



Váš dopis zn. e-mail bez č. j.
Ze dne 96/2019PP
Naše zn. 31587/2019-SŽDC-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Alena Mráčková
Telefon +420 244 745
Mobil +420 725 519 540
E-mail mrackova@szdc.cz

Datum 25. září 2019

AF – CITY PLAN s.r.o.
Ing. Vladislav Šefl
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

V kopii e-mailem

„Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“

Ke konceptu dokumentace stavby pro územní rozhodnutí odevzdaného 30.4.2019 zasíláme souhrnné připomínky :

• GŘ – O6

Obdrželi jsme žádost o vyjádření k dokumentaci pro územní rozhodnutí výše uvedené stavby. K předložené dokumentaci předkládáme následující připomínky:

Provozní a dopravní technologie – K1 (zpracoval: Ing. Pavel Konopásek, tel.: 602 289 077)

- 4.2. Hrádek nad Nisou – Opravte chybné označení pokynu „Pracoviště pro dálkové řízení“ z č. 9/2013 na SŽDC PO-01/2019-GŘ.
- 4.2. Hrádek nad Nisou – zcela zde chybí počty a délky nástupních hran. Na výrobní poradě bylo dohodnuto, že bude vybudována nástupní hrana i ke koleji č. 4 nového číslování. Zde o tom není zmínka.
- V dopravní technologii zcela chybí personální potřeba stávající a výhledová. Požadujeme toto dopracovat.

Odpověď projektanta:

Bylo zapracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

Technologická část

Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Pavel Konopásek, tel.: 602 289 077)

- V kapitole 3. technické zprávy D.1.1 u PS 54-01-11 upozorňujeme na nesoulad se závěrem CK MD z 15.1.2019. Současně připomínáme, že závěr CK MD je v rozporu s novelizovaným Pokynem SŽDC č. PO-01/2019-GŘ a dodatkovým ujednáním v příhraničním styku mezi SŽDC a DB Netz.

Odpověď projektanta:

Projektant bere na vědomí a poskytne SŽDC součinnost při přípravě podkladů pro jednání o změně rozporného závěru CK MD. (Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

Elektrická trakce (zpracoval: Ing. Milan Zedník, tel.: 972 235 838)

- V části D.2.3.6 žádáme o doplnění schváleného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy, výpočtu osvětlení. Dále upozorňujeme na duplicitu v číslování osvětlovacích stožárů v situačním výkrese a tím pádem nesoulad s přehledovým schématem napájení

a technickou zprávou, žádáme o opravu. V přehledovém schématu rozvodů NN žádáme o doplnění napájení výtahů.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

- Dále žádáme o doplnění výkresu dispozice rozvodu NN ve výpravní budově.

Odpověď projektanta:

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

Stavební část

(zpracovali: Ing. Jan Bartaloš, tel.: 972 235 852; Ing. Jiří Záruba, tel.: 972 235 842)

Obecně

- V situacích popište jednotlivé stavební objekty tak, aby byly rychle identifikovatelné.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

D.2.1.4 – SO 54-20-04 most v ev. km 20,368

- V technické zprávě je na str. 8 v kap.5.3.1. uvedeno, že kvůli blízkosti konstrukcí nebude zajištěn prostor pro čističku kolejového lože. výkresů se zdá, že prostor je dostatečný. Vysvětlíte / opravte.

Odpověď projektanta:

Prostor pro čističku kolejového lože bude dodržen. V TZ bylo opraveno. (Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

Příloha č. 4 Půdorys – pro pravou konstrukci doplňte kóty kolmo k ose koleje a upravte orientaci podélné délkové kóty.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

D.2.1.3 – SO 54-13-01 Železniční přejezd v ev. km 19,922

- Jak je řešena bezpečnost na železničním přejezdu ve vztahu k levému odbočení ve smyslu čl. 5.2.1 ČSN 73 6380?

Odpověď projektanta:

Ve směru z centra je navržena příčná čára souvislá V1a (0,125) sloužící ke zvýraznění rozšíření jízdního pruhu na hodnotu $a_r = 5,00$ m z důvodu možnosti objíždění vozidel odbočujících vlevo. Dojde tak částečně ke zvýšení kapacity průjezdu křižovatkou v přímém směru a tím pádem k zamezení stání vozidla v nebezpečném prostoru přejezdu. Ke zdůraznění zákonem daného pravidla, že řidič nesmí vjet na přejezd, pokud ho nemůže bezpečně opustit, jsou navrženy v prostoru mezi závorami žluté zkřížené čáry V12b.

Ve směru do centra je stávající vodorovné dopravní značení s odbočovacím pruhem vlevo zachováno. Zjednodušením přejezdu zlepšujeme vzdálenost mezi hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu. Normová vzdálenost 10 m je dodržena.

Není navrženo žádné zákazové či výstražné svislé dopravní značení z důvodu možné nepřehlednosti daného úseku s velkým množstvím dopravních značek. (Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

• Souhrnné stanovisko úseku řízení provozu (GŘO11,GŘ O12, GŘO16)

„Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“, souhrnné vyjádření úseku řízení provozu k dokumentaci pro územní řízení

K předložené dokumentaci pro územní řízení stavby „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

Odbor řízení provozu (O11)

a) oddělení technologie a kontroly

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

B.4 Provozní a dopravní technologie, bod 4.1

Po dohodě se správcem (OŘ Hradec Králové) do tohoto bodu uveďte (formou tabulky) soupis podstatné železniční infrastruktury, která je DUR navrhovaná jako postradatelný majetek státu pro provozování dráhy celostátní tak, aby byla jednoznačně zřejmá navrhovaná optimalizace železniční infrastruktury v této ŽST (například výhybky, koleje, nástupiště, rampy, stavební objekty...).

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

B.4 Provozní a dopravní technologie, bod 4.2

Neodvolávejte se na „Pokyn generálního ředitele č.9/2013“, protože tento dokument je již neplatný. Od 1.2.2019 platí pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ SŽDC PO-01/2019-GŘ – nutno opravit.

V dokumentaci (PDT) nutno uvést požadovaný normativ délky vlaku nákladní dopravy na řešené trati (normativ N) a provést posouzení navrhované infrastruktury dle metodického pokynu SŽDC SM83/MP1 Metodický pokyn pro stanovování největších povolených délek vlaků a povolování postrkové služby.

V PDT okomentujte aktuální stavy a cílové stavy na styku drah. Podle základní dopravní dokumentace je/jsou do ŽST Hrádek nad Nisou zaústěné vlečky. Pokud dojde k jejich odpojení, musí být tyto vlečky dráhou podle zákona zrušenou tak, aby se zamezilo případným soudním sporům.

Stručně v PDT okomentujte problematiku návrhu ukončení kusých kolejí.

V PDT stručně okomentujte problematiku zařazení kolejí a výhybek do řádů.

V PDT stručně okomentujte i profosi osvětlení tak, aby příslušné profosi bylo zřejmé, jaké osvětlení pro své potřeby požadují vojenské přepravy.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

D.1 Technologická část, D.1.1, Technická zpráva:

část A ŽST Hrádek nad Nisou, definitivní SZZ (str. 7)

- požadujeme upravit konec druhé věty: ... po dokončení této stavby bude ŽST Hrádek nad Nisou ovládána místně z jednotného obslužného pracoviště (JOP) v dopravní kanceláři, které po realizaci dálkového ovládání trati Liberec /mimo/ – Hrádek nad Nisou st. hr. z RDP Liberec bude využito jako záložní pracoviště (ZP) pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP v souladu s Pokynem generálního ředitele SŽDC PO-01/2019-GŘ „Pracoviště pro dálkové řízení“, účinným od 1.2.2019.

Situační schéma, definitivní stav (č.v. 0200):

- nutno očíslovat dopravní kolej č. 4a + vyznačit na ní dopravní program

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

- **nesouhlasíme** s „vytvořením“ nedostatečné zábrzdne vzdálenosti v lichém směru mezi návěstidly L-L1 (646m) a L-L2 (667m); požadujeme vysunout vjezdové návěstidlo L na zábrzdnu vzdálenost.

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

- na vjezdovém návěstidle S není dodrženo pořadí světél dle TNŽ 34 2620, čl. 4.6.1 (na návěstidle nebudou současně svítit dvě žlutá a bílé světlo)
- po umístění vjezdového návěstidla L na zábrzdnu vzdálenost dodržet pořadí světél dle TNŽ 34 2620 (viz předchozí připomínka k návěstidlu S)

Odpověď projektanta:

Nebylo zapracováno. V ŽST Hrádek nad Nisou je požadováno navěštění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů dle TS 5/2010-Z pro všechny dopravní koleje a z tohoto důvodu je „prohozeno“ pořadí bílého a červeného světla na vjezdových návěstidlech (navěst dle čl. 2.1.1 TS 5/2010-Z). (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

- na cestovém návěstidle Lc4 chybí indikátorová tabulka „5“

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

(zpracovatel p. Pavel Lášek, kontrolní operátor obsluhy dráhy, tel. 602 655 542)

1.2.4. Rádiové spojení SRD-TRS Tesla

- 1) Vzhledem k tomu, že v ŽST Hrádek nad Nisou vznikne záložní pracoviště (ZP), jak uvádí dokumentace, je nutné, aby ovládání rádiové stuhý č. 71 základního rádiového spojení přes stávající ovládací skříňku TRS s dispečerským oprávněním bylo umožněno jak výpravčímu v ŽST Liberec, tak pracoviště ZP v ŽST Hrádek nad Nisou. Protože je zde použitý pravděpodobně starší typ rádiové technologie TRS Tesla od výrobce T CZ Pardubice, která umožňuje pouze 1 analogovou ovládací skříňku s dispečerským oprávněním (RDP v ŽST Liberec), je nutné v ŽST Hrádek nad Nisou navrhnout převaděč analog/digitál a zaimplementovat do dotykového terminálu výpravčího RDP Liberec a ZP Hrádek nad Nisou.
- 2) Rádiové spojení MRS bude v provedení IP v ŽST Hrádek nad Nisou a ŽST Chrastava opět s možností ovládání jak ze ŽST Liberec tak ZP Hrádek nad Nisou (pro možnost údržby infrastruktury na budoucí DOZ).

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOI)

b) oddělení předpisů

(zpracovatel p. Michal Bára, tel. 972 244 450)

Společné připomínky k celé dokumentaci

- 1) **Opravte text ve všech TZ, kde je nesprávně uvedeno, že telefonické dorozumívání je TZZ 1. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Telefonické dorozumívání není TZZ 1. kategorie** podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 - je to jen způsob zabezpečení jízd vlaků při absenci TZZ nebo při jeho poruše, výluce apod. Na telefonické dorozumívání neobdržíte žádný průkaz způsobilosti!
- 2) **V souvislosti s termíny „jízda odbočkou“, „uzamčena do odbočky“ upozorňuji na ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z1 článek 15.**
U výhybky rozlišujeme:
 - a) z konstrukčního hlediska – směr přímý *) nebo odbočný;
 - b) z dopravního hlediska – směr hlavní nebo vedlejší;
 - c) z hlediska jízdy ŽKV – směr proti hrotu nebo po hrotu.
 *) Poznámka: U výhybky obloukové nebo oboustranné se za přímý směr může považovat směr hlavní, tj. zpravidla směr na kolej o nižším čísle.

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

A_Pruvodni_zprava

- 3) (strana 12) *Směrnici GR č. 20/2004, k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, č.j.: 4124/04 –OI, ze dne 19.11.2004, včetně všech příloh, dodatků, metodických pokynů a dalších dokumentů, které se k dané směrnici vztahují nebo na ní odkazují plně nahrazuje **Směrnice SŽDC č. 20, Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.***

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

B_Souhrnna_techicka_zprava

B_8_Organizace_vystavby

B_8_1_Technicka_zprava

- 4) (strana 12) Hovoříte-li o zpravení strojvedoucího rozkazem, doplňte „písemným“.
- 5) (strana 12) „V ŽST Chrastava bude zřízeno provizorní výhybkářské stanoviště St. 2 na hrádeckém zhlaví.“
Hovoříte-li o „výhybkářském stanovišti“ a jeho označení jako St. 2, upozorňuji na ustanovení článku 577 předpisu SŽDC D1, kde je uvedeno, že u výhybkářských stanovišť se pro jejich vnější označení použije zkratka „St“ a římské číslo.
- 6) (strana 13) Text „Jízdy v mezistaničních úsecích budou prováděny za telefonického dorozumívání do obou směrů.“ opravte na „Jízdy vlaků v mezistaničních úsecích budou zabezpečovány pomocí telefonického dorozumívání.“.
- 7) (strana 15) „Po celou dobu trvání postupu budou strojvedoucí případných staveništních vlaků zpravováni rozkazem dle čl. 3566 - 3573 předpisu SŽDC D1.“
 - „Staveništní vlaky“ neexistují - jsou drážní vozidla jedoucí na vyloučenou kolej. V případě vyloučené traťové koleje se jedná o jízdy PMD na vyloučenou kolej.
 - Hovoříte-li o zpravení strojvedoucího rozkazem, doplňte „písemným“.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Aleš Svoboda, AF-CITYPLAN)

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

B_4_Provozni_a_dopravni_techologie

- 8) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.
- 9) 1.3. Železniční stanice Chrastava
„V úseku Liberec – Chrastava telefonické dorozumívání, provoz podle D 2 „ - drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu **SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.**“
- 10) 4.2. Hrádek nad Nisou + 5.2. Hrádek nad Nisou
„Požadavek zachování pracoviště dopravního zaměstnance na chrastavském zhlaví, který bude volnost trati Chrastava – Hrádek n.N. zjišťovat pohledem, tím odpadá.“
Zjistit volnost trati mezi ŽST Chrastava a ŽST Hrádek nad Nisou pohledem nebude možné. Tento odborně způsobilý zaměstnanec by mohl pouze pohledem zjišťovat skutečnost, zda vlak (PMD) vjel do ŽST Hrádek nad Nisou celý.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

B_STZ

- 11) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.
- 12) Správné označení předpisu:
 - S10 je SŽDC S10
 - S3/2 je SŽDC S3/2
 - S4 je SŽDC S4
 - SŽDC M21 je SŽDC (ČD) M21

- 13) (strana 26) Předpis SŽDC Ob1 - Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace **zrušen 1. dubna 2014**. U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt**.
- 14) (strana 28) „Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejíště. Posun bude řízen ruční návěstí s použitím rádiových stanic, rozhlasu apod.“
Původní nebo nová hlavní návěstidla budou dovolovat vjezdy nebo odjezdy vlaků, ne povolovat vlakové cesty. Posun kolem neobsluhovaných návěstidel bude organizován a řízen podle ustanovení předpisu SŽDC D1, popřípadě jiných DAP SŽDC.
- 15) (strana 46) SŽDC E11 není směrnice, ale předpis.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Vladislav Šefl, Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

D_Dokumentace_objektu

D_1_Technologicka_cast

D_1_1

0200_D_1_1_SS_Hrádek_def_stav

- 16) U samostatných světelných předvěstí PŘL, PŘS není vyznačeno návěstidlo s návěstí **Stanoviště samostatné předvěsti** - značka NS30.
- 17) Není označena kolej č. 4a.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

D_1_1__1_TZ

- 18) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.
- 19) SŽDC E11 není směrnice, ale předpis.
- 20) (strana 5) Text „Organizování a provozování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1“ v tabulce opravte na „Organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1.“
Vysvětlení: drážní doprava je provozována podle vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

D_1_2

D_1_2_Sdelovací_zarizeni

- 21) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.
- 22) Ke směrnícím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.
- 23) (strana 17) Správné označení předpisu:
- S10 je SŽDC S10
 - BP1 je SŽDC Bp1
 - T1 je SŽDC T1
 - T31 je SŽDC (ČSD) T31
 - T35 je SŽDC (ČSD) T35
 - T81 je SŽDC (ČSD) T81
- 24) (strana 11, 12) Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty **zrušena 1. září 2014**. U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**.
- 25) (strana 13) Předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace **neexistuje**. U SŽDC je v současné době

účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.**

26) (strana 14) *P1 Pravidla technického provozu železnic* **neexistují.**

27) (strana 14) *T4 – provoz technických zařízení datové sítě* - **není v eDAP SŽDC uveden.**

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)

D_1_3

D_1_3_Silnoprout_DRT

28) (strana 6) *Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty* **zrušena 1. září 2014.** U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.**

29) (strana 6) Správný název předpisu SŽDC E11 je **Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.**

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Marek Ambrož, STOSMOL)

D_2_Stavebni_cast

D_2_1

D_2_1_1

D_2_1_1_1_TZ_H

30) Správné označení předpisu:

- *SŽDC M21* je SŽDC (ČD) M21
- *S3* je SŽDC S3
- *S3/2* je SŽDC S3/2
- *S4* je SŽDC S4

31) Předpis *SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy* **zrušen.** U SŽDC je od **1. července 2013** účinný předpis **SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.**

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D_2_1_5

SO_54_54_01

D_2_1_5_3_1_TZ

32) (strana 6) *Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty* **zrušena 1. září 2014.** U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.**

33) (strana 6) Správný název předpisu SŽDC E11 je **Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.**

34) (strana 6) *Předpis SŽDC Zam1 (prozatímní)* **neexistuje.** U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.**

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (p. Radek Tauchman, STOSMOL)

D_2_3

D_2_3_4_Ohrev_vymen_EOV

35) K technickým specifikacím, které vydala SŽDC, doplňte vlastnickou značku SŽDC.

Odpověď projektanta:

Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

- 36) (strana 6) Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty **zrušena 1. září 2014**. U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**.
- 37) (strana 6) Správný název předpisu SŽDC E11 je **Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC**.
- 38) (strana 6) *Předpis SŽDC Zam1 (prozatímní) neexistuje*. U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**.

D_2_3_6_Rozvody_VN_NN_VO

- 39) SŽDC E11 není směrnice, ale předpis.
- 40) (strana 6) Směrnice SŽDC č. 50 Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty **zrušena 1. září 2014**. U SŽDC je v současné době účinný předpis **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**.
- 41) (strana 6) Správný název předpisu SŽDC E11 je **Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC**.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel p. Petr Zelený, tel. 972 325 457)

Bez připomínek.

3. Odbor jízdního řádu (O16)

(zpracovatel Ing. Alexandr Vrtěl, tel. 972 241 550)

Bez připomínek.

- **GŘ O13** (zpracovatel Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, mo 727 827 266, E-mail: BednarJo@szdc.cz)

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou, připomínky k dokumentaci pro územní rozhodnutí

V rámci posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí, kterou zhotovila firma AF CITYPLAN s.r.o., máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- Do dokladové části doplňte souhlas se zachováním osové vzdálenosti v kol. č. 4 a 6 v ŽST. Chrastava dle čl. 31 díl XII předpisu S3 ve znění změny č. 3. Dále doložte projednanou výjimku z čl. 39 díl XII předpisu S3 ve znění změny č. 3 na mostě ev. km 10,650 v ŽST Chrastava.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. Je součástí dokladové části. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

- U mostů SO 52-20-05 a 54-20-04 byly shledány vážné nedostatky dokumentace a po jejich odstranění požadujeme opětovné předložení k připomínkám.

Odpověď projektanta:

Dokumentace byla opravena a opětovně předložena. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

B.4 Provozní a dopravní technologie (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

- Graf rychlosti by měl splňovat náležitosti požadované směrnicí č. 11/2006, aby bylo možné se v něm zorientovat a posoudit návrhové parametry GPK.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Zdeněk Michl)

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

Technická zpráva

- Kap. 5.1, staničení – vzhledem k délce úseku k hranici doporučujeme skok staničení na konci stavby nezřizovat a přestaničit i navazující úsek (cca 1 km v přímé). Kolejový rošt – doplňte informaci, že v místě přejezdu bude upevnění v antikorozní úpravě, rozdělení „u“.
Staničení bude řešeno v dalším stupni, nemá vliv na ÚŘ. Informace ke kol. roštu byla doplněna.
- Kap. 5.2, odvodnění – vzhledem k tomu, že u odpařovacího příkopu není dodržena doporučená doba prázdnění dle ČSN 75 9010, bylo by žádoucí navrhnout bezpečnostní přepad do městské kanalizace, pokud je to projednatelné.
SČVK bezpečnostní přepad zamítly. Příkop bude bez přepadu.
- Kap. 8 – dle zákresu v příčném řezu SO 54-20-04 je dosažena na mostě standartní šířka kolejového lože. Řešení zkoordinujte a příp. doložte výjimku.
Bylo zkoordinováno.
- Příloha č. 4 – v tabulce stanovení odvodňované plochy pro vsakovací příkop by měl být odtokový součinitel pro svahy příkopů 0,50.
Dle místního šetření se domníváme, že lépe odpovídá charakter „propustná půda, humus“ a odtokový součinitel 0,4. Bylo ponecháno.

Situace

- Formálně doplňte popis obou rychlostních profilů V/V₁₃₀ v rozsahu úprav GPK, i když jsou stejné.
Bylo doplněno.
- Doplňte popis vzdálenosti mezi výhybkami a mezipřímých ve zhlaví.
Bylo doplněno.
- V legendě chybí obetonování trativodu v místě pod přejezdem.
Bylo doplněno.
- Doplňte kótu minimální vzdálenosti mezi kol. č. 6 a oplocením odpařovacího příkopu.
Oplocení bylo zrušeno. Všude je dodržena min. vzdálenost hrany svahu k ose koleje 3,00 m.

Podélné profily

- ZKPP v místě železničního přejezdu prodlužte na celou délku demolovaného podchodu.
Bylo prodlouženo.

Charakteristické příčné řezy

- P2 – proveďte maximální tloušťku kolejového lože vpravo kol. č. 4. Separační geotextilie na dně vsakovací rýhy není třeba.
Max. tl. kol. lože je splněna – byla doplněna kóta. Separační geotextilie byla vypuštěna.

Odpověď projektanta:

(Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D.2.1.1 Železniční spodek (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

SO 54-11-01 Žst. Hrádek nad Nisou, železniční spodek

- Doplňte geotechnický podélný profil. V žádném výkrese nejsou zakresleny navržené vrstvy pražcového podloží.

GT podélný profil není požadován SM11/2006, nebylo zapracováno. Kopané sondy jsou vykresleny v příčných řezech, rozsah sanací je popsán pro zobrazené koleje v podélném profilu a v TZ, příloha č. 3. Bylo vysvětleno.

Technická zpráva

- Odpařovací příkop – zvažte provedení sklonů s menším sklon a tím odstranění plotu okolo příkopu. Pro dlouhodobější údržbu není oplocení vhodné. Drážní pozemek je dostačující. Doporučuji doplnit poznámku, že by se v dalším stupni mohl tento příkop lépe začlenit do okolí (úprava svahů, úprava vegetace na svazích).
Zvětšovat sklony nelze, protože bylo požadováno zachovat kolem příkopu průjezd. Dle ÚMVŽST jsme zde v záboru, zvětšovat plochu není účelné. Dle projednání bylo oplocení nahrazeno svodidlem podél komunikace. Vegetační úpravy budou v dalším stupni diskutovány.
- Retenční objekt – navrhnete tento objekt jako vsakovací galerii.
Retenční objekt je navržen tak, aby pojmul 100% srážek dle ČSN 75 9010 – viz příloha TZ č. 4. Dle doporučení normy je zde navržen bezpečnostní přepad vyústěný na terén. Konkrétní technické řešení objektu (galerie, žebro ...) bude upřesněn v dalším stupni. Bylo vysvětleno.

Situace

- Doplňte popis travivodů. Není zdůvodněno označení travivod A až G.
Bylo doplněno, popsány jsou jednotlivé větve. Popis je zde z důvodu orientace v podélném profilu, protože vzhledem ke stupni dokumentace nejsou popsány jednotlivé šachty.
- V situaci není zakreslen odvodňovací žlab na přístupové komunikaci.
Bylo vysvětleno.
- Není vhodné provádět lom sklonu u nástupní hrany.
Lom sklonu je nutný z důvodu navázání na stávající plochu terminálu bez schodů a ramp. Lom sklonu je pouze u vnějšího nástupiště, ostrovní je v jednotném sklonu. Bylo vysvětleno.

Charakteristické řezy

- Řez v km 20,125 – u vnějšího nástupiště je zakresleno vsakovací žebro nejspíše z důvodů odvodnění nástupiště. Zakreslete toto žebro i do situace.

Bylo doplněno.

Zásyp svahu za nástupištěm je nevhodný. Pohoz drceným kamenivem 32/63 evokuje kolejové lože. Svahy proveďte s ohumusováním a pohoz rýhy z těžného kameniva.
Dle projednání bylo nahrazeno ohumusováním a osetím.

Odpověď projektanta:

(Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D.2.1.2 Nástupiště (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

SO 54-12-01,02,03 Žst. Hrádek nad Nisou, nástupiště, přístupové komunikace

Technická zpráva

- Úprava svahu u vnějšího nástupiště není vhodná.
Dle projednání bylo nahrazeno ohumusováním a osetím.

Situace

- Doplněte polohu odvodňovacího žlábků. Pokud je odvodnění ploch napojeno do kanalizace, měla by být tato kanalizace součástí výkresu. Popsané odvodňovací žlaby nejsou zakresleny ani v situaci kanalizace.

Návrh byl přehodnocen, vzhledem k rozsahu zastřešení by byl odv. žlab zbytečný, z návrhu byl odstraněn.

Odpověď projektanta:

(Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D.2.1.3 Železniční přejezdy (zpracovala Ing. Boubelová, tel. 972 244 498, Boubelova@szdc.cz)

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

Přejezd P2816

- Navrhované přejezdové konstrukce musí být v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, čj. 15497/2017-SŽDC-GŘ-O13! Např. minimální vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražce musí být 200 mm,
- Doplněte do situací požadované rozhledové poměry pro rychlost 10 km/h vč. konstatování, zda jsou v souladu s ČSN 73 6380. Jejich výpočet bude v TZ.
- Obecně prověřit možnost zlepšení úhlu křížení alespoň na normou požadovaných 75°.
- V TZ v textu se uvádí špatná kilometráž přejezdu (km 19,222). Opravit.
- Vzhledem k významu komunikace doplněte v podélném profilu v místě lomů sklonů jejich zaoblení dle ČSN 73 6380. Výstražníky B a C vymístěte z chodníku.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno a doplněno. (Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

(D.2.1.3 Přejezdy (zpracoval Ing. Břešťovský Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz)

SO 54-13-01 Železniční přejezd v ev.km 19,222

- Doplněte do TZ poznámky ohledně ZKPP a odvodnění v místě přejezdu.
- Kam bude zaústěn příčný žlab v pozemní komunikaci?

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. U žlabu se jedná o výměnu stávajícího za nový. Napojení bude stávající do stávajícího kanalizace. (Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, Necekal@szdc.cz)

Obecné

- V TZ chybí část návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost atd.
Bylo doplněno.
- K ponechaným stávajícím objektům vypracovat statické přepočty.

Bylo doplněno.

- Doplnit základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.

Bylo doplněno.

- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů (soupis, výkaz atp...)- doplnit také stručný text v TZ.

Do čistopisu bude doplněno.

- V příčných řezech bude zakresleno umístění inženýrských sítí.

Bylo doplněno.

- Demolice objektů budou odsouhlaseny všemi dotčenými složkami.

Bude projednáno.

- Správce objektu - uvádět SŽDC, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

Bylo upraveno.

- V TZ uvést požadavky na doplnění průzkumu pro další stupeň dokumentace.

Bylo doplněno.

- Doplnit údaj, zda se jedná o elektrifikovanou nebo neelektrifikovanou trať (nebo jestli ve výhledu plánována elektrifikace trati).

Bylo doplněno.

- Popisky ve výkresech sjednotit s údaji v technických zprávách.

Bylo sjednoceno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

ŽST. Hrádek

SO 54-20-01 žel. most v km 19,900 demolice podchodu

- Správce SŽDC - opravit údaj.

Bylo upraveno.

- Demolice podchodu - ponechaná část podchodu po jeho demolici se stane součástí žel. spodku - ponechání části stávajícího objektu, vyplnění prostoru mezi opěrami ponechané části podchodu materiálem včetně zajištění odvodnění je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.

Bude projednáno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

SO 54-20-02 žel. most v km 20,151 podchod

Technická zpráva

- Chybí část - návrhové zatížení - uveďte konkrétně kategorii žel. trati, účinky modelu zatížení, klasifikační součinitel, TTZ/ přidružená rychlost.

Bylo doplněno.

- Chybí body k PKO, inženýrským sítím, elektrifikaci trati aj. - doplnit stručný text.

Bylo doplněno.

- Výtahy - navrhované řešení (rozměry, průchozí, neprůchozí atp.) je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.

Bude projednáno.

- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp...)- doplnit také stručný text do TZ.

Bylo doplněno.

Příloha č. 4

- Podchod bude proveden do žb. vany - SVI zpětný spoj bude umístěn na svislou stěnu tubusu.
Bylo doplněno.
- TZ b. 6.3 související objekty - uveden SO 54-62-01 zastřešení nástupišť - v příloze nejsou obrysy zakresleny.
Bylo doplněno.
- K obrysu VMP uvést popis (požadované VMP).
Bylo doplněno.
- Doplnit základní charakteristiky materiálů nosných částí - třída betonu, jakost výztuže a oceli.
Bylo doplněno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

SO 54-20-03 žel. most v km 20,210 demolice podchodu

- Správce SŽDC - opravit údaj.
Bylo opraveno.
- Demolice podchodu - ponechaná část podchodu po jeho demolici se stane součástí žel. spodku - ponechání části stávajícího objektu, vyplnění prostoru mezi opěrami ponechané části podchodu materiálem včetně zajištění odvodnění je nutno projednat s O13, odd. žel. spodku.
Bylo vysvětleno a opraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

SO 54-21-01 km 20,641 demolice propustku

- Opravit správce SŽDC.
Bylo opraveno.
- TZ str. 4 - jsou zde uvedeny údaje z demolice podchodu v km 19,900 - zpráva je zmatečná, je nutné ji v celém rozsahu zkontrolovat a opravit.
Bylo opraveno. Tomáš Kubín
- Popiska ve výkrese (Př. č.4) - nesouhlasí s údaji v TZ - dát do souladu.
Bylo opraveno.
- Při vypořádání dalších připomínek postupovat obdobně jako u SO 54-20-01.
Bylo zapracováno.

SO 54-23-01 opěrná zeď v km 20,379 - 20,484

- Správce SŽDC - opravit údaj.
Bylo opraveno.
- V dokumentaci chybí podklady pro stanovení finančních nákladů na sanaci (soupis, výkaz atp...)- doplnit.
Bylo opraveno.
Popiska ve výkrese nového stavu (chybí č. přílohy) - nesouhlasí s údaji v TZ – opravit.
Ve výkresu nového stavu je číslo přílohy uvedeno. Údaje v TZ a na výkresech byly sjednoceny.
- TZ stavebně technický průzkum, uvést materiál kamenného zdiva, dále text na str. 7 b.7 a 8 - se pravděpodobně týká jiného objektu - prověřit správnost celého textu - opravit nebo vysvětlit.
Text Stavebně technického průzkumu bude do čistopisu opraven.
- V TZ je navrhována výměna zábradlí, přičemž není uveden důvod pro jeho výměnu.
Do TZ byl doplněn popis stávajícího stavu zábradlí a zdůvodnění jeho výměny
- Pokud není správcem objektu SMT, bude předložen k připomínkám příslušnému správci OŘ HK.

Bylo projednáno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi *(zpracoval Ing. Podlipný, tel. 972 341 368, Podlipny@szdc.cz)*

Dokumentace níže uvedených SO ve stupni DÚR byla k připomínkám předložena elektronicky v polovině května 2019. U těchto objektů evidentně neproběhla vnitřní kontrola v rámci projekční organizace. Nejen, že v rozpiskách chybí podpisy včetně podpisu kontrolující osoby, ale především je v dokumentaci je velké množství chyb, včetně různých přepisů, které by kontrola musela odhalit. Dne 28. 5. 2019 jsem nespokojenost s předloženou dokumentací na jednání k jiné akci sdělil Ing. Szikorovi z firmy AF-CITYPLAN s.r.o., ten slíbil zjednat nápravu. Tentýž den jsem od zástupce investora (Ing. Aleny Mráčkové ze SZDC SSZ) obdržel elektronicky novou technickou zprávu k SO 54-20-04 s tím, že došlo k záměně technických zpráv. Nová zpráva sice některé chyby neobsahovala, ale stále jich celá řada zůstala. Následně mi byla dne 31. 5. 2019 Ing. Szikorou doručena přepracovaná verze SO 54-20-04 a SO 52-20-05. Přestože se jedná oproti původně předložené dokumentaci o posun v její kvalitě, stále je v ní velké množství více či méně závažných chyb.

S dokumentací níže uvedených dvou SO proto nemohu za SZDC O13 OMT souhlasit. Její úroveň neodpovídá zvyklostem u obdobných projektů. Je třeba ji opravit a opětovně předložit k připomínkám!

Upozorňuji, že není účelem připomínkování dokumentace provádět technickou kontrolu za projektanta. Za technickou správnost ručí projekční organizace.

Přesto pro ilustraci níže uvádím některé konkrétní připomínky k oběma objektům. Nejedná se o kompletní výčet připomínek. Vycházím z toho, že další nesrovnalosti (např. chyby v textech) odstraní technická kontrola projektanta.

SO 54-20-04 žel. most v km 20,368

Obecně

- datum na rozpiskách je překonáno.

Technická zpráva

- V základních údajích je třeba uvést všechny údaje požadované Směrnicí generálního ředitele SZDC č. 11/2006. Některé chybí.
- Popis stávajícího stavu je nepřesný. Jedná se o dvojčité nosníky. Doporučuji převzít popis z protokolu o podrobné prohlídce. Obdobně je nepřesný popis v souhrnné technické zprávě.
- Konstrukční výška u stávajícího stavu je asi uvedena špatně.
- Je-li most šikmý, je třeba uvádět šikmé a kolmé kóty, tam, kde je to účelné. A je-li objekt tvořen více konstrukcemi, je třeba popisovat každou z nich.
- Zatížitelnost se již nevztahuje k vlaku UIC, ale ke schématu zatížení LM 71.
- U ČSN EN 1991-2 je v souvislosti s návrhovým zatížením nutno uvést změnu č. 4 této normy.
- Popis železničního svršku na mostě v bodě 5.2.1 je špatně (směrové poměry, sklonové poměry, posuny). Chybí výškové posuny.
- Není řádně zdokumentován vztah kolejí k osám nosných konstrukcí (koleje nejsou přímé), okótován není nutný prostor kolejového lože, ...
- Není uvedena kategorie podcházející dokumentace ani její správce. Pouze je uvedené, že nebude dodržena normová výška podjezdu, a že to bylo se správcem projednáno. Žádný zápis (či alespoň odkaz na jeho umístění) však přiložen není. Není ani zmíněno

osazení dopravních značek upozorňujících na sníženou výšku podjezdu včetně hodnoty této výšky.

- Úpravy VO nebyly dosud projednány.
- Není zmíněn uvažovaný typ ložisek, požadavky na PKO, ...
- Sítě nejsou řádně zdokumentovány (stávající poloha, nová poloha, případně požadavky na zachování funkčnosti po dobu stavby).
- V postupu výstavby není uvedena délka výluky kolejí ani vyloučení provozu pod mostem, ať již silničního, či pěšího. Chybí údaje o objížďkách, obchózích trasách, plochách ZS, projednání, ...
- Zásadní problém však vidím ve statickém výpočtu přiloženém k TZ. Ten vůbec nebudí důvěru. Vyskytují se v něm na různých místech minimálně tři různá rozpětí, uvedena je osová vzdálenost hlavních nosníků 3420 mm místo 5020 mm, uvažováno je s výztužnými žebry mostovky, která však na výkrese nejsou a dále by snížila podjezdnou výšku. Navíc zřejmě konstrukce bude muset být vybavena koncovým příčnickem. Předložený statický výpočet neprokazuje reálnost navržené konstrukce a lze očekávat, že se nepodaří dodržet požadovanou šířku kolejového lože a bude nutno žádat o výjimku, případně se dále sníží podjezdná výška, či hlavní nosníky budou vyčnívat nad povrch zapuštěného kolejového lože.

Výkresy

- V situaci chybí směry, čísla kolejí, popis ulic. Směrové a sklonové poměry nejsou v souladu s TZ.
- Podjezdná výška na výkrese stávajícího stavu nesouhlasí s TZ. Popis OK je nepřesný.
- Sítě nejsou ve stávajícím stavu řádně popsány, v řezech nejsou zakresleny, poloha některých z nich v půdorysu asi nebude pravdivá.
- V novém stavu nejsou rozlišeny šikmé a kolmé kóty.
- Jsou zde špatně uvedena čísla některých SO.
- Podjezdná výška se v řezech navzájem liší.
- Některé popisy jsou špatně zkopírovány (např. vyvedení příčné drenáže).
- Spád drenáže je špatně, stejně jako sklon kolejí.
- Chybí vykreslení OK včetně dimenzí, které je vzhledem k nesrovnalostem ve statickém výpočtu velmi důležité a důležité je i pro výkaz výměr, který však v SO přiložen není.

Dokumentace zmíněných dvou objektů byla opravena, doplněna a znovu předložena k připomínkám.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

2. kolo připomínek

SO 54-20-04 Železniční most v ev. km 20,368

Technická zpráva

- v bodech 1.2 a 1.3 se mluví o přípravné dokumentaci místo DÚR

Bylo opraveno.

- účel objektu je uveden špatně

Bylo opraveno.

- chybí doklad o projednání nenormové podjezdné výšky (viz bod 3). V bodě 5.2 je sice zmínka, že k projednání se správcem komunikace došlo, ale zápis či vyjádření doloženy nejsou. Chybí i odkaz na část dokumentace, kde je lze dohledat

Vyjádření všech dotčených orgánů a organizací je součástí dokladové části.

- u popisu geologických poměrů není uveden zdroj informací, ve výkresech nejsou zakresleny žádné sondy ani případně údaj, jak daleko od objektu se nacházejí

Informace o geologických poměrech jsou čerpané z E 6.3.1. Bylo doplněno do TZ. Sondy budou zpracovány v dalším stupni PD.

- je třeba uvést předpokládaný typ ložisek. V soupisu prací jsou uvedena ložiska ocelová, která rozhodně nepreferuji. Kromě toho ložisek asi bude víc (viz MVL 115)

Ložiska byla doplněna. V projektu budou navrženy kalotové ložiska.

- není zmíněn typ SVI

Bylo doplněno.

- v TZ se píše, že nové koleje budou v oblouku. Už není uvedeno v jakém. Na výkresech nejsou oblouky popsány vůbec. Např. v řezu B – B jsou všechny šířkové kóty „natvrdo“ (nikoliv od – do). Navíc dle situace je NK v koleji č. 1 v přechodnici k oblouku

V TZ jsou uvedeny parametry oblouku. Na výkresech byl doplněn obdobný údaj.

- POV je nadále velice obecné, nejsou v něm např. uvedeny obchozí či objízdné trasy po dobu uzavírky komunikace, ani s kým byla možnost uzavírky a náhradní trasy projednány

Detailní POV je uveden v samostatné části DÚR. Kapitola v TZ na tento dokument odkazuje.

- u místní kabelizace se liší číslo PS v TZ, v situaci a v dispozici

Bylo opraveno.

- považuji za velkou chybu, že IGP a stavebně-technický průzkum mají být zpracovány až v průběhu dalšího stupně dokumentace

IGP bude provedeno v dalším stupni PD.

Výkresy

- rozsah zábradlí je nedostatečný. Dle ČSN 73 6201 by mělo být zábradlí i na křídlech (alespoň lankové)

Bylo doplněno.

- přechody do trati, úprava KL a terénu v předpolích mostu nejsou zakresleny dobře

Bude podrobně dořešeno v DSP.

- vyústění drenáže skrz opěrnou zeď není v souladu s řezem A – A

Bylo opraveno.

- na výkrese nejsou dimenze OK. Ty jsou pouze v příloze ke stat. výpočtu (nebývá ve všech soupravách). Není tam okótována tloušťka stěn

Dimenze OK jsou v příloze SV – byla doplněna tloušťka stěn .

Statický výpočet

- upozorňuji, že zřejmě bude nutno použít jemnozrnnou ocel, nikoliv ocel J2

Tyto charakteristiky budou mít vliv jen na mechanické vlastnosti oceli, specifikace oceli bude doplněna v DSP.

- doporučuji investorovi, aby si porovnal dimenze OK v dokumentaci předané v květnu s dimenzemi předkládanými nyní. Dle SV z května byla hmotnost jedné OK 23,5 t a nyní činí 77,5 t (330%), což u dvou konstrukcí znamená rozdíl cca 108 t a nárůst nákladů jen na oceli o řadu miliónů. Považuji za nepřipustné, aby byly odevzdávány k připomínkám takovéto dokumentace. V současném soupisu prací je navíc místo 155 t uvedeno pouze 130 t oceli

Bylo opraveno v soupisu prací i rozpočtu, v rámci přepočtu SV byla změněna tonáž konstrukce.

- chybí jakékoliv posouzení spodní stavby

Spodní stavba bude posouzena v dalším stupni PD.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory (zpracoval Ing. Jauris, tel. 972 244 265, Jauris@szdc.cz)

SO 54-04-11 ŽST Hrádek nad Nisou, výtahy k přístupu na nástupiště

- Především budou výtahy splňovat ČSN EN 81-20 Výtahy pro dopravu osob a nákladů- Část 20: Výtahy pro dopravu osob a osob a nákladů. Bude napsáno v úvodu TZ.

Bylo doplněno.

- Výtahy budou dle předpisu S 10 určeny do venkovního prostředí specifikovaného v tomto předpisu. Tj. přímotop být ve VŠ může, ale výtah bude dimenzován do venkovního prostředí a na dopravní stavby.

Bylo doplněno.

- Výtahy nebudou průchozí, tedy pokud je výkres podchodu správně.

Výtahy jsou uvažovány průchozí.

- Zvážit minimálně u výtahové šachty na ostrovním nástupišti provedení železobetonové. Netvoří žádný předěl v čekacím prostoru. Může být oplášťena stejným materiálem, jako podhled zastřešení.

Upraveno v TZ.

- Určené prvky v kabině výtahu budou ve třídě II. Dle ČSN EN 81-71

Bylo doplněno v TZ.

- Projektant si aktualizuje část 7. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Bylo aktualizováno.

- Měl by být doložen výkres výtahové šachty s kabinou. Řez a půdorys.

Bylo doplněno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Milada Hořejší)

SO 54-66-01 ŽST Hrádek nad Nisou, drobná architektura a oplocení

- Na ostrovním i krajním nástupišti chybí informační vývěsky a nádoby na posypový materiál.

Bylo doplněno v technické zprávě.

Odpověď projektanta:

(Ing. Milada Hořejší)

Závěr

S předloženou dokumentací **nesouhlasíme** a požadujeme po dopracování SO 54-20-04 a jeho opětovné předložení.

Dokumentace zmíněných dvou objektů byla opravena, doplněna a znovu předložena k připomínkám.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

Ostatní připomínky požadujeme řádně vypořádat dle směrnice SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

• GŘ – O14 (Zpracoval, tel. , mo, e-mail:

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

Část B – Souhrnná technická zpráva

Formálně upozorňujeme, že dokument je v rámci prohlížeče Adobe Acrobat pojmenován „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“.

B.2.6, popis D.1.1, část B – Upozorňujeme, že telefonické dorozumívání zde nesplňuje podmínky pro TZZ 1. kategorie podle TNŽ 34 2620 (pro ni je podmínkou řešení s hláskou).

Část D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1, příloha 1 – Technická zpráva

Kap. 3, PS 54-01-11, část A ŽST Hrádek nad Nisou, definitivní SZZ – Technická zpráva je zpracována zvláštním způsobem, neboť samotný popis technického řešení je uveden minimalisticky a více informací je uvedeno v záznamech z jednání, které dle našeho názoru patří spíše do dokladové části, nikoliv do technické zprávy. Dále postrádáme alespoň rámcový soupis právních a technických předpisů a dokumentů SŽDC, které musí být při stavbě respektovány.

V samotné technické zprávě (popisu technického řešení) postrádáme jakoukoliv informaci:

- o funkcionalitě výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, včetně určení výstupu pro tuto funkcionalitu;
- o požadavcích na počítače náprav ve vazbě na TSI CCS a příslušné normy pro prokazování interoperability navrženého řešení;
- o uplatnění požadavků na případné budoucí vybavení tratě ETCS, a to ve vazbě na připravenost navrženého ZZ pro připojení k systému ETCS a aplikaci dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ čj. 20009/2018-SŽDC-GR-O6;
- o desce nouzových obsluh (jejím použití či nepoužití případně souvisejícím rozsahu a podmínkách);
- o vedení kabelových tras a jejich vazbu na dotčené pozemky a vedení přes mostní objekty (např. most v km 20,378) a pod pozemními komunikacemi, včetně návrhu na její provedení a ochranu souvisejících kabelů;
- o řešení ochrany zabezpečovacího zařízení před účinky atmosférického přepětí (uzemnění, propojení kolejnic, aplikace přepětových ochrany) alespoň v rozsahu informace pro další stupeň projektové přípravy;
- o použitých venkovních prvcích – počet, konstrukce (světelná návěstidla, elektromotorické přestavníky, výkolejky).

Kap. 3, PS 54-01-11, část A ŽST Hrádek nad Nisou, definitivní SZZ – Doplněte informaci o zřízení vazby mezi SSZ a PZS instalovanými na území Polské republiky. Jestliže má být ŽST v cílovém stavu dálkové ovládána z RDP Liberec je nutno vazbu realizovat přímo do SZZ.

Kap. 3., PS 54-01-11, část B ŽST Hrádek nad Nisou, provizorní SZZ – Upozorňujeme, že telefonické dorozumívání nesplňuje podmínky pro TZZ 1. kategorie podle TNŽ 34 2620 (výjimkou je řešení s hláskou). Současně pro takové řešení musí být omezena traťová rychlost max. na 60 km/h.

D.1.1.1, příloha 0200 - Situační schéma, definitivní stav

- Doporučujeme uvažovat se zřízením snímače počítače náprav u seřadovacího návěstidla ve funkci označnicku směrem do Zittau. Dle pravidel DB Netz AG se volnost mezistaničního úseku posuzuje až k místu návěstidla ve funkci označnicku.
- Dle tabulky vjezdových a odjezdových rychlostí je pro kolej č. 4 uvažována rychlost 50 km/h, návěstidlo Lc4 však indikátorovou tabulkou „5“ není osazeno.
- Nejsou uvedeny rychlosti pro odbočné větve u všech výhybek.
- Mezi vjezdovým návěstidlem L a odjezdovými návěstidly L1 a L2 je navržena nedostatečná zábrzdňá vzdálenost (646 metrů pro L1, resp. 667 metrů pro L2). Má tomu tak skutečně být? Použití nedostatečné ZV mezi vjezdovým návěstidlem a odjezdovými návěstidly se podle čl. 4.5.2 písm. b) TNŽ 34 2620 smí navrhovat jen v případech, kdy vzdálenosti mezi dopravními s kolejovým rozvětvením neumožňují jiné řešení.
- Doporučujeme posoudit nutnost zřízení návěstidla L4a (pro dosažení užitečné délky koleje 4+4a 351 metrů), když podle části B.4 – Provozní a dopravní technologie se na trati nepředpokládá tranzitní nákladní doprava ve vztahu se zahraničím a pro případné mimořádné jízdy lze využít dlouhé koleje v ŽST Chrastava.
- Zakreslený dopravní program ignoruje kolej 4a, dopravní program upravte/doplněte.

Odpověď projektanta:

Bylo projednáno na konferenčním jednání připomínek a připomínky byly do dokumentace zapracovány. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Sdělovací a telekomunikační technika (Richard Kolář, tel: 972 244 342)

Obecné připomínky:

Doporučujeme, z důvodu snížení hlukové zátěže a zlepšení informovanosti cestujících doplnit do všech zastávek vizuální informační systém v rozsahu odjezdový monitor v antivandal provedení.

Část D.1.2 (ing. Dudek, tel. č. 972 244 485, E-mail: dudek@szdc.cz)

Kap. 3

Doporučujeme opravit text.

Kap. 5 PS 52-02-12

Požadujeme uvést, že v rámci stavby bude zřízeno propojení k DB Netz AG optickým kabelem. Pokud bude tedy chybět uváděný úsek od reléového domku v km 20,263, musí být chybějící úsek doplněn (včetně instalace optického kabelu stejné dimenze jako bude použitý kabel ze strany DB Netz AG) v rámci této stavby.

Kap. 5 PS 54-02-91

Doporučujeme upravit, že kamerový systém a záznam hlasové komunikace bude začleněn do kontrolně analytického centra v Praze pouze v případě, že bude k dispozici telekomunikační propojení mezi Libercem a Prahou po telekomunikační síti SŽDC (nikoliv po pronájmu od veřejného operátora).

Provozní aplikace pro vedení elektronické dopravní dokumentace s vazbou na ZZ musí zajišťovat automatizovanou výměnu čísel vlaků s DB Netz AG.

Odpověď projektanta:

Připomínka věcně patří k PS 54-02-12 a je zapracována (PS 52-02-12 je součástí stavby Chrastava). (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)

- **GŘ – O15** (Zpracovala ing. Anna Šiklová, tel. 972 244 252, mo 702 194 289, e-mail: siklova@szdc.cz)

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro územní řízení uvádíme následující připomínky:

1. Ochrana přírody a krajiny

Součástí předložené dokumentace je odkaz na dendrologický průzkum, u kterého však chybí jakýkoli popis k zákresům jak pro žst. Chrastava tak Hrádek nad Nisou. Není zde ani popis co bude se zmapovanou vegetací prováděno, nutno dopracovat.

Odpověď projektanta:

Do části životního prostředí byly zapracovány výstupy dendrologického průzkumu. (Ing. Tomáš Daněk, AF-CITYPLAN)

2. Odpady a odpadové hospodářství

V obou případech je nutné předem určit zhotovitele stavby jako původce odpadu.

Odpověď projektanta:

Původce odpadu byl doplněn. (Ing. Tomáš Daněk, AF-CITYPLAN)

- **GŘ – O23** (Zpracovala ing. Lenka Žemličková, mo 728 750 333, e-mail: zemlickova@szdc.cz)

Sdělujeme, že k předkládané dokumentaci pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“, má odbor pozemních staveb následující připomínky:

SO 54-61-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy

- Žádáme o doplnění TZ o informaci, jakým způsobem bude řešeno vnitřní vybavení nové čekárny mobiliářem (sedací nábytek, koše). Zda bude použit stávající nebo bude nový. Zároveň upozorňujeme, že informační nosiče – klaprámy, kterou jsou v současné čekárně, je nutné přesunout do nové čekárny a případně je doplnit o nové dle požadavku správce budovy.

Odpověď projektanta:

Bude řešeno v dalším stupni projektu stavby. (Ing. Milada Hořejší)

- Žádáme o úpravu WC ženy a úklidové komory, jak bylo dohodnuto při poradě pozemních objektů. Tedy, že úklidová komora bude přístupna pouze z WC imobilních a ze vzniklé průchozí místnosti vznikne další kabina pro WC ženy.

Odpověď projektanta:

Bude řešeno v dalším stupni projektu stavby. (Ing. Milada Hořejší)

SO 54-64-01 ŽST Hrádek nad Nisou, orientační systém

Orientační systém (OS) je ve stupni DÚR již dobře rozpracovaný, je navržen na principech SM č. 118 a Grafického manuálu SŽDC (GM) – jde o dobrý podklad pro DSP. Vzhledem k rozpracovanosti dokumentace uvádíme několik konkrétních připomínek:

- Upozorňujeme na nesprávnou formulaci v textu TZ (čl. 4.2 a 4.4) – hlasové a hmatové prvky orientačního systému jsou totiž určeny pro osoby se sníženou schopností orientace (tj. pro nevidomé a slabozraké cestující). Cestující se sníženou schopností pohybu se orientují podle běžných orientačních tabulí. Žádáme v textu logicky upravit.

Bylo opraveno.

- Na tabuli T11 bude vyobrazen také piktogram kočárku. (V dalším stupni bude upřesněno, zda tabule bude rozdělena na dvě části).

Bylo opraveno.

- Ve výkresu situace OS není sice naznačeno, kde mají být umístěny hmatné štítky s Braillovým písmem s čísly kolejí, ale ve výpisu prvků na výkrese jsou uvedeny dva. K tomu dodáváme, že tyto štítky se umísťují pouze u přímého výstupu z podchodu na nástupiště – zde tedy budou pouze na madle u schodiště z podchodu ke koleji 2 a 3. Přímé schodiště z podchodu ke koleji 1 žádné není - tj. štítek zde nebude, není ho kam umístit (nevidomí cestující se zde orientují podle OHM).

Bylo opraveno.

- Nad hmatným štítkem u výstupu z podchodu ke koleji 2 a 3 bude na schodišťové stěně prismatický štítek se sektory – stačí doplnit pouhý odkaz na kap. 8.11.2 GM a označit nebo popsat umístění štítku.

Bylo doplněno.

- Tabule T9a (číslo koleje u výtahu) – jde o poněkud specifický případ rozdílný od obr. 6.3.2 GM. Jde ale o dvojí nasměrování cestujících, kdy jedna cesta je po schodišti a jedna je bezbariérová pomocí výtahu – obě slouží pro přístup k nástupišti 1 (přestup z druhého nástupiště?) i pro východ z nádraží. Obě tyto cesty by měly být vyznačeny. Je možné to doladit až v dalším projektovém stupni, ale vhodné by bylo vzhledem k ostatní rozpracovanosti věc dořešit již nyní.

Bylo opraveno.

- Tabule T9b na nárožích z podchodu budou dány „přes roh“ – vzor viz obr. 6.3.2 GM.

Ano, takto to bylo i uvažováno. Ve výkrese byla pro přehlednost doplněna i tabule za rohem.

- Vzhledem k tomu, že jde o hraniční stanici, budou tabule pod zastřešením prosvětlené. Předpokládáme celkem 3 ks prosvětlených pod zastřešením (jedna tabule na prvním nástupišti, dvě na druhém nástupišti), další tabule na nástupišťích budou jen osvětlené (předpokládáme také dvě tabule na druhém nástupišti, jedna tabule na prvním nástupišti). Tabule viditelné z obou stran budou oboustranné.

Bylo opraveno.

- Doplnit také zmínku o tabulích s názvem na budově. Fasáda bude opatřena novým nátěrem – stávající tabule musí být demontované – jsou znovu použitelné původní tabule či budou nové? Upozorňujeme na novelizovanou TNŽ 73 6390.

Bylo doplněno.

- V TZ a na výkrese krátce popsat umístění OHM – ty budou min. nad oběma vstupy na schodiště do podchodu, popř. v prostoru nástupišť tak, aby mezi OHM byla max. vzdálenost 70 m. Nové dispoziční uspořádání prostor ve VB bude vyžadovat osazení OHM na vstupu do čekárny.

Bylo doplněno.

- Sektory na nástupišťích budou 3 – A, B, C (zleva doprava pomyslná mřížka).

Bylo opraveno dle grafického materiálu „na mřížku“, sektory budou 3.

- U bezbariérového WC s označením samostatného bezbariérového WC (počítat také s přebalovacím pultem). V místnosti bude také piktogram sklopného madla a prismatický štítek SOS u tlačítka nouzové pomoci.

Bylo doplněno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Aleš Svoboda, AF-CITYPLAN)

GŘ – O24

„Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro územní rozhodnutí výše uvedené stavby zasílá tyto připomínky:

Rekonstrukce ŽST Hrádek
SO 54-74-01 ŽST Hrádek nad Nisou, EOV

Doporučujeme do technické zprávy uvést čísla referenčních výhybek podle místních podmínek. (zpracoval: Bc. Valníček, 972 741 487)

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

- **Gř – 026** (Zpracoval Ing. Daniel Pilát, tel. 972 244 745 , mo 725 519 540 , e-mail: pilatd@szdc.cz)

Bez připomínek.

- **Gř – 030** (Zpracovala Bc. Monika Trpišovská, tel. 972 241 448, mo 602 289 039, e-mail: trpišovska@szdc.cz)

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má k předložené projektové dokumentaci stavby zpracované pro územní řízení následující připomínky:

- 1) V důsledku stavebních zásahů do objektu výpravních budov žst. Chrastava a žst. Hrádek nad Nisou, doporučujeme již v této dokumentaci uvést u všech dotčených prostor vyhodnocení, zda se bude jednat ve smyslu ČSN 730834 o změnu stavby a určení jejího rozsahu (změna I, II nebo III).

Odpověď projektanta:

Tyto připomínky (doporučení) již byly uvedeny v předloženém PBŘ pro obě akce, tj. ŽST Hrádek nad Nisou i ŽST Chrastava v kapitole Předpokládané dělení objektu do požárních úseků. Konkrétně se v PBŘ ŽST Hrádek nad Nisou jedná o strany č. 10 a 11, v PBŘ ŽST Chrastava se jedná o strany č. 12 a 13. (Ing. Šárka Navarová)

- 2) Požadujeme zpracovat do B.2.8. PBŘ, SO 52-61-01 ŽST Chrastava, rekonstrukce výpravní budovy a SO 54-61-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy nový odstavec ve znění: „V souladu s čl. 4.3.8 ČSN EN 1838: 2015 se požaduje na toaletách pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace instalace protipanického osvětlení“. A dále „V dokumentaci zpracované pro další stupeň stavebního řízení bude provedeno podrobné stanovení požadavků požární bezpečnosti ve smyslu ČSN 730834 včetně určení počtu a rozmístění PHP v měněných i neměněných prostorách.“

Odpověď projektanta:

Tyto připomínky byly do PBŘ zapracovány, a to do kapitoly Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiné hasební látky a do kapitoly Předpokládaný rozsah vybavení objektu požárně bezpečnostními zařízeními, včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti.. (Ing. Šárka Navarová)

- 3) Požadujeme zpracovat do B.2.8. PBŘ, popř. do D.2.3.6 požadavky na osvětlení podchodu (zpřesnění zda musí osvětlení být navrženo jako nouzové podle ČSN EN 1838 popř. hodnoty udržované osvětlenosti ve smyslu ČSN EN 12464-1:2012 Tabulka 5.53 – Dopravní prostory – Železniční zařízení).

Odpověď projektanta:

Nouzové osvětlení v podchodech je navrhováno v parametrech pro osvětlení únikové cesty ve smyslu čl. 3.4 a 4.2 ČSN EN 1838. Tento dotaz byl zapracován do PBŘ v kapitole Předpokládaný rozsah vybavení objektu požárně bezpečnostními zařízeními, včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti. (Ing. Šárka Navarová)

- 4) Do vhodné části projektové dokumentace např. Zásady organizace výstavby požadujeme vložit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.
Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

Odpověď projektanta:

- **OŘ Hradec Králové** (Zpracovala ing. Karel Kohout, tel. 972 341 292, e-mail: kohout@szdc.cz)

Rekonstrukce žst. Hrádek nad Nisou – připomínky k DÚR

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové dává k předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí následující stanovisko:

Řízení provozu (ŘP)

Průvodní zpráva:

Energetická zařízení: chybí napájecí stojany ve stanici;

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Technická zpráva - organizace výstavby:

Deponie materiálu: upozornit AČR kvůli nakládce/vykládce na 8. a 10. koleji; je nutné zajistit přístup k budově (nájemci); prostor pro otáčení NAD;

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Vladislav Šefl, Ing. Aleš Svoboda, AF-CITYPLAN)

1.13: staveništní přejezdy a přechody - střežení - nutno vypracovat opatření v souladu se ZDD a předpisy SŽDC;

Odpověď projektanta:

Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace. (Ing. Vladislav Šefl, Ing. Aleš Svoboda, AF-CITYPLAN)

Dopravní technologie:

Od roku 2017 v GVD došlo ke změně rozsahu dopravy (např. nákl. doprava jen dle potřeby).

El. zásuvka u koleje 6 v Hrádku; měla by být i ostatních kolejí na (1 x nástupišti);

Bude opravdu v žst. Hrádek n N. záložní pracoviště výpravčího?;

Postup č. 1: Zajistit železniční svršek při snesení vedlejší koleje a stavby podchodu.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

Souhrnná technická zpráva:

Str. 12, písm. l) SBBH a SON již není, pouze SPS (Správa pozemních staveb) HK;

Upozorňujeme na překlepy (např. hrádek; d-tykový; CDP Liberec místo RDP; př-chodu; Vb);

Žádáme o bližší specifikaci dlažby, která bude použita na nástupištích (viz. Česká Lípa, kde zůstává dlažba neustále špinavá).

D.2.2: VB je ve správě SŽDC (ne ČD);

D.2.2.14: VB - DK - vybavení nábytkem pro pohotovostního výpravčího (pokud bude), soc. zázemím, popř. nocležnou; musí být řešen přístup na nástupiště.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Výkresy:

Chybí řešení RDP Liberec v budově Liberec – ostrov.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Všeobecně

Opravit název normy pouze na TNŽ 34 2620 – bez SŽDC (ČD).

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

Opravit výraz „telefonickým způsobem dorozumívání“ na „telefonickým dorozumíváním“.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Doplnit text - Zařízení bude vybaveno terminálem GTN s přenosem čísla vlaku z EDD do elektronického stavědla (GZPC).

V dokumentaci není řešena indikace stávajícího PZS na Polské straně. Z důvodu předpokládaného ovládání ŽST Hrádek nad Nisou z RDP Liberec je nutné indikace a ovládání PZS umístit na JOP.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Dispozice dopravní kanceláře

Doporučujeme sestavu stolů otočit o 90° doprava tak, aby obsluhující zaměstnanec nemusel obcházet stůl.

Odpověď projektanta:

Vzhledem ke stávajícímu nosnému sloupu v dopravní kanceláři je alternativa s otočením sestavy stolů o 90° nereálná. (Ing. Milada Hořejší)

Monitory požadujeme umístit do matice (monitory stejné velikosti i od stejného výrobce). Návrh upřesnit dle požadavku (OŘ Hradec Králové – ÚŘP a PO Liberec).

Odpověď projektanta:

Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Situační schéma

Na PŘL; PŘS doplnit symboly samostatných předvěstí vjezdových návěstidel.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Symboly výkolejkových návěstidel uvést dle TNŽ (kosočtverec).

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Správa pozemních staveb (SPS HK)

Bez připomínek.

Správa tratí Hradec Králové (ST HK)

Bez připomínek.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)

Část zabezpečovací

➤ Technická zpráva

V textu „V uvedené stanici se nenachází 1 úrovňové křížení s pozemními komunikacemi, které bude nahrazeno novým PZS kategorie plynoucí z rozhodnutí o způsobu zabezpečení přejezdů vydaném DÚ.“ – *opravit slovo nenachází.*

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

➤ V. č. 0200 D 1 1 SS Hrádek nad Nisou

- značení počítacích bodů odpovídá normě?, chybí směrové výstupy, *Bylo upraveno.*
- chybí označení počítacích úseků, *Bylo doplněno.*
- chybí tabulka počítacích úseků, *Bylo doplněno.*
 - počítací bod CH7.2/CH8.1 jakou má funkci?, není označen ani jako přibližovací úsek přejezdu a není umístěn ani na viditelnost předvěsti PŘL, *Bylo upraveno. Poloha počítacího bodu má být na viditelnost předvěsti.*
- počítací bod H2.2 jakou má funkci?, není označen ani jako přibližovací úsek přejezdu a není umístěn ani na viditelnost předvěsti PŘL. *Bylo upraveno. Poloha počítacího bodu má být na viditelnost předvěsti.*

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

➤ V. č. D0300 Dispozice výpravní budovy

- uspořádání není standardní, doporučujeme monitory sdělovacích zařízení umístit mezi zadávací pracoviště, aby bylo možné obsluhovat sdělovací zařízení z obou pracovišť (jedná se ale o záložní pracoviště, takže není důležité), monitory pro sdělovací zařízení 11-22 nejsou popsány ve sdělovací části.

Odpověď projektanta:

Bylo upraveno. (Ing. Tomáš Toma, AF-CITYPLAN)

Část sdělovací

➤ D.1.2.2 1. PS 54-02-31 ŽST Hrádek nad Nisou, telefonní zapojovač a technologická datová síť

- „Pokud někde bude nové trafo, bude vybaveno IP telefonem.“ - Nejasná formulace věty.
- Náhradní zapojovač bude mít plně oddělené (nezávislé) a zálohované napájení od centrálního zdroje sdělovacího zařízení.
- Dotykové terminály budou předávat poruchové a provozní stavy do DDTS.
- Na dotykovém terminálu bude zprovozněna aplikace DDTS.

➤ D.1.2.2 2. PS 54-02-41 ŽST Hrádek nad Nisou, EZS

- Chybně uvedeno ve větě: „... nově budovaných prostorách CDP Liberec“ jedná se o RDP.
- EZS budou vybaveny čtečkami karet Mifare s aplikací „Inkarta“.
- EZS musí být vybaveny kartou pro vzdálený servisní přístup.

- „Veškerá navrhovaná zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 ZSE.“
 - Doplnit do této věty informace o poruchách, provozní stavy včetně ovládání a parametrizace EZS.
 - Podle TS 2/2008 třetí vydání v platném znění.
- D.1.2.2 3. PS 54-02-42 ŽST Hrádek nad Nisou, ASHS

„Pokud bude ASHS požadováno, musí samostatně komunikovat přes DDTS (nikoli „v jednom“ s EZS).“ – zařízení musí předávat provozní stavy do systému dálkové diagnostiky odděleně od EZS s vlastní komunikační kartou v rozsahu TS2/2008-3v.

- D.1.2.3 1. PS 54-02-21 ŽST Hrádek nad Nisou, rozhlasové zařízení

Všechny větve rozhlasového zařízení musí být osazeny přepětovou ochranou i na 100V výstupu RÚ.

- D.1.2.3 3. PS 54-02-43 ŽST Hrádek nad Nisou, kamerový systém

- provozní poruchové a alarmní stavy jednotlivých kamer budou do systému dálkové diagnostiky předávány z kamer výhradně server a z něj do systému DDTS prostřednictvím SNMP.v3.
- Pro všechny prvky KS které jsou do sdělovací místnosti vedeny metalickým vedením, je nutné osadit přepětovou ochranou.
- Všechny aktivní prvky (switche, MC, UPS) musí být se vzdálenou správou a musí poskytovat diagnostické informace do DDTS prostřednictvím SNMP.
- Kamery musí mít možnost odpojit napájení z jednoho místa (rozvaděč sdělovací místnosti, nebo přímo v rack skříni)
- Všechny kamerové skříně musí být vybaveny alarmním kontaktem neoprávněného otevření.
- Pro kamerový systém a i jiné sdělovací systémy (např. IS) musí být vždy osazeno vlastním PC pro každou technologii, nikoliv sdružené PC pro více technologií. (Virtualizace tuto podmínku splňuje).
- Součástí dodávky kamerového systému musí být vždy dostatečný počet licencí uživatelských i administrátorských, které musí řešit již přípravná dokumentace (toto je třeba projednat se SSZT HK).

Odpověď projektanta:

Kompletně zpracován celý soubor připomínek k části sdělovací. Výjimkou je pouze ASHS. Zpracované PBR ho nepožaduje a na základě vyjádření SSZ (p. Švejk) bude ze stavby vypuštěno. V TZ bude doplněna věta „Kamerový systém musí být koncipován pro nepřetržitý dohled.“ (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)

- D.1.2.5 1. PS 54-02-91 ŽST Hrádek nad Nisou, DDTS + integrační koncentrátor

Požadujeme upravit větu: „Stavědlové místnosti budou vybaveny klimatizací s pokročilou diagnostikou poruch a přenosem do DDTS.“ na „Stavědlové a sdělovací místnosti budou ...“

- Integrační koncentrátor bude vybaven zálohovým zdrojem UPS, případně musí být napojen na jiný zdroj zálohového napájení. UPS bude vybaven eth. kartou a bude poruchové a provozní stavy předávat do systému DDTS dle TS 2/2008 3.v.
- Dle bodu č. 2 Zápisu z provozní porady z 13. 3. 2019 by měly být přejezdové domky osazeny EZS, pak by tato potřeba na metalické vedení pozbyla uplatnění. „Na přejezdech je nutné počítat do každého PZS domku s 1 párem metalického vedení navíc pro každý objekt do nejbližší žst s InK pro zapracování dveřních kontaktů do DDTS.“
- Klient DDTS u nově zřízeného dispečera a na pultu JPO HZS SŽDC musí být vybaven licencí tlustého klienta. Otázka je, zda bude osazen klient i na postu dispečera v Hrádku nad Nisou.

- U dispečera v Liberci i Hrádku n. N. musí být osazeny monitory v monitorové matici. V Liberci případně velké zobrazovače s rozlišením 4K rozdělené na 2x4 monitory. Použité monitory musí být jednotného provedení a výrobce. Z dokumentace není zřejmé, jak bude řešen post dispečera v žst. Hrádek nad Nisou ani rozmístění monitorů v Liberci, případně jaké technologie. V prostoru RDP trvalé obsluhy by měly být použité PC s minimální produkcí hluku, pasivní, případně vymístěné do SM a na stanoviště RDP doplnit opt. Extendery.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)

D.2.3.4 - Ohřev výměn, EOv

Požadujeme, aby topné tyče opornic přesahovaly min. 20 cm přes hrot jazyka výhybky a měly zároveň dostatečnou délku, aby byly vyhřívané i všechny kluzné stoličky výhybky. Prodloužení tyčí požadujeme z důvodu špatných zkušeností s provozem EOv realizovaných dle platných a zavedených sestav v místních podmínkách. Je nutné zahrnout i do energetické bilance.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

- Osvětlení zastřešených částí ostrovních nástupišť požadujeme zajistit svítidly LED,
- Osvětlení podchodu požadujeme zajistit svítidly LED se zvýšenou mechanickou odolností,
- Osvětlení podchodu požadujeme připojit na zálohovanou síť (dieselagregát), nesouhlasíme s bateriovými zdroji ve svítidlech. Vhodné bude na zálohovanou síť připojit i nouzové osvětlení na nástupišti,
- V technické zprávě je uvedeno, že budou použity sklopné stožáry výšky 5,5 m, ve schématu rozvodů nn je uvedeno, že budou použity stožáry výšky 6 m - uvést do souladu - požadujeme použít sklopné stožáry výšky 6 m,
- Ve stanici musí být dodrženo jednotné číslování stožárů, požadujeme stožáry očíslovat jednou číselnou řadou ve směru staničení,
- Osvětlení přístupové cesty - 19 ks stožárů je připojeno jen jedním kabelem. V případě poruchy kabelu nebude na přístupové cestě svítit vůbec nic. Požadujeme provést napájení stožárů dvěma napájecími kabely,
- Požadujeme provést kompletní rekonstrukci kabelových rozvodů - tzn. vyměnit i kabely ve schématu označené jako B06 (do KS2), B18 (do RV7), B11 (do KS5), B52 (do KS14 a do KS9) a B05 (do RV3). Zásuvku 400V na budově - kabel B47 je možné zrušit, pokud nebude zásuvku požadovat Správa tratí nebo někdo jiný,
- V kolejišti žst. Hrádek nad Nisou požadujeme vybudovat zásuvkové stojany (s měřeními) pro napájení vlakových souprav - dle požadavků dopravců (v současné době jsou v žst. Hrádek nad Nisou dva zásuvkové stojany v majetku dopravce. Stávající zásuvkové stojany požadujeme zrušit.

Odpověď projektanta:

Bylo opraveno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

Správa mostů a tunelů (SMT)

Průvodní zpráva - str. 7: „Objektová skladba je navržena tak, aby jednotlivé PS a SO měly jen jednoho vlastníka či správce.“ U podchodů je několik správců, podzemní část spravuje SMT, nadzemní PSB, rozvody elektro SEE.

Odpověď projektanta:

Zde bylo myšleno jednoho vlastníka - SŽDC. Zastřešení je samostatný SO, podchod také, elektro rozvody, osvětlení je samostatný SO (Ing. Vladislav Šefl)

Katastrální situační výkres

- nejsou zakresleny původní trativody před km 19,900 ani jejich případná obnova, *Do katastrálního výkresu je zakreslen pouze nový stav. Bylo opraveno.*
- dořešit a zakreslit přeložky sítí z rušeného podchodu, *Bylo doplněno.*
- šipky k popisům přejezdů ul. Liberecká a přechod ul. Nádražní mají zvláštní směr, *Bylo opraveno.*
- kabelová trasa z roku 2017 je uložena v rubu zdi na trativodu vyústěném v jednotlivých odvodňovačích zdi v km 20,375 – 20,480 (nyní zakreslena asi 2 m od zdi), *Zákres vychází ze zaslaných podkladů správce sítě. Bylo opraveno odhadem dle popisu.*
- propustek v km 20,641 zrušit bez vložení trativodu, pokud bude třeba zřídit příkop vlevo od trati, tak projednat zaústění do stávající dešťové kanalizace (situace znovu zaslána e-mailem p.Kubínovi 14.4.2019), *Bylo upraveno dle aktuálně zjištěných informací. Doprojednáno na konferenčním projednání.*
- asi by bylo vhodné doplnit popisy k jednotlivým objektům, ten kdo situaci dobře nezná, tak se ve výkresu musí těžko orientovat. *Bylo doplněno.*

Odpověď projektanta:

(Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Koordinační situační výkres

- připomínky podobné jako u předešlého objektu
- některé objekty s popisem a některých popis schází

Ve všech dalších situacích se opakuje stejné chyby: schází popis, případně je nevhodně umístěn, někdy obráceně, šipka směřuje jinam,

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno a opraveno, viz. předešlá část. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

2. kolo připomínek – vyjádření SMT

V půdorysech a situacích doplnit kabelovou trasu realizovanou v roce 2017! Informace ke kabelové trase dodá p.Martin Svojše, e-mail: Svojse@szdc.cz, tel. 602 493 309.

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno.

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

Připomínky k části D.2.1.4.

SO – 54-20-01 Železniční most v km 19,900 – demolice podchodu

Technická zpráva

4.1. Šikmost mostu: levá (ne kolmá)

4.2.1. Inženýrské sítě – není uvedeno NN a osvětlení. Betonová šachta v podlaze je revizní šachta teplovodu s čerpadlem napájeným z veřejného osvětlení.

Odstavce 5. a 6. upravit dle sítí a jejich vymístění. Rýha v podlaze koliduje s teplovodem.

Bylo zapracováno.

Není třeba provádět dočasné rozepření.

Skutečná tloušťka opěr není známá, byla pouze odhadnuta. Z důvodu zajištění bezpečnosti doporučujeme provizorní rozepření ponechat. Rozepření bylo vypuštěno.

Nový stav – přehledný výkres

Sítě nelze ponechat v zasypaném podchodu. Všechny sítě je třeba vymístit.

Teplovod bude ponechán, ostatní sítě vymístěny. Čela podchodu budou zazděna.

Vzhledem k tloušťce opěr není třeba použít provizorní rozepření.

Bylo zapracováno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

2. kolo připomínek – vyjádření SMT

Technická zpráva

3. „rekonstrukci přilehlého přejezdu“

Bylo opraveno.

4.2.1. „Podchod je přes železniční přejezd a slouží k příchodu na nástupiště.“ ne úplně vhodná formulace. Např. Podchod pod tratí v Liberecké ulici vedle železničního přejezdu. (příchod na nástupiště je podchodem v km 20,210)

Bylo opraveno.

Prověřit, zda je třeba budovat šachtu na teplovodu nebo zda nebude vhodná i přeložka teplovodu.

Bylo projednáno se správcem, správce požaduje zachování teplovodu a vybudování šachty pro přístup k zařízení.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SO – 54-20-02 železniční most v ev.km 20,151 - podchod

Když je sklon podlahy od jímky, jak bude voda do jímky převedena?

Sklon podlahy byl otočen tak, aby voda gravitačně odtékala do jímky.

Ve výkresech není zakresleno zastřešení, nebude v kolizi s podchodem?

Zastřešení je koordinováno se podchodem. Zastřešení bylo doplněno do výkresů podchodu.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

2. kolo připomínek – vyjádření SMT

Prostor před výtahem na nástupišti u koleje č.1 není zastřešený, doporučuji doplnit zastřešení.

Bude podrobně dořešeno stříškou nebo úpravou zastřešení v dalším stupni PD. (Ing. Vladislav Šefl)

Na ostrovním nástupišti zastřešení před vstupem do výtahu s přesahem pouze asi 1,4 m doporučuji prodloužit. V Liberci na vstupu do prodloužení příjezdového podchodu jsme nainstalovali topné kabely a toto řešení se osvědčilo.

Bude podrobně dořešeno v dalším stupni PD. Nemá vliv na ÚR.

V řezu A-A v popisu není osa koleje, ale niveleta koleje.

Bylo opraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SO – 54-20-03 Železniční most v km 20,210 – demolice podchodu

Vzhledem k tloušťce opěr není třeba použít provizorní rozepření.

Skutečná tloušťka opěr není známá, byla pouze odhadnuta. Z důvodu zajištění bezpečnosti doporučujeme provizorní rozepření ponechat. Rozepření bylo vypuštěno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

SO – 54-20-04 Železniční most v km 20,368

Není řešeno přeložení kabelové trasy.

Bylo zpracováno.

Technická zpráva – opravená verze 15.4.2019

5.1.1. Ne zcela vypovídající text a posun nelze zkontrolovat ve výkresech. Předpokládáme, že dochází k posunu os obou kolejí a hlavně 4 koleje a konstrukce jsou zredukovány na 2 koleje a konstrukce.

Text byl upřesněn a byly doplněny požadované informace.

5.2. Rekonstrukcí mostu dojde k jeho rozšíření. – Místo 4 konstrukcí a kolejí budou 2.

Bylo opraveno.

5.3.2. Křídla nemusí být injektována, ale bude vhodné doplnit průzkum opěry a případnou injektáž opěry.

Do dokumentace byl zpracován požadavek na doplňující průzkum opěry v následujícím stupni PD. Na základě závěrů průzkumu bude v následujícím stupni dokumentace upřesněn postup sanace opěry.

6.2. Doplnit požadavky na uzavírku komunikace pod mostem.

Bylo doplněno.

6.3. Související objekty – měly by být žst. Hrádek nad Nisou a ne žst. Chrastava.

Bylo opraveno.

Situace

Není zakreslena stávající kabelová trasa ke stavědlu.

Bylo doplněno.

Proč trativod G začíná na opěře. Je také v kolizi s izolací rubu opěry.

Bylo opraveno.

Nový stav – přehledný výkres

Sklon izolace rubu opěr by měl být směrem od opěry a umístění odvodnění dál od opěry a křídel. Dořešit ukončení odvodnění u zdi.

Bylo upraveno a doplněno.

V půdoryse není zakreslena izolace rubu opěr a přechodový klín.

Bylo doplněno.

V podélném řezu divný popis ložisek.

Bylo upraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

2. kolo připomínek – vyjádření SMT

Není zakreslena stávající kabelová trasa na zábradlí mostu a následně u rubu zdi.

Bylo doplněno.

Technická zpráva

Úhel křížení 90 a šikmost pravá je nesmysl (v popisu nové i staré konstrukce).

Šikmost bude třeba uvést pro jednotlivé konstrukce.

Šikmost je uvedena jako - PKO – 1852 (1982). Bude opraveno.

Situace

Není zakreslena stávající kabelová trasa ke stavědlu.

Bylo doplněno.

Proč trativod G začíná na opěře. Je také v kolizi s izolací rubu opěry.



7. Rozepření nebude třeba, odstranit už v DÚR

Bylo opraveno.

Zrušit odvodnění HV 3 už v DÚR. Znovu jsem byla místo prohlédnou a opravdu je vpust nesmyslná. Vlevo upravit terén plynule s okolním (provést zásyp celé komprese).

Bude podrobně dořešeno a případně vypuštěno v DSP. Dle aktuálních podkladů a zaměření výškově nevychází odvodnění konstrukčních vrstev železničního spodku. V DÚR bude pro případ potvrzení nutnosti HV3 ponecháno. Na základě doměření a prověření v dalším stupni PD může být vypuštěno. (Ing. Vladislav Šefl)

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SO – 54-23-01 Opěrná zeď v km 20,379 – 20,484 vpravo

Informace ke kabelové trase dodá p. Martin Svojše, e-mail: Svojse@szdc.cz, tel. 602 493 309, neodkazovat se v TZ na správce SMT.

Odkaz na správce SMP byl z TZ odstraněn.

Technická zpráva

4. Stávající stav mostu

Text byl upraven následovně: „Stávající stav zdi“ .

4.2. Stávající technický stav mostu

Text byl upraven následovně: „Stávající technický stav zdi“ .

4.2.1. Za „Ve zdi se nachází pravidelné odvodňovací kanálky.“ Žádám doplnit: Do horních odvodňovačů je zaústěno drenážní potrubí položené v celé délce rubu zdi a na zásypu potrubí je uložena kabelová trasa. „Na zdi není patrné zatékání vody skrz konstrukci.“ Žádáme nahradit větou: Pouze místy dochází k průsaku vody zdívem zdi mimo odvodňovače.

Bylo zapracováno.



5.2. Římsové kameny - doplnit, že prasklé kameny budou nahrazeny novými. Zemní pláň vyspárovat v celé délce zdi směrem od zdi.

Bylo zapracováno.

6.2. Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem, provoz na mostě bude po celou dobu vyloučen. Většina prací bude probíhat z komunikace, takže bude třeba vyřešit částečnou uzavírku komunikace.

Text byl opraven. Byla navržena částečná uzavírka komunikace

6.3. Opět chybně Chrastava

Bylo opraveno.

Situace – zeď není v situaci zvýrazněna a popsána, kabelová trasa není zakreslena

Bylo upraveno.

Zábradlí – jako správci navrhujeme nové zábradlí osazovat pouze v části zdi, která je vyšší než 1,5 m.

Z hlediska udržení jednotnosti vzhledu navrhujeme osazení zábradlí po celé délce zdi.

Nový stav

Nové zábradlí v pohledu zakresleno pouze s dvěma madly, mělo by být tři madlové (MVL 511).

Bylo zapracováno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Kubín, AF-CITYPLAN)

Po zapracování připomínek žádáme o zaslání dokumentace ke kontrole.

2. kolo připomínek – vyjádření SMT

Technická zpráva

4.2.1. Schází tečka za „odvodňovače“ a v dalším odstavci je „se byla“

Odstranit větu“ Dle správce je za rubem zdi kabel.

Bylo opraveno.

5.1. Stávající konstrukce zůstává nezměněna.

Bylo opraveno.

7.2. „Projektanta“

Bylo opraveno.

Závěrem: Pokud nebudou připomínky zapracovány do dokumentace před územním řízením, žádáme o jejich zapracování do DSP.

Bude dopracováno v DSP.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SSZ

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

DUR, 4/2019, AF-Cityplan

- **MOSTY** (Zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 972 244 825, mo 606 708 805, e-mail: seidlova@szdc.cz)

2. kolo připomínek vyznačeno zeleně

Požadujeme doložit řešení vedení kabelů přes propustek v km 21,769

C4.1

- nesouhlasíme s výškou a šířkou zastřešení
- nesouhlasíme s vlašťovkou nad výtahem (Čelákovice)

Odpověď projektanta:

Na konferenčním projednání připomínek bylo odsouhlaseno, že úpravy konstrukce zastřešení budou provedeny v dalším stupni projektové dokumentace.

Výtahová šachta bude snížena tak, aby vlašťovka probíhala v jednotné výšce i nad výtahem.

Jedná se o stavební objekty:

SO 52-62-01 ŽST Chrastava, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

SO 54-62-01 ŽST Hrádek nad Nisou, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

(Ing. Milada Hořejší)

C 3.1

- požadujeme zastaničit zdi
- požadujeme vykreslit a popsat veškeré SO a PS (namátkově - chybí M, P, Z, kanalizace)

chybí zeď - popis a staničení SO

Odpověď projektanta:

Bylo doplněno. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

Společné připomínky

- požadujeme oboustranný tisk tz

Bylo akceptováno.

- nesouhlasíme s každou kapitolou na samostatnou stránku tz

Bylo upraveno.

- požadujeme řádné zdůvodnění demolic a přestaveb, ne konstatování, že objekt bude demolován

Bylo doplněno. Do kapitoly 3 a 5 bude podrobněji popsán důvod navržených demolic.

- požadujeme uvádět překonávané překážky

Bylo doplněno.

- požadujeme uvádět údaje o stávajícím stavu v souladu s MES (doplnit šířku, délku, rozpětí, rok výstavby, překonávanou překážku atd.)

Bylo doplněno.

- požadujeme doplnit podpisy do rozpisek

Bylo doplněno.

- doporučujeme, aby zkušený projektant žel. staveb přečetl technické zprávy všech SO a opravil terminologii, překlady a větnou skladbu

Technické zprávy byly zrevidovány a veškeré překlady opraveny.

- příl. 2
 - o vykreslit a popsat (bublina) veškeré související SO a PS
 - o popsat (bublina) vlastní SO
 - o zastaničit zeď
 - o doplnit oba směry
 - o doplnit čísla kolejí
 - o doplnit místopis
 - o vyznačit směrové a výškové poměry kolejí

Bylo doplněno.

- v tz požadujeme uvádět veškeré základní údaje nového i stávajícího stavu dle Směrnice 11/2006

TZ byla doplněna o základní údaje nového i stávajícího stavu dle Směrnice 11/2006

- Požadujeme doplnit do všech tz požadavky na další stupeň

Bylo doplněno.

- doplnit přehled norem a předpisů

Bylo doplněno.

- u demolic požadujeme doplnit řešení žel. spodku - sanační vrstvy žs

Bylo doplněno. Sanační vrstvy byly koordinovány s řešením železničního spodku. Sanace byly doplněny do výkresů nových stavů

- doplnit vztah k elektrifikaci

V rámci rekonstrukce ŽST Hrádek nedojde k elektrifikaci tratě. Na výkrese bylae doplněna poznámka, že se nepočítá s elektrifikací tratě.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

SO 54-04-11 ŽST Hrádek nad Nisou, výtahy k přístupu na nástupiště

- požadujeme doplnit číslo a název SO *výtahy jsou PS, doplněno*
- výtahy požadujeme navrhnout i dle SŽDC S10 *doplněno v TZ*

popis výtahových šachet neodpovídá SO 54-20-02 (žlb), se sklem nesouhlasíme *bylo opraveno na žlb s obkladem, šachty jsou pouze na nástupištích*

- výtahy požadujeme navrhnout do vnějšího prostředí dle S10 *bylo zahrnuto v TZ*
- dle SO 54-20-02 jsou výtahy neprůchozí, požadujeme průchozí a na ostrovním nástupišti š. 1100mm *bylo opraveno na průchozí*
- uvést veškeré související SO a PS (podchod) *doplněno v TZ*
- SO požadujeme zkoordinovat s SO 54-20-02 *bylo zkoordinováno*

Odpověď projektanta:

(Ing. Marek Ambrož, STOSMOL)

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 54-20-01 Železniční most v ev. km 19,900 - demolice podchodu

Technická zpráva

- kap. 3 - požadujeme řádné zdůvodnění zrušení podchodu. Uvedený text je pouhé konstatování.

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- kap. 4 - podchod je veden přes komunikaci pro pěší. Podchod převádí komunikaci pro pěší. Rozhodně nepřevádí přejezd. Na podchodu je vedena dvoukolejná trať.

Bylo upraveno. Opraveno ve 4.1 ale ne ve 4.2.1. Bylo opraveno.

- kap. 4.1 - údaje neodpovídají MES
 - o - požadujeme uvádět také délku, šířku, rozpětí

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- kap. 4.2 - nejedná se o dvoukolejný podchod
 - o - rozhodně nepřevádí lidi přes přejezd

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- kap. 5 - požadujeme řádné zdůvodnění demolice

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- kap. 5.3 - popis neodpovídá příl. 4
 - o - požadujeme doplnit podrobný popis sítí - kdo, co, kam, jak, přeložky atd.
 - o - požadujeme doplnit popis odvodnění žs

Bylo doplněno.

- kap. 6.3 - chybí sítě

Sítě byly doplněny.

- chybí požadavky na materiály - cihly, beton, ocel atd. - nesoulad se soupisem prací a výkresy i mezi sebou (nesouhlasíme s 40/50)

Bylo opraveno.

příl. 3

- chybí zastřešení, chodníky

Bylo doplněno.

- chybí vedení sítí v půdoryse

Bylo doplněno.

příl. 4

- půdorys
 - o chybí terénní úpravy, vedení sítí, přeložky, přejezd atd.

Bylo doplněno.

- o požadujeme vykreslit a popsat veškeré související SO a PS

Do výkresů byly doplněny veškeré související SO a PS.

- o chybí řešení odvodnění, trativody, svodná potrubí, příkopy

Bylo doplněno: Ondřej Janota

- o co je to za vsakovací příkop?(vsakovací?)

Vsakovací příkop byl odstraněn. Po jednání se správcem horkovodu dojde ke změně úpravy podlahy podchodu.

- řez podélný

sítě neodpovídají půdorysu a př. řezu ani koo. sit.

Bylo koordinováno. Sítě vycházejí z podkladů poskytnutými SŤDC a jednotlivými správci sítí.

- o
- o kam bude odvedena voda z povrchu teplovodu?

Na základě jednání se správcem teplovodu bylo změněno řešení odstranění podlahy a její spádování. V části podchodu bude provedena přístupová šachta do teplovodu. Zbytek teplovodu je obetonován a tento stav zůstane i po rekonstrukci.

- o jaké podélné rozepření?

V rámci demolice podchodů a propustků Je navrženo provizorní rozepření pro zajištění stability při demolici a zpětném zásypu. Přesné provedení provizorního rozepření bude specifikován v dalším stupni. Veškeré rozepření je příčné. Podélné není navrženo. Bylo bvysvětleno.

- příčný řez nesouhlasí s ničím

Příčný řez byl koordinován s ostatními výkresy/řezy.

- výšky bourání nesouhlasí mezi sebou

Bylo opraveno.

- co je to za podivný příkop?- neodpovídá půdorysu

Poloha příkopu odpovídá půdorysu, tvar příkopu byl opraven dle řešení železničního spodku – bylo doplněno.

- rozměry žb. desky neodpovídají soupisu prací. Dle soupisu prací je zde deska (podivné šířky) C 40/50 s výztuží a podkladní beton C 12/15 - to neodpovídá tz ani výkresům. – v soupisu prací budou opraveny rozměry a typ betonu

V SP: pol. 7. – příčky budou z betonových tvarovek tl. 300 mm + připočítat beton na zalití a výztuž + omítka.

Pol. Mostní nosné deskové kce ... - byla odstraněna.

Pol. 8. podkladní a výplňové vrstvy ... - beton bude C 25/30 tl. 200 mm délky 22,79 m a šířky 2,3m).

Chybí soupis prací

Bylo doplněno.

Dokumentace neodpovídá DUR (chybí řešení veškerých sítí, není zkoordinováno s odvodněním žs atd.)

Bylo opraveno a zkoordinováno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SO 54-20-02 Železniční most v km 20,151 - podchod

Technická zpráva

- požadujeme doplnit řádné zdůvodnění nutnosti podchodu

Bylo doplněno.

- Proč neprůchozí výtahy? Požadujeme řádné zdůvodnění (oba lze průchozí, na ostrovním nástupišti navíc 100m na šířku k dobru)

Bylo opraveno, oba výtahy budou průchozí.

- nerozumíme poznámce o HYV - podchod není v dosahu spodní vody
 - o proč jsou výkresy v rozporu s tz?
- řešení odvodnění neodpovídá výkresům

Bylo koordinováno.

- doplnit popis předpokládané izolace

Izolace je uvažována proti tlakové (v místech hydroizolační vany) a proti stékající vodě (na svislých plochách mimo hydroizolační vanu) – bylo doplněno do výkresu.

- kanalizace chybí v situaci i na příl. 3 i v koo. sit.

Bylo doplněno.

- nesouhlasíme s kotvením zábradlí do kapsy
- požadujeme doložit koordinaci se zastřešením

Bylo doloženo.

- kap. 6 - činnosti nelze provádět v jiném pořadí
 - o - požadujeme doplnit min čísla stavebních postupů

Bylo doplněno.

- kap. 7 – nesmyslná

Bylo odstraněno. Týká se všech TZ

- požadujeme doplnit základní materiály

Bylo doplněno.

- Tz požadujeme zpracovat dle Směrnice 11/2006 - chybí zatížení, přechodnost, zatížitelnost, prostorové uspořádání, tl. kl. atd.

Bylo doplněno.

příl. 3 - půdorys

- požadujeme vykreslit a popsat širší souvislosti - plochy, chodníky

Bylo doplněno.

- okótovat prostor před výtahy

Bylo doplněno.

- doplnit spády odvodnění

Bylo doplněno

- nesouhlasíme s odsunutím schodišť

Bylo opraveno.

- nesouhlasíme s neprůchozími výtahy

Výtahy budou průchozí.

- chybí zastřešení

Zastřešení řeší jiné SO. V rámci půdorysu jsou zobrazeny pouze pozice sloupků pro zajištění koordinace.

- chybí drenáže za rubem a řešení odvedení vody

Bylo doplněno. Vyvedení drenáže bylo koordinováno.

příl. 4

- sklon a odvodnění neodpovídá půdorysu (žlab) - řez A-A

Bylo koordinováno.

- přebetonování zpětného spoje požadujeme kolem dokola 500mm

Přebetonování zpětného spoje bylo navrženo 500 mm kolem dokola.

- požadujeme doložit detail kotvení zábradlí a zábradlí do 75mm

Bylo projednáno.

- požadujeme zdůvodnit umístění výtahu od hrany nást. 2780mm

Bylo projednáno.

- doložit rozměry výtahových šachet (malé? +0,5m)

Bylo doloženo.

- popsat materiál výtahových šachet

Bylo doplněno.

- chybí zastřešení

Bylo doplněno.

- kam a jak jsou zaústěny rubové drenáže

Bylo doplněno. Vyvedení drenáže bylo koordinováno.

- doplnit dělení prací

Bylo doplněno.

- chybně ochrana izolace pod drenáží

Bylo projednáno.

Chybí soupis prací

Bylo doplněno.

Soupis prací

- pol. 2 - proč MP? v tz o něm není zmínka

Bylo vymazáno ze soupisu prací.

- rozsah pažení doložit schematicky na výkresy

Pažení dokresleno do výkresů.

- kde je rovnanina? Navíc musí být odvodněna - chybí na výkresech i v tz

Rovnanina byla z SP odstraněna.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, Ing. Lubomír Plíva, AF-CITYPLAN)

SO 54-20-03 Železniční most v ev. km 20,210 - demolice podchodu

Technická zpráva

- kap. 2 pro jiný SO

Bylo koordinováno.

- kap. 5 pro jiný SO

Bylo koordinováno.

- odstranění osvětlení - související SO?
- kap. 6 - požadujeme doplnit min čísla stavebních postupů

Bylo doplněno.

- kap. 7 – nesmyslná

Bylo odstraněno. Týká se všech TZ.

Chybí soupis prací

Bylo doplněno.

- spádový beton chybí na výkresech (v SP?)

Spádováno bude pomocí zeminy, ne pomocí spádového betonu.

- jak a kam je odvodněna drenážní rýha? - takhle je to bazén.

Vzhledem k prosakování spodní vody do podchodu v současném stavu je v rámci demolice navržena rýha pro zlepšení odtoku spodní vody. Rýha bude ponechána a přejmenována na vsakovací.

Soupis prací

- jaký odkop přechodových oblastí?

Pol.4. - odkop přechodových oblastí byla odstraněna.

- výměra betonu neodpovídá výkresům

Pol.8. - výměra betonu $2,8 \cdot (5,535 + 2 \cdot 2)$ – bylo opraveno.

- chybí drenážní rýha a její odvodnění

Byla přidána – nebude odvodněna (viz. Předchozí odpovědi)

- chybí izolace

Byla přidána hydroizolace (v zabetonované části podchodu) – výměra $(5,535 \cdot 1 + 2 \cdot 2) \cdot 2 + (2,8 \cdot 2) \cdot 2 + 5,9 \cdot 2,8$ [m²] – bylo opraveno.

- nechybí pažení?

Výkop nebude pažen, dle POV bude bourán celý objekt najednou.

- soupis prací neodpovídá SO

Bude opraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, Ing. Lubomír Plíva, AF-CITYPLAN)

SO 54-20-04 Železniční most v ev. km 20,368

Přepracovaná verze odevzdané dokumentace (obdržela O13, SSZ 31.5.)

Technická zpráva

- kap. 3 - požadujeme řádné zdůvodnění přestavby

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- kap. 5.1.1 - zatížení požadujeme uvádět dle ZTP

Bylo doplněno viz společné připomínky.

- požadujeme doložit projednání se správcem komunikace

Bylo doloženo.

- doplnit správce komunikace

Správce komunikace byl doplněn.

- úpravy VO provádí, který SO? Doložit projednání

Bylo projednáno a doplněno

- úpravy VO chybí na výkresech

Bylo doplněno.

- popsat dělení prací

Bylo doplněno.

- doplnit stavební postupy

Bylo doplněno.

- kap. 8 – nesmyslná

Bylo odstraněno. Týká se všech TZ.

- chybí požadavky na materiál, PKO, ložiska atd.

Bylo projednáno.

příl. 3

- vyznačit řezy do půdorysu

Bylo doplněno.

- doplnit úhel křížení

Bylo doplněno.

příl. 4

- odlišit šikmé a kolmé kóty (řez B je šikmý)

Bylo doplněno.

- drenáž
 - o chybně sklon

Bylo opraveno.

- o nesouhlasíme s polohou - oddálit od opěry - dle řezů by nebyla přímá (zabíhá pod úp)

Drenáž za opěrou byla oddálena od opěry.

- o chybně popis (vyvedení skrz zeď na 3 místech)

Bylo opraveno.

- o požadujeme blíže řešit vyvedení skrz zeď - nesmí jít na komunikaci

Bylo doplněno.

- sklon koleje neodpovídá situaci

Bylo koordinováno.

- požadujeme vzorový řez NK

Vzorový řez NK byl doplněn.

- požadujeme doplnit VMP (kóta osa x zábradlí)

Kóta byla doplněna.

Chybí soupis prací

Bylo doplněno.

Soupis prací

- chybí izolace mostovky

Bylo doplněno.

- není hmotnost stáv. kcí podhodnocena? - ???????

Bylo upraveno na 114 t.

Dokumentace neodpovídá Směrnici 11/2006.

Bylo dáno do souladu.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

SO 54-23-01 Opěrná zeď v km 20,379 - 20,484 vpravo

Požadujeme do všech rozpisek používat správný název SO (tedy vč. staničení a strany)

Technická zpráva

- pokud se odkazují na fotodokumentaci , musím jí doložit
- kap. 5 - nejedná se o most

Bylo opraveno.

- rozebrání římsy chybí na výkresech

Bylo doplněno odkazem s poznámkou.

- chybí zdůvodnění nového zábradlí

Bylo doplněno.

- požadujeme doplnit min čísla stavebních postupů

Bylo doplněno.

- kap. 7 – nesmyslná

Bylo odstraněno. Týká se všech TZ.

- vypsat veškeré související SO a PS (i most)

Bylo doplněno.

příl. 3

- požadujeme vykreslit řezy A, B, C

Řezy byly doplněny.

- do pohledu požadujeme doplnit výšky nad terénem

Výšky byly doplněny.

- doplnit nivelety TK

Kóty byly doplněny.

Chybí soupis prací

Bylo doplněno.

Soupis prací

- zřejmě pro jiný SO

Bylo opraveno.

- jaké izolace, drenážní potrubí, rovnanina atd.?

Bylo zkontrolováno a opraveno.

- chybí odstranění stáv. Zábradlí

Byla doplněna položka odstranění zábradlí - pol 96618- 10,5t.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, Ing. Lubomír Plíva, AF-CITYPLAN)

SO 54-21-01 Propustek v ev. km 20,641 - demolice

Návrh řešení nesouhlasí s koo. sit a odvodněním žs. Nesouhlasíme s rušením propustku, do kterého jsou zaústěny zpevněné příkopy dl. 43m.

Bylo koordinováno.

Technická zpráva

- kap. 2 - chybně km v názvu objektu

Bylo opraveno.

- kap. 3 - není pravda

Bylo koordinováno.

- kap. 4 - propustek nepřevádí trať. Požadujeme doplnit překážku.
- požadujeme doplnit údaje o stávajícím stavu z MES

Bylo doplněno.

- kap. 7 – nesmysl

Bylo odstraněno.

příl. 4

- - nesrozumitelné dělení prací - kdo provádí jaké zásypy a úpravu svahů?

Bylo upřesněno.

- - neodpovídá řešení žs - kdo řeší kanalizaci a horskou vpusť?

Bylo zkoordinováno.

- - proč utěšňujeme kanalizaci, která je zrušená?

Nesouhlasíme s navrženým řešením.

Bylo projednáno.

Chybí výkaz výměr

Bylo doplněno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Ondřej Janota, AF-CITYPLAN)

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 54-62-01 ŽST Hrádek nad Nisou, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

- zastřešení požadujeme snížit *Úprava výšky je možná (viz. text výše), bude provedeno v dalším stupni*
- nesouhlasíme s dřevěným podhledem *Podhled bude z vysokotlakého laminátu s barvou a strukturou dřeva*
- chybí řešení odvodnění
- nerozumíme sloupům ve výtahové šachtě
- nesouhlasíme se zaústěním odvodnění do odvodnění žs
- doplnit základní požadavky na materiály, PKO atd.
- doplnit související SO a PS
- doplnit POV

Chybí soupis prací.

Bylo doplněno a upraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Milada Hořejší, Ing. Arch. Petr Šafránek)

- **POZEMNÍ OBJEKTY A KOMUNIKACE** (Zpracoval Ing. Krouský, tel. 972 244 805, mo 601 124 959, e-mail: krousky@szdc.cz)

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 54-30-01 Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)

Dokumentace k objektu chybí.

Byly doplněny.

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

Technickou zprávu požadujeme rozdělit pro jednotlivé stavební objekty.

Bylo rozděleno.

Chybí výkazy výměr.

Soupisy prací byly doplněny.

Chybí zápisy z porad.

Zápisy z porad jsou v souhrnné části. Byly doplněny.

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 54-61-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy

Technická zpráva

- Chybně číslo pozemku.

Bylo opraveno.

- Chybně km podchodu a chybně SO podchodu.

Bylo opraveno na SO 54-20-03 Železniční most v ev. km 20,210 – demolice podchodu

- Chybí výpis použitých předpisů, norem, podkladů, souvisejících SO a PS.

Bylo doplněno.

- Chybí posouzení stávajícího stavu budovy a zdůvodnění prováděných úprav.

V TZ bylo uvedeno, že VB je v dobrém stavebně technickém stavu.

- Chybí popis vlastníků a správců.

U demolovaných objektů? Bylo doplněno.

Situace

- Na situaci nejsou patrné žádné inženýrské sítě, nejsou rozpoznatelné žádné úpravy v okolí výpravní budovy, není jasné, kde jsou nebo budou vstupy do budovy, chodníky, komunikace, ostatní budovy, nástupiště.

Bylo doplněno.

Stávající stav 1. NP

- Do legendy jasně napsat, že to co je žlutě, je bourání.

Bylo opraveno.

- Texty prosíme všechny černé, žlutá není za všech podmínek dobře čitelná.

Bylo opraveno.

- Do OP22 není přístup.

Bylo opraveno.

Nový stav 1. NP

- Do OP22 není přístup.

Bylo opraveno.

Chybí výkresy předpokládaného rozsahu úprav v dalších podlažích.

Podklady v podobě půdorysů dalších podlaží nebyly k dispozici. Úpravy v dalších podlažích nejsou součástí stavby.

Chybí výkazy výměr.

Soupis prací byl doplněn.

D.2.2.5 Demolice

SO 54-65-01 ŽST Hrádek nad Nisou, demolice St.I

Chybí:

- Číslo pozemku, číslo budovy, typ budovy (dle katastru)

Bylo doplněno.

- Výpis všech inženýrských sítí u objektu.

Bylo doplněno.

- Chybí popis vlastníků a správců.

Bylo doplněno.

SO 54-65-02 ŽST Hrádek nad Nisou, demolice stávajícího zastřešení nástupiště

Je tento SO potřeba? Demolice potřebujeme hlavně v případě, že je stavba zapsána v katastru nemovitostí, kvůli demoličnímu výměru. Pokud stavba není v katastru, lze zastřešení zdemolovat v rámci objektů železničního svršku, spodku, nebo nástupiště.

Chybí:

- Číslo pozemku, číslo budovy, typ budovy (dle katastru)
- Výpis všech inženýrských sítí u objektu.
- Chybí popis vlastníků a správců.

SO není zapsán v katastru nemovitostí.

SO 54-65-03 ŽST Hrádek nad Nisou, demolice St.II

Chybí:

- Číslo pozemku, číslo budovy, typ budovy (dle katastru)

Bylo doplněno.

- Výpis všech inženýrských sítí u objektu.

Bylo doplněno.

- Chybí popis vlastníků a správců.

Bylo doplněno.

- Požadujeme demolici včetně základů a základových zdí, železniční spodek bude upraven tak, jako před a za objektem.

Bylo doplněno.

D.2.2.14 Vnější vybavení budov

SO 54-66-01 ŽST Hrádek nad Nisou, drobná architektura a oplocení

Do situace nebo do nějakého výkresu doplnit délku oplocení, popis a základní kóty.

Bylo doplněno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Milada Hořejší)

- **Svršek, spodek** (Zpracoval ing. Karel Fridrich, tel. 972 244 833, e-mail: Fridrich@szdc.cz)

D.2.1.1: SO 54-10-01, 54-11-01 ŽST Hrádek n. N., železniční svršek, spodek. SO 54-15-01 ŽST Hrádek n. N., výstroj a značení trati.

- TZ kap. 5.1: doplňte bilanci (metry koleje nebo kusy prachů) vyzískaného materiálu podle stavu a dalšího určení.

Výzisk byl roztržěn dle předkategorizace na U/R/X. Bilanční tabulka je v TZ.

- situace: odpařovací příkop zasahuje do komunikace, ale není navržena její náhrada.

Povrch podél příkopu je zpevněn i mimo zaměřené rozhraní, doplnění krytu se jeví vzhledem k budoucímu využití zbytečné. Byl upřesněn rozsah stávajícího zpevnění komunikace.

- situace a řezy: je nutné vsakovací příkop oplocovat?

Oplocení bylo dle projednání nahrazeno svodidlem podél komunikace.

- podélný profil: doplňte kóty nivelety TK v osách mostních objektů.

Bylo doplněno.

- příčné řezy: pokud řez zachycuje související SO (např. opěrnou zeď), doplňte zákres její úpravy.

Bylo doplněno.

- výkazy výměr: listy demontáží v tištěné verzi nečitelné.

Bylo zpřehledněno.

D.2.1.2: SO 54-12-01 ŽST Hrádek n. N., nástupiště. SO 54-12-02, 54-12-03 ŽST Hrádek n. N., přístupové komunikace (SZDC s. o., město).

- situace: doplňte staničení začátku a konce nástupiště č. 2.
- SO 54-12-02 a 03 by patřily spíše do části D.2.1.8.

Bylo doplněno a rozděleno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Vojtěch Janků, AF-CITYPLAN)

D.2.1.3: SO 54-13-01 Železniční přejezd v ev. km 19,922.

- TZ: doplňte základní údaje o přejezdu – křížená komunikace, frekvence aut a pěších, úhel křížení, případné údaje o mimořádných událostech na přejezdu. Doplňte popis stávajícího stavu. Doplňte údaje o souvisejících úpravách v SO žel. svršku a spodku (ZKPP, rošt).

Základní údaje doplněny do TZ

„frekvence“ aut – intenzity vzaty ze sčítání dopravy 2016, doplněno do TZ

„frekvence“ pěších – nejsou k dispozici vstupní podklady, tudíž nemám jak určit související SO žel. svršku a spodku doplněny do TZ přejezdu

- TZ a situace: doplňte výpočet rozhledových trojúhelníků podle ČSN 73 6380 čl. 7.3.4 (Z1) pro vlak jedoucí $V=10$ km/h, tyto rozhledy zakreslete do situace jako průkaz jejich dodržení.

Je součástí objektu coby samostatná příloha železničního zabezpečovacího zařízení (D.1.1)

- TZ a situace: doplňte popis naplnění ČSN 73 6380 čl. 5.2.1; s ohledem na blízkost křižovatek je nutné řešit bezpečnost dopravním opatřením, tedy buď zákazy odbočení nebo omezením délky odbočujících vozidel, vodorovným dopravním značením apod., tyto úpravy musí být vyznačeny v půdoryse a projednány s Policií ČR a správcem komunikace.

Aktuální návrh splňuje bod 5.2.1 – současné křížení je ve vzdálenosti alespoň 10,0 m od nebezpečného pásma přejezdu – viz situace SO 54-13-01

- půdorys: výstražníky jsou zakresleny do chodníků. Buď by musely být odsazeny a břevna prodloužena, nebo by chodníky musely být od vozovky odsazeny a opatřeny samostatnými výstražníky se závory.

Dojde k posunu výstražníků (konzola) a břevna budou prodloužena – viz D.1.1

- podélný profil: s ohledem na šikmost přejezdu je řešení s nezaoblenými lomy nivelety nevhodné, pro delší vozidla i nesjízdné (čtyři kola nejsou v rovině) a potenciálně nebezpečné (najíždění řidičů kolmo na kolej přes oba pruhy). Navíc není doloženo, že jsou splněny podmínky ČSN 73 6380 čl. 5.3.1 (Z1). Upravte návrh tak, aby všechny lomy sklonů byly zaoblené podle ČSN 73 6380 čl. 5.2.8 (Z1) pokud možno kolmo na komunikaci a umístěné mimo přejezdovou konstrukci.

Podélný profil upraven.

- příčný řez: použijte panely nezasahující do prostoru pro čištění kolejového lože, popř. aspoň do prostoru přímo za hlavami pražců.

Došlo k použití vnějších panelů o šířce 910 mm

- chybí výkaz výměr.

Bylo doplněno.

- pokud by část prací bylo nutné provést na majetku správce komunikace (mimo SŽDC), bylo by třeba rozdělit SO na dva podle vlastnictví.

Odpověď projektanta:

(Ing. Matěj Rýdl, AF-CITYPLAN)

- **Sdělovací zařízení** (Zpracoval Petr Švejk ,tel. 972 244 824, mo 602 659 870, e-mail: Svejk@szdc.cz)

Obecné připomínky

Chybí soupisy prací.

Směrnice SŽDC č.50 byla zrušena, pro zhotovitele platí předpis SŽDC Zam1.

Pokyn SŽDC č.j. 44764/09-OAE byl nahrazen pokynem č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 „Základní technické specifikace dálkových kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“.

PS 54-02-11 ŽST Hrádek nad Nisou – místní kabelizace

Doplňte schéma místní kabelizace.

PS 54-02-41 ŽST Hrádek nad Nisou, EZS

Místo ASHS doplňte do EZS opticko-kouřové detektory.

PS 54-02-43 ŽST Hrádek nad Nisou, kamerový systém

Ve schématu kamerového systému není zakreslena kamera v kabině výtahu a kamera monitorující nástupní prostor výtahu.

PS 54-02-13 ŽST Hrádek nad Nisou, úprava MRS

Případná úprava anténního systému musí být součástí stavby.

Odpověď projektanta:

Bylo komplet zpracováno. (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)

- **Silnoproudá elektronika** (Zpracoval Milan Balán,tel. 972 244 834, mo 724 765 557, e-mail: Balan@szdc.cz)

Připomínky profese silnoproudá elektrotechnika

Předložena digitální forma DUR /Koncept/

Část D.1 Technologická část

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 54-03-91 ŽST Hrádek nad Nisou, NZZ (dieselagregát)

- doložit výkres dispozice (přodorysné uspořádání technologie NZZ v buňce)

Odpověď projektanta:

Bude doloženo v dalším stupni dokumentace.

Provéřít zda tento PS je začleněn do správné části, podle mého názoru by měl být v části D.1.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic

Odpověď projektanta:

Vzhledem k faktu, že dieselagregát bude sloužit především k zabezpečení napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení při výpadku proudu, ponecháváme v části D.1.3.8. Případně bude upraveno v dalším stupni dokumentace.

(Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

Část D.2 Stavební část

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

D.2.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

SO 54-54-01 ŽST Hrádek nad Nisou, přeložka vn vedení (podchod v ev.km 19,900)

- dokumentace neobsahuje doklad o projednání návrhu technického řešení s provozovatelem ČEZ Distribuce, a.s.

Odpověď projektanta:

Je součástí dokladové části. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 54-61-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rekonstrukce výpravní budovy

- z dokumentace není patrné v jakém rozsahu bude a jakým způsobem bude provedena vnitřní elektroinstalace v rekonstruovaných prostorách, v technické zprávě je pouze uvedeno, že „v rekonstruovaných prostorách technologických místností a čekárny s WC pro cestující bude provedena nová elektroinstalace“.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Milada Hořejší)

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOv)

SO 54-74-01 ŽST Hrádek nad Nisou, EOv

- příloha č.2 – doplnit do výkresu chybějící legendu

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

D.2.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 54-76-01 ŽST Hrádek nad Nisou, rozvody NN a VO

- dokumentace v žádné své části neuvádí způsob připojení k distribuční soustavě ČEZ Distribuce, vyplývající z navýšení rezervovaného příkonu /rekonstrukce přípojky nn, přípojková skříň, nový elektroměrový rozvaděč/.
- v rámci dokumentace nutno toto navýšení příkonu legislativně projednat s provozovatelem distribuční soustavy ČEZ Distribuce a.s. ve smyslu vyhlášky č.16/2016 Sb. prostřednictvím provozovatele lokální distribuční soustavy železnic (LDSŽ) tj. SŽDC, SŽE Hradec Králové /podání žádosti o navýšení rezerv. příkonu/.

Bylo zpracováno. (Rezervovaný příkon plně dostačuje a není nutné navýšení) (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

- příloha č.2 – doplnit do výkresu chybějící legendu
- v technické zprávě ani v žádné jiné části dokumentace není zpracováno připojení navržených výtahů
- v rámci dokumentace nutno zpracovat a doložit Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle ustanovení předpisu SŽDC E11.

SO 54-76-02 ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení 1. nástupiště

- v rámci dokumentace nutno zpracovat a doložit Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle ustanovení předpisu SŽDC E11.

SO 54-76-03 ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení 2. nástupiště

- v rámci dokumentace nutno zpracovat a doložit Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle ustanovení předpisu SŽDC E11.

SO 54-76-04 ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení podchodu

- v rámci dokumentace nutno zpracovat a doložit Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle ustanovení předpisu SŽDC E11.

SO 54-76-05 ŽST Hrádek nad Nisou, osvětlení přístupové cesty




- v rámci dokumentace nutno zpracovat a doložit Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle ustanovení předpisu SŽDC E11.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. Platí i k bodům výše. (Ing. Lukáš Skořepa, STOSMOL)

- **Provozní a dopravní technologie a organizace výstavby** (Zpracoval ing. Petr Kuník, tel. 972 244 851, e-mail: Kuník@szdc.cz)

Část B.4:

1. *kap. 1.3 Zadání a účel, Železniční stanice Chrastava:* TZZ v úseku Liberec – Chrastava je telefonické dorozumívání dle předpisu SŽDC D1 (nikoliv D2).
2. *kap. 2.1 Současný rozsah dopravy, Osobní doprava:* Doplnit vysvětlivky k hlavičce tabulky 1 (znaky:   | ).
3. *kap. 2.1 Současný rozsah dopravy, Nákladní doprava, žst. Chrastava:* Zarovnat celou tabulku 4 na jednu stránku.
4. *kap. 4.1 Koncepční řešení stanic, Chrastava:* Je třeba popsat výsledný návrh bez variant.
5. *kap. 4.1 Koncepční řešení stanic, Chrastava:* Přejezd v km 15,178 je dle části D.1.1 nově zabezpečen, nikoliv zrušen. Sjednotit jednotlivé části dokumentace.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Zdeněk Michl)

Část B.8:

6. *TZ, kap. 1.6.2 Přístupy na staveniště:* První dva přístupy uvažují s přístupem přes areál společnosti VZDUCHOTECHNIK, s.r.o., přičemž předjednání tohoto přístupu není v dokumentaci obsaženo (ani v dokladové části); doplnit.

Bylo doplněno. Součástí dokladové části.

7. *TZ, kap. 1.8.2 Objízdné trasy pro silniční a pěší dopravu, most v km 10,650:* V případě přechodu přes kolejiště ŽST Chrastava mimo období nepřetržité výluky se zastavením provozu je třeba přechod zabezpečit.

Se zřízením provizorního přechodu v ŽST Chrastava se počítá v SP2 v době nepřetržité výluky a uzavírky komunikace pod mostem v km 10,650.

8. TZ, kap. 1.8.2 *Objízdné trasy pro silniční a pěší dopravu, most v km 10,650*: Není zřejmé, zda je uzavírka 8 týdnů s ohledem na zásobování průmyslového areálu projednatelná, tj. zda je navržené technické řešení proveditelné.

Uzavírky mostu budou pouze víkendové. Pro pěší dopravu budou zrealizováno provizorní přechody.

9. TZ, kap. 1.8.2 *Objízdné trasy pro silniční a pěší dopravu, most v km 20,368*: Opravit staničení z 10,650 na 20,368 v první větě.

Bylo opraveno.

10. TZ, kap. 1.8.2 *Objízdné trasy pro silniční a pěší dopravu, přejezd v km 19,922*: Uzavírá se přejezd, nikoliv most, opravit formulaci třetí věty.

Bylo opraveno.

11. SP0: Naprosto není zřejmý důvod návrhu provizorních SZZ v obou dotčených ŽST. Návrh se jeví nadbytečný a finančně neefektivní, žádám během stavebního postupu č. 1 pokud možno sledovat zachování stávajících SZZ v provozu.

Bylo odstraněno v Hrádku nad Nisou, v Chrastavě ponecháno z důvodu etapizace.

12. SP1: Není zřejmý důvod omezení rychlosti na 30 km/h (především ve 4.SK v ŽST Hrádek nad Nisou). Provéřit nezbytnost návrhu a případně doplnit zdůvodnění.

Omezení rychlosti na 30 km/h v kol. č. 1 v žst Chrastava i Hrádek nad Nisou bude zavedeno poblíž pracovních míst (u stavby podchodů). Omezení rychlosti na 30 km/h v kol. č. 4 v ŽST Hrádek nad Nisou bylo odstraněno.

13. SP2: Provéřit etapizaci stavebního postupu v ŽST Hrádek nad Nisou a alespoň po část postupu umožnit provoz v úseku Hrádek nad Nisou – Zittau (oproti návrhu na poradě k POV došlo k nárůstu omezení v tomto mezistaničním úseku na více než dvojnásobek).

SP2 byl rozdělen na 2 fáze, v první fázi je provoz vlaků v úseku Hrádek nad Nisou – Zittau umožněn.

14. SP2: Nejpozději v dalším stupni prověřit nezbytnou délku výluky.

Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.

15. SP3: Je třeba zajistit, aby v tomto stavebním postupu byly podchody v takovém stavu, aby byly přístupné pro cestující a to především v ŽST Chrastava.

Je respektováno.

16. TZ, kap. 1.16.1 *Rekonstruované přejezdy*: Rekonstrukce PZZ na přejezdech P2812 a P2813 není dle části D.1.1 navržena, opravit.

Bylo opraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. Aleš Svoboda, AF-CITYPLAN)

- **Životní prostředí** (Zpracoval ing. Lenka Adamovičová, tel. 972 244 849, e-mail: Adamovičová@szdc.cz)

Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou

- 1) Dendrologický průzkum:

str. 3 - Základní údaje a popis lokality: doplnit informaci o vlastních uvedených pozemků.

Upozorňujeme, pokud se jedná o pozemky, kde nejsme vlastníkem a je třeba souhlasu ke

kácení je nezbytné požádat o závazné stanovisko orgánu ochrany přírody ke kácení dřevin pro účely v územním řízení, dle ustanovení § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

2) B.6.1 - POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA:
Informujeme Vás, že ředitelem organizační jednotky SSZ je Ing. Petr Hofhanzl, nikoliv uváděný Ing. Lubor Hruběš. Požadujeme opravit.

3) Doplnit zemědělskou přílohu (příloha B. 6.1.6).

Bod 1) Vlastníci pozemků byly do dendrologického průzkumu doplněny.

Bod 2) Zastoupení SŽDC bylo opraveno.

Bod 3) Zemědělská příloha byla do části životního prostředí doplněna.

Odpověď projektanta:

(Ing. Tomáš Daněk, AF-CITYPLAN)

- **Architektura** (Zpracoval ing. Arch. Bohuslav Šenkýř, tel. 972 244 749, e-mail: Senkyr@szdc.cz)

Do fáze UR dokumentace v dostatečném rozsahu.

Do fáze DSP doplnit přesněji materiálové řešení zastřešení nástupišť, vyřešit svody dešťové vody

- **CDP Praha** (Zpracoval ing. Bc. Martin Dudla, tel. 972 228 932, e-mail: Dudla@szdc.cz)

nemáme ze strany CDP Praha žádných připomínek.

Na výše uvedené stavby nejsme žádným způsobem zainteresováni.

Pokud se nerozšíří rozsah staveb, nemusíte nás již v této věci oslovovat.

- **SŽE-HKR** (Zpracoval Hroneš Vladislav, tel. 972 341 294, e-mail: hrones@szdc.cz)

Vyjádření k PD „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“

Dobrý den,

k předložené PD máme jednu připomínku.

Současný rezervovaný příkon je 3x100A, měření je provedeno podle již neplatných norem (přímé měření, jištění deionem). Po konzultaci s projektantem rez. příkon plně dostačuje a není nutné navýšení.

1) Vzhledem k výměně hl.rozvaděče v rámci revitalizace budovy je nutné zapracovat do projektu polopřímé měření a nový hl. jistič 3Bx100A.

Odpověď projektanta:

Bylo zpracováno. (Ing. Luboš Skořepa, STOSMOL)

SŽG (Zpracoval ing. Jiří Balcárek, tel. 972 422 163, e-mail: balcarekj@szdc.cz)

I.1 Technická zpráva

Není ověření ÚOZI zhotovitele.

Odpověď projektanta:

Po zpracování připomínek, opravě a doplnění bylo ověření doplněno a znovu předloženo ke kontrole. (Ing. David Vilím, GEOLINE)

I.2 Majetkoprávní část

V otevřené verzi je ve výkresu 1.2.5 (*dgn, *dwg) uvedena ŽST Chrastava místo ŽST Hrádek nad Nisou.

Bylo opraveno.

V Předběžném výkresu výkupu pozemků nejsou uvedeny názvy a čísla SO/PS vyvolávající trvalý a dočasný zábor nemovitostí a jiné dotčení nemovitostí.

Bylo doplněno.

Proč jsou uvedeny (vyčísleny) dočasné zábory na pozemcích ČD-SŽDC, s.o.?

V tabulce ploch nejsou uvažovány.

Dočasné zábory na pozemcích SŽDC jsou uváděny z důvodu předkládání na stavební úřad k ÚR jako pozemky dotčené stavbou. V bilanci ploch trvalých a dočasných záborů se neuvažují – pozemky investora.

Parcela ppč. 1767 patří ČD-SŽDC, viz. Seznam LV s uvedením vlastníků dotčených nemovitostí, v Předběžném výkresu výkupu pozemků je ale uveden trvalý zábor – jiný vlastník.

Bylo opraveno.

Dokumentace nezohledňuje platný stav ÚMVŽST – bude poskytnuto zhotoviteli.

Bylo opraveno.

Odpověď projektanta:

(Ing. David Vilím, GEOLINE)

I.3 Geodetické a mapové podklady

Byly vyhotoveny SŽG Praha a splňují TKP stavebních drah.

- **Korid** (Zpracoval Pavel Blažek, tel. 731 547 815, e-mail: pavel.blazek@korid.cz)

S oběma stavbami Rekonstrukce ŽST Chrastava a ŽST Hrádek nad Nisou souhlasíme a další připomínky uplatňovat nebudeme.

- Pouze zůstává v platnosti naše předchozí drobná žádost z projednání o doplnění přístupových cest k okrajovým částem bočních nástupišť z možných směrů přístupu tak, aby cestující nemuseli části nástupiště obcházet. V případě Hrádku n. N. se jedná o přímý přístup z žitavského konce bočního nástupiště ve směru k Husově ulici. V Chrastavě jsme žádali doplnění přístupového chodníku spojujícího hrádecký konec bočního nástupiště s přednádražním prostorem při severozápadní fasádě výpravní budovy.

Odpověď projektanta:

Přístupové chodníky byly doplněny do dokumentace. (Ing. Vladislav Šefl, AF-CITYPLAN)

- **ČD TELEMATIKA** (Zpracoval Jana Černá ,tel. 972 422 470,mo
724 644 163, e-mail: jana.cerna@cdt.cz

Odpověď projektanta:

Připomínky, viz. Originál připomínek v samostatné příloze. Připomínky byly zapracovány. (Ing. Vladimír Hadraba, STOSMOL)