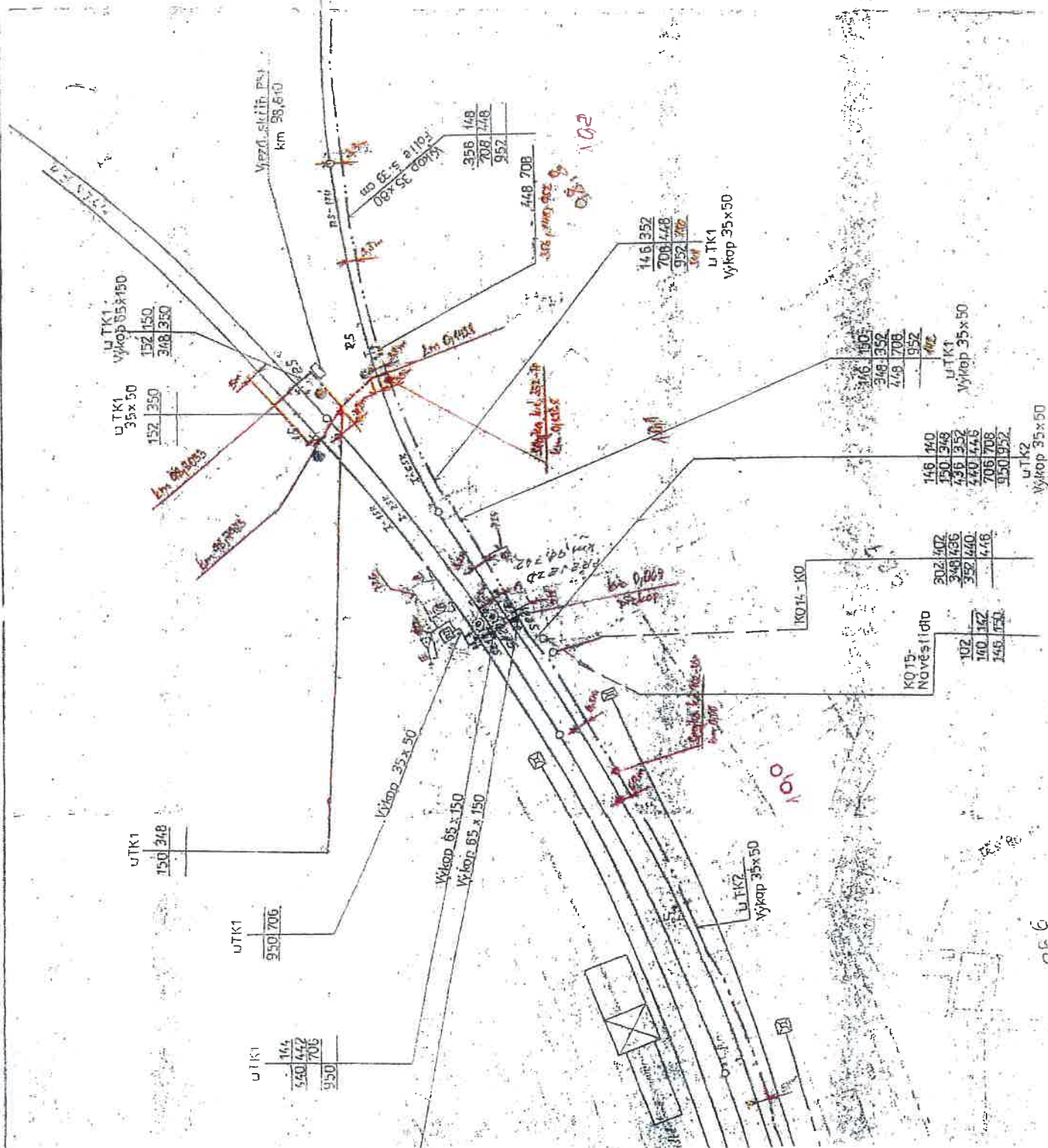
17.0

16.9

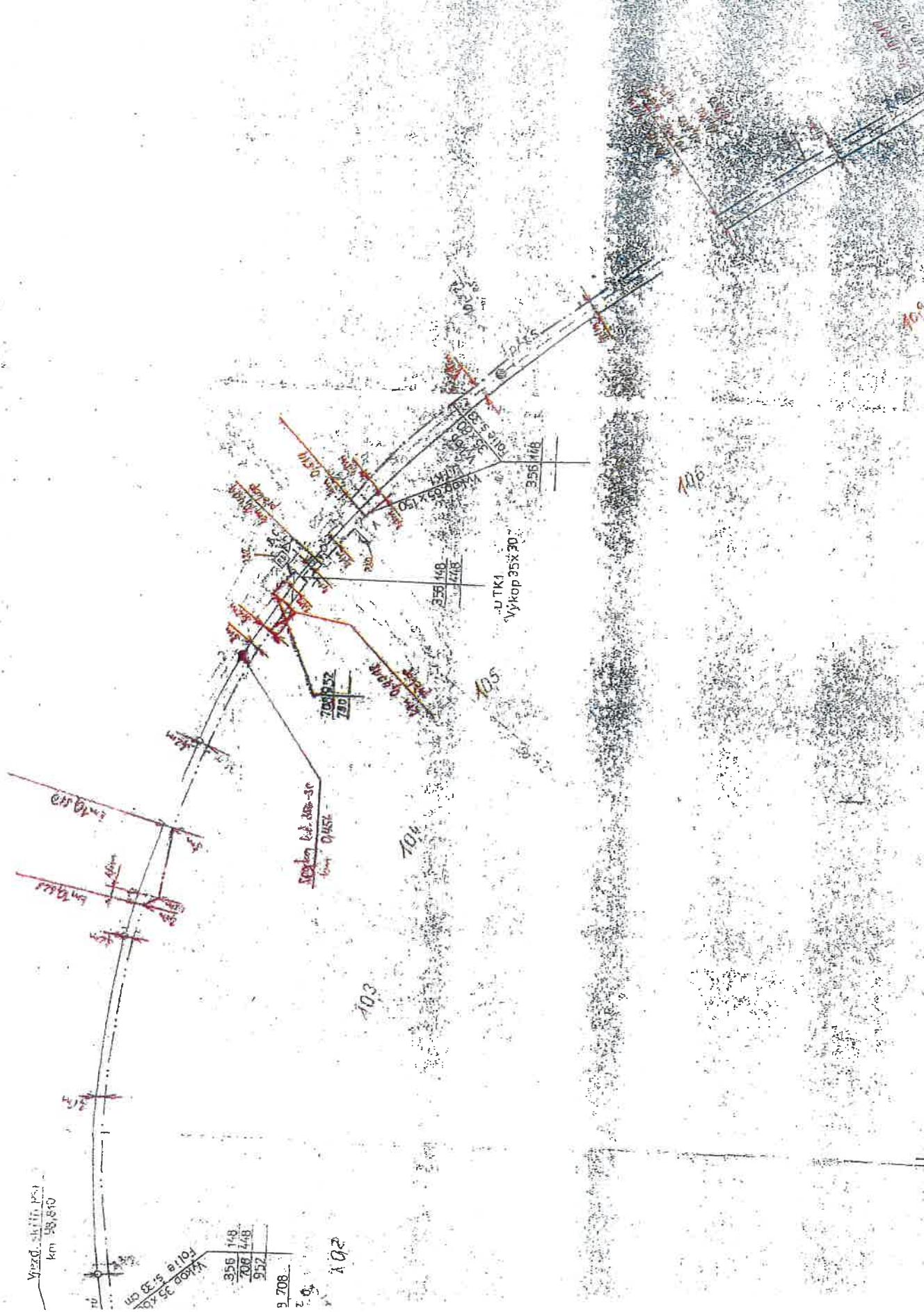












KTA technika,s.r.o.  
Bc Petra Marhoulová  
Klatovská třída 863/100  
301 00 Plzeň

Číslo jednací 1201815196  
Datum 10.10.2018

Vyřizuje Martin Švec  
telefon +420 606 763 587  
e-mail Martin.Svec@cdt.cz

Věc: **Souhrnné stanovisko k existenci komunikačního vedení a zařízení ve správě ČD - Telematika a.s. ke stavebnímu řízení.**

Název stavby: **Výstavba PZS Chrást u Plzně- Stupno v km 12,637 a 12,846**

Při realizaci výše uvedené stavby **NEDOJDE** ke styku se sítí elektronických komunikací, která je chráněna ochranným pásmem dle §102 zák. č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

Toto vyjádření platí pouze pro dokumentaci ověřenou společností ČD - Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených.

Vyjádření je platné pouze pro zájmové území vyznačené žadatelem včetně důvodu stanoveného žadatelem.

**Vyjádření pozbývá platnosti dne 10.10.2020**

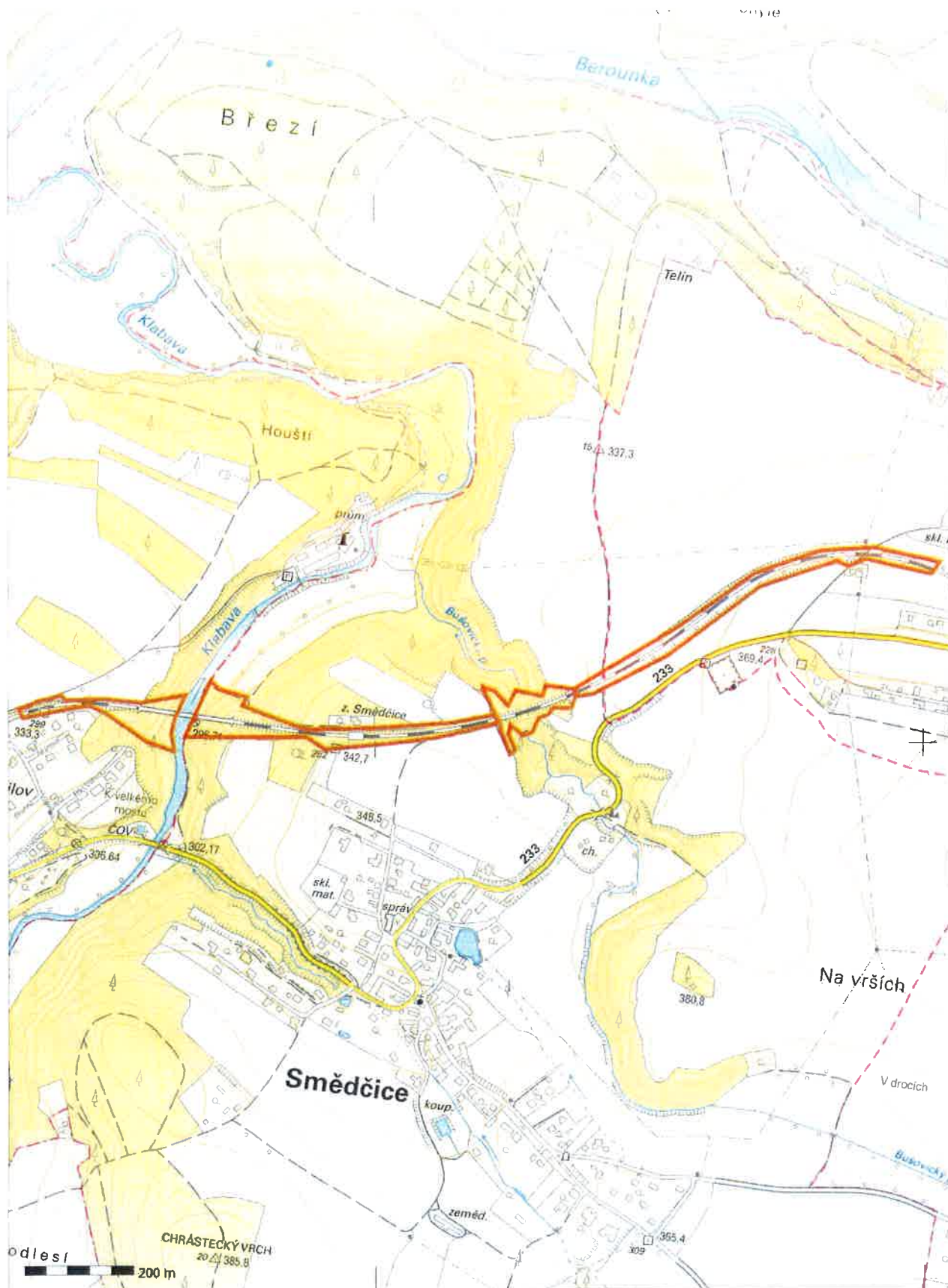
**Další upřesňující podmínky:**

Na trati pouze radiový komunikační provoz. Doporučujeme koordinaci se SŽDC s.o., TÚDC ohledně doprovodné pokládky HDPE, DOK, TK.

ČD - Telematika a.s.  
Pernerova 2819/2a  
130 00 Praha 3

**www.cdt.cz**







Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 30. 3. 14	
Vyřazeno dne: 31. 3. 14	Vyřadil: <i>[podepsáno]</i>



**D R Á Ž N Í Ú Ř A D**  
 Stavební sekce - oblast Plzeň  
 Škroupova 11, 301 36 Plzeň

SpZn.: ML-SDL0439/13-5/Sg  
 Čj.: DUCR-10688/14/Sg  
 Oprávněná úřední osoba: Souček Karel Ing.

V Plzni dne 24. února 2014  
 Telefon: +420 972 524 098 (linka 228)  
 E-mail: soucek@ducr.cz

## ROZHODNUTÍ

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci stávajícího křížení P 450 jednokolejné neelektrifikované regionální dráhy Chrást u Plzně - Radnice v jejím km 12,637 na pozemku p.č. 343/3 s účelovou komunikací na pozemku p.č. 346 a 421/1, vše v k.ú. Smědčice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

#### **o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:**

1. Křížení bude označeno dopravními značkami A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný, umístěnými na všech stožárech výstražníků.
2. Křížení bude zabezpečeno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor kategorie PZS 3SBL s pozitivní signalizací (bílé světlo), s přenosem informací strojvedoucímu o schopnosti přejezdového zařízení dávat výstrahu dle ČSN 34 2650 ed.2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, se dvěma stojany výstražníků „A“ a „B“, umístěnými vpravo účelové komunikace ve směru jízdy silničních vozidel.

#### **Výrok o námitkách účastníků:**

Námítky účastníků ve stanovené lhůtě nebyly vzneseny.

**Účastník řízení:** [§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“)]

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9, IČ 70994234, zastoupená obchodní firmou „KTA technika, s.r.o.“ se sídlem v Plzni, Klatovská 863/100, PSČ 30100, IČ 62618911, na základě plné moci ze dne 18. 1. 2013.

V souladu s § 68 odst. 4 správního řádu není odůvodnění tohoto rozhodnutí třeba.

#### **Poučení o odvolání**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání podle § 81 odst. 1 správního řádu ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, stavební sekce - oblast Plzeň, Škroupova 11, 301 36 Plzeň. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

Otisk úředního razítka



Ing. František Kuška  
 vedoucí oblasti Plzeň

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.



**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Obdrží:**

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
- KTA technika, s.r.o.; Klatovská 863/100, 301 00 Plzeň

**Dotčené orgány státní správy:**

- Obecní úřad Smědčice, 338 24 Břasy 1
- Policie ČR – KŘP Plzeňského kraje, ÚO-DI Rokycany, Komenského 29, 337 01 Rokycany

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 20. 3. 14	
Vypracováno dne: 14. 3. 14	Vypracováno: [signature]

**DRAŽNÍ ÚŘAD**  
Stavební sekce - oblast Plzeň  
Skroupova 11, 301 36 Plzeň



SpZn.: ML-SDL0440/13-4/Sg  
Čj.: DUCR-10737/14/Sg  
Oprávněná úřední osoba: Souček Karel Ing.

V Plzni dne 24. února 2014  
Telefon: +420 972 524 098 (linka 228)  
E-mail: soucek@ducr.cz

## ROZHODNUTÍ

Dražní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

### rozhodl

ve věci stávajícího křížení P 451 jednokolejné neelektrifikované regionální dráhy Chrást u Plzně - Radnice v jejím km 12,846 na pozemku p.č. 343/3 s účelovou komunikací na pozemku p.č. 328 a 475, vše v k.ú. Smědčice, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

#### o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:

1. Křížení bude označeno dopravními značkami A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný, umístěnými na všech stožárech výstražníků.
2. Křížení bude zabezpečeno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor kategorie PZS 3SBL s pozitivní signalizací (bílé světlo), s přenosem informací strojvedoucímu o schopnosti přejezdového zařízení dávat výstrahu dle ČSN 34 2650 ed.2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, se dvěma stojany výstražníků „A“ a „B“, umístěnými vpravo účelové komunikace ve směru jízdy silničních vozidel.

#### Výrok o námitkách účastníků:

Námítky účastníků ve stanovené lhůtě nebyly vzneseny.

Účastník řízení: [§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“)]

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9, IČ 70994234, zastoupená obchodní firmou „KTA technika, s.r.o.“ se sídlem v Plzni, Klatovská 863/100, PSČ 30100, IČ 62618911, na základě plné moci ze dne 18. 1. 2013.

V souladu s § 68 odst. 4 správního řádu není odůvodnění tohoto rozhodnutí třeba.

#### Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání podle § 81 odst. 1 správního řádu ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, stavební sekce - oblast Plzeň, Škroupova 11, 301 36 Plzeň. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

Otisk úředního razítka



[signature]

Ing. František Kuška  
vedoucí oblasti Plzeň

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši 500,- Kč.



**Upozornění:** Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

**Obdrží:**

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
- KTA technika, s.r.o.; Klatovská 863/100, 301 00 Plzeň

**Dotčené orgány státní správy:**

- Obecní úřad Smědčice, 338 24 Břasy 1
- Policie ČR – KŘP Plzeňského kraje, ÚO-DI Rokycany, Komenského 29, 337 01 Rokycany

Váš dopis čj. \_\_\_\_\_

Ze dne \_\_\_\_\_

Naše čj. \_\_\_\_\_

**603/2015-03**

Datum \_\_\_\_\_

9. 6. 2015

Vyřizuje \_\_\_\_\_

**Bc. Pavlína Hružová**  
 Generální ředitelství | Odbor investic  
 T 724 336 020

SŽDC, s.o.  
 Stavební správa západ  
 Sokolovská 278/1955  
 190 00 Praha 9

E hruzova@gr.cd.cz

## **Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k projektu stavby**

### **„Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Zpracování projektu stavby je zařazeno v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2015 pod číslem ISPROFIN/ISPROFOND: 5003540006/5323730005 – zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (3. prioritní osa). Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. CIN dle plánu jsou 152,745 mil. Kč.  
 Odpovědný projektant: K T A technika s.r.o., Plzeň

Projekt stavby řeší zabezpečení přejezdů u následujících staveb:

#### **1. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 12,637 a 12,846 PZS v km 12,637 – PZS P450 a PZS v km 12,846 – PZS P451**

V rámci stavby dojde k osazení přejezdových zabezpečovacích zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení budou ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v nových reléových domcích. Zároveň bude na obou přejezdech provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude na přejezdech osazena nová celopryžová přejezdová konstrukce a bude zřízena elektrická přípojka.

#### **2. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 13,391 a 13,852 PZS v km 13,391 – PZS P452 a PZS km 13,852 – PZS P453**

V rámci stavby dojde k osazení přejezdových zabezpečovacích zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení budou ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v nových reléových domcích. Zároveň bude na obou přejezdech provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude na přejezdech osazena nová celopryžová přejezdová konstrukce a bude zřízena elektrická přípojka.

**3. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 15,054**  
*PZS v km 15,054 – PZS P454*

V rámci stavby dojde k osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení bude ovládáno automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v novém reléovém domku. Zároveň bude provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude na přejezdu osazena nová celopryžová přejezdová konstrukce a bude zřízena elektrická přípojka.

**4. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 17,588; 17,904 a 18,397**  
*PZS v km 17,588 – PZS P459, PZS v km 17,904 – PZS P460 a v km 18,397 – PZS P461*

V rámci stavby dojde k osazení přejezdových zabezpečovacích zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení budou ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v nových reléových domcích. Zároveň bude na přejezdech provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude na přejezdech v km 17,904 a v km 18,397 zřízena asfaltová přejezdová konstrukce a na přejezdu v km 17,588 bude osazena nová celopryžová přejezdová konstrukce. Současně budou zřízeny elektrické přípojky.

**5. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 0,532 a doplnění výstražníků PZS v km 0,242**  
*PZS v km 19,373 / 0,242 – PZS P463*

Účelem stavby je doplnění výstražníků přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu.

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k doplnění stávajících výstražníků a světelné skříně a k náhradě stávajících kolejových obvodů na přejezdu za nové počítače náprav. Nově jsou situovány výstražníky tak, aby splňovaly současně platné normy. Nová technologie bude umístěna ve stávajícím reléovém domku.

**6. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 1,584 a přemístění zast. Bezděkov u Radnic**  
*PZS v km 1,584 – PZS P465*

V rámci stavby dojde k osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení bude ovládáno automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v novém reléovém domku. Zároveň bude provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude zřízena nová asfaltová přejezdová konstrukce a bude položena elektrická přípojka.

**7. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 3,618 a 3,975**  
*PZS v km 3,618 – PZS P468 a v km 3,975 – PZS P469*

V rámci stavby dojde k osazení přejezdových zabezpečovacích zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení budou ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav.

Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v nových reléových domcích. Zároveň bude na obou přejezdech provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Na přejezdu v km 3,618 bude zřízena asfaltová přejezdová konstrukce a v km 3,975 bude osazena nová celopryžová přejezdová konstrukce a bude zřízena elektrická přípojka.

**8. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 5,290; 6,057 a 6,288**

*PZS v km 5,290 – PZS P471, PZS v km 6,057 – PZS P472 a v km 6,288 - P473*

V rámci stavby dojde k osazení přejezdových zabezpečovacích zařízení reléového typu kategorie PZS 3SBL bez závor. Zařízení budou ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Informace o činnosti bude předávána pomocí přejezdníků přímo strojvedoucímu vlaku. Technologie bude umístěna v novém reléovém domku v km 6,321, který bude společný pro všechny tři přejezdy. Zároveň bude na přejezdech provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku a odvodnění. Dále bude na přejezdech zřízena asfaltová přejezdová konstrukce. Současně bude zřízena elektrická přípojka.

S vydáním stavebního povolení souhlasíme bez připomínek.

0.2   
Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA  
ředitelka odboru investic

Na vědomí  
KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň

Váš dopis č. \_\_\_\_\_

Ze dne \_\_\_\_\_

Naše č. \_\_\_\_\_

603d/2015-O3

Datum \_\_\_\_\_

24. 7. 2015

Vyřizuje \_\_\_\_\_

Bc. Pavlína Hružová  
Generální ředitelství | Odbor investic  
T 724 336 020

SŽDC, s.o.  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

E hruzova@gr.cd.cz

## Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k projektu stavby – dodatek č. 1

### „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně – Radnice“

Zpracování projektu stavby je zařazeno v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2015 pod číslem ISPROFIN/ISPROFOND: 5003540006/5323730005 – zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech (3. prioritní osa). Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Cín dle plánu jsou 152,745 mil. Kč.  
Odpovědný projektant: K T A technika s.r.o., Pízeň

Projekt stavby řeší zabezpečení přejezdů v úseku Chrást u Plzně – Radnice. Rekonstrukce je rozdělena do následujících staveb, přičemž stavbou č. 5 jsou dotčeny pozemky ve vlastnictví ČD, a.s.

**1.Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 12,637 a 12,846**  
PZS v km 12,637 – PZS P450 a PZS v km 12,846 – PZS P451

**2.Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 13,391 a 13,852**  
PZS v km 13,391 – PZS P452 a PZS km 13,852 – PZS P453

**3.Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 15,054**  
PZS v km 15,054 – PZS P454

**4.Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 17,588; 17,904 a 18,397**  
PZS v km 17,588 – PZS P459, PZS v km 17,904 – PZS P460 a v km 18,397 – PZS P461

**5.Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 0,532 a doplnění výstražníků PZS v km 0,242**  
PZS v km 19,373 / 0,242 – PZS P463

Účelem stavby je doplnění výstražníků přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu.

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k doplnění stávajících výstražníků a světelné skříně a k náhradě stávajících kolejových obvodů na přejezdu za nové počítače náprav. Nově jsou situovány



výstražníky tak, aby splňovaly současně platné normy. Nová technologie bude umístěna ve stávajícím reléovém domku. Stavbou jsou dotčeny pozemky ve vlastnictví ČD, a.s.

**6.Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 1,584 a přemístění zast. Bezděkov u Radnic**  
*PZS v km 1,584 – PZS P465*

**7.Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 3,618 a 3,975**  
*PZS v km 3,618 – PZS P468 a v km 3,975 – PZS P469*

**8.Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 5,290; 6,057 a 6,288**  
*PZS v km 5,290 – PZS P471, PZS v km 6,057 – PZS P472 a v km 6,288 - P473*

S vydáním stavebního povolení souhlasíme za předpokladu dodržení podmínek ve stanovisku ROJ ŽST Plzeň, č.j. 1546/2015-ROJŽST ze dne 21. 7. 2015

Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA  
ředitelka odboru investic

Na vědomí  
KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň



České dráhy, a.s. Generální ředitelství  
 Odbor investic  
 Oddělení řízení investic  
 Bc. Pavlína Hrušková  
 Nábř. L. Svobody 1222/12  
 110 00 Praha 1

Vyřizuje:

Ing. Karel Šiška

T 972 524 511

E siska@rsm.cd.cz

Číslo jednání 1546/2015 - ROJZST

Datum 21.07.2015

Odpověď na:

**Stanovisko Českých drah, a.s., zastoupených Regionální správou majetku Plzeň  
 k dokumentaci investiční akce**

**„Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 0,532 a doplnění výstražníků  
 PZS v km 0,242“**

Posuzované projektové souhrnné řešení pro zadavatele a investora, jímž je SŽDC s.o., zpracovala KTA technika s.r.o. v květnu 2015. V rámci stavby budou zřízeny opakovací přejezdníky před přejezdem, pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky. Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do stávajícího reléového domku. Kabelizace bude ukončena v dopravně Stupno.

Z projednání vyplynuly následující připomínky:

- výstavba PZS nekoliduje s výhledovými záměry ČD, a.s.
- stavba se dotýká pozemků p.č. 296 a stp. č. 60 v k.ú. Stupno, jež jsou ve vlastnictví ČD, a.s., po realizaci ÚMVŽST budou části pozemků dotčené stavbou převedeny na SŽDC s.o.
- v rámci projednání stavby požádá investor ČD, a.s. o vyhotovení smlouvy o právu provedení stavby, kont. osoba JUDr. František Mainzer, t.č. 724852734, email – mainzer@rsm.cd.cz
- zhotovitel stavby může využívat zařízení staveniště situované na pozemcích s vlastnickým právem pro České dráhy, a.s., až po sepsání nájemní smlouvy k předmětným pozemkům
- zahájení prací oznámí stavebník písemně nejpozději 15 dnů předem na shora uvedenou adresu a zároveň vyzve místního správce – paní Milenu Voráčkovou (724852443) k předání staveniště. Po ukončení stavby rovněž tak s dostatečným předstihem vyzve opět místního správce k převzetí staveniště
- přebytečný výkopek nesmí být deponován na pozemcích ČD, a.s., pozemky musí být po skončení prací uvedeny do původního stavu
- stavebník musí nahradit případné škody, které na pozemku a majetku ČD, a.s. eventuálně způsobil
- veškeré zemní práce budou prováděny pouze na místech vyznačených na smluvě předložené žadatelem a podle projektové dokumentace ověřené Drážním úřadem





Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 Plzeň

H1-7



došlo

one:

18-06-2015

č.j.:

Váš dopis zn.: Z15-029-1  
Ze dne: 29.04.2015  
Naše zn. (č.j.): 9800/2015-OR PLZ-ÚTN  
Poč. Listů: 6  
Poč. Příloh: 1  
Poč. Listů př.: 1  
Vyřizuje: Bc. Lískovec  
Telefon: 972524083  
Mobil: 606 611 078  
E-mail: [liskovec@szdc.cz](mailto:liskovec@szdc.cz)  
Datum: 15.06.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ  
Ing. Pavel Paidar  
NŘT – oblast Plzeň  
Sokolovská 278/1955  
190 00 PRAHA 9  
Na vědomí: Tomáš Mika, DiS.

KTA technika, s.r.o.  
Klatovská 100  
301 00 Plzeň  
Ing. Josef Hrnčíř

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k projektovému souhrnnému řešení stavby: „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedené projektové souhrnné řešení stavby zpracované firmou:

KTA technika, s.r.o. , Klatovská 100, 301 00 Plzeň, HIP – Ing. Josef Hrnčíř

**K předloženému projektovému souhrnnému řešení stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.**

### **Připomínky SBBH Plzeň**

1. Betonové domky pro umístění technologie budou se sedlovou střechou a pálenou krytinou a klempířskými prvky z poplastovaného plechu ve shodném odstínu jako střešní krytina. Srážkové vody budou svedeny svody do nově zřízených vsakovacích jímek dimenzovaných s rezervou pro přívalové deště. Domky budou uzemněny zemnicí sítí a opatřené hromosvodovou soustavou. Nad vstupem do domků bude zřízena pevná stříška materiálově shodná s hlavním zastřešením. Výška čisté podlahy domku bude min. 200 mm nad terénem.

Kontakt za SBBH Ing. František Tykal, [tykal@szdc.cz](mailto:tykal@szdc.cz), tel. 602 159 034

Podepsal Makovec Radek, Ing. dne 20.05.2015

### **Připomínky SEE Plzeň**

#### **Souhlasím**

Podepsal Eliášová Radka dne 14.05.2015

**Připomínky SMT Plzeň**Propustek km 17,902 a km 3,979

2. Trouby pro železniční propustky patří do skupiny výrobků, pro které platí Směrnice SŽDC č. 67 - Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství. Na stavbu propustku mohou být použity jen schválené prefabrikované trouby. Trouba by měla mít pevnostní třídu betonu C40/50. V projektové dokumentaci musí být vždy uvedena předpokládaná minimální zatížitelnost vybraného prvku (prefabrikovaná trouba). Dále by měly být dodrženy konstrukční zásady uvedené v MVL 649 (Mostní vzorový list pro železobetonové trubní propustky).

Ostatní mostní objekty

3. Uložení kabelů, které vedou přes mostní objekty, musí být provedeno tak, aby nedošlo k poškození těchto objektů a neznemožňovalo jejich údržbu a opravy. Uložení kabelů musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 (Železniční spodek).

2. stavba - D.1.3.4. - PS 2.01.2. PZS km 3,852 - TZ - str. 5 - D3.6. Kabelizace

4. km 14,724 - chybně označen objekt - je to most ne propustek

Podepsal Frémundová Dana dne 19.05.2015

**Připomínky SSZT Plzeň****Zabezpečovací zařízení**Schematický kabel plán:

5. u označení RD CS5 12,874 stále uvedeno chybné označení a km poloha
6. u CS8 chybně uvedeny 2 krát OX153

**PZS 12,637**

7. výstražník „B“ – cca 10m od výstražníku po místní cestě je tzv. mrtvý úhel vyzařování světla výstražníku – při zastavení vozidla před přejezdem nebudou vidět červená světla výstražníku. Tím se vyvolává řešení doplnit 1ks výstražníku nebo světelné skříně výstražníku.

**PZS 13,852**

8. žádná část výstražníku nesmí být blíže než 4m od osy koleje. Vzhledem k předpokládanému nasměrování skříně výstražníku „B“ je jeho uváděná vzdálenost od osy koleje (4200) na výkr. 0210 nedostatečná. Dále chybí kóta tohoto výstražníku od okraje pozemní komunikace.
9. nutno doplnit mechanickou zábranu (zábradlí) tak, aby cestující byli svedeni cestou z nástupiště před výstražník „D1/D2“

**PZS 17,588**

10. rozpor v km poloze spouštěcího bodu CS13/1, CS13/2 v tech. zpr., ve výkresu 0200 a tabulce PZS

**PZS 17,904**

11. rozpor v km polohách umístění spouštěcích bodů v tech. zpr., výpočtu, výkresu 0200 a tabulce PZS
12. hodnoty mezních výstražných dob v tabulce přejezdu neodpovídají hodnotám ve výpočtu
13. výkres 0210 chybné označení přejezdníku

**PZS 18,397**

14. chybí tech. zpráva, tudíž platí připomínky k tech. zprávě z předchozího stupně
15. rozpor v umístění spouštěcího bodu CS15/1 v tech. zpr. a ve výkresu 0200
16. výkres 0200 - u přejezdníku OX179 doplnit „2“ ( platí pro dvě PZS)
17. v tech. zprávě chybí výpočet mezních výstražných dob

**PZS 0,242**

18. v tech. zprávě chybí výpočet, nutno aktualizovat dochází ke změnám délky přibliž. úseků
19. v tabulce přejezdu chybí výpočet mezních výstražných dob
20. výkres 0210 nesouhlas km poloh všech PB; PB28 v km poloze označen jako PB26
21. rozpor umístění km poloh spouštěcích bodů v tabulce PZS

**PZS 6,288**

22. v tech. zprávě a tabulce přejezdu chybí výpočet mezních výstražných dob
23. doby zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) uvedené v tabulce přejezdu neodpovídají výpočtu
24. V dokumentaci nejsou zahrnuty úpravy místní komunikace. Na veřejnoprávním jednání s DÚ bylo jednoznačně stanoveno, že se musí provést úpravy místní komunikace přejezdu a to na přejezdu i v jeho těsné blízkosti z hlediska nemožného umístění nového výstražníku B1/B2, nebo případ, aby nezůstalo stát na přejezdu dlouhé vozidlo při dávání přednosti v jízdě při výjezdu z vedlejší komunikace na hlavní. Bez těchto úprav nelze přejezd zabezpečit dle platných norem.

Za SSZT Plzeň : Velík Petr, Ing.Rollinger Aleš

**Sdělovací zařízení**

25. V bodě D.3.7 technické zprávy jednotlivých PS je nesoulad, existují tři různé varianty, v každé z nich je nepřesnost:

**D.3.7. Napojení traťového telefonu**

26. Nový telefonní přístroj bude umístěný uvnitř v technologickém domku a bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi tímto RD a RD v km 3,630 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu.

D.3.7. Napojení TO

27. Telefonní objekt umístěný na technologickém domku bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi tímto RD a RD km 18,397 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu.

D.3.7. Napojení TO

28. Telefonní objekt umístěný na kabelové skříní bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi touto kabelovou skříní KS a kabelovou skříní KS km 6,044 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu.
29. Ve výkazu výměr je počítáno s VTO, stejně tak ve výkresech umístění zařízení a kabelových plánech jsou VTO.
30. Předpokládáme, že připojení a umístění telefonů přejezdů bude shodné v celém řešeném úseku a měly by spolu korespondovat všechny části projektu. Standardně se VTO montují vně domku zapojené do traťového okruhu, který je ukončen v telefonních zapojovacích sousedních dopraven. Pracovní udržovací okruh může být ve VTO jako druhá linka nebo na samostatném telefonu uvnitř domku.
31. PS 4.01.3 neobsahuje technickou zprávu.

Stanislav Kopelent

Podepsal Týrová Miroslava dne 19.05.2015

Připomínky ST Plzeň

32. U všech SO přejezdů požadujeme zdemontované výstražné kříže včetně sloupků předat v neporušeném stavu PS Rokycany - doplnit TS!
33. U všech SO přejezdů požadujeme veškeré spáry napojení ABS povrchů, prahových vpustí či kolejnic zalít pružnou modifikovanou zálivkou!. Nutno doplnit rovněž do VV.
34. U všech přejezdů, kde není dodržena volná šířka komunikace ( nebo toto není patrné ) požadujeme doplnit přesné kótování a doložit soulad požadavku.
35. Kabelové trasy realizované v rámci stavby musí být navrženy a skutečně umístěny v souladu s platnou legislativou , předpisem SŽDC S4 a souvisejícími normami. Před zahájením výkopových prací požadujeme upřesnit umístění kabelových tras pochůzkou na místě za účasti zástupce ST Plzeň.

1.stavbaSO 1.01.1 km 12,637

36. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ). V dokumentaci je doložena chybná situace na přejezdu.

SO 1.01.2 km 12,846

- 37. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ).
- 38. Vodu z příkopů na levé i pravé straně za přejezdem je nutno převést pod stávající komunikací ve směru sklonu příkopů. ( směrem na Chrást ).

2.stavbaSO 2.01.1 km 13,391

- 39. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 40. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Jakou konstrukci? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ).
- 41. Krajnice - pokrytí šířky krajnice doplnit 1x vnější panel vlevo na začátku a vpravo na konci přejezdu.
- 42. Vodu z příkopů na levé i pravé straně za přejezdem je nutno převést pod stávající komunikací ve směru sklonu příkopů. ( směrem na Chrást ).

SO 2.01.2 km 13,852

- 43. Celopryžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.
- 44. Prahová vpust' je zaústěna do vsakovací jímky, NENÍ DOLOŽEN hydrotechnický výpočet!. Navržené řešení je v rozporu s připomínkami k PD, kde bylo požadováno stanovení geologických poměrů , doložení výpočtu a dle výsledků případná úprava řešení (Objem vsakovací jímky?, Umístění vsakovací jímky vlevo nad tratí?). S navrženým umístěním vsakovací jímky nesouhlasíme.

3.stavbaSO 3.01.1 km 15,054

- 45. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 46. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ). S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej". V TZ 3.1 Směrové a výškové úpravy změnit v textu Sedlecko na Střápole.

4.stavbaSO 4.01.1 km 17,588

- 47. Není nijak řešen výjezd z účelové komunikace (z farmy) vpravo od konce trati. Bylo již původně požadováno v rámci připomínek k PD. Nutno vyřešit.
- 48. Celopryžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.
- 49. U této stavby je nutno použít kolejnicové pasy S49 o délce 75m. S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej".



50. V TZ 3.1 Směrové a výškové úpravy změnit v textu km 17,904 na 17,588.

#### SO 4.01.2 km 17,904

- 51. 2.1 V textu opravit "mezi dopravnami Stupno a Radnice" na "mezi dopravnami Chrást a Stupno"
- 52. bod 3.2 opravit km 1,854 na 17,904.
- 53. S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej".
- 54. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 55. V rámci úpravy parametrů oblouku v km 17,620 - 17,923 požadujeme doplnit nové zajištění koleje. Změna převýšení změni výšku nástupiště zast. Dolní Stupno. Nutno doložit změnu a posoudit nutnost úpravy nástupiště.
- 56. Není řešeno svedení cestujících před výstražník z nástupiště svodným zábradlím, popř. úpravou přístupového chodníku - viz původní požadavky v PD, nutno dořešit.

#### SO 4.01.3 km 18,397

- 57. V technické zprávě opravit 3.2 "Všeobecně"; 3.3 "Přejezdová konstrukce" km 17,904 na km 18,397.
- 58. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 59. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

#### SO 6.02.1 km 1,584

- 60. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 61. V rámci úpravy parametrů oblouku v km 1,506-1,690 požadujeme doplnit nové zajištění koleje.

### 7.stavba

#### SO 7.01.1 km 3,618

- 62. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 63. Rozsah úpravy železničního svršku byl od začátku požadován 30m. Úpravy železničního svršku - nutno provést nové zajištění koleje.
- 64. Řešení vyústění odvodnění neodpovídá stavu na místě. Vyústění nutno napojit až ke stávajícímu odvodnění.

#### SO 7.01.2 km 3,975

- 65. V TZ bod 3.3 opravit km 5,290 na km 3,975.
- 66. Celopryžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.
- 67. V rámci úpravy železničního svršku nutno doplnit zajištění koleje.
- 68. Výkopy a zásypy spodku a propustku nutno sjednotit.

8.stavbaSO 8.01.1 km 5,290

69. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

SO 8.01.2 km 6,057

70. V TZ bod 3.3 opravit km 5,290 na km 6,057.
71. V dokumentaci není řešena původní připomínka :
72. "nutno doplnit stávající stav GPK ve vztahu k nově navrženým parametrům. V této souvislosti nutno projednat využití navržených parametrů pro rychlost 60km/hod.
73. V projektu stavby nutno dořešit navázání stávajících příkopů před přejezdem, hranice sanace končí v místě starého potrubí ( propustku ), nutno zahrnout do sanace popř. zajistit převedení odvodnění v místě Šv navrhujeme umístit horskou vpust pro odtok vody ze zářezu. "
74. Stávající parametry oblouku jsou  $D = 48\text{mm}$ , pražce z roku 1989. V rámci úprav železničního svršku nutno provést zajištění koleje.
75. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

SO 8.01.3 km 6,288

76. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
77. Doložená úprava místní komunikace není dostačující. Bylo projednáváno jiné řešení. Nutno doložit ve vztahu k řešení zabezpečovacímu zařízení.
78. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

Podepsal Úlovec Miroslav dne 01.06.2015

Připomínky ÚŘP – odbor technologieVšeobecně ve všech stavbách (1. – 8. Stavba) – výkres 0200:

79. Před PZS v km 15.555 je v sudém směru zřízen přejezdník X 159. Požadujeme změnit označení tohoto přejezdníku na sudé číslo pro jednotnost číslování přejezdníků na celé trati,
80. Přejezdníky X171 – X188 je potřeba vzhledem k jejich provedení kreslit bez symbolu svítícího bílého světla

1. stavbaB.souhrnná část; B.1 Souhrnná technická zpráva; B.1.4 Koncepce stavby:B.1.4.10 Bezpečnost práce

81. Předpis Op 16 byl nahrazen novým předpisem Bp1.

B.1.4.12 Podmiňující předpoklady

82. Do textu doplnit větu, že požadavek na výluky musí být podán minimálně 120 dnů před termínem konání výluky.

B.2 Provozní a dopravní technologie (platí též pro části B.8 Dopravní opatření, F.1.4. Dopravní trasy, F 1.14 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území)

83. Z textu vymazat několikrát opakující se větu: „Dále bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a dopravnou D3 Radnice.“

2. stavbaPS 2.01.1; 0001 13391

84. Přejezd v km 13,391 nelze ve směru Stupno – Chrást spouštět bodem PB9, protože přejezdník X142 je společný pro přejezdy v km 13,853 a v km 13,391 (je označený číslem 2 - závislý na obou zmíněných PZS). Z toho vyplývá, že v době jízdy vlaku okolo přejezdníku X142 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst „Přejezd uzavřen“, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB9. Požadujeme vytvořit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci;

85. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 138.

PS 2.01.2; 0001 13852

86. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 139.

2B SČ PSŘ

87. V dokumentaci nejsou dostatečně popsány přejezdníky X 129 a X142, které jsou společné pro oba přejezdy (musí obsahovat kontrolu obou PZS v km 13,391 a v km 13,852) a opakovací přejezdníky OX138 pro PZS v km 13,931 a OX 139 pro PZS v km 13,852.

3. stavbaPS 3.01.1; 0200 15054

88. Ve směru Stupno – Chrást je zřízen mezi zastávkou Střápole a přejezdem v km 15,054 opakovací přejezdník OX150, proto by kmenový přejezdník X154 mohl být zřízen jen s neproměnnou návěstí Otevřený přejezd. Stav přejezdu by návěstil OX150. Požadujeme upravit dokumentaci na navrhované řešení (včetně oprav všech schémat);

3B SČ PSŘB.1 Souhrnná technická zpráva; B.1.4. Koncepce stavby; B.1.4.1. Účel stavbykm 15,054 – PZS P454

89. V textu jsou uvedeny dva jednoduché výstražníky. V části PS 3.01.1 v souboru 0001\_15054 a ve schématu 0200\_15054 je však uveden výstražník „B“ v provedení dvojitém. Opravte prosím tuto nesrovnalost v dokumentaci.

4. stavba

90. V celé stavbě je mylně uvedeno, že přejezdníky mají základní návěst „Uzavřený přejezd“. Základní návěstí je návěst „Otevřený přejezd“. Je potřeba opravit chybné označení základní návěstí.

PS 4.01.1; 0200 17588

91. Přejezdník X171 je označen jako společný pro 3 přejezdy (je označen číslem 3 - závislý na všech třech PZS). Přejezd v km18,397 je ale dle dokumentace ve směru Chrást - Stupno spouštěn až z počítacího bodu PB20 a tak v době jízdy vlaku okolo přejezdníku X171 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst „Přejezd uzavřen“, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB20. Požadujeme vytvořit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci;
92. Přejezdník X188 je označen jako společný pro 3 přejezdy (je označen číslem 3 - závislý na všech třech PZS). Přejezd v km 17,904 je ale dle dokumentace ve směru Stupno - Chrást spouštěn až z PB27 a přejezd v km 17,588 je spouštěn až z PB25a tak v době, kdy vlak pojede okolo X188 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst Přejezd uzavřen, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB27 ani PB25. U opakovacího přejezdníku OX179 není specifikováno, pro kolik PZS platí (bude-li pro 2 PZS, musí být označen číslem 2). Pro tyto tři přejezdy je nutné zvolit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci.

PS 4.01.3

93. Chybí soubor 0001\_18397.

5. stavbaPS 5.01.1; 0001 0242D Technická zpráva; D.3 Technické řešení; D.3.1 Všeobecně

94. Jsou uvedeny spouštěcí body ve Stupně PZS v km 19,373/0,242 od Chrástu pouze na kolej č. 1 a od Radnic na kolej č. 2. Je však nutné, aby při změně vjezdové/odjezdové koleje PZS správně fungoval. Požadujeme upravit technické řešení.

6. stavbaPS 6.01.1; 0001 1584 (platí též pro část 6B SČ PSŘ)

95. Do projektové dokumentace požadujeme doplnit spouštěcí bod PB 50 při jízdě z vlečky.

7. StavbaPS 7.01.1; 0001 3618

96. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 040.

PS 7.01.2; 0001 3975

97. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 039

7B SČ PSŘ

98. Požadujeme v dokumentaci lepší popis společných přejezdníků X 033 a X 044 a opakovacích přejezdníků OX 039 a OX 040 u obou stavbou dotčených přejezdů.

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 18.05.2015

Připomínky OPS Plzeň**Oddělení ekologie**

99. Při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady.
100. S odpady vzniklými v rámci stavby nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech, především z hlediska předávání odpadů pouze osobám s oprávněním k převzetí příslušných druhů odpadů.

Podepsal Ryba Stanislav, Ing. dne 24.04.2015

**V-OPS**Km 6,288

101. V dokumentaci není přepracovaný dohodnutý návrh situačního řešení na zlepšení způsobu úrovnového křížení pozemní komunikace s dráhou. (Zasláno zpracovateli příslušného SO stavební části projektu – e-mail dne 12.5.2015.

Podepsal Lískovec Jiří Bc. dne 15.06.2015

Připomínky ÚT - PLZ - PO + energetika elektro

102. U nově budovaných PZS, které budou napájeny přímo z rozvodné soustavy LDSŽ - SŽDC (tzn nebudou napájeny z distribuční sítě), nutno počítat s osazením měření el. energie.

Podepsal Knížek Karel dne 22.05.2015

Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň PLZ

103. Dodržet připojovací podmínky dodavatele elektrické energie. Opravit schémata přípojek SO 1.02.1, 1.02.2, 2.02.1 není jasné odkud je napojen RD v km 12,644.

Podepsal Skala Roman, Ing. dne 19.05.2015

Připomínky SŽDC - SŽG Praha PPK**Souhlasím**

Podepsal Poustka Roman, Ing. dne 05.05.2015

**Připomínky SŽDC SŽDC - SŽG Praha ZBP**

104. Ve všech zájmových územích se nachází platné ŽBP. Veškeré měřické práce je třeba provádět na tomto mapovém podkladě.
105. V případě poškození/zničení stabilizace bodového pole je třeba informovat příslušného správce a domluvit se na způsobu náhrady/obnovy poškozených/zničených bodů.

Podrobnější informace o platném ŽBP na vyžádání.

Podepsal Pelikán Petr, Ing. dne 19.05.2015

**Připomínky TÚDC Praha**

SKS Plzeň bez připomínek. Švec, 13.5.2015

Nenahrazuje vyjádření ČDT - Odbor výstavba Plzeň.

**Vyjádření ČD-Telematika a.s., odbor Výstavba skupina Plzeň:**

106. V Technických zprávách PS jednotlivých staveb PZS a ve Schématickém kabelovém plánu č. výkr. 1000 je zahrnuta pokládka kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8 a pokládka prázdné HDPE 40 pro budoucí využití. Pokládka je navržena od žkm 10,920 v Chrástu (napojení na stavbu, týkající se koridoru) do žkm 6,595 - žst. Radnice.
107. V TZ PS 8.01.3 v bodu D.3.6. Kabelizace požadujeme doplnit žkm ukončení TK a HDPE.
108. Propojení kabelizace až do žst. Chrást nutno koordinovat se zástupcem investora koridorové stavby.
109. Dále navrhujeme provedení výpichu TK a zavedení HDPE do žst. Stupno v žkm 19,6 (je na rozhodnutí správce ŽTM, SŽDC, s.o. - TÚDC Praha).

Zapsal: T. Fencl, technický zástupce

Podepsal Krýdlová Marie dne 18.05.2015

Požadujeme tyto připomínky projednat a zpracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zpracování připomínek chceme být informováni.

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

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

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

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

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

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.



Ing. Karel Týr  
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Plzeň  
Sušická 23, 326 00 Plzeň  
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ70994234  
(05)

▪ Přílohy:

Příloha 1. Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Cinádr Stanislav, ze dne 15.05.2015 pod č.j. 3964/2015-  
-TÚDC



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: Z 15-029-17  
Ze dne: 29. 4. 2015  
Naše zn.: 20020/2015-O26  
  
Vyřizuje: Ing. Radim Brejcha, Ph.D.  
Telefon: 972 235 852  
Mobil: 601 567 063  
E-mail: [Brejcha@szdc.cz](mailto:Brejcha@szdc.cz)  
Datum: 12. 5. 2015

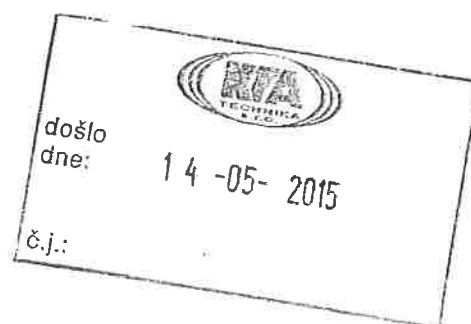
KTA technika s.r.o.  
Ing. Josef Hrnčíř  
Klatovská 100  
301 00 PLZEŇ

**Vyjádření k projektovému souhrnnému řešení „Výstavba PZS na trati Chrást u Plzně - Radnice“**

K předkládanému projektovému souhrnnému řešení „Výstavba PZS na trati Chrást u Plzně - Radnice“ nemáme žádné připomínky.

S pozdravem

Bc. Marek Binko  
ředitel odboru strategie







Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 21208/2015-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 19.5.2015

KTA technika s.r.o.

Klatovská 100

301 00 Plzeň

Na vědomí:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1935j.:

190 00 Praha 9

došlo

dne:

25-05-2015

**„Přejezdy v úseku Chrást u Plzně – Radnice“, souhrnné vyjádření k projektové dokumentaci**

K předloženému projektovému souhrnnému řešení (PSŘ) souboru staveb „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně – Radnice“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

**1. Odbor základního řízení provozu (O12)**

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

Do dokumentace žádáme doplnit údaj o tom, že se jedná o trať, kde se organizuje a provozuje drážní doprava dle předpisu SŽDC D3 s uvedením sídla dirigujícího dispečera. S ohledem na koordinaci se stavbou III. TŽK „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ považujeme také za potřebné uvést sídlo dirigujícího dispečera po realizaci této koridorové stavby.

**4. stavba**

V kapitole A.2.2. jsou popisovány čtyři nové přejezdníky X171, X188, OX178 a OX179. V A.2.3., podkapitole Kapacitní údaje stavby je pak u nových přejezdníků uvedeno kusů šest. Údaje je nutné ujednotit.

**5. stavba**

V textových částech jsou popsány ovládací prvky na Pst 2. Považujeme za vhodné doplnit do části D přílohu se schématem těchto ovládacích prvků umístěných na Pst 2.

**6. stavba**

V textových částech 6. stavby je u popisu případné obsluhy vlečky ZKZ Brasy uváděno: „Vlečku bude možno obsluhovat pouze z dopravní Stupno a jízda zpět bude prováděna též jenom do dopravní Stupno.“ Dále je pak ale uváděno: „V případě pokračování do dopravní Radnice, bude nutno toto řešit v dalším stupni.“ Jedná se o rozporné tvrzení. Předpokládáme, že vlečku bude možné obsluhovat skutečně jen z dopravní D3 Stupno (jízda na vlečku a zpět). Větu o případném pokračování jízdy nákladního vlaku do Radnic a vyřešení v dalším stupni žádáme proto vypustit.

**7. stavba**

V kapitole A.2.2. jsou popisovány čtyři nové přejezdníky X023, X044, OX039 a OX040. V A.2.3., podkapitole Kapacitní údaje stavby jsou u nových přejezdů uvedeny kusy tři. Údaje je nutné sjednotit.

**8. stavba**

V textových částech jsou popsány ovládací prvky na Pst 1. Považujeme za vhodné doplnit do části D přílohu se schématem těchto ovládacích prvků umístěných na Pst 1.

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

Bez připomínek.

**2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)**

(zpracovatel Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

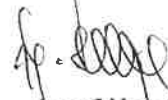
Obecně ke všem stavbám:

Formálně upozorňujeme, že ROV vydává místně příslušné OŘ.

K organizaci výlukové činnosti pak konstatujeme:

- Nepřetržitá výluka v době 8:00 – 20:00 není možná. Výluka může být buď nepřetržitá s délkou ve dnech, nebo denní v časovém intervalu. Požadujeme uvést do souladu.
- Rozsah 2x 5N se zdá být v porovnání s jinými obdobnými stavbami poněkud naddimenzovaný. Požadujeme přehodnotit.

- U výluk požadujeme specifikovat, které součásti infrastruktury budou vyloučeny.
- V dokumentaci je zmíněna vedle výluk i situace, kdy bude z provozu vypnuto PZS a jízda bude zajištěna rychlostí 10 km/h. Požadujeme definovat, v jakém rozsahu budou PZS vypnuty, jak dlouho bude stav trvat a jaký bude mít vliv na plnění GVD. Výluky PZS uvádějte standardním způsobem do výčtu výluk.
- Požadujeme zpracovat předpokládanou organizaci náhradní dopravy (ND) s ohledem na postup výlukových prací včetně zhodnocení ekonomické náročnosti.
- Doporučujeme (i pro organizaci ND) zpracovat předpokládaný HMG postupu výstavby. S ohledem na různé stavy na přejezdu (výluka ŽD, omezení rychlosti ŽD, výluka SD) je zapotřebí stavby koordinovat tak, aby byla zkrácena celková doba výstavby na minimum, ale zároveň, aby stavební činností na dráze nedošlo k omezení jízdy prostředků ND.



**Ing. Josef Hendrych**  
náměstek generálního ředitele  
pro řízení provozu ,



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 24573/2015-SZDC-O13

Vyřizuje: Ing. Hana Boubelová

Telefon: 972 244 498

Mobil:

E-mail: boubelova@szdc.cz

Datum: 8.6.2015

KTA technika, s.r.o.

Klatovská 100

301 00 Plzeň

Petr Steiner

došlo dne:	17-06-2015
č.j.:	

## Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice

K předložené dokumentaci ve stupni PSŘ (formou úschovny) máme z hlediska našeho odboru následující připomínky:

Obecně:

- Nesouhlasíme s použitím celopryžových přejezdových konstrukcí na nezpevněných účelových komunikacích. Navrhovaná konstrukce je technicky nevhodná a neekonomická. V tomto případě jsou technicky vhodné železobetonové přejezdové konstrukce.

(týká se přejezdů: km 12,637; 12,846)

- Proč je vynechán přejezd v km 4,454?

Km 13,852:

- Jedná se o přejezd na silnici II. třídy. Ve výkresové části je uvedeno, že bude použita konstrukce např. HoldFast. Upozorňujeme, že tato konstrukce již nemá schváleny TPD a má ukončenou platnost STO.
- V těsné blízkosti přejezdu je zastávka Sedlecko. Ukončení nástupiště musí být provedeno tak, aby přístupová komunikace na toto nástupiště ústila na pozemní komunikaci vedenou přes přejezd mimo nebezpečné pásmo přejezdu – tj. až za výstražníky (viz Ž 8.5 Ukončení nástupišť).

Km 15,054:

- V TZ je navržena celopryžová konstrukce, ve výkresech je železobetonová přejezdová konstrukce. Nutno sjednotit.

Km 17,588:

- Ve výkresové části je uvedeno, že bude použita konstrukce např. HoldFast. Upozorňujeme, že tato konstrukce již nemá schváleny TPD a má ukončenou platnost STO.

Km 17,904:

- Jedná se o přejezd na místní komunikaci, ne účelové komunikaci, jak je uvedeno v TZ. Přejezd není šikmý ale kolmý. Není dodržena požadovaná volná šířka pozemní komunikace minimálně 5 m!
- V těsné blízkosti přejezdu je zastávka Dolní Stupno. Ukončení nástupiště musí být provedeno tak, aby přístupová komunikace na toto nástupiště ústila na pozemní komunikaci vedenou přes přejezd mimo nebezpečné pásmo přejezdu – tj. až za výstražníky (viz Ž 8.5 Ukončení nástupišť).

Km 3,975:

- Ve výkresové části je uvedeno, že bude použita konstrukce např. HoldFast. Upozorňujeme, že tato konstrukce již nemá schváleny TPD a má ukončenou platnost STO.
- V těsné blízkosti přejezdu je zastávka Břasy. Ukončení nástupiště musí být provedeno tak, aby přístupová komunikace na toto nástupiště ústila na pozemní komunikaci vedenou přes přejezd mimo nebezpečné pásmo přejezdu – tj. až za výstražníky (viz Ž 8.5 Ukončení nástupišť).

**Část E - Geotechnický průzkum a železniční spodek** (zpracoval Ing. Bernatík, tel. 972 762 485, bernatik@szdc.cz)

#### Všechna SO

- Projektová dokumentace nesplňuje náležitosti směrnice SŽDC GR č. 11/2006. Chybí např.:
  - v situaci kilometrická poloha začátku a konce stavby (SO), rekonstrukce žel. svršku a spodku,
  - v příčných řezech výškové kóty zemní pláně, pláně tělesa železničního spodku, dna trativodu,
  - v podélných řezech zakreslení pláně tělesa žel. spodku a zemní pláně, popsat typ pražcového podloží, chybí výškové kóty dna trativodních šachet, zakreslení dna stávajících odvodňovacích systémů a jejich popis atd.
- Není doložena zpráva podrobného geotechnického průzkumu včetně všech protokolů sond a zkoušek a nejsou doloženy výpočty pražcového podloží na únosnost a promrznání. Bez jejich doložení nelze ověřit a odsouhlasit návrh konstrukce pražcového podloží. Tato připomínka byla uplatňována už v předchozím stupni PD (č.j. 27592/2014-O13). Požadujeme doplnit! Dále upozorňuji, že pro každý přejezd musí být provedena kopaná sonda, zatříděná zemina zemní pláně, stanovena namrzavost, vodní režim atd. a musí být provedena statická zatěžovací zkouška na zemní pláni!
- U přejezdů křižujících polní nebo lesní cesty (účelové komunikace) lze s ohledem na kategorii tratě snížit hodnotu požadovaného modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku, maximálně však na 30 MPa.

### **Technická zpráva**

- Kap. 3.2 Všeobecně: Požadujeme předložit předběžný geotechnický průzkum k ověření provedených geotechnických prací. Dále zásadně nesouhlasíme s provedením podrobného průzkumu v dalším stupni projektové dokumentace!!! Bez znalosti údajů o zemině zemní pláně nelze navrhnout adekvátní konstrukci pražcového podloží (po zjištění neúnosných zemin v pražcovém podloží může dojít v dalším stupni PD ke zvýšení CIN). Tento postup je v rozporu s vnitřními předpisy SŽDC. Tento postup nelze odsouhlasit na základě dohody se SSZ. V ojedinělých a zvláště závažných případech podložených pádnými důvody může udělit výjimku pouze SŽDC O13 (gestor dotčených předpisů), přičemž o výjimku musí být požádáno v co nejranějším stádiu přípravy stavby!
- Kap. 3.2 Konstrukční vrstvy: Nelze navrhovat skladbu konstrukčních vrstev na základě dohody se SSZ. Doplnit průzkum!!!
- Kap. 3.2 Konstrukční vrstvy: Na cementové stabilizaci musí být dosaženo modulu přetvárnosti min. 60 MPa. U přejezdů křižujících polní nebo lesní cestu by postačilo dosáhnout modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku 30 MPa a z tohoto pohledu je konstrukce docela předimenzovaná. Zároveň zřizování cementové stabilizace je náročnější proces z hlediska technologického oproti zřízení nestmelené konstrukční vrstvy ze štěrkodrti, protože se musí ošetřovat před odpařováním vody a staveništní doprava a zakrytí stabilizace další vrstvou se připouští až po 7 dnech. Doporučuji navrhnout u těchto přejezdů pouze separační geosyntetikum a ŠD o tl. 0,5 m.
- Kap. 3.2 Konstrukční vrstvy: Chybí popis technických požadavků na vkládané materiály (míra zhutnění, složení, množství pojiva, vlastnosti cementové stabilizace atd.). Doplněte.
- Kap. 3.2 Odvodnění: Chybí popisy jednotlivých prvků (perforace trativodní trubky, podsyp pod trubkou, filtrační geotextilie, výplň trativodu, úprava výtokového čela a výtoku atd.). Doplněte.

SO 1.01.1 Přejezdová konstrukce v km 12,637 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: Zdůvodněte do TZ návrh podélného sklonu trativodu proti smyslu sklonu NK.

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. Řez je v km 12,637 a v místě vrcholové šachty bude dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

SO 1.01.2 Přejezdová konstrukce v km 12,846 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: Délka trativodu není v souladu s uváděnou v situaci. Dejte do souladu.
- Kap. 3.2 Odvodnění: dle situace se reprofiluje i příkop vpravo. Dejte do souladu i s podélným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: dle situace se v pravém příkopu nacházejí TZZ4. V TZ o nich není žádná zmínka. Dejte do souladu i s podélným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: v situaci je okótováno plastové potrubí DN 300. V TZ o něm není ani zmínka. Dejte do souladu.

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.
- Odkazová čára na reprofilaci příkopu vlevo ukazuje do osy koleje. Upravte.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu se nachází dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte!
- Doplňte řez v místě odvodnění zemní pláně do reprofilovaného příkopu.

**Podélný řez**

- Vyústění trativodu je zakresleno v jiné kilometrāži než v situaci. Upravte.
- Jaký je sklon reprofilovaného příkopu? Doplňte.

SO 2.01.1 – Přejezdová konstrukce v km 13,391 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 3 %...“, přičemž v příčném řezu je plán tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem. Příčný sklon zemní pláně 3 % se nepřipouští. V ojedinělých a zdůvodněných případech lze navrhnout příčný sklon 4 %. Upravte.
- Kap. 3.2 Odvodnění: Není zdůvodněn návrh sklonu zemní pláně proti smyslu převýšení koleje. Doplňte.

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.
- Žlab DN 200 se vyústíje monolitickým vyústěním do reprofilovaného pravého příkopu. V situaci není zakreslena reprofilace tohoto příkopu. Dejte do souladu.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláně je pod cementovou stabilizací. Upravte.
- Některé kóty jsou vzhůru nohama. Upravte.
- Chybí kóta pláně tělesa žel. spodku.
- Jaký je sklon reprofilovaného příkopu? Doplňte.

SO 2.01.2 – Přejezdová konstrukce v km 13,852 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je plán tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.3 odvodnění přejezdu: Není prokázána vsakovací schopnost vsakovací jímky. Ve výkresech se nespécifikují rozměry ani materiál jímky. Doplňte informace a řez.

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.
- Žlab DN 200 se vyústíje monolitickým vyústěním do reprofilovaného pravého příkopu. V situaci není zakreslena reprofilace tohoto příkopu. Dejte do souladu.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláně je pod cementovou stabilizací. Upravte.
- Některé kóty jsou vzhůru nohama. Upravte.
- Chybí kóta pláně tělesa žel. spodku.

**Podélný řez**

- Jaký je sklon reprofilovaného příkopu? Doplňte.

SO 3.01.1 – Přejezdová konstrukce v km 15,054 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Jakým hutním prostředkem se bude hutnit ZKPP u stávajícího propustku?
- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je zemní pláň ve sklonu 3 % a pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčné sklony jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem. Příčný sklon zemní pláně 3 % se nepřipouští. V ojedinělých a zdůvodněných případech lze navrhnout příčný sklon 4 %. Upravte.
- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: ZKPP se nenavrhuje dle situace za propustkem, dle podélného řezu se navrhuje za propustkem. Dejte do souladu.
- Kap. 3.3 odvodnění přejezdu: Jaké příkopové tvárnice jsou navrženy?

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.

**Příčný řez**

- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

**Podélný řez**

- Jaký je sklon reprofilovaného příkopu? Doplněte.
- Zakreslit detailněji propustek a ZKPP.

SO 4.01.1 – Přejezdová konstrukce v km 17,588 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčné sklony jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: Upravte druhou větu týkající se délek trativodního potrubí pro sklon 5,0 ‰ a 15,5 ‰. Z textu vyznívá, že délky jsou přibližně stejné, přičemž dle situace nebo podélného řezu to tak není. Dále dejte do souladu délky trativodu v poslední větě. Hodnoty v závorce nedávají celkovou hodnotu. V situaci je jedna z délek odlišná.
- Kap. 3.3 Odvodnění přejezdu: Není popsán odvodňovací žlab zabudovaný v silnici, jakožto i způsob odvedení vody z něj.

**Situace**

- Kam je svedena voda z odvodňovacího žlabu odvádějícího vodu ze silnice?

**Příčný řez**

- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V místě vrcholové šachty bude dno trativodu nad okrajem zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

SO 4.01.2 – Přejezdová konstrukce v km 17,904 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 3 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčné sklony jednotlivých konstrukčních

SO 7.01.1 – Přejezdová konstrukce v km 3,618 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 3 %...“, přičemž v příčném řezu je plán tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčné sklony jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem. Příčný sklon zemní pláň 3 % se nepřipouští. V ojedinělých a zdůvodněných případech lze navrhnout příčný sklon 4 %. Upravte.
- Kap. 3.2 Odvodnění: V TZ se uvádí délka trativodu 19,5 m, ale v podélném řezu a situaci je délka trativodu 20,03 m. Dejte do souladu.

**Situace**

- „Obrubník naležato“ je navržen dle TZ na obou stranách přejezdu. Doplňte odkazovou čáru i na druhou stranu přejezdu.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláň musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad úrovní zemní pláň! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

**Podélný řez**

- Proč je navržen sklon trativodu proti smyslu sklonu NK?

SO 7.01.2 – Přejezdová konstrukce v km 3,975 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je plán tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: doplňte podrobnější podélný řez tratí se zákresem propustků, ZKPP, zásypů atd.

**Situace**

- Ve výkrese se objevuje text: „přesné staničení bude řešeno v PS“. Rozsah úprav byl snad dán zadávacími podmínkami nebo po dohodě s investorem, ne? Upřesněte staničení.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláň musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad úrovní zemní pláň! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

**Podélný řez**

- Chybí zakreslení dna stávajících odvodňovacích systémů a jejich popis, zejména pak oba stávající propustky.
- V řezu je navržena ZKPP i trativod přes propustek a pokračuje ještě kousek dále. Dle TZ má být navržena ZKPP a trativod pouze k propustku. Dejte do souladu.



SO 8.01.1 – Přejezdová konstrukce v km 5,290 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.
- Kap. 3.2 Odvodnění: V TZ se uvádí délka trativodu 14,5 m, ale v situaci je délka trativodu 16,22 m. Dejte do souladu.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu v úrovni zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

SO 8.01.2 – Přejezdová konstrukce v km 6,057 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 3 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu nad úrovní zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

SO 8.01.3 – Přejezdová konstrukce v km 6,288 - Železniční spodek**Technická zpráva**

- Kap. 3.2 konstrukční vrstvy: Píše se: „Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 %...“, přičemž v příčném řezu je pláň tělesa žel. spodku vodorovná. Dejte do souladu příčný sklon jednotlivých konstrukčních vrstev s příčným řezem.

**Příčný řez**

- Chybí zakreslit rozhraní mezi konstrukční vrstvou ze štěrkodrti a výplní trativodu.
- Hloubka dna trativodu od okraje zemní pláně musí být alespoň 0,3 m. V řezu je dno trativodu v úrovni zemní pláně! Zemní pláň je pod cementovou stabilizací. Upravte.

**Závěr**

Za oblast železničního spodku nesouhlasíme s předloženou dokumentací zejména z důvodu nerespektování připomínek uplatňovaných v předchozím stupni projektové dokumentace a nadále trvajících nedostatků, které byly již dříve požadovány dát do souladu s vnitřními předpisy SŽDC. Bez doložení geotechnického průzkumu a výpočtů pražcového podloží nelze projektovou dokumentaci odsouhlasit. Vypořádání připomínek a upravenou a doplněnou PD zašlete elektronicky na emailové adresy: [bernatik@szdc.cz](mailto:bernatik@szdc.cz); a [bouberlova@szdc.cz](mailto:bouberlova@szdc.cz).



Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1



došlo

dne: 14.05.2015

č.j.:

KTA technika, s. r. o.  
projekceKlatovská 863/100  
301 00 Plzeň

Váš dopis zn.: Z15-029-13  
 Ze dne: 29.4.2015  
 Naše zn.: 18522/2015-O15  
 Vyřizuje: Ing. Špala  
 Telefon: 972 244 478  
 Mobil:  
 E-mail: [spala@szdc.cz](mailto:spala@szdc.cz)  
 Datum: 12.5.2015

**Výstavba PZS v km 12,637 a 12,846 trati Chrást u Plzně – Stupno – připomínky O14 k PSŘ****Zabezpečovací zařízení:**

- Podporujeme přejezdová zařízení reléového typu s elektronickými doplňky.
- Formulace „na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60 km/h je nutné spouštět přejezd z nových spouštěcích bodů“ je poněkud zavádějící. Již dnes je traťová rychlost 60 km/hod a současné přejezdy jsou opatřeny pouze výstražnými kříži.
- Kapacitu baterií je nutno dimenzovat na výdrž 8 hodin. Bylo požadováno již v PD.
- Diagnostické zařízení požadujeme řešit dle Technické specifikace č.2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.11.2007, nikoliv dle dopisu č.j. 3824/07-OP z února 2007. Bylo požadováno již v PD.
- Žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové kynety, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku). Bylo požadováno již v PD.

**Elektrotechnika a energetika:** (Ing. Tošovský 972 244 273)

- Napájení zabezpečovacích zařízení (NZZ) je nutné posuzovat ve smyslu předpisu SZDC E8. V technických zprávách provozních souborů a stavebních objektů doplnit popis rozhraní a dělicích míst ve smyslu předpisu SZDC E8.
- Není specifikován stupeň dodávky elektrické energie od rozhraní k dělicímu místu ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2.
- Doplnit vlastníka nebo správce příslušných vedení a kabelů, o kterých se hovoří, že z nich budou připojeny nové rozváděče pro napájení přejezdů.

Ing. Martin Krupička  
 ředitel odboru  
 automatizace a elektrotechniky



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: Z15-029-8

Ze dne: 29.4.2015

Naše zn.: 19080/2015-O6

Vyřizuje: Ing. Zbyněk Zunt

Telefon: 972 244 733

E-mail: zunt@szdc.cz

Datum: 4.5.2015

**KTA technika, s.r.o.**

Klatovská 863/100, 301 00 Plzeň


Na vědomí:

SŽDC s.o., Stavební správa západ


Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

**Vyjádření k PSŘ „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Na základě Vaší žádosti č.j. Z15-029-8 ze dne 29.4.2015 sdělujeme, že k předloženému projektovému souhrnnému řešení stavby „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“ nemáme připomínky.



Ing. Petr Hofhanzl  
ředitel odboru přípravy staveb

	
došlo dne:	12 -05- 2015
č.j.:	



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis  
zn.: Z15-029-4  
Ze dne: 29.4.2015  
Naše zn.: 20695/2015-O16

Vyřizuje: Ing. Jan Straka  
Telefon: +420 972 524 055  
Mobil: +420 602 580 139  
E-mail: straka@szdc.cz

Datum: 15. května 2015

Ing. Josef Hrnčíř  
KTA technika, s.r.o.  
Klatovská 100  
301 00 Plzeň

### Žádost o vyjádření k projektové dokumentaci - odpověď

Vážený pane inženýre,  
k předložené projektové dokumentaci nemáme připomínek.

S pozdravem

Ing. Jan Straka

vedoucí oddělení sestavy jízdního řádu Plzeň

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Praha 1, Dlážděná 1003/7, Poč 110 00  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
(65)



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Technická ústředna dopravní cesty**  
 Malletova 10/2363  
 190 00 Praha 9 - Libeň

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 3964/2015-TÚDC

Vyřizuje: Ing. Stanislav Cinádr

Telefon.: 972 544 621

Mobil:

E-mail: stanislav.cinadr@tudc.cz

Datum: 15.5.2015

KTA Technika s.r.o.

Pan Petr Steiner

Klatovská 100

301 00 Plzeň

**Věc: Vyjádření k projektové dokumentaci stavby „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Správa železniční dopravní cesty s.o., Technická ústředna dopravní cesty (jako správce železničního telekomunikačního majetku) obdržela Vaši žádost o vyjádření k projektové dokumentaci ve stupni PSŘ stavby „Přejezdy v úseku Chrást u Plzně – Radnice“.

K předložené projektové dokumentaci má SZDC – TÚDC následující připomínky:

- 1) V souhrnné části je chybně uváděn typ sdělovacího kabelu. Správně má být TCEPKPFLEY (chybně je uvedeno TCEPKPFLE). V ostatní části dokumentace je typ kabelu v pořádku.
- 2) V Technické zprávě PS 1.01.1 je uvedeno, že kabelizace od km 10,920 bude napojena na stavbu týkající se koridoru. Žádáme o prověření této skutečnosti.
- 3) Metalický sdělovací kabel a HDPE trubku doporučujeme zatáhnout i do služebny v dopravně Stupno.
- 4) V projektové dokumentaci je nutno specifikovat měření sdělovacích kabelů a HDPE trubky, osazení kabelových označků, řešení uložení kabelů na mostech a propustech, ukončování kabelů, přepětové ochrany a uzemnění, zpracování knihy plánů). Tyto položky je nutno zapracovat i do výkazu výměr.

S pozdravem

Ing. Jiří Šustr  
 Vedoucí střediska telekomunikační  
 a radiové techniky

Správa železniční dopravní cesty,  
 státní organizace  
 Technická ústředna dopravní cesty  
 Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň  
 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
 (2P)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
 Technická ústředna dopravní cesty,  
 Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň  
 www.tudc.cz



URS is a member of Registrar of Standards (Holdings) Ltd  
 Technická ústředna založena 1957

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
 Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00  
 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz



Kabelová, telekomunikační, automatizační technika  
PARTNER V OBORU PODLE VAŠICH PŘEDSTAV

PROJEKTY A STAVBY V DOPRAVĚ



Odesílatel:

**KTA technika, s.r.o.**

Klatovská 100, 301 00 Plzeň

tel. 378 023 411

e-mail: kta@kta-technika.cz

ID datové schránky: fw3g5xh

Komu:

Tomáš MÍKA, DiS

Stavební správa západ

SŽDC, s.o.

Sokolovská 278

190 00 Praha 9

Zpracoval: Petr Steiner

Datum:

**19.5.2015**

**Věc: Stanovisko projektanta k připomínkám**

Stavba: „Přejezdy v úseku Chrást – Radnice „

1. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 12,637 a 12,846
2. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 13,391 a 13,852
3. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 15,054
4. Stavba – Výstavba PZS Chrást u Plzně – Stupno v km 17,588; 17,904 a 18,397
5. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 0,532 a doplnění výstražníků PZS v km 0,242
6. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 1,584 a přemístění zast. Bezděkov u Radnic
7. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 3,618 a 3,975
8. Stavba – Výstavba PZS Stupno – Radnice v km 5,290; 6,057 a 6,288

**SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky (Ing. Špala – 972 244 478)**

„Výstavba PZS v km 12,637 a 12,846 trati Chrást u Plzně – Stupno“

**Zabezpečovací zařízení:**

- Podporujeme přejezdová zařízení reléového typu s elektronickými doplňky  
- *typ zařízení uveden v odst. A.4.3 v Průvodní zprávě*
- Formulace „na základě výpočtu pro traťovou rychlost 60 km/h je nutné spouštět přejezd z nových spouštěcích bodů“ je poněkud zavádějící. Již dnes je traťová rychlost 60km/h a současné přejezdy jsou opatřeny pouze výstražnými kříži.  
- *přeformulováno v textu na „na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60km/h bude přejezd spouštěn z nových ...“*
- Kapacitu baterie je nutné dimenzovat na výdrž 8 hodin.  
- *doplněno v textu technických zpráv*
- Diagnostické zařízení požadujeme řešit dle Technické specifikace č. 2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.1. 2007, nikoli dle dopisu č.j. 3824/07-OP z února 2007. *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno v textu dle požadavku*
- Žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové trasy, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku). *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno dle požadavku.*

**Elektrotechnika a energetika (Ing. Tošovský 972 244 273)**

- Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je nutné posuzovat ve smyslu předpisu SŽDC E8. V technických zprávách provozních souborů a stavebních objektů doplnit popis rozhraní a dělicích míst ve smyslu předpisu SŽDC E8.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Není specifikován stupeň dodávky elektrické energie od rozhraní k dělicímu místu ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Doplnit vlastníka nebo správce příslušných vedení a kabelů, o kterých se hovoří, že z nich budou připojeny nové rozvaděče pro napájení přejezdů.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*

**„Výstavba PZS v km 13,391 a 13,852 trati Chrást u Plzně – Stupno“  
Zabezpečovací zařízení:**

- Formulace „na základě výpočtu pro traťovou rychlost 60 km/h je nutné spouštět přejezd z nových spouštěcích bodů“ je poněkud zavádějící. Již dnes je traťová rychlost 60km/h a současné přejezdy jsou opatřeny pouze výstražnými kříži.  
- *přeformulováno v textu na „na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60km/h bude přejezd spouštěn z nových ...“*
- Kapacitu baterie je nutné dimenzovat na výdrž 8 hodin.  
- *doplněno v textu technických zpráv*
- Diagnostické zařízení požadujeme řešit dle Technické specifikace č. 2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.1. 2007, nikoli dle dopisu č.j. 3824/07-OP z února 2007. *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno v textu dle požadavku*
- Žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové trasy, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku). *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno dle požadavku.*

**PZS km 13,852**

Vzhledem k přístupové cestě z obce na hřbitov doporučujeme doplnit zařízení o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé.

- *doplněno do PS 3.01.2. PZS v km 13,852*

**PZS km 13,852**

Požadujeme doplnit zařízení o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé (oblast zastávky a přístupové cesty k zastávce).

- *doplněno do PS 3.01.2. PZS v km 13,852*

**Elektrotechnika a energetika (Ing. Tošovský 972 244 273)**

- Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je nutné posuzovat ve smyslu předpisu SŽDC E8. V technických zprávách provozních souborů a stavebních objektů doplnit popis rozhraní a dělicích míst ve smyslu předpisu SŽDC E8.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Není specifikován stupeň dodávky elektrické energie od rozhraní k dělicímu místu ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2.

- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*

- Doplnit vlastníka nebo správce příslušných vedení a kabelů, o kterých se hovoří, že z nich budou připojeny nové rozvaděče pro napájení přejezdů.
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*

„Výstavba PZS v km 15,054 trati Chrást u Plzně – Stupno“

**Zabezpečovací zařízení:**

- Kapacitu baterie je nutné dimenzovat na výdrž 8 hodin.  
- *doplněno v textu technických zpráv*
- Podporujeme přejezdová zařízení reléového typu s elektronickými doplňky  
- *typ zařízení uveden v odst. A.4.3 v Průvodní zprávě*
- Formulace „na základě výpočtu pro traťovou rychlost 60 km/h je nutné spouštět přejezd z nových spouštěcích bodů“ je poněkud zavádějící. Již dnes je traťová rychlost 60km/h a současné přejezdy jsou opatřeny pouze výstražnými kříži.  
- *přeformulováno v textu na „na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60km/h bude přejezd spouštěn z nových ...“*
- Diagnostické zařízení požadujeme řešit dle Technické specifikace č. 2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.1. 2007, nikoli dle dopisu č.j. 3824/07-OP z února 2007. *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno v textu dle požadavku*
- Žádné uzemnění nesmí být uloženo do kabelové trasy, i když to TNŽ 34 2609 připouští (z důvodu ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před účinky blesku). *Bylo již požadováno v PD.*  
- *opraveno dle požadavku.*

### **PZS km 17,588**

Jak je ošetřena viditelnost výstražníků z boční (zřekně účelové) komunikace? Bude nutné doplnit minimálně další světelnou skříň.

- *boční (zřejmě účelová ) komunikace, nacházející se na pozemku p.č. 1101/3 není dle katastru nemovitostí komunikace, ale jedná se o trvalý travnatý porost => není viditelnost řešena.*

### **PZS km 17,588**

Požadujeme doplnit zařízení o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé (oblast zastávky a přístupové cesty k zastávce).

- *doplněno do PS 4.01.2. PZS v km 17,904*

### **PZS km 18,397**

Chybí technická zpráva.

- *doplněno.*

*Elektrotechnika a energetika (Ing. Tošovský 972 244 273)*

- Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je nutné posuzovat ve smyslu předpisu SŽDC E8. V technických zprávách provozních souborů a stavebních objektů doplnit popis rozhraní a dělicích míst ve smyslu předpisu SŽDC E8.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Není specifikován stupeň dodávky elektrické energie od rozhraní k dělicímu místu ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*



- Doplnit vlastníka nebo správce příslušných vedení a kabelů, o kterých se hovoří, že z nich budou připojeny nové rozvaděče pro napájení přejezdů.  
- *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*

## **SŽDC, s.o., GR, Odbor řízení provozu**

### **1. Odbor základního řízení provozu (O12)**

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

Do dokumentace žádáme doplnit údaj o tom, že se jedná o trať, kde se organizuje a provozuje drážní doprava dle předpisu SŽDC D3 s uvedením sídla dirigujícího dispečera. S ohledem na koordinaci se stavbou III. TŽK „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ považujeme za potřebné uvést sídlo dirigujícího dispečera po realizaci této koridorové stavby.

- *doplněno do textu jednotlivých technických zpráv*

#### **4. stavba**

V kapitole A.2.2 jsou popisovány čtyři nové přejezdníky X171, X188, OX178 a OX179. V A.2.3., podkapitole Kapacitní údaje stavby je pak u nových přejezdníků uvedeno kusů šest. Údaje je nutné ujednotit.

- *opraveno v textu, správný údaj je čtyři nové přejezdníky.*

#### **5. stavba**

V textových částech jsou popisovány ovládací prvky na PSt 2. Považujeme za vhodné doplnit do části D přílohu se schématem těchto ovládacích prvků umístěných na PSt 2.

- *doplněno do výkresové části PS 5.01.1 Doplnění výstražníků PZS v km 0,242 jako výkres č. 0600\_0242.dwg.*

#### **6. stavba**

V textových částech 6. stavby je u popisu případné obsluhy vlečky ZKZ Brasy uváděno: „Vlečku bude možno obsluhovat pouze z dopravní Stupno a jízda zpět bude prováděna též jenom do dopravní Stupno“. Dále je pak ale uváděno: „V případě pokračování do dopravní Radnice, bude nutno toto řešit v dalším stupni“. Jedná se o rozporné tvrzení. Předpokládáme, že vlečku bude možné obsluhovat skutečně jen z dopravní D3 Stupno (jízda na vlečku a zpět). Větu o případném pokračování jízdy nákladního vlaku do Radnic a vyřešení v dalším stupni žádáme proto vypustit.

- *opraveno v textu technických zpráv.*

#### **7. stavba**

V kapitole A.2.2. jsou popisovány čtyři nové přejezdníky X023, X044, OX039 a OX040. V A.2.3., podkapitole Kapacitní údaje stavby jsou u nových přejezdů uvedeny kusy tři. Údaje je nutné sjednotit.

- *sjednoceno, opraveno.*

#### **8. stavba**

V textových částech jsou popisovány ovládací prvky na PSt 1. Považujeme za vhodné doplnit do části D přílohu se schématem těchto ovládacích prvků umístěných na PSt 1.

- *doplněno do výkresové části PS 6.01.2 PZS v km 6,057 jako výkres č. 0600\_6057.dwg a do PS 6.01.3 PZS v km 6,288 jako výkres č. 0600\_6288.dwg.*

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

Bez připomínek.

### **2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)**

(zpracovatel Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

Obecně ke všem stavbám:

Formálně upozorňujeme, že ROV vydává místně příslušné OŘ.

- *opraveno v textu technických zpráv*

K organizaci výlukové činnosti pak konstatujeme:

- Nepřetržitá výluka v době 8:00 – 20:00 není možná. Výluka může být buď nepřetržitá s délkou ve dnech, nebo denní v časovém intervalu. Požadujeme uvést do souladu.
- *Uvedeno do souladu, uvažuje se vždy s nepřetržitou výlukou min. 5 dní na každý žel. přejezd.*
- Rozsah 2x 5N se zdá být v porovnání s jinými obdobnými stavbami poněkud naddimenzovaný. Požadujeme přehodnotit.
- *uvažuje se vždy s nepřetržitou výlukou min. 5 dní na každý žel. přejezd.*
- U výluk požadujeme specifikovat, které součásti infrastruktury budou vyloučeny.
- *v rámci jednotlivých staveb dojde k vyloučení obou infrastruktur, tedy jak železniční tak i silniční.*
- V dokumentaci je zmíněna vedle výluk i situace, kdy bude z provozu vypnuto PZS a jízda bude zajištěna rychlostí 10 km/h. Požadujeme definovat, v jakém rozsahu budou PZS vypnuty, jak dlouho bude stav trvat a jaký bude mít vliv na plnění GVD. Výluky PZS uvádějte standartním způsobem do výčtu výluk.
- ????
- Požadujeme zpracovat předpokládanou organizaci náhradní dopravy (ND) s ohledem na postup výlukových prací včetně zhodnocení ekonomické náročnosti.
- *Je zpracováno.*
- Doporučujeme (i pro organizaci ND) zpracovat předpokládaný HMG postupu výstavby. S ohledem na různé stavy na přejezdu (výluka ŽD, omezení rychlosti ŽD, výluka SD) je zapotřebí stavby koordinovat tak, aby byla zkrácena celková doba výstavby na minimum, ale zároveň, aby stavební činnosti na dráze nedošlo k omezení jízdy prostředků ND.
- ????

#### **SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky (Ing. M. Musil 972 244 567)**

- Rozpočty staveb nebyly součástí dokumentace a nebylo možno se k nim vyjádřit.
  - *rozpočty nejsou součástí projektové dokumentace, rozpočty jsou předávány zvlášť a to pouze investorovi.*
- Vlastní technologie přejezdů je třeba volit tak, aby nevyžadovaly použití klimatizace.
  - není uvažováno s technologií, vyžadující klimatizaci, standardně je využíváno přirozené ventilace reléového domku.
- Kolejová čidla počítáčů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdy (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku.
  - jedná se pouze o konstatování, podmínky jsou v projektové dokumentaci dodrženy.
- Kapacitu baterií pro jednotlivá PZS je nutno dimenzovat na výdrž 8 hodin.
  - požadavek zpracován do textu technické zprávy
- V názvu stavby č.5 je uvedena výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 0,532. V další dokumentaci o tomto přejezdu není další zmínka.

- přejezd byl ze stavby vyloučen z důvodu negativních stanovisek jak ze strany investora, tak i správce. V názvu bohužel tento přejezd zůstal – projektant se řídí názvy dílčích staveb dle Smlouvy o dílo.
- K technickému řešení nejsou další připomínky.
  - Bez připomínek.

*Elektrotechnika a energetika (Ing. Tošovský 972 244 273)*

- Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je nutné posuzovat ve smyslu předpisu SŽDC E8. V technických zprávách provozních souborů a stavebních objektů doplnit popis rozhraní a dělicích míst ve smyslu předpisu SŽDC E8.
  - *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Není specifikován stupeň dodávky elektrické energie od rozhraní k dělicímu místu ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2.
  - *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Doplnit vlastníka nebo správce příslušných vedení a kabelů, o kterých se hovoří, že z nich budou připojeny nové rozvaděče pro napájení přejezdů.
  - *doplněno v textu jednotlivých technických zpráv a schématických výkresech el. přípojek.*
- Bez připomínek k technickému návrhu řešení.

**Děkuji, s pozdravem**

**Ing. Josef Hrnčír**  
**vedoucí projekčního střediska**



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 Plzeň

Váš dopis zn.: Z15-029-1  
 Ze dne: 29.04.2015  
 Naše zn. (č.j.): 9800/2015-OR PLZ-ÚTN  
 Poč. Listů: 6  
 Poč. Příloh: 1  
 Poč. Listů př.: 1  
 Vyřizuje: Bc. Liskovec  
 Telefon: 972524083  
 Mobil: 606 611 078  
 E-mail: [lskovec@szdc.cz](mailto:lskovec@szdc.cz)  
 Datum: 15.06.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
 Stavební správa západ  
 Ing. Pavel Paidar  
 NŘT – oblast Plzeň  
 Sokolovská 278/1955  
 190 00 PRAHA 9  
Na vědomí: Tomáš Míka, DiS.

KTA technika, s.r.o.  
 Klatovská 100  
 301 00 Plzeň  
Ing. Josef Hrnčář

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k projektovému souhrnnému řešení stavby: „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Chrást u Plzně - Radnice“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedené projektové souhrnné řešení stavby zpracované firmou:

KTA technika, s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň, HIP – Ing. Josef Hrnčář

**K předloženému projektovému souhrnnému řešení stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.**

**Připomínky SBBH Plzeň**

1. Betonové domky pro umístění technologie budou se sedlovou střechou a pálenou krytinou a klempířskými prvky z poplastovaného plechu ve shodném odstínu jako střešní krytina. Srážkové vody budou svedeny svody do nově zřízených vsakovacích jímek dimenzovaných s rezervou pro přívalové deště. Domky budou uzemněny zemnicí sítí a opatřené hromosvodovou soustavou. Nad vstupem do domků bude zřízena pevná stříška materiálově shodná s hlavním zastřešením. Výška čisté podlahy domku bude min. 200 mm nad terénem.

Kontakt za SBBH Ing. František Tykal, [tykal@szdc.cz](mailto:tykal@szdc.cz), tel. 602 159 034

- jedná se o konstatování, projektant bere na vědomí

Podepsal Makovec Radek, Ing. dne 20.05.2015

**Připomínky SEE Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Eliášová Radka dne 14.05.2015

Připomínky SMT PlzeňPropustek km 17,902 a km 3,979

2. Trouby pro železniční propustky patří do skupiny výrobků, pro které platí Směrnice SŽDC č. 67 - Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství. Na stavbu propustku mohou být použity jen schválené prefabrikované trouby. Trouba by měla mít pevnostní třídu betonu C40/50. V projektové dokumentaci musí být vždy uvedena předpokládaná minimální zatížitelnost vybraného prvku (prefabrikovaná trouba). Dále by měly být dodrženy konstrukční zásady uvedené v MVL 649 (Mostní vzorový list pro železobetonové trubní propustky).

Ostatní mostní objekty

3. Uložení kabelů, které vedou přes mostní objekty, musí být provedeno tak, aby nedošlo k poškození těchto objektů a neznemožňovalo jejich údržbu a opravy. Uložení kabelů musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 (Železniční spodek).

2. stavba - D.1.3.4. - PS 2.01.2. PZS km 3,852 - TZ - str. 5 - D3.6. Kabelizace

4. km 14,724 - chybně označen objekt - je to most ne propustek  
- opraveno

Podepsal Frémundová Dana dne 19.05.2015

Připomínky SSZT Plzeň**Zabezpečovací zařízení**Schematický kabel plán:

5. u označení RD CS5 12,874 stále uvedeno chybné označení a km poloha - opraveno
6. u CS8 chybné uvedeny 2 krát OX153 - opraveno

**PZS 12,637**

7. výstražník „B“ – cca 10m od výstražníku po místní cestě je tzv. mrtvý úhel vyzařování světla výstražníku – při zastavení vozidla před přejezdem nebudou vidět červená světla výstražníku. Tím se vyvolává řešení doplnit 1ks výstražníku nebo světelné skříně výstražníku.

**PZS 13,852**

8. žádná část výstražníku nesmí být blíže než 4m od osy koleje. Vzhledem k předpokládanému nasměrování skříně výstražníku „B“ je jeho uváděná vzdálenost od osy koleje (4200) na výkr. 0210 nedostatečná. Dále chybí kóta tohoto výstražníku od okraje pozemní komunikace. – opraveno viz. v.č. 0210
9. nutno doplnit mechanickou zábranu (zábradlí) tak, aby cestující byli svedeni cestou z nástupiště před výstražník „D1/D2“

**PZS 17,588**

10. rozpor v km poloze spouštěcího bodu CS13/1, CS13/2 v tech. zpr., ve výkresu 0200 a tabulce PZS - opraveno

**PZS 17,904**

11. rozpor v km polohách umístění spouštěcích bodů v tech. zpr., výpočtu, výkresu 0200 a tabulce PZS - opraveno
12. hodnoty mezních výstražných dob v tabulce přejezdu neodpovídají hodnotám ve výpočtu - opraveno
13. výkres 0210 chybné označení přejezdníku - opraveno

**PZS 18,397**

14. chybí tech. zpráva, tudíž platí připomínky k tech. zprávě z předchozího stupně - opraveno
15. rozpor v umístění spouštěcího bodu CS15/1 v tech. zpr. a ve výkresu 0200 – opraveno
16. výkres 0200 - u přejezdníku OX179 doplnit „2“ ( platí pro dvě PZS) - doplněno
17. v tech. zprávě chybí výpočet mezních výstražných dob - doplněny výpočty do TZ

**PZS 0,242**

18. v tech. zprávě chybí výpočet, nutno aktualizovat dochází ke změnám délky přibliž. úseků – doplněny výpočty v TZ
19. v tabulce přejezdu chybí výpočet mezních výstražných dob - doplněno
20. výkres 0210 nesouhlas km poloh všech PB; PB28 v km poloze označen jako PB26 - opraveno
21. rozpor umístění km poloh spouštěcích bodů v tabulce PZS - opraveno

**PZS 6,288**

22. v tech. zprávě a tabulce přejezdu chybí výpočet mezních výstražných dob - doplněno
23. doby zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) uvedené v tabulce přejezdu neodpovídají výpočtu - opraveno
24. V dokumentaci nejsou zahrnuty úpravy místní komunikace. Na veřejnoprávním jednání s DÚ bylo jednoznačně stanoveno, že se musí provést úpravy místní komunikace přejezdu a to na přejezdu i v jeho těsné blízkosti z hlediska nemožného umístění nového výstražníku B1/B2, nebo případ, aby nezůstalo stát na přejezdu dlouhé vozidlo při dávání přednosti v jízdě při výjezdu z vedlejší komunikace na hlavní. Bez těchto úprav nelze přejezd zabezpečit dle platných norem.

Za SSZT Plzeň : Velík Petr, Ing.Rollinger Aleš

**Sdělovací zařízení**

25. V bodě D.3.7 technické zprávy jednotlivých PS je nesoulad, existují tři různé varianty, v každé z nich je nepřesnost: - opraveno

**D.3.7. Napojení traťového telefonu**

26. Nový telefonní přístroj bude umístěn uvnitř v technologickém domku a bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi tímto RD a RD v km 3,630 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu. opraveno ve všech TZ na tento text

D.3.7. Napojení TO

27. Telefonní objekt umístěný na technologickém domku bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi tímto RD a RD km 18,397 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu. - opraveno

D.3.7. Napojení TO

28. Telefonní objekt umístěný na kabelové skřini bude napojen pomocí kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8, který bude položen mezi touto kabelovou skříní KS a kabelovou skříní KS km 6,044 pro zřízení místního okruhu. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacím kabelu. - opraveno
29. Ve výkazu výměr je počítáno s VTO, stejně tak ve výkresech umístění zařízení a kabelových plánech jsou VTO.
30. Předpokládáme, že připojení a umístění telefonů přejezdů bude shodné v celém řešeném úseku a měly by spolu korespondovat všechny části projektu. Standardně se VTO montují vně domku zapojené do traťového okruhu, který je ukončen v telefonních zapojovačích sousedních dopravních. Pracovní udržovací okruh může být ve VTO jako druhá linka nebo na samostatném telefonu uvnitř domku. – dle požadavku OŘ Plzeň, SSZT, telefonní přístroje umístěny uvnitř RD
31. PS 4.01.3 neobsahuje technickou zprávu. - doplněno

Stanislav Kopelent

Podepsal Týrová Miroslava dne 19.05.2015

Připomínky ST Plzeň

32. U všech SO přejezdů požadujeme zdemontované výstražné kříže včetně sloupků předat v neporušeném stavu PS Rokycany - doplnit TS! - vzato na vědomí
33. U všech SO přejezdů požadujeme veškeré spáry napojení ABS povrchů, prahových vpustí či kolejnic zalít pružnou modifikovanou zálivkou!. Nutno doplnit rovněž do VV.
34. U všech přejezdů, kde není dodržena volná šířka komunikace ( nebo toto není patrné ) požadujeme doplnit přesné kótování a doložit soulad požadavku.
35. Kabelové trasy realizované v rámci stavby musí být navrženy a skutečně umístěny v souladu s platnou legislativou, předpisem SŽDC S4 a souvisejícími normami. Před zahájením výkopových prací požadujeme upřesnit umístění kabelových tras pochůzkou na místě za účasti zástupce ST Plzeň. – bude respektováno

1.stavbaSO 1.01.1 km 12,637

36. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ). V dokumentaci je doložena chybná situace na přejezdu.

SO 1.01.2 km 12,846

- 37. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ).
- 38. Vodu z příkopů na levé i pravé straně za přejezdem je nutno převést pod stávající komunikací ve směru sklonu příkopů. ( směrem na Chrást ).

2.stavbaSO 2.01.1 km 13,391

- 39. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 40. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Jakou konstrukci? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ).
- 41. Krajnice - pokrytí šířky krajnice doplnit 1x vnější panel vlevo na začátku a vpravo na konci přejezdu.
- 42. Vodu z příkopů na levé i pravé straně za přejezdem je nutno převést pod stávající komunikací ve směru sklonu příkopů. ( směrem na Chrást ).

SO 2.01.2 km 13,852

- 43. Celopryžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.
- 44. Prahová vpust' je zaústěna do vsakovací jímky, NENÍ DOLOŽEN hydrotechnický výpočet!. Navržené řešení je v rozporu s připomínkami k PD, kde bylo požadováno stanovení geologických poměrů , doložení výpočtu a dle výsledků případná úprava řešení (Objem vsakovací jímky?, Umístění vsakovací jímky vlevo nad tratí?). S navrženým umístěním vsakovací jímky nesouhlasíme.

3.stavbaSO 3.01.1 km 15,054

- 45. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 46. Technická zpráva popisuje celopryžovou konstrukci, v řezu je navržen betonový panel na vlastních nosičích? Nutno sjednotit s VV - ( lze na betonovou konstrukci ). S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej". V TZ 3.1 Směrové a výškové úpravy změnit v textu Sedlecko na Střápole.

4.stavbaSO 4.01.1 km 17,588

- 47. Není nijak řešen výjezd z účelové komunikace (z farmy) vpravo od konce trati. Bylo již původně požadováno v rámci připomínek k PD. Nutno vyřešit.
- 48. Celopryžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.



- 49. U této stavby je nutno použít kolejnicové pasy S49 o délce 75m. S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej".
- 50. V TZ 3.1 Směrové a výškové úpravy změnit v textu km 17,904 na 17,588.

#### SO 4.01.2 km 17,904

- 51. 2.1 V textu opravit "mezi dopravnami Stupno a Radnice" na "mezi dopravnami Chrást a Stupno"
- 52. bod 3.2 opravit km 1,854 na 17,904.
- 53. S vložením kolejového pole nutno obnovit i "Bezstykovou kolej".
- 54. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 55. V rámci úpravy parametrů oblouku v km 17,620 - 17,923 požadujeme doplnit nové zajištění koleje. Změna převýšení změni výšku nástupiště zast. Dolní Stupno. Nutno doložit změnu a posoudit nutnost úpravy nástupiště.
- 56. Není řešeno svedení cestujících před výstražník z nástupiště svodným zábradlím, popř. úpravou přístupového chodníku - viz původní požadavky v PD, nutno dořešit.

#### SO 4.01.3 km 18,397

- 57. V technické zprávě opravit 3.2 "Všeobecně"; 3.3 "Přejezdová konstrukce" km 17,904 na km 18,397.
- 58. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 59. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

#### SO 6.02.1 km 1,584

- 60. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 61. V rámci úpravy parametrů oblouku v km 1,506-1,690 požadujeme doplnit nové zajištění koleje.

### 7.stavba

#### SO 7.01.1 km 3,618

- 62. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .
- 63. Rozsah úpravy železničního svršku byl od začátku požadován 30m. Úpravy železničního svršku - nutno provést nové zajištění koleje.
- 64. Řešení vyústění odvodnění neodpovídá stavu na místě. Vyústění nutno napojit až ke stávajícímu odvodnění.

#### SO 7.01.2 km 3,975

- 65. V TZ bod 3.3 opravit km 5,290 na km 3,975.
- 66. Celopryžžová konstrukce Holfast již neexistuje, probíhá homologace na stejnou přejezdovou konstrukci pod názvem Rosehill Rail pokud nebude do doby stavby schválena pro užití na tratích SŽDC nutno počítat s modulem 1,2m.

- 67. V rámci úpravy železničního svršku nutno doplnit zajištění koleje.
- 68. Výkopy a zásypy spodku a propustku nutno sjednotit.

#### 8.stavba

##### SO 8.01.1 km 5,290

- 69. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

##### SO 8.01.2 km 6,057

- 70. V TZ bod 3.3 opravit km 5,290 na km 6,057.
- 71. V dokumentaci není řešena původní připomínka :
- 72. "nutno doplnit stávající stav GPK ve vztahu k nově navrženým parametrům. V této souvislosti nutno projednat využití navržených parametrů pro rychlost 60km/hod.
- 73. V projektu stavby nutno dořešit navázání stávajících příkopů před přejezdem, hranice sanace končí v místě starého potrubí ( propustku ), nutno zahrnout do sanace popř. zajistit převedení odvodnění v místě Šv navrhujeme umístit horskou vpust pro odtok vody ze zářezu. "
- 74. Stávající parametry oblouku jsou  $D = 48\text{mm}$ , pražce z roku 1989. V rámci úprav železničního svršku nutno provést zajištění koleje.
- 75. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

##### SO 8.01.3 km 6,288

- 76. Volná šířka komunikace musí být 5m i ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje měřeno kolmo na osu komunikace!
- 77. Doložená úprava místní komunikace není dostačující. Bylo projednáváno jiné řešení. Nutno doložit ve vztahu k řešení zabezpečovacímu zařízení.
- 78. Železniční svršek nutno doplnit o zdvojenou podkladnici pro navrženou konstrukci přejezdu dle vzorového listu Ž 11.322 .

Podepsal Úlovec Miroslav dne 01.06.2015

#### Připomínky ÚŘP – odbor technologie

##### Všeobecně ve všech stavbách (1. – 8. Stavba) – výkres 0200:

- 79. Před PZS v km 15.555 je v sudém směru zřízen přejezdník X 159. Požadujeme změnit označení tohoto přejezdníku na sudé číslo pro jednotnost číslování přejezdníků na celé trati, - převzato z poskytnutých podkladů
- 80. Přejezdníky X171 – X188 je potřeba vzhledem k jejich provedení kreslit bez symbolu svítícího bílého světla – opraveno – základní stav bude ukazovat návěst „otevřený přejezd“

#### 1. stavba

##### B.souhrnná část; B.1 Souhrnná technická zpráva; B.1.4 Koncepce stavby;

##### B.1.4.10 Bezpečnost práce

81. Předpis Op 16 byl nahrazen novým předpisem Bp1. - opraveno

#### B.1.4.12 Podmiňující předpoklady

82. Do textu doplnit větu, že požadavek na výluky musí být podán minimálně 120 dnů před termínem konání výluky. - doplněno

B.2 Provozní a dopravní technologie (platí též pro části B.8 Dopravní opatření, F.1.4. Dopravní trasy, F 1.14 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území)

83. Z textu vymazat několikrát opakující se větu: „Dále bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a dopravnou D3 Radnice.“ - opraveno

### 2. stavba

#### PS 2.01.1; 0001 13391

84. Přejezd v km 13,391 nelze ve směru Stupno – Chrást spouštět bodem PB9, protože přejezdník X142 je společný pro přejezdy v km 13,853 a v km 13,391 (je označený číslem 2 - závislý na obou zmíněných PZS). Z toho vyplývá, že v době jízdy vlaku okolo přejezdníku X142 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst „Přejezd uzavřen“, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB9. Požadujeme vytvořit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci; - opraveno, doplněny příslušné výpočty do TZ

85. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 138. - doplněno

#### PS 2.01.2; 0001 13852

86. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 139. - doplněno

### 2B SČ PSŘ

87. V dokumentaci nejsou dostatečně popsány přejezdníky X 129 a X142, které jsou společné pro oba přejezdy (musí obsahovat kontrolu obou PZS v km 13,391 a v km 13,852) a opakovací přejezdníky OX138 pro PZS v km 13,931 a OX 139 pro PZS v km 13,852. - doplněno

### 3. stavba

#### PS 3.01.1; 0200 15054

88. Ve směru Stupno – Chrást je zřízen mezi zastávkou Střápole a přejezdem v km 15,054 opakovací přejezdník OX150, proto by kmenový přejezdník X154 mohl být zřízen jen s neproměnnou návěstí Otevřený přejezd. Stav přejezdu by návěstil OX150. Požadujeme upravit dokumentaci na navrhované řešení (včetně oprav všech schémat); - opraveno, přejezdník X154 bude pouze atrapa

### 3B SČ PSŘ

#### B.1 Souhrnná technická zpráva; B.1.4. Koncepce stavby; B.1.4.1. Účel stavby

#### km 15,054 – PZS P454

89. V textu jsou uvedeny dva jednoduché výstražníky. V části PS 3.01.1 v souboru 0001\_15054 a ve schématu 0200\_15054 je však uveden výstražník „B“ v provedení dvojitým. Opravte prosím tuto nesrovnalost v dokumentaci. - opraveno

### 4. stavba

90. V celé stavbě je mylně uvedeno, že přejezdníky mají základní návěst „Uzavřený přejezd“. Základní návěstí je návěst „Otevřený přejezd“. Je potřeba opravit chybné označení základní návěstí. – opraveno na základní návěst „otevřený přejezd“ včetně patřičných výpočtů v TZ

#### PS 4.01.1; 0200 17588

91. Přejezdník X171 je označen jako společný pro 3 přejezdy (je označen číslem 3 - závislý na všech třech PZS). Přejezd v km18,397 je ale dle dokumentace ve směru Chrást - Stupno spouštěn až z počítacího bodu PB20 a tak v době jízdy vlaku okolo přejezdníku X171 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst „Přejezd uzavřen“, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB20. Požadujeme vytvořit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci; - opraveno
92. Přejezdník X188 je označen jako společný pro 3 přejezdy (je označen číslem 3 - závislý na všech třech PZS). Přejezd v km 17,904 je ale dle dokumentace ve směru Stupno – Chrást spouštěn až z PB27 a přejezd v km 17,588 je spouštěn až z PB25a tak v době, kdy vlak pojede okolo X188 nemůže na přejezdníku nikdy svítit návěst Přejezd uzavřen, protože ještě nedošlo k ovlivnění PB27 ani PB25. U opakovacího přejezdníku OX179 není specifikováno, pro kolik PZS platí (bude-li pro 2 PZS, musí být označen číslem 2). Pro tyto tři přejezdy je nutné zvolit vhodnější řešení a opravit nové řešení v dokumentaci. - opraveno

#### PS 4.01.3

93. Chybí soubor 0001\_18397. - doplněno

#### 5. stavba

#### PS 5.01.1; 0001 0242

#### D Technická zpráva; D.3 Technické řešení; D.3.1 Všeobecně

94. Jsou uvedeny spouštěcí body ve Stupně PZS v km 19,373/0,242 od Chrástu pouze na kolej č. 1 a od Radnic na kolej č. 2. Je však nutné, aby při změně vjezdové/odjezdové koleje PZS správně fungoval. Požadujeme upravit technické řešení.

#### 6. stavba

#### PS 6.01.1; 0001 1584 (platí též pro část 6B SČ PSŘ)

95. Do projektové dokumentace požadujeme doplnit spouštěcí bod PB 50 při jízdě z vlečky. - doplněno

#### 7. Stavba

#### PS 7.01.1; 0001 3618

96. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 040. - doplněno

#### PS 7.01.2; 0001 3975

97. V dokumentaci není popsán přejezdník OX 039 - doplněno

#### 7B SČ PSŘ

98. Požadujeme v dokumentaci lepší popis společných přejezdníků X 033 a X 044 a opakovacích přejezdníků OX 039 a OX 040 u obou stavbou dotčených přejezdů. - doplněno

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 18.05.2015

### **Připomínky OPS Plzeň**

#### **Oddělení ekologie**

99. Při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady. – pouhé konstatování, vzato na vědomí
100. S odpady vzniklými v rámci stavby nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech, především z hlediska předávání odpadů pouze osobám s oprávněním k převzetí příslušných druhů odpadů. – jedná se o pouhé konstatování, vzato na vědomí

Podepsal Ryba Stanislav, Ing. dne 24.04.2015

#### **V-OPS**

##### **Km 6,288**

101. V dokumentaci není přepracovaný dohodnutý návrh situačního řešení na zlepšení způsobu úrovněového křížení pozemní komunikace s dráhou. (Zasláno zpracovateli příslušného SO stavební části projektu – e-mail dne 12.5.2015.

Podepsal Lískovec Jiří Bc. dne 15.06.2015

### **Připomínky ÚT - PLZ - PO + energetika elektro**

102. U nově budovaných PZS, které budou napájeny přímo z rozvodné soustavy LDSŽ - SŽDC (tzn. nebudou napájeny z distribuční sítě), nutno počítat s osazením měření el. energie. – v jednotlivých elektroměrových rozvaděčích je počítáno s místem pro osazení elektroměrů

Podepsal Knížek Karel dne 22.05.2015

### **Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň PLZ**

103. Dodržet připojovací podmínky dodavatele elektrické energie. Opravit schémata připojek SO 1.02.1, 1.02.2, 2.02.1 není jasné odkud je napojen RD v km 12,644. RD v km 12,644 je napojen ze vstupních svorek jističe před elektroměrem pro napájení RD v km 12,833

Podepsal Skala Roman, Ing. dne 19.05.2015

Připomínky SŽDC - SŽG Praha PPK

Souhlasím

Podepsal Poustka Roman, Ing. dne 05.05.2015

Připomínky SŽDC SŽDC - SŽG Praha ZBP

104. Ve všech zájmových územích se nachází platné ŽBP. Veškeré měřické práce je třeba provádět na tomto mapovém podkladě. – jedná se o konstatování
105. V případě poškození/zničení stabilizace bodového pole je třeba informovat příslušného správce a domluvit se na způsobu náhrady/obnovy poškozených/zničených bodů. – jedná se o konstatování

Podrobnější informace o platném ŽBP na vyžádání.

Podepsal Pelikán Petr, Ing. dne 19.05.2015

Připomínky TÚDC Praha

SKS Plzeň bez připomínek. Švec, 13.5.2015

Nenahrazuje vyjádření ČDT - Odbor výstavba Plzeň.

**Vyjádření ČD-Telematika a.s., odbor Výstavba skupina Plzeň:**

106. V Technických zprávách PS jednotlivých staveb PZS a ve Schématickém kabelovém plánu č. výkr. 1000 je zahrnuta pokládka kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8 a pokládka prázdné HDPE 40 pro budoucí využití. Pokládka je navržena od žkm 10,920 v Chrástu (napojení na stavbu, týkající se koridoru) do žkm 6,595 - žst. Radnice. – pokládka zmíněného kabelu bude realizována pouze do km 12,0 – není pokračování kabelizace do ŽST Chrást u Plzně.
107. V TZ PS 8.01.3 v bodu D.3.6. Kabelizace požadujeme doplnit žkm ukončení TK a HDPE. - doplněno
108. Propojení kabelizace až do žst. Chrást nutno koordinovat se zástupcem investora koridorové stavby. dle zjištěných skutečností, není TK ve směru do Chrástu na co napojit, proto bude ukončen v zemi koncovkou v km 12,0 – není pokračování kabelizace do ŽST Chrást u Plzně
109. Dále navrhujeme provedení výpichu TK a zavedení HDPE do žst. Stupno v žkm 19,6 (je na rozhodnutí správce ŽTM, SŽDC, s.o. - TÚDC Praha). - doplněno

Zapsal: T. Fencel, technický zástupce

Podepsal Krýdlová Marie dne 18.05.2015

Požadujeme tyto připomínky projednat a zpracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zpracování připomínek chceme být informováni.

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

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

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

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

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

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Karel Týr  
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

▪ **Přílohy:**

**Příloha 1.** Vyjádření TÚDC Praha –Ing. Cinádr Stanislav, ze dne 15.05.2015 pod č.j.3964/2015-  
-TÚDC





Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.

H1-16

## Dílčí stanovisko o ověření ES Ověření

Číslo certifikátu: 1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145

V souladu se směrnicí 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 (v platném znění).

Předmět posouzení: Subsystem Traťové řízení a zabezpečení Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice, výstavba PZS Chrást u Plzně - Stupno v km 12,637 a 12,846

Žadatel: KTA technika, s.r.o.  
se sídlem: Klatovská 100, 301 00 Plzeň

Požadavky posouzení: nařízení Komise (EU) 2016/919 v posledním platném znění (TSI CCS)

Výjimky z posouzení: Žádné

Použitý modul: SG dle rozhodnutí Komise 2010/713/EU

Výsledek posouzení: Splňuje požadavky, viz ES Technický soubor

Omezení/Podmínky: Bez omezení

ES Technický soubor: 1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145-T ze dne 29.11.2018

Platnost: Bez omezení

Tento certifikát je platný pro předmět posouzení, jak je uvedeno výše, a tak dlouho, dokud předmět posouzení a příslušná technická dokumentace nejsou změněny.



Datum vydání:  
29.11.2018

Podpis: 

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: technický ředitel

za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.

se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká republika

ES Identifikační číslo oznámeného subjektu: 1714



Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.

H1-16

## ES TECHNICKÝ SOUBOR

**Č. 1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145-T**

Související certifikát:

Název:	Dílní stanovisko o ověření
Kód:	ES Ověření
Datum vydání:	1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145
Platnost:	29.11.2018
Vydal:	Neomezena
	Výzkumný Ústav Železniční, a.s.,
	jako oznámený subjekt.

Předmět posouzení:

Subsystém Traťové řízení a zabezpečení  
Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice, výstavba PZS Chrást u Plzně -  
Stupno v km 12,637 a 12,846



Datum vydání:  
29.11.2018

Podpis:

V.2 -

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: technický ředitel  
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.  
se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká republika

ES Identifikační číslo oznámeného subjektu: 1714



## Přehled změn

H1-16

Vydání	Datum změny	Číslo článku	Popis změny



## OBSAH

1.	Účastníci .....	4
1.1	Oznámený subjekt .....	4
1.2	Žadatel .....	4
2.	Certifikáty vydané oznámeným subjektem .....	4
3.	Omezení / Podmínky používání subsystému interoperability .....	4
4.	Rozsah Projektu a definice .....	4
4.1	Všeobecné informace o výrobku .....	4
4.2	Technický rozsah a rozhraní .....	4
4.3	Historie projektu .....	4
4.4	Výjimky dle článku 9 směrnice / Omezení dle článku 20 směrnice .....	4
4.5	Seznam zvláštních případů .....	4
5.	Projektová dokumentace .....	4
5.1	Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení .....	4
5.2	Doklady týkající se fáze celkového návrhu .....	5
5.3	Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení .....	5
5.4	Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů .....	5
5.5	Ustanovení pro provoz .....	5
5.6	Ustanovení pro údržbu .....	5
5.7	Prvky interoperability .....	5
6.	Informace o procesu ES ověření .....	5
6.1	Popis posouzení shody .....	5
6.1.1	Základní údaje o postupu posouzení .....	5
6.1.2	Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu .....	5
6.1.3	Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení .....	5
6.1.4	Plán dozorů a související dokumenty .....	5
6.1.5	Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy .....	5

Příloha 1:	Technický popis subsystému
Příloha 2:	Použitá technická dokumentace
Příloha 3:	Neobsazeno
Příloha 4:	Vlastnosti subsystému
Příloha 5:	Neobsazeno
Příloha 6:	Použité technické předpisy, dokumenty a normy
Příloha 7:	Neobsazeno

## 1. ÚČASTNÍCI

### 1.1 Oznámený subjekt

**Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (zkráceně VUZ)**

se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká republika  
jako oznámený subjekt 1714

### 1.2 Žadatel

**KTA technika, s.r.o.** se sídlem Klatovská 100, 301 00 Plzeň

## 2. CERTIFIKÁTY VYDANÉ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

Žádné

## 3. OMEZENÍ / PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ SUBSYSTÉMU INTEROPERABILITY

Bez omezení

## 4. ROZSAH PROJEKTU A DEFINICE

### 4.1 Všeobecné informace o výrobku

Viz Příloha 1

### 4.2 Technický rozsah a rozhraní

Viz Příloha 1

### 4.3 Historie projektu

Dodavatel návrhu subsystému	KTA technika, s.r.o.
Datum zhotovené návrhové dokumentace	05/2015
Projektový stupeň	Projekt
Zhotovitel subsystému	Není relevantní
Provozovatel subsystému	Není relevantní

### 4.4 Výjimky dle článku 9 směrnice / Omezení dle článku 20 směrnice

Žádné

### 4.5 Seznam zvláštních případů

Žádné

## 5. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

### 5.1 Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení

Viz Příloha 6

Technické normy a specifikace byly použity v relevantním rozsahu požadavků TSI

**5.2 Doklady týkající se fáze celkového návrhu**

Viz Příloha 2

**5.3 Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení**

Není relevantní

**5.4 Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů**

Název dodavatele	Není relevantní
Sídlo dodavatele	Není relevantní
Vztah k žadateli v souvislosti s výrobkem	Není relevantní

**5.5 Ustanovení pro provoz**

Není relevantní

**5.6 Ustanovení pro údržbu**

Není relevantní

**5.7 Prvky interoperability**

Není relevantní

**6. INFORMACE O PROCESU ES OVĚŘENÍ****6.1 Popis posouzení shody****6.1.1 Základní údaje o postupu posouzení**

Fáze	Žádost	Datum přijetí žádosti	Žadatel
Celkový návrh	ZDA18179CCT	20.11.2018	KTA technika, s.r.o.
Realizace a závěrečné zkoušení	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní

**Důvod pro vydání dílčího ověření:**

Nevyžito

**6.1.2 Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu**

Výstupy z posouzení fáze celkového návrhu popsal oznámený subjekt v interním dokumentu „Zpráva o zjištěních“ č. ZZA18179CCT-0 ze dne 29.11.2018. Zpráva o zjištěních je uložena u oznámeného subjektu.

**6.1.3 Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení**

Není relevantní

**6.1.4 Plán dozorů a související dokumenty**

Není relevantní

**6.1.5 Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy**

Je zajištěno v rámci příslušných TSI kap. 4.3.



## ES TECHNICKÝ SOUBOR

1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145-T

ze dne 29.11.2018

Strana 6 (celkem 6)

\* \* \*

H1- 16



## TECHNICKÝ POPIS SUBSYSTÉMU

1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145

ze dne 29.11.2018

Příloha 1

Strana 1 (celkem 1)

H1-16

### Popis subsystému:

Stavba řeší rekonstrukci PZS v km 12,637 a km 12,846 trati č. 176 Chrást u Plzně - Radnice, která je součástí dráhy regionální. Dle nařízení Komise (EU) 2016/919 v platném znění platí, že požadavky TSI CCS se vztahují na celý železniční systém v Evropské unii.

V rámci stavby dojde ke komplexní rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně detekčních prostředků.

Rozsah posouzení je vymezen následovně:

PZS v km 12,637 od počítacího bodu PB1 v km 12,000

PZS v km 12,846 do km 13,255

Provozní soubory, které jsou předmětem posouzení:

**PS 1.01.1**      PZS v km 12,637

**PS 1.01.2**      PZS v km 12,846





**POUŽITÁ TECHNICKÁ  
DOKUMENTACE**

1714 / 8.6 / SG / 18 / CCT / CS / 3145

ze dne 29.11.2018

Příloha 2

Strana 1 (celkem 1)

H1-16

P.č.	Číslo (označení) dokumentu, počet listů, název firmy	Název dokumentu	Datum vydání	Datum poslední revize	Poznámka: Např.: výkres, protokol, výpočet, oprávnění apod.
1.	<b>Typové výkresy a technické popisy</b>				
[1.1]	A, KTA technika s.r.o.	Průvodní zpráva	5/2015	-	zpráva stupeň projekt
[1.2]	B, KTA technika s.r.o.	Souhrnná technická zpráva	5/2015	-	zpráva stupeň projekt
[1.3]	D.1.3.1, KTA technika s.r.o.	PS 1.01.1 - PZS km 12,637 - Technická zpráva	5/2015	11/2018	zpráva stupeň projekt
[1.4]	D.1.3.2, KTA technika s.r.o.	PS 1.01.2 - PZS km 12,846 - Technická zpráva	5/2015	11/2018	zpráva stupeň projekt
[1.5]	D.1.3.1, KTA technika s.r.o.	PS 1.01.1, PZS v km 12,637	5/2015	-	výkres stupeň projekt
[1.6]	D.1.3.2, KTA technika s.r.o.	PS 1.01.1, PZS v km 12,846	5/2015	-	výkres stupeň projekt
2.	<b>Prvky interoperability – Netýká se</b>				
3.	<b>Návody na obsluhu a údržbu – řeší relevantní obchodně technická dokumentace (především Návody pro obsluhu a údržbu) instalovaných zabezpečovacích zařízení</b>				
4.	<b>Protokoly ze zkoušek a zprávy</b>				

Pro posouzení bylo využito nařízení Komise (EU) 2016/919 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii, dále již jen TSI CCS.

<b>Rozsah posouzení – požadavky TSI</b>				
<b>č.</b>	<b>Technická specifikace</b>	<b>Posuzovaný parametr</b>	<b>Technický požadavek</b>	<b>Splněno (ano / ne / není relevantní)</b>
1.	TSI CCS, odd. 6.3.4	Použití prvků interoperability.	Zkontrolovat, že jsou všechny prvky interoperability, které mají být zabudovány do subsystému, pokryty ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Zkontrolovat omezení použití prvků interoperability podle vlastností subsystému a prostředí. U prvků interoperability, které již byly certifikovány podle starších verzí TSI „Řízení a zabezpečení“ zkontrolovat, že certifikát stále zajišťuje soulad s požadavky TSI, která platí v současné době.	Není relevantní
2.	TSI CCS, odd. 4.2.10	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1	<b>Minimální délka úseku kontroly volnosti 20m.</b>	Ano
3.	TSI CCS, odd. 4.2.10	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5	<b>Minimální vzdálenost izolovaného styku nebo počítacího bodu od námezničku přilehlé výhybky je 5m. Platí pro vysokorychlostní tratě.</b>	Není relevantní
4.	TSI CCS, odd. 4.2.10	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.6	<b>Minimální vzdálenost izolovaného styku nebo počítacího bodu od námezničku přilehlé výhybky je 4,2m.</b>	Není relevantní
5.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.7.2, 3.2.1	<b>Použití vhodného systému vozidlových smyček.</b>	Není relevantní
6.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.2, 3.1.2.3 <sup>1</sup> , 3.1.3.1, 3.1.3.2, 3.1.3.3, 3.1.3.4, 3.1.3.6, 3.2.1	<b>Použití perspektivních detektorů kol a zavedených počítačů náprav pro provoz na síti SŽDC s.o.</b>	Ano
7.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4, 3.1.4.1, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7.1, 3.1.9	<b>Použití perspektivních kolejových obvodů zavedených pro provoz na síti SŽDC s.o.</b>	Není relevantní
8.	TSI CCS, odd. 4.2.5 odd. 4.2.7 odd. 4.2.9	Zabudování prvků interoperability do subsystému.	Zkontrolovat, že vnitřní rozhraní subsystému byla náležitě nainstalována a náležitě fungují – základní parametry 4.2.5, 4.2.7. Zkontrolovat, že doplňkové funkce (nespecifikované v této TSI) nemají vliv na povinné funkce. Zkontrolovat, že funkce identifikátorů (ID) ETCS jsou v rámci přípustného rozmezí – základní parametr 4.2.9.	Není relevantní
9.	TSI CCS, odd. 4.2.3	Zabudování do infrastruktury.	<b>Funkce traťového zařízení ERTMS/ETCS.</b>	Není relevantní
10.	TSI CCS, odd. 4.2.4	Zabudování do infrastruktury.	<b>Funkce mobilní komunikace pro železnice – GSM-R.</b>	Není relevantní

<sup>1</sup> platí jen pro tratě s rychlostí nad 350 km/h

11.	TSI CCS, odd. 4.2.3	Zabudování do staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení.	Zkontrolovat, že všechny funkce vyžadované aplikací jsou prováděny v souladu se specifikacemi, na které odkazuje tato TSI – základní parametr 4.2.3. Zkontrolovat správnou konfiguraci parametrů (telegramy zařízení Eurobalise, zprávy centrální RBC, umístění návěstních tabulí, atd.). Zkontrolovat, že rozhraní jsou správně instalována a náležitě fungují. Zkontrolovat, že traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ správně funguje podle informací na rozhraní se staničními, traťovými a přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (např. náležité vytváření telegramů zařízení systému Eurobalise jednotkou LEU nebo zpráv RBC).	Není relevantní
12.	TSI CCS, odd. 4.2.4	Zabudování do palubních subsystémů CCS a kolejových vozidel.	<b>Funkce mobilní komunikace pro železnice – GSM-R.</b>	Není relevantní
13.	TSI CCS, odd. 4.2.10	Zabudování do palubních subsystémů CCS a kolejových vozidel.	<b>Soulad systémů detekce vlaků s TSI CCS.</b>	Ano
14.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Zabudování do palubních subsystémů CCS a kolejových vozidel.	<b>Systémy detekce vlaků – shoda s TSI CCS.</b>	Ano
15.	TSI CCS, odd. 4.2.3 odd. 4.2.4 odd. 4.2.5	Zabudování do palubních subsystémů CCS a kolejových vozidel.	<b>Funkce traťového zařízení ERTMS/ETCS, funkce mobilní komunikace pro železnice – GSM-R a rozhraní mezi těmito systémy.</b>	Není relevantní
16.	TSI CCS, odd. 4.2.1	RAMS TSI CCS, Příloha A, Tabulka A 2	<b>Splnění požadavků na technickou a funkční bezpečnost.</b>	Ano
17.	TSI CCS, odd. 4.5	RAMS	<b>Pravidla údržby.</b>	Není relevantní
18.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11 odd. 4.2.16	Zkoušky za provozních podmínek.	<b>Ověření zkouškou funkce systémů detekce vlaků a že je traťový subsystém CCS slučitelný s traťovým prostředím.</b>	Není relevantní

Rozsah posouzení – požadavky TSI / otevřené body				
č.	Technická specifikace	Posuzovaný parametr	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.3.5, 3.2.3	ČSN CLC/TS 50 238-3	Ano
2.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Použití systémů detekce vlaků. ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.4.2, 3.1.10, 3.2.1, 3.2.2.1, 3.2.2.3 <sup>2</sup> , 3.2.2.5 <sup>3</sup>	ČSN 34 2613 ed. 3 ČSN 34 2614 ed. 3	Není relevantní
3.	TSI CCS, odd. 4.2.16	Zabudování do infrastruktury.	ČSN EN 50 125-3 ČSN EN 50 121-4 ed. 2 Pozn. Kontrola, že nově instalované zařízení je slučitelné s traťovým prostředím.	Ano
4.	TSI CCS, odd. 4.2.1	RAMS	TNŽ 34 2620 <sup>4</sup> ČSN 34 2650 ed. 2 <sup>5</sup>	Ano

<sup>2</sup> platí pro trakční napájecí soustavu 25 kV 50 Hz

<sup>3</sup> platí pro trakční napájecí soustavu 3 kV DC

<sup>4</sup> definuje funkční požadavky SZZ a TZZ

<sup>5</sup> definuje funkční požadavky PZZ



P. č.	Označení	Název	Ze dne
<b>1. Použité Směrnice a TSI</b>			
1.1	směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES, ve znění směrnice Komise 2009/131/ES, 2011/18/EU, 2013/9/EU a 2014/106/EU	o interoperabilitě železničního systému ve Společenství	17.06.2008
1.2	Nařízení Komise (EU) 2016/919	O technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii	27.05.2016
1.3	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6	O Evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu	05.01.2017
1.4	nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013/EU ve znění nařízení Komise (EU) 2014/473 a 2016/758	o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU	11.12.2013
1.5	ERA/ERTMS/033281 (ver. 3.0)	Interfaces between control-command and signalling trackside and other subsystems	04.12.2015
1.6	rozhodnutí Komise 2010/713/EU	o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES	09.11.2010
<b>2. Závazné normy nebo jiné dokumenty uvedené v TSI</b>			
2.1	ČSN EN 50 126-1	Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS)	01.06.2001
2.2	ČSN EN 50 128	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro drážní řídicí a ochranné systémy	01.04.2003
2.3	ČSN EN 50 129	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Elektronické zabezpečovací systémy	01.12.2003
2.4	ČSN EN 50 159	Drážní zařízení – Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat – Komunikace v přenosových zabezpečovacích systémech	01.08.2011
<b>3. Doporučené normy nebo jiné dokumenty neuvedené v TSI</b>			
3.1	TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.	05.04.2002
3.2	ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení. Přejezdové zabezpečovací zařízení.	01.03.2010
3.3	ČSN CLC/TS 50238-3	Drážní zařízení - Kompatibilita mezi drážním vozidlem a systémy pro detekování vlaků - Část 3: Kompatibilita s počítači náprav	01.09.2014
3.4	ČSN EN 50121-4, ed. 3	Drážní zařízení – Elektromagnetická kompatibilita - Část 4: Emise a odolnost zabezpečovacích a sdělovacích zařízení	01.01.2016
3.5	ČSN EN 50125-3	Drážní zařízení – Podmínky prostředí pro zařízení - Část 3: Zabezpečovací a sdělovací zařízení	01.12.2003

Při posuzování byly použity harmonizované české technické normy, které plně přejaly požadavky stanovené evropskou normou. Normativní část obou norem je identická.