



Váš dopis zn. 3903/2019-SŽDC-SSZ-ÚT2  
Ze dne 06.03.2019  
Naše zn. 9052/2019-SŽDC-OŘ PLZ-ÚT  
Listů/příloh 2/1

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk  
Telefon +420 972 524 450  
Mobil +420 724 808 583  
E-mail [Zdenek@szdc.cz](mailto:Zdenek@szdc.cz)

Datum 23. srpna 2019

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Stavební správa západ - oblast Plzeň  
Sokolovská 278/1955  
190 00 PRAHA 9  
Na vědomí: Ing. Josef Braun

SAMSON PRAHA, spol. s r.o.  
Týnská 17/622  
110 00 Praha 1  
Ing. Otakar Hasík

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci ke stavebnímu povolení stavby: „Rekonstrukce nástupiště v žst. Bezručice“**

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

SAMSON PRAHA, spol. s r.o., Týnská 14/622, 110 00 Praha 1, HIP – Ing. Otakar Hasík

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

**Připomínky SEE Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Eliášová Radka dne 20.03.2019

**Připomínky SMT Plzeň**

**Souhlasím**

- Podepsal Frémundová Dana dne 26.03.2019

**Připomínky SSZT Plzeň**

Část D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení, PS 001 Žst.Bezručice, zab.zařízení – úprava

Tato připomínka nebyla splněna:

1. V souhrnné tech.zprávě je v odstavci pro zab.zařízení uvedeno, že výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky s klíči zavěšenými na příslušné tabuli.

Ve skutečnosti jsou výsledné klíče od výměnových a výkolejkových zámků součástí souprav hlavních klíčů pro trať D3 Pňovany – Bezručice.

- *bylo opraveno v STZ*

2. Po provedení úpravy textu v STZ požadujeme předložit dokumentaci k opětovnému vyjádření.

- *STZ bude předložena*

## **Připomínky ST Plzeň**

### E.2 - Pozemní stavební objekty

3. Napojení na kanalizaci - vzhledem k připojení celé VB na dešťovou kanalizaci bude v místě vyústění značný nárůst odváděných vod. Je řešení vyústění na svah projednáno s vlastníkem sousedního pozemku ?
  - *vlastníkem je město Bezručovice, které toto řešení odsouhlasilo-nařídilo ve vydaném územním rozhodnutí*
4. Není doložena připomínka z předchozího projednání - tedy v rámci úpravy přístupu do budovy v přístřešku železniční stanice požadujeme doplnit koordinační řez s vyznačením řešením zpevněných ploch v okolí výpravní budovy a jejich výškových rozdílů.
  - *je doloženo vzorovým příčným řezem „E.1.2 003 Vzorové příčné rezy nastupiste“*

### Část E2.2. - orientační systém

5. dle TZ se uvádí výčet jednotlivých tabulí umístěných v rámci stavby, ale příloha prvky orientačního systému obsahuje pouze základní cedule. Požadujeme doplnit vzor pro přístup na nástupiště a směr jízdy, zároveň nutno doplnit situaci s předpokládaným umístěním jednotlivých cedulí.
  - *byl doplněn výkres všech cedulí a situace umístění s umístěním cedulí, dokumentace objektu upravena dle požadavku notifikované osoby pro shodu interoperability EU*
6. Centrální přechod bude používán pouze ve výluce nebo bude zřízen v předstihu a používán i mimo výluky?
  - *centrální přechod bude používán v době stavby i mimo výluky*

### E1.6 - potrubní vedení

7. V rámci předchozích vyjádření bylo požadováno doložení níže uvedených požadavků, jejichž splnění požadujeme doložit do této dokumentace.
8. Požadujeme prověřit navrženou hloubku uložení potrubí. Vzhledem k předložené dokumentaci se domníváme, že navržená hloubka uložení je vzhledem k platné legislativě nedostatečná! Nutno doložit příčným řezem v koordinaci s železničním spodkem.
  - *dostatečná hloubka uložení pod kolejemi ve stanici je zobrazena v příčném řezu části F „Příčný řez startovací a cílovou jámou“, řez dokládá dostatečnou hloubku a koordinaci železničního spodku, jam protlaku i kanalizace. Kanalizace je mělkěji uložena dále v komunikaci, protože stávající šachta, do které se napojuje je hluboká 1,68 m a terén je rovinatý.*
9. Požadujeme doplnit do dokumentace příčný řez startovací a cílovou jámou. Při protlačování nesmí dojít k takové deformaci materiálu, která by zapříčila změnu parametrů GPK dotčených kolejí (nutno doložit vhodnou požadovanou technologii). Startovací jámy jsou v kolizi s provizorním nástupištěm. Nutno dořešit postup výstavby a prověřit možnou kolizi.
  - *do dokumentace (část POV) doplněn příčný řez startovací a cílovou jámou a požadavek na provádění protlaku bez vlivu na povrch a do rozpočtu doplněny položky pro vyrovnaní GPK koleje - doplnění kameniva hrubého drčeného (štěrk) do kolejového lože a směrové a výškové vyrovnaní koleje. Provizorní nástupiště bude přes startovací jámy vyneseno příčným nosníkem nebo podepřením nebo bude po dobu práce ve startovací jámě lokálně rozebráno. Při zřizování startovacích jam a vrtání protlaků a provádění kanalizace bude provizorní nástupiště používáno pro cestující pouze v přední části společně*

*s přístupovou cestou, trať obsluhuje v současné době dvouvozová souprava Regionova, délky 28,5 m.*

10. Do dokumentace nutno doplnit přístup k startovací jámě a způsob obsluhy pracoviště vyznačením v situaci. Do dokumentace nutno doložit, že přístup na pracoviště lze použít i pro rušení stávajícího systému odvodnění a rovněž pro výplň mezikruží v ocelových chráničkách pomocí popílkocementové suspenze.
  - *přístup ke startovacím a cílovým jámám kanalizace bude po stávající koleji č.4 drážním vozidlem, s tím souhlasí ČD, které chtějí do kanalizace zaústit svou přípojku. Nakládání a skládání materiálu bude probíhat na koleji č.3 u stávající komfortní betonové rampy koleje č.3 u bývalého skladiště. Tento přístup bude sloužit i při rušení stávajícího systému odvodnění a rovněž pro výplň mezikruží v ocelových chráničkách pomocí popílkocementové suspenze.*

#### E 1.2 - nástupiště

11. V místě rušené části koleje č. 3 nutno zohlednit částečné odtěžení šterkového lože po demontáži koleje.
  - *je zohledněno*
12. Umožní postup výstavby zřídit provizorní nástupiště ze stávajícího materiálu?
  - *v postupu výstavby je doloženo že postup výstavby umožňuje použít stávající*

#### E 1.1 železniční svršek a spodek

13. Bylo v rámci stavby prověřeno, zda lze teoreticky dosáhnout zvýšení rychlosti v oblouku mezi km 23,581 - 23,750 při předpokladu rozjezdu a zároveň brždění na rychlost 40 km/hod.

*Oblouk před ŽST s poloměrem  $R=210$  m je navržen na  $V=55$  km/h, je uvažována  $V_{130}=60$  km/h. V rámci připomínkového řízení se SŽG (Ing. Poustka) byl oblouk upraven na výše zmiňované rychlosti.*

14. Výstroj tratě nutno upravit. Požadujeme sjednotit výkres situace železničního svršku s výkresem výstroje tratě příloha č. 07. Sklonovníky navržené v rozsahu mezi km 23,618 - 23,659 navrhuje zjednodušit, ideálně sklonovník v km 23,638 neosazovat.

*Výstroj trati včetně sjednocení bude upravena v rámci autorského dozoru. Sklonovníky osazeny dle předpisu SŽDC D1. Sklonovník z důvodu zjednodušení nebude osazován.*

15. Realizace trativodů bezvýkopovou technologií v navrhovaných délkách (44 a 42 m) není u SŽDC obvyklá. Trativod DN 150 zřízený bez perforace nemůže plnit svoji prvořadou úlohu. Takto zřízený trativod je z hlediska železničního spodku nefunkční. Dá se věrohodně prokázat rovinatost tímto způsobem zřízeného trativodu?. V rámci návrhu je v místě za výhybkou č. 8 počítáno s vyjmutím pražců v úseku 7m. Upozorňujeme na obtížné navázání v krajních bodech na stávající stav. Kolej nutno uvést do provozuschopného stavu. V rámci POV nutno navrhnout příjezd ke startovací jámě u výhybky č. 8.

*Trativodní roura DN 150 bude v dokumentaci v rámci autorského dozoru upravena na celoperforovanou.*

*Po konzultaci s firmou provádějící práce touto technologií lze rovinatost trativodu provést v požadované přesnosti.*

Na základě vyjádření OŘ Plzeň OPS ze dne 11.5.2018 musí být trativod pod spojkou 3-4 proveden bezvýkopovou technologií.

Pod výhybkou č. 8 byla bezvýkopová technologie z důvodu umístění vrcholové trativodní šachty č.1. Úseky prováděné bezvýkopovou technologií byly projednány a odsouhlaseny na jednání ze dne 6.9.2018

#### Svršek

16. V oblouku km 23,590 - 23,686 je navrženo rozšíření rozchodu na 6 mm. Projektovaná hodnota má být 8mm. Z hlediska přejímky prací a provozu je nezbytné upozornit na stav, že parametry rozchodu jsou při hodnotě 6 mm pouze 1mm od povolené tolerance. Uvažovaný výpočet pro rozšíření rozchodu nelze v tomto případě využít. Pražce SB8 v tomto případě nedoporučujeme.

Materiál železničního svršku (pražce) byl zvolen na základě jednání ze dne 8.6.2016, tedy pražce SB6P nebo SB8P. Pražce SB6 nelze pro oblouk o poloměru  $R=210m$  použít a byly tedy z návrhu vyloučeny. Byly zvoleny pražce SB8P. Na skutečnost o nemožnosti zřízení rozchodu +8mm na žebrových podkladnicích bylo na jednání ze dne 6.9.2018. poukázáno.

17. Projekt v rámci investiční akce nemůže předepisovat dodání materiálu Oblastním ředitelstvím Plzeň. S materiálem obecně hospodář SŽDC a požadovaný druh a množství materiálu musí být přiděleno v rámci komise pro hospodaření s vyzískaným materiálem. Materiál je po přidělení na OŘ Plzeň pouze k dispozici. OŘ nic nedodává.

Tyto informace budou v dokumentaci upraveny. Bude doplněno: Po přidělení materiálu v rámci komise pro hospodaření bude tento materiál k dispozici na OŘ Plzeň.

18. Popis sestav železničního svršku požadujeme doplnit o podrobnosti umístění úseků (kolej č. ?, spojka, apod.)

Popis sestav žel. svršku bude o tyto informace v TZ doplněn. Úprava bude v rámci autorského dozoru.

19. Navázání na začátku úseku a na KV 8, ZV 2 nutno zohlednit možnost, že dojde k narušení stávající drážebnosti upevňovadel. V takovém případě požadujeme provést adekvátní výměnu dotčených uvolněných součástí svršku.

Na tuto skutečnost nebylo upozorněno v zadávacích podmínkách, ani v rámci následných jednání, dokumentace a výkaz výměr upraven dle připomínky.

20. BK a řešení stavby: Na straně 8,9,11 se domnívám, že je uveden rozpor v řešení BK. Požadujeme přednostně svařit všechny styky v koleji č. 1. Řešení nutno upřesnit dle stanoviska O13. Výh č. 4 nebude přivařena. Na KV 4 zřídit styk pomocí zesílených kolejnicových spojek. Výh č. 2 není možné přivařit, nutno oddělit od nově zřizované BK. Na začátku úseku nutno zohlednit navázání na stávající BK úpravou navazujícího úseku (nutno zohlednit ve VV práce uvolnění rozponového upevnění.)

Problematika BK byla zpracována v rámci připomínkového řízení (odbor O13). Tento požadavek má vliv na VV (výhybka č. 4 a č. 2 nebude přivařena. Výhybka č. 1 a 3 budou svařeny do skupiny a před a tyto výhybky budou přivařeny kolejnice délky 25 m a zřízen kolejnicový styk. Za těmito styky bude kolej zřízena na každé straně na délce 25 m s pružným upevněním).

21. Zarážedlo na zkrácené koleji č. 3 - vzhledem k charakteru žst. požadujeme změnit zarážedlo na nové kolejnicové.

Návrh betonového zarážedla na základě záznamu z jednání ze dne 6.9.2018. umístění zarážedla na základě požadavků GR ČD, betonové umožní delší kusou kolej.

#### Spodek:

22. Ve vzorovém příčném řezu, požadujeme vypustit vrstvu - NENAMRZ. ZHUTN. MAT. (NAPŘ. FR. 32-63), celý prostor bude vyplněn fr. 32-63.

Popisek ve vzorovém příčném řezu je dle vzorových listů železničního spodku.

23. V zásypu trativodu nutno použít filtrační geotextilii, nikoli separační.

Separací geotextilie bude opravena na filtrační.

24. Návrh železničního spodku není úplný. Chybí podrobnosti mocnosti vrstev jednotlivých materiálů v železničním spodku. Dle výsledků nejsou splněny parametry předepsané pro zemní pláš. Požadujeme upravit řešení tak, aby byly splněny podmínky předepsané únosnosti dle předpisu SŽDC S4 příloha 6 tabulka č. 1 na zemní pláni i na konstrukční vrstvě železničního spodku.

Výpočet návrhu KPP uveden v TZ, výsledky odpovídající požadavkům na trať regionální (hlavní traťová a staniční kolej)  $E_0=15\text{MPa}$  a  $E_{pl}=30\text{MPa}$  dle tab. č. 1 přílohy č. 6 SŽDC S4. Mocnosti jednotlivých materiálů popsány v TZ a výkresové dokumentaci.

Podepsal Schejbal Pavel, Ing. dne 22.03.2019

### **Připomínky ÚŘP – odbor technologie**

#### Obecně:

25. K budoucímu správcovství splaškové kanalizace nemáme připomínek.  
Dle PND3 slouží kolej 1a pro objíždění hnacích vozidel v dopravně D3 Bezdržice. Kolej není určena k odstavování vozidel. ÚŘP proto preferuje variantu bez osazení výkolejky Vk2, tedy bez možnosti odstavování vozidel na koleji 1a.

- *varianta bez osazení výkolejky v čistopisu dokumentace*

#### A. Průvodní zpráva; A.2 Základní údaje o stavbě

##### 2.2. Charakteristika území a stávající stav

26. Klíče od výměnových zámků jsou součástí souprav hlavních klíčů pro trať D3 Pňovany – Bezdržice, nikoliv zavěšeny na příslušné tabuli v dopravní kanceláři.

- *opraveno*

#### A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

27. Výlukou požadujeme uskutečnit v zákrytu s nepřetržitou výlukou v maximální délce 30 dnů při realizaci stavby „Zvýšení stability skalních masívů na trati Pňovany – Bezdržice“. Z tohoto důvodu je potřeba koordinovat obě stavby.

- *bylo doplněno do PZ*

28. Výluku požadujeme uskutečnit mimo hlavní období letní turistické sezony (polovina června - polovina září), kdy jsou na trati zaváděny parní a další výletní vlaky.

- *bylo doplněno do PZ*

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 25.03.2019

#### **Připomínky ÚT - vodohospodář**

**Souhlasím**

Podepsal Mülling Karel dne 29.03.2019

#### **Připomínky SPS Plzeň**

29. WC budou provedeny (obklady, dlažby, vybavení) dle technického standardu SPS, který požadujeme zpracovat do PD-DSP/DPS.
30. Požadujeme předložení dalšího stupně projektové dokumentace k odsouhlasení.
31. Podmínky pro realizaci budou stanoveny po předložení dalšího stupně dokumentace, případně při předání staveniště.

Podepsal Makovec Radek, Ing. dne 29.03.2019

- *je navrženo v souladu s technickým standardem SPS a poslanými příklady*

#### **Připomínky TÚDC Praha**

**Souhlasím**

Vyjádření ČD Telematika a.s. Odbor výstavba, skupina Plzeň  
S ohledem na zařízení v majetku a správě TÚDC bez připomínek.  
Zapsala: M. Landová

Nedojde ke střetu: ČD Telematika a.s. SKS Plzeň  
Zapsal: Pitoňák.  
Za TUDC pověřen stavbou Bc. Václav Böhm  
Vyjádření bude zasláno žadateli v dohodnutém termínu.

Podepsal Čáp František dne 29.03.2019

**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. Josef Hendrych  
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

**Přílohy**

Příloha A – Technický standard Správy pozemních staveb OŘ Plzeň (elektronicky)