



Souřadnicový systém S-JTSK
Výškový systém Bpv

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Díláždění 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	/ Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Jiří Úlehla		Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo), úsek Karlštejn - Beroun
tel.: +420 296 154 304		
Stupeň: PD		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
S 55	DOKLADY	H
tel.: +420 296 154 330	Stanoviska, připomínky útvarů zadavatele	H.2
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Jiří Úlehla		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
			000
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
			000
Skart. znak: V20/2033	Datum: 03/2012		
Počet formátů:	Měřítko:	IČD:	
		11A	5794
		08	00
		00	00

Stanoviska, připomínky útvarů zadavatele:

1. SŽDC s.o. SS západ (Fridrich) z 19.3.2012
2. SŽDC s.o. SS západ (Ing.Sláma) z 19.3.2012
3. SŽDC s.o. Ředitelství (Ing.Daněk) z 19.3.2012
4. SŽDC s.o. Ředitelství (Ing.Veliš) z 20.3.2012
5. SŽDC s.o. Ředitelství (Ing.Zahradník) z 20.3.2012
6. SŽDC s.o. SDC střední Čechy (Mgr.Čermáková) z 23.3.2012
7. ČD a.s. GŘ (Hrůzová) z 30.3.2012



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

VÁŠ DOPIS ZN.: „dokumentace k připomínkám“
ZE DNE: 02/2012
NAŠE ZN. (č.j.): 3 266/2012-SSZ-ÚT
POČ. LISTŮ: 7
POČ. PŘÍLOH: 0
POČ. LISTŮ PŘ.: 0
VYŘIZUJE: Fridrich
TEL.: 972 244 833
FAX: 222 251 985
E-MAIL: fridrich@szdc.cz
DATUM: 19. 3. 2012

METROPROJEKT Praha a. s.
nám. I. P. Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2

na vědomí:

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
úsek technický, pracoviště Plzeň
ing. Nataša Šmejkalová
Purkyňova 22, PO BOX 188
304 88 Plzeň 1

Optimalizace tratě Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo) a Beroun (včetně) – Králův Dvůr

V březnu 2012 odevzdal METROPROJEKT Praha a. s. Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci (dále SZDC), Stavební správě západ se sídlem v Praze (dále SSZ) přípravné dokumentace „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun“ a „Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“. K vybraným částem B.6, D.1, D.2, E.1.1, E.1.2 a E.1.3 těchto PD má SSZ, úsek technický, pracoviště Praha následující připomínky.

Zabezpečovací zařízení (zpracovatel Ing. Zbyněk Zunt, tf. 972 244 733)

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) úsek Karlštejn – Beroun

Bez připomínek.

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

1. Přes rozřazovací oblast spádoviště nesmí být vedeny vlakové cesty (TNŽ 34 2660 článek 7.5). Upravte napojení seřaďovacího nádraží žst. Beroun v obvodu St. 3 obdobně jako v obvodu St. 1 a 2.
2. Vzhledem k současným problémům se zavázáním hradlového poloautobloku do elektronického stavědla prověřte v traťovém úseku Beroun - Karlštejn možnost zřízení RPB po stávající kabelizaci, případně navrhněte alespoň minimální úpravu formou zřízení elektronických induktorů do stávajícího HPB.
V žst. Praha Dejvice (kde je úvazka ES a HPB v ověřovacím provozu) dochází často vlivem obsluhy k „rozhození“ traťového souhlasu, které může do základního stavu uvést pouze pracovník SSZT. Na trati Praha – Beroun, s ohledem na vyšší intenzitu provozu, toto nelze připustit.
3. Požadavek na zahrnutí dopravních kolejí 101 – 107 do elektronického stavědla (dopis č. j. 10122/2012-OPD z 24. 2. 2012) musí být zdůvodněn zpracovanou dopravní technologií. Po technické stránce bez připomínek.
4. V technické zprávě chybí popis a typ PZS přejezdu v km 42,808, včetně popisu jeho zapojení do nového ES žst. Beroun.

- Nové ES v žst. Beroun musí být připraveno pro budoucí dálkové ovládání, včetně potřebných prostorových a napájecích rezerv pro technologii DOZ.
- Nové ES v žst. Beroun musí být vybaveno diagnostikou zabezpečovacích zařízení dle TS 2/2007-Z.

Sdělovací zařízení (zpracovatel Petr Švejk, ch, tf. 972 244 824)

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) úsek Karlštejn – Beroun

- Přenosové zařízení SDH STM-4 v úseku Karlštejn – Beroun je nutné vybudovat v této stavbě.
Navrhované přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě – CTM (Cisco Transport Manager). Pro začlenění do CTM musí být navržen příslušný počet licencí.
SDH TM Karlštejn je nutné připojit samostatně STM-1 a nezačleňovat ho do SDH traktu pro budoucí BTS.
- PS 12-22-31 Karlštejn-Beroun, ochrana GSM-R je nutné změnit na „Příprava pro GSM-R“. V lokalitách budoucích BTS GSM-R bude navržena stavební připravenost – HDPE trubka k místu budoucí BTS včetně silového kabelu a rezervy v silovém rozvaděči.
- Informační zařízení požadujeme s LCD panely s LED podsvícením.
- Do výkazu výměr doplňte položku na měření hlasitosti rozhlasu.
- Vysvětlíte důvod vyvedení 24 vláken v zastávce Srbsko a 12 vláken pro BTS 110.
- Vyvedení optického kabelu musí být v souladu s pokynem SŽDC s. o. č. j. 44764/09-OAE ze dne 31. 8. 2009.
- Ve výkazu výměr uvedeny obchodní názvy konkrétních výrobců – opravit výkaz výměr.

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

- PS 13-2232 ŽST Beroun, ochrany GSM-R je nutné změnit na „Příprava pro GSM-R“. V lokalitách budoucích BTS GSM-R bude navržena stavební připravenost – HDPE trubka k místu budoucí BTS včetně silového kabelu a rezervy v silovém rozvaděči.
- Touch call je obchodní název konkrétního výrobce, v technické zprávě opravit na Touch screen. Dále opravte v technické zprávě název Touch green na Touch screen. Touch screenové terminály je nutné doplnit v této stavbě – původně byly ve stavbě GSM-R. Navržené Touch screenové terminály musí být v souladu s technickou specifikací SŽDC s. o. č. TS-6/2010-S.
- Informační zařízení požadujeme s LCD panely s LED podsvícením.
- Do výkazu výměr doplňte položku na měření hlasitosti rozhlasu.
- Vyvedení optického kabelu musí být v souladu s pokynem SŽDC s. o. č. j. 44764/09-OAE ze dne 31. 8. 2009.
- Ve výkazu výměr uvedeny obchodní názvy konkrétních výrobců – opravit výkaz výměr.

Dopravní technologie, POV (zpracovatel ing. Petr Kuník, tf. 972 244 851)

Část B.2

- Výhledové počty vlaků osobní dopravy neodpovídají žádné variantě SP pro trať Praha Smíchov – Plzeň ve verzi 04/2010.
- Doporučuji vyčlenit do samostatných sekcí TV koleje 1a a 2a.
- Kilometrická poloha návěstidel Lc1b a Lc2b ve schématu navrhovaného stavu neodpovídá kilometrické poloze ve schématu části D.1.

4. Nevýhodou zvoleného řešení je absence předjízdne koleje pro nákladní vlaky v sudé skupině délky alespoň 650 metrů.

Část B.6

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

5. SP 0: V projektu stavby bude třeba upřesnit dílčí části stavebního postupu při budování TV (návrh etapizace pro vylučování kolejí a TV při budování nového TV).
6. SP1: Přepínání RZZ na MPZZ musí probíhat mimo kolejové a napěťové výluky. Doba pro přepínání se s ohledem na délku přepínání obdobných stanic jeví podhodnocená. Po dobu přepínání je potřeba uvažovat s navýšením počtu provozních zaměstnanců pro zjišťování konců vlaků, vč. jejich případného mobilního zázemí (WC atd.).
7. SP1: Délku omezení vlečky KD Trans B je nutno nejpozději v projektu projednat s vlečkařem (dtto postup 3). Délka výluky vlečky v TZ nekoresponduje s délkou výluky dle textu ve schématu.
8. SP2: S ohledem na budování trativodu u koleje 1S (nově 1b) a 1. části mostu v km 39,391 pod touto kolejí, která dle části C zasahuje do bezprostřední blízkosti středního zhlaví koleje 101, se domnívám, že od tohoto postupu až do SP 8, kdy se rekonstruuje jižní část středního zhlaví (směrem do kolejí seř.n.), by nebyla možná jízda vlaků z os.n. do tranzitní skupiny seř.n. a opačně. Tento stav považuji za krajně nevhodný a doporučuji upravit POV tak, aby zůstala tranzitní skupina seř.n. po většinu doby výstavby oboustranně zapojená. Navrhuji za tímto účelem zahájit přestavbu středního zhlaví od jihu částí SP 8 (cca stávající výhybky 64,66,67,201-203 a 3. a 4. část mostu v km 39,391 (postupně)) a teprve poté realizovat SP 2.
9. SP3: Doporučuji prověřit sloučení se SP6 (se zprovozněním spojky 51X/52X na začátku postupu).
10. SP6: Bylo by vhodné zajistit napájení části TV 2. SK od Karlštejna cca po výh. 12 pomocí provizorních děličů pro bezproblémovou jízdu elektrických vlaků na koleje 8 a 10b.
11. SP9: Pro přepínání SZZ platí připomínka č. 6.
12. Provizorní nástupiště bude nutné zachovat až do postupu č. 9, kde 2 hrany (zejména po dobu provozu do Berouna Závodí) nemohou dostačovat.
13. Je potřeba v TZ zmínit a do rozpočtu stavby zahrnout též střežení přechodu na provizorní nástupiště zaměstnancem zhotovitele stavby (po celou dobu jeho užívání).
14. Pro lepší přehlednost doporučuji minimálně SP 2, 3, 8 a 9 ve schématech rozdělit dle dělení v TZ. Bezpodmínečně je s rozdělením třeba uvažovat v dalším stupni dokumentace.

Optimalizace trati Černošce (včetně) – Beroun (mimo). (úsek Karlštejn – Beroun)

15. SP1b zřízení odbočky LOM: Zdůvodnit délku výluky 8 dní pro vložení dvou výhybek.
16. SP0: Provéřít možnost budování pažení v nočních hodinách s ohledem na hlukovou zátěž.
17. SP0: Délka stavebního postupu bude při počtu denních a nočních výluk více než 1 měsíc (počet denních a nočních výluk se zdá být věrohodný). Doporučuji uvažovat, s ohledem na probíhající stavby, s délkou výluk 7 – 8 h namísto 6h.
18. SP2: Vychází délka postupu z toho, že práce na TV budou moci probíhat pouze v době, kdy bude kolej kompletní?
19. Doporučuji prověřit demontáž odb. Lom až po SP 7 a 8 (stroj AHM 800R by přerušil v místě výhybek svoji práci).

Trakční vedení, silnoproud (zpracovatel ing. Milan Beneš, tf. 972 244 825)

Bude zasláno samostatně.

Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy (zpracoval Fridrich, tf. 972 244 833)

V B.1 a u všech SO žel. svršku je třeba doplnit plnění parametrů *Rozhodnutí komise z 26. 4. 2011 o technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému (2011/275/EU)*. Zejména jde o zdůvodnění neplnění výkonostního parametru dle tab. 3 traťová rychlost (odůvodnit ve smyslu pozn. 4 pod tabulkou) a omezené plnění délky vlaku v sudém směru (viz též v závěru).

Téměř u všech SO chybí v TZ seznam souvisejících SO a PS a až na výjimky také popis rozhraní prací k nim.

Optimalizace trati Černošce (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun

SO 12-33-01 Karlštejn – Beroun, železniční spodek. TZ kap. 3.1 v úseku s rychlostí $V < 120$ km/h platí hodnota $E_0 = 20$ MPa, pro vlastní návrh je to ale bez dopadů. V úsecích bez snášení koleje doporučuji minerální směs nahradit reálněji zřiditelnou štěrkodrtí. S návrhem sanace převážné většiny úseku sanačním strojem souhlasím, ale nelze předepisovat nasazení konkrétního stroje některého vlastníka (ve výkazu výměr „AHM“). Do dokladů doplnit souhlas SŽDC OTH s úlevovými parametry (trativody pod 5 ‰ apod.).

Situace: vyústění trativodů je třeba zkoordinovat s návrhem úprav mostních objektů (km 31,072, 31,633), nepřivádět trativody k rubu mostů a pokud možno nepřevádět v blízkosti mostních objektů vodu pod kolejemi (km 33,027). Doplnit zpevnění svahu pod výtoky trativodů na drážním pozemku. Km 33,010 – 33,246 vpravo by byl vhodnější otevřený příkop, pokud je prostorově možný bez záboru. Pokud by nebyl projednatelný trvalý zábor vlevo trati km 33,900 – 33,960 a 36,900 – 37,600 pro otevřený příkop, bylo by případně možné jeho zredukování (příkop s gabionem, příkopová zídka), preferuji však navržené řešení. V situacích nejsou zakreslena opatření podle příloh 600 a 610 (ty jsme nekontrolovali).

SO 12-33-02 Karlštejn – Beroun, železniční svršek. K návrhu GPK:

- km 30,630 – 30,953 u dvou dvojic oblouků chybí popisy parametrů;
- km 31,804 – 32,349 doporučuji buď změnit převýšení na $D=129$ mm pro $V=115/120/145$ km/h (bez změny L_K), nebo lépe na $D=149$ mm pro $V=120/125/145$ km/h (s prodloužením přechodnic na 136 m). Úsek s možnou vyšší rychlostí by byl cca 3 km (29,5 – 32,5), což je dostatečné pro praktickou využitelnost. Podle rychlosti v tomto oblouku by se upravil i popis předchozího oblouku (km 31,196 – 31,374);
- km 32,539 – 33,217 upravit délky přechodnic tak, aby bylo stejné odsazení „m“ v obou kolejích (aby byly oblouky soustředné);
- km 34,951 – 35,674 pro odstranění propadu rychlosti na $V=90/95/110(115?)$ km/h v levém oblouku by bylo nutné zvětšit poloměry oblouků na alespoň $R(1)=368$ m při $D=160$ mm, vzhledem k nemožnosti posunu středu oblouku vlevo by to snad bylo možné pootočením vstupní i výstupní tečny – doporučuji prověřit. Předchozí pravý oblouk 34,951 – 35,155 je vhodné upravit pro prodloužení předchozího úseku s $V=100/105$ (ale už s $V_k=110$) km/h, např. dosažením $D=111$ mm a $L_{K1}=82$ m (výstupní přechodnice tohoto oblouku s bodem obratu vzestupnice už by byla strmostí na $V=85/90$ km/h, tj. hranice rychlostí by byla v KO před výstupní přechodnicí);
- km 35,914 – 36,779 upravit a popsat $V=95/100/110$ km/h. Jediné, co je třeba změnit, je převýšení v poslední části složeného oblouku na $D=137$ mm, přechodnice beze změny;
- km 36,846 – 37,399 popsat $V=90/95/110$ km/h, pokud možno s úpravou na $n_{130}=7 \times V_{130}$.

TZ kap. 4.3 doplnit hodnotu skoku ve staničení. Podélné profily: upřesnit, zda jsou uváděny nivelety TK (upřednostňuji) nebo koleje. Chybějí údaje u horního okraje (kraj, katastr, pozemek), výškový systém (Bpv).

SO 12-33-03 Karlštejn – Beroun, prov. odb. Lom, železniční svršek. Technicky bez připomínek, náplň SO ale zahrnout pod SO 12-33-02 (popř. alespoň jako podobjekt) s ohledem na dočasnou existenci vybudovaného díla.

SO 12-33-04 Karlštejn – Beroun, výstroj a značení trati. Bez připomínek.

SO 12-31-01 Zast. Srbsko, nástupiště. TZ kap. 1 opravit chybné údaje (SSZ). Kap. 3 současná nástupiště nejsou z desek, ale vyasfaltovaná s betonovou hranou, demolice přístřešků patří jako samostatný SO do části E.2. Kap. 4 vzorové listy Ž8 spravuje SŽDC, desky KS230 nemají délku 2,0 m, podélný sklon není 0,83 %. Monolitickou opěrnou zeď km 33,295 – 33,360 vyčlenit do samostatného SO (a především k ní zpracovat dokumentaci, která zcela chybí), doporučuji ale zeď zrušit a nahradit nižším podchycením nástupiště (příp. i za cenu jeho zúžení na 2,5 m), popř. návrhem nástupiště typu Umsteiger-Plus 2000, použitému např. na zastávce Železná Ruda centrum. Přístřešky SO 12-34-01 by při navrženém řešení bez čelní stěny mohly být blíže koleji (lic 2,0 m za podmínky nezasahování zastřešení do postranních prostor průjezdného průřezu) a přístřešek u 2. koleje by mohl být mělčí, což by rovněž eliminovalo rozšíření tělesa v řezu 2, v němž navíc chybí svahové stupně pod přísypávkou. Poloha přístřešku směr Praha by měla být co nejbližší přístupovému chodníku, sedáky obou přístřešků nevyhovují TSI PRM (chybí boční opěrky), výplně otvorů polykarbonátem nelze považovat za optimální vzhledově ani trvanlivostí. U přístupového chodníku v TZ chybí, že je samostatným SO 12-34-03 (chybně zařazeným do E.2, patří do E.1.8). Není-li samostatný SO orientačního systému, pak budou v SO nástupišť nejen tabule s názvem zastávky, ale i ostatní prvky (zákazy vstupu, směry jízdy, směry k východům...). Situace: zvolit vhodnější barevnost výkresu, popsat související SO a PS, schodiště na severním konci nástupiště u 2. TK je zbytečné a lze jej vypustit. Staničení je rozporné proti SO 12-33-02 (výkres103 situace). V řezu 2 chybí koordinační zákres přístupového chodníku.

SO 12-32-01 Železniční přejezd v km 33,041. Do situace doplnit koordinační zákres PZS, jinak bez připomínek.

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

SO 13-33-02 Beroun osobní nádraží, žel. svršek. TZ kap. 1.3.5 po získání předkategorizace je třeba doplnit rozsah železničního svršku vyzískaného ze stavby použitelného k regeneraci do manipulačních, popř. ostatních dopravních a předjízdových kolejí a podle toho upravit i výkaz výměr.

SO 13-33-02, Situace: u 2. koleje má být staničení uváděné z průmětu do 1. koleje, nikoliv pomocné samostatné stavební staničení (dtto pro SO 13-33-03). Na výkrese 201 chybí navázání do stávajícího stavu vzhledem k předpokladu pozdější realizace traťového úseku. Tabulka výhybek: výh. 9 patrně není typu I, chybí křížovatka km 38,480 (J49-1:5,5,b), výh. 33 je patrně 1:9-300, výh. 41 poloměr hlavní větve $R=2000$ m rozporný proti popisu poloměru oblouku $R=2200$ m, výh. 42 je patrně 1:9-300. Výhybky s dřevěnými pražci postačí navrhnout 1. generace (JS49). Podélný profil: chybí výh. 36, dále viz též k tabulce výhybek.

SO 13-33-04 Beroun nákladové nádraží, žel. svršek. TZ kap. 2.2.5 nepředepisovat konkrétní výrobky („B91S/1“), doplnit pražce mimo hlavní koleje (shodně s SO 13-33-02). Situace: km 39,481 v 2b. SK je $n_{130}=7,93 \times V_{130}$, čemuž neodpovídá vzdálenost koncového styku výhybky od ZP ve vztahu k ČSN 73 6360-1, čl. 8.4.3, lze vyřešit snížením převýšení v této koleji na 116 mm. Km 40,224 – 40,578 chybně uvedené hodnoty n , n_{130} a n_k . Tabulka výhybek: chybné staničení u výh. Ž1, uvádět výhybku jako 1. generace (JS49).

SO 13-33-04: bude-li rozšířeno nové elektronické SZZ o tranzitní skupinu nákladového nádraží (101. až 107. SK) včetně osazení elektromotorických přestavníků a EOv, bude nutné výhybky v těchto kolejích regenerovat v rozsahu nezbytném pro funkci přestavníků a pro zajištění odtoku vody podél výhybek vložit trativody.

SO 14-33-02 Beroun – Králův Dvůr, žel. svršek. Bez připomínek.

SO 13-33-01 Beroun osobní nádraží, žel. spodek a SO 13-33-03 Beroun nákladové nádraží, žel. spodek. TZ kap. 1.4.1 a 2.3.1 viz k Návrhu pražcového podloží, v kap. 5.4 chybí konstrukce mimo hlavní koleje (kolej 101a a vlečka). Situace: vypustit z legend typy pražcového podloží na této stavbě nepoužité. Vyústění odvodnění km 38,042 pokud možno přesunout na drážní pozemek (vyloučit zábor) a odláždít svah pod výtokem. Podélný profil: trativod nemůže být ve sklonu menším než 3 ‰; trativody přednostně navrhovat ve sklonu 5 ‰ vyjma případů, kdy to s ohledem na výšku možného vyústění nebo zapojení do stávající kanalizace není možné. Do dokladů doplnit souhlas SŽDC OTH s úlevovými parametry (trativody pod 5 ‰ apod.). Příčné řezy: chybí podbetonování trativodů v úsecích se sklonem pod 5 ‰.

SO 13-33-01 a 13-33-03, Návrh pražcového podloží: kap. 4 první řádek s hodnotami chybný, uváděné $E_0=20$ MPa platí pro $V<120$ km/h na pražském zhlaví žst. Beroun, pro $V\geq 120$ km/h bude $E_0=30$ MPa – dopady jsou do dalších kapitol. Kap. 5 výpočet promrzání mimo hlavní koleje není proveden. Kap. 6 str. 6 dolní tabulka se týká typu 3.3; obecně nerozumím, proč se např. při požadovaném $E_0=15$ MPa počítá s faktickým $E_{or}=10$ MPa (typ 3.3). Podrobné situace – doplnit legendu konstrukcí pražcového podloží (z výkresů 201 až 203), rozlišit sondy se zatěžovací zkouškou od sond s odhadovanou únosností, sjednotit návrh s výkresy 201 až 203 (zákresy jsou rozdílné). Rozpory mezi popisem typů v situacích a Návrhu (např. 3.3 – zda je nebo není v hlavních kolejích, zda má 0,2 nebo 0,3 m šterkodrti, dtto 3.1), což se promítá i do podélných profilů a řezů – vzhledem k nejednotnosti dokumentace není vůbec jasné, co je vlastně navrženo.

SO 14-33-01 Beroun – Králův Dvůr, žel. spodek. TZ kap. 5.4 dle SŽDC S4 musí být $E_0=30$ MPa, nikoliv 20 MPa (v příloze 502 je správně). Situace: nejasné výtoky trativodů km 41,920 a 42,100 (na cizím pozemku?). Příčné řezy: vzhledem k nejasné poloze vlečky vlevo za plotem doporučuji plot pokud možno nezasahovat a ponechat, aby při jeho obnově nebylo nutné řešit jeho případnou nevyhovující vzdálenost (ve vztahu k volnému schůdnému a manipulačnímu prostoru, resp. postranním prostorům průjezdného průřezu).

SO 14-33-03 Beroun – Králův Dvůr, úprava vlečky KD Trans. Bez připomínek.

SO 13-33-05 Beroun nákladové a osobní nádraží, výstroj trati a SO 14-33-04 Beroun – Králův Dvůr, výstroj trati. Bez připomínek.

SO 13-31-01 Beroun, nástupiště. TZ: kap. 3 vyhl. 369/2001 Sb. již neplatí a byla nahrazena vyhl. 398/2009 Sb., chybí TSI PRM a TSI INF CR. Názvy a dělení kapitol 5 a 6 nejsou názorné ani logické. Kap. 5.1.1 ostrovní nástupiště není dnes mezi 2. a 6. SK, ale mezi 2. a 4. SK; popis jazykových nástupišť je chybný (u 9. SK není žádné nástupiště, jazyková jsou u 8. SK, 10b. SK a 12b. SK). Kap. 5.1.3 s ohledem na směrové poměry v přilehlých kolejích bude většina hran ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje. Druhý a šestý odstavec obsahují téměř shodný text. Chybí uvedení vzdáleností hran nástupišť od rozhodujících překážek na nástupišti (od zídek podchodu SO 13-38-01 – že je vždy nejméně 2 m při délce překážky do 10 m). Kap. 5.1.5 odchylky v PD nejsou potřebné, ale pokud se uvádějí, pak by měly být správně dle TKP; není také jasné, co se myslí u nástupišť posledním odstavcem.

SO 13-31-01, Situace: slepecké značení by v PD nemuselo být zakresleno, ale pokud je, mělo by být úplné (chybí varovné pásy na koncích nástupišť, chybí signální pás od hran u 8. a 10. SK). Doporučuji zkoordinovat délky zastřešení s TV ve vztahu k minimalizaci průchodů stožárů TV skrz zastřešení a k nezakrývání prvků orientačního systému (2. nástupiště na čele směr Plzeň, 1A. nástupiště na čele směr Praha).

SO 13-31-01, Charakteristický příčný řez: chybí návaznost na výpravní budovu, zejména na vstupy do ní. Z výkresů SO 13-38-01 plyne, že se plocha vnějšího nástupišť u 6. SK u podchodu má zvyšovat o schod, je to reálné a je to navrženo po celé délce budovy? Jaké jsou výškové úpravy nástupišť u 8. a 10. SK, kde výška kolejí není dána podchodem a lze je případně zahloubit? Jaký je sklon nástupišť v této části – nástupiště u 6. SK je skloněno od VB, je tedy celé skloněno k 8. SK? Podle řezu SO 13-38-01 je možné 6. SK snížit o dalších 7 cm, doporučuji toho využít pro minimalizaci zdvihu nástupištní hrany.

SO 14-31-01 Zast. Králův Dvůr, nástupiště. Bez připomínek.

SO 13-32-01 Železniční přejezd v km 41,343. TZ: kap. 4 rychlost není do 160 km/h, i V_k je nejvýše 150 km/h. Součástí stavby Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr není rekonstrukce měnírny Karlštejn. Situace: chybí související objekty, např. i nové osy kolejí. Rozhledový trojúhelník pro pomalé vozidlo musí zohlednit i kolej z odbočné větve výh. Ž1, z prostoru rozhledových trojúhelníků pro pomalé vozidlo je třeba odstranit překážky bránící ve výhledu (tedy doplnit demolici St. 6 a odtěžení hromady v jihovýchodním kvadrantu přejezdu). Řez přejezdem: v pražcovém podloží chybí ZKPP; navazující SO 14-34-06 Komunikace – úprava (přejezd km 31,343) zařazen do části E.2 v rozporu se Směrnicí GR č. 11/2006 (má být v E.1.8). Přejezd vlečkové koleje by neměl být ve vlastnictví ČR-SŽDC, oddělit jej do podobjektu. Zvážit s ohledem na charakter komunikace s těžkou nákladní dopravou přejezd z železobetonových panelů.

Koncepce řešení kolejiště: kolejiště osobního nádraží považujeme za vhodně vyřešené. V nákladním nádraží ale řešení, při němž není pro směr Praha – Plzeň k dispozici v sudé skupině předjízdna kolej délky alespoň 650 m pro nákladní vlaky, není optimální. Mimo rámec PD považujeme za účelné prověřit doplnění takové koleje podél tranzitní skupiny tak, že by se kolej 1b posunula do stopy 101. SK, kolej 2b do stopy koleje 1b a v místě koleje 1b by byla umístěna dopravní předjízdna kolej, zapojená do hlavní koleje v km cca 39,410 (společně s vlečkou) a 40,400 (obloukovou výhybkou; poloměr oblouku hlavních kolejí by se musel zvětšit, převýšení snížit a poklesla by V_k). Tento průkaz by byl v případě shody s úsekem NP na jeho účelnosti zadán samostatně a sloužil by jako doprovodný dokument pro schválení PD a zadání projektu.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234

(3)


Ing. Pavel Mathé
námětek ředitele pro řízení úseku technického
Stavební správy západ se sídlem v Praze

Připomínky k přípravné dokumentaci stavby

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun

Část D.1 – Železniční zabezpečovací zařízení

PS 12-21-01 Karlštejn – Beroun, traťové zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

- str.1, kap. 1.2 věta : *Ovládání přejezdu je prováděno z hradla Korno obsluhou TZZ.*

Jedná se o přejezdové zařízení světelné, způsob ovládání není dostatečně popsán, není zřejmé, zda jsou vytvořeny závislosti na postavení oddílových návěstidel a jakým způsobem se spouští výstraha či provádí anulace přejezdu, požadujeme pro úplnost doplnit

- str.1, kap. 1.2 věta *Stanice (Karlštejn) bude ve stavbě „Optimalizace trati Černošice (mimo) – Beroun (mimo) úsek Karlštejn (mimo) km 30,659 – Beroun km 37,671“ zabezpečena SZZ 3. kategorie ... je chybná. Je-li žst Karlštejn mimo, nemůže být žst Karlštejn zabezpečena zařízením SZZ III. kategorie v této části stavby. Nutno opravit. V další části stavby však zabezpečen bude, doporučuji zdůraznit SZZ III. kategorie dálkově ovládané ze žst Beroun.*

- str.1, kap. 1.2 věta *Přípravná dokumentace na část stavbybude zpracována v pozdějším termínu* je nadbytečná a v kontextu celé PD úseku Černošice – Beroun i zavádějící, doporučuji vypustit.

- str.2, kap. 1.3.

Obecné konstatování, že trať bude vybavena autoblokem, který bude splňovat podmínky interoperability a dalších norem či předpisů, je nedostatečná. Je nutno definovat zábrzdnou vzdálenost, blíže popsat rozdělení trati do prostorových oddílů, rozdělit návěstní body, které budou soustředěny do Karlštejna a které do Berouna a další (viz Sm.11/2006). Nutno doplnit.

Projektant navrhuje vybavit žst Beroun skříněmi AB, zatímco v žst Karlštejn mají být tyto skříně součástí PS SZZ – doporučujeme ujednotit náplň PS TZZ a SZZ pro celou stavbu v úseku Černošice – Beroun (skříně AB by neměly být součástí SZZ). Nutno ujednotit.

- str.3, část kabelové rozvody

Je nutno jasně popsat, v které části dokumentace jsou zahrnuty náklady na kabelovou rýhu pro společnou trasu sdělovacích a zabezpečovacích, příp. napájecích kabelů.

Trať prochází skalnatými úseky, požadujeme vytipovat místa, kdy bude nutno vést kabelovou trasu mimo pozemek dráhy. Dále předpokládáme problémy při zřizování kabelových podchodů, ne všude je bude možno zřídit v místě potřeby (skalnaté podloží), předpokládáme, že v některých obtížných případech bude nutno vést přírodní kabely i po druhé straně trati. Je potřeba taková místa vytipovat a kvantifikovat, nestačí pouze konstatovat, že k takovým případům dojde. Tyto informace jsou potřebné pro stanovení nákladů stavby, což je jeden z důležitých výstupů PD. Dále jsou tyto údaje potřebné pro územní řízení, aby bylo zřejmé, kterých pozemků se připravovaná stavba týká (neopomenutelný podklad pro územní řízení) a zda cizí vlastníci se zřízením věcného břemene souhlasí (smluvní vztah s vlastníky dotčených pozemků je dle stavebního zákona pro územní řízení nutný). Územní rozhodnutí je dalším důležitým výstupem PD. Současně je nutno předat podklady o umístění kabelových tras pro část I – Geodetická dokumentace PD.

Zřizování kabelových skříní pro rozvětvení kabelů na trati nepředpokládáme (snadno poškoditelné), nutno navrhnout jiné řešení.

- str.4, část Přejezdové zabezpečovací zařízení

Nutno popsat způsob ovládání přejezdu v definitivním stavu.

- projektant neřeší vlivy trakce či souběžných a křížujících vedení vvn na zab. zař., nutno dořešit.

Situační schéma Karlštejn – Beroun

- situační schéma neobsahuje zákres stávajícího TZZ

Situační schéma provizorní stav Karlštejn – Beroun

- ve výkresu není popsáno hradlo Tetín ani hradlo Korno, nutno doplnit popis.

Část D.2 – Železniční sdělovací zařízení

Technická zpráva

PS 12-22-01 Karlštejn – Beroun, DOK a TK

- str.3, druhý odst.shora

uvádí se, že trasa DOK a TK bude vedena na pozemcích SŽDC společně se zabezpečovacími kabely, což je v rozporu s tvrzením v PS 12-21-01. Nutno vyjasnit, investor je k tomuto tvrzení skeptický.

- str.3, kap. Dálkový optický kabel Karlštejn – spojka u vjezdu do Berouna od žst Karlštejn
nutno doplnit profil TK ...x40,8. Proč je tento kabel uveden v této kapitole? Je to tentýž kabel, který je uveden v kapitole *Traťový kabel Karlštejn – Beroun* ? Viz též str.4. Nutno opravit.

PS 12-22-02 Karlštejn – Beroun, přenosový systém

- Stavba GSM-R nebude dle posledního vývoje předcházet připomínkou stavbu, nutno opravit text této části TZ i následující technické řešení – viz připomínky SSZ (p. Švejk) ze dne 12.3.2012

PS 12-22-03 Karlštejn – Beroun, přeložky a úpravy stávajícího DK

- navržené úpravy uložení naruší pupinační krok, který se nebude již vyrovnávat, což z textu nepřímo vyplývá, bylo by vhodné tuto skutečnost zmínit přímo, stejně tak vyrovnání čtyřek XV.

PS 12-22-04 Karlštejn – Beroun, úprava ZOK ČD-Telematika a.s.

- bez připomínek

PS 12-22-21 Zastávka Srbsko rozhlasové zařízení

- Rozhlasové zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště v Berouně, nikoliv z přilehlých žst, nutno upravit text.

PS 12-22-22 Zastávka Srbsko, informační zařízení

- bez připomínek

PS 12-22-23 Zastávka Srbsko, kamerový systém

- Chybí údaje o požadavcích na záznam obrazu kamerového systému, nutno doplnit

- Chybí údaje o ovládání kamerového systému, nutno doplnit

PS 12-22-31 Karlštejn – Beroun, ochrany GSM-R

- viz připomínky SSZ (p. Švejk) ze dne 12.3.2012

PS XX-XX-XX Karlštejn – Beroun, úpravy TRS

V dokumentaci chybí PS, který by měl řešit definitivní úpravy rádiového zařízení TRS v úseku po zrušení stávajícího TZZ a tím i hradla Tetín, kde je umístěna základnová radiostanice. Nutno doplnit.

Přehledové schéma Karlštejn – Beroun, DK, TK a DOK

- DOK SŽDC, připojení BTS v žkm 35, 395 v blízkosti Hr Tetín bude provedeno zasmyčkováním celého kabelu? Není vhodnější řešení, navržené pro kabel ČD-T ? Nutno vysvětlit.

Přehledové schéma přenosového zařízení

- Nutno upravit v souvislosti se změnou pořadí staveb vůči stavbě GSM-R

Blokové schéma rozhlasového a informačního zařízení

- Bez připomínek

Výkaz výměr je nutno upravit dle změněné náplně stavby z důvodů změny pořadí navazující stavby GSM-R.

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

Část D.1 - Železniční zabezpečovací zařízení

Technická zpráva

str.1, kap.1.2

- V popisu současného stavu není uvedeno, která část stavby je elektrifikována kterou soustavou, případně elektrifikována není, což ovlivňuje řešení zab. technologií, nutno doplnit.

- Poslední odst. ...*souhlas mezi zařízením osobního nádraží a zařízením spádovištním*. Je správně terminologie „zařízením spádovištním“, nemá být „zařízením seř.n.“? Spádovištní zařízení je vymezeno technologiemi pro obsluhu svážného pahrbku, kolejových brzd a související technologie, nikoliv pro stavění vlakových či posunových cest.

Rovněž pojem *Nákladové nádraží* nevychází z označení této části kolejiště, toto kolejiště se označuje pojmem „seřaďovací nádraží“.

Nutno upřesnit terminologii v celém obsahu dokumentace.

Str.3, první odstavec

- Je nutno počítat se skutečností, že z pracoviště dispečera bude ovládán provoz na traťovém úseku z Berouna do Dobřichovic, event. až do nově požadované dopravní Černošice Mokropsy. Dle zkušeností z jiných pracovišť dálkového ovládání a s ohledem na hustotu provozu v tomto řízeném úseku je nutno pracoviště vybavit navíc monitory, kde by se trvale zobrazovala situace v celém řízeném úseku a které by nahradily nákladné velkoplošné zobrazování, použité na zvlášť vytížených dispečerských pracovištích. Tyto monitory by byly umístěny v dohledu obou dispečerů nad jejich pracovními stoly. (Obdobně bylo nutno následně upravit dispečerské pracoviště v Plzni pro řízení provozu na trati Plzeň – Cheb, tomu je nutno předejít). Projektant projedná prokazatelně toto řešení s pracovníky RCP Praha.

Není jasný pojem *bezobslužné pracoviště*, je nutno toto pracoviště definovat jako pracoviště operátorky, které bude vybaveno telefonním zapojovačem jako pracoviště výpravčích a předpokládá se, že operátorka bude dále obsluhovat v případě mimořádností další sdělovací zařízení, např. rozhlas, informační zařízení, sledovat EZS, záznamové zařízení apod.

Pracoviště dispečerů by mělo být řešeno ergonomicky a do větší hloubky. V provozním souboru zab.zař. (dle zvyklostí, jiný vhodný PS se v dokumentaci nenachází) by dokumentace měla nastínit rozmístění i ostatního zařízení, potřebného pro řízení provozu v uzlu i na trati dispečerem, např. obrazovky kamerového systému, obsluhovací pracoviště TRS, umístění obrazovek dalších řídicích systémů (např. GTN a další), aby bylo možno si udělat obraz celkového vybavení pracoviště. Je nutno uvést počet obrazovek, které budou sloužit kterému dispečerovi či operátorce.

Požadujeme doplnit tuto část dokumentace o přílohu č.3, kde by bylo naznačeno celkové řešení dispečerského pracoviště včetně rozmístění ovládání sdělovacích a pomocných systémů a rozmístění příslušných obrazovek těchto systémů.

Z hlubšího posouzení této situace může vzejít požadavek na zřízení dalšího obslužného pracoviště.

Str.3, odst. *Stavědlo 1* a následující odstavec:

Na základě požadavku SŽDC, s.o., odboru provozování dráhy, formulovaného v dopisu č.j. 10122/2012-OPD ze dne 24.2.2012, bude do stavby zahrnuto zabezpečení dopravních kolejí č. 101, 103, 105 a 107 na seřaďovacím nádraží. Je nutno zapracovat do dokumentace zabezpečení i těchto průjezdných kolejí.

V souladu se zadávacími podmínkami je nutno do navrhovaného řešení dále zapracovat zabezpečení těch kolejí seřaďovacího nádraží, které bude nutno upravit v souvislosti se zrušením vlečky KD Trans, větve B. Rozsah dotčeného kolejiště byl upřesněn na místním šetření dne 9. března t.r., kterého se kromě investora a vlečkaře zúčastnil i zástupce projektanta p. Ing. David Fuksa. Z jednání byl vypracován zápis, který je podkladem pro doplnění navrhovaného řešení.

Str.4, kap. Traťové zabezpečovací zařízení, odst. *V rámci připravované stavby:...*:

Investor upozorňuje projektanta, že v současné době se řeší vybudovat v žst Beroun Závodí elektronické SZZ, které by bylo detašovanou částí SZZ Beroun. O výsledku jednání bude projektant neprodleně informován. V případě, že bude rozhodnuto o zařazení žst Beroun Závodí do SZZ uzlu Beroun, budeme požadovat zapracování tohoto řešení do zpracovávané přípravné dokumentace.

Str.5, odst. *Koleje č. 101 – 107* ... a následující:

Text nutno upravit v návaznosti na předcházející připomínky.

Situační schéma žst Beroun 1. část

Dle směrnice SŽDC č. 11/2006, příloha č.1 musí výkresová část obsahovat situační schéma stávajícího stavu, nutno doplnit.

Situační schéma žst Beroun 2. část

Dle směrnice SŽDC č. 11/2006, příloha č.1 musí výkresová část obsahovat situační schéma stávajícího i nového stavu, nutno doplnit.

Nutno upravit výkaz výměr dle nově navrženého řešení.

Část D.2 Železniční sdělovací zařízení

Technická zpráva

PS 13-22-02 Žst Beroun, přeložky a úpravy DOK a TK

PS 14-22-01 Beroun – Králův Dvůr, úpravy DOK a TK

Sdělovací a optické kabely budou uloženy do společné trasy s kabely zabezpečovacími, event. napájecími (nn). Doporučuji v textu doplnit, v kterém PS bude řešen vlastní výkop a zához kabelové trasy (výkaz výměr a příslušné náklady v rozpočtu PS), v ostatních by mělo jít pouze o přílohu trubek nebo kabelů a o dokopávky kabelových tras.

PS 13-22-01 Žst Beroun, místní kabelizace

- str.7, 8 nutno vyjasnit některé málo používané zkratky, které slouží jako označení místa pro ukončení kabelů, např. PTM, FKZ, BTS, DAK. Text TZ je určen pro široké spektrum specialistů, kterým jsou sice některé zkratky zcela jasné, jiné naopak nikoliv. Pro objasnění použitých zkratek, pokud jsou zkratky odvozeny od cizojazyčných názvů (např. BTS), uveďte český přepis. Doplněte vhodným způsobem do textu TZ.

- Str.9 v textu se upozorňuje na množství provizorních přeložek a ochran kabelů v žst Beroun, nutno vysvětlit, jak byla tato skutečnost promítnuta do výkazu výměr. Následující PS řeší pouze přeložky a úpravy stávajících DK a dále kabelů DOK, ZOK a MOK.

PS 13-22-03 Žst Beroun, přeložky a úpravy stávajících DK

PS 14-22-02 Beroun – Králův Dvůr, přeložky a úpravy stáv. DK

- Bez připomínek.

PS 13-22-04 Žst Beroun, přeložky a úpr. ZOK ČD-Telematika a.s.

PS 14-22-03 Beroun – Králův Dvůr, přeložky a úpravy ZOK ČD Telematika a.s.

- Str.12, nutno opravit pojem *budova Ministerstva AMU*, takové ministerstvo neexistuje.

PS 13-22-05 Žst Beroun – Králův Dvůr, přenosový systém

- Str.13 a další – Stavba GSM-R nebude dle posledního vývoje předcházet připomínkou stavbu, nutno opravit text této části TZ i následující technické řešení – viz připomínky SSZ (p. Švejka) ze dne 12.3.2012

PS 13-22-11 Žst Beroun os.n., telefonní zapojovač

PS 13-22-13 Žst Beroun nákladní nádraží, telefonní zapojovač

PS 13-22-13 Žst Beroun Závodí, telefonní zapojovač

- Použitý pojem *nákladní nádraží* nevychází z označení této části kolejiště, toto kolejiště se označuje pojmem „seřadovací nádraží“, viz též připomínka k zab. zař. (*nákladové n.*).

Nutno upřesnit terminologii v celém rozsahu dokumentace.

- Pracoviště na osobním nádraží bude sloužit v blízké budoucnosti též jako řídicí pracoviště pro řízení provozu na trati z Berouna do Dobřichovic, event. do nově vzniklé dopravní Černošice Mokropsy. Zapojovače na tomto pracovišti musí zajistit dálkovou obsluhu řízených dopravní. Je nutno počítat i s občasnou místní obsluhou těchto dopravní. Doplněte text TZ o odstavec, ve kterém popíšete, jak bude tento požadavek zajištěn.

- Nutno respektovat změnu v pořadí realizace stavby GSM-R. Opravte text TZ a doplněte technické řešení.

- Str.15, bod3., - použít název *žst Beroun Závodí nákladní nádraží*, nutno opravit.

- Str.16, kap. Nahrávání – zařízení se navrhuje umístit v *žst Beroun osobní nákladní nádraží*, nutno opravit.

PS 13-22-14 Žst Beroun os.n., sdělovací zařízení

PS 13-22-15 Žst Beroun nákladní nádraží, sdělovací zařízení

- sjednotit název *nákladní nádraží* na *seřadovací nádraží*

- Str.17, kap. 1. – hodinové impulsy budou poskytnuty *zařízením autonomních hodin* řízených signálem DCF, předpokládám, že autor měl na mysli hodinovou ústřednu, řízenou signálem DCF, použitý technický termín *autonomní hodiny* je zavádějící, nutno opravit.

PS 13-22-16 Žst Beroun os.n. nádraží, ASHS

PS 13-22-17 Žst Beroun nákladní nádraží, ASHS

- nutno upravit oba názvy PS, v obou jsou chyby (*os.n.nádraží, nákladní nádraží*)

PS 13-22-18 Žst Beroun os.n.nádraží, EZS

PS 13-22-19 Žst Beroun nákladní nádraží, EZS

PS 13-22-20 PTM Beroun, EZS

- nutno upravit oba názvy PS, v obou jsou chyby (*os.n.nádraží, nákladní nádraží*)

- vysvětlit málo používané zkratky (PTM, DAK) obdobně, jako je vysvětlena zkratka EPZ

- nutno odstranit z textu firemní názvy konkrétních technologií z důvodů zachování konkurenčního prostředí, je možno upozornit na směrnice SŽDC č. 34/2007.

- Dohledové pracoviště EZS, EPS a další (integrační server) bude vybudováno v žst Beroun v dopravní kanceláři, sledováním signálu bude pověřen jeden z pracovníků, vykonávající službu (operátorka). Zařízení bude možno přemístit v budoucnu na pracoviště v Praze. Jedná se o obvyklé řešení na III. koridoru, západní část (Plzeň, Rokycany, Zdice), nutno opravit v textu na str.19.

- Str.19, odst. *Čidla budou umístěna ...*, nutno dokončit větu v závorce.

PS 13-22-21 Žst Beroun os.n., rozhlasové zařízení

PS 14-22-10 Zastávka Králův Dvůr, rozhlasové zařízení

- opravte chybu v názvu druhého PS
- nutno upřesnit rozsah demontáží stávajícího rozhlasu (též na seř.n.?).
- rozhlasové zařízení na zastávce Králův Dvůr by mělo být ovládáno ze Zdic, stejně jako rozhlas na zastávce Popovice u Berouna, nutno upravit navrhované řešení.
- Upravit řešení z hlediska změny pořadí staveb (GSM-R).
- Ovládací PC v Berouně musí umožňovat následné připojení rozhlasů na trati Beroun – Černošice, tuto podmínku doplňte do textu.

PS 13-22-22 Žst Beroun os.n. informační systém

PS 14-22-11 Zastávka Králův Dvůr, informační systém

- Ovládací PC v Berouně musí umožňovat následné připojení inf.systémů na trati Beroun – Černošice, tuto podmínku uveďte do textu.
- Umístění inf. zařízení na zastávce Králův Dvůr je sporné, neboť ani sousední již dokončená zastávka Popovice u Berouna s tímto systémem nepočítá, navíc úsek Zdice – Beroun je řízen ze žst Zdice, tedy i ovládání tohoto zařízení by příslušelo do Zdic. Investor si vyhrazuje právo znovu posoudit smysl tohoto počínání.

PS 13-22-23 Žst Beroun, kamerový systém

PS 13-22-24 PTM Beroun, kamerový systém

PS 14-22-12 Zastávka Králův Dvůr, kamerový systém

- Ovládání navrhovaného kamerového systému z jednoho pracoviště v Berouně je špatné řešení. Věcně do Berouna přísluší pouze kamerový systém v žst Beroun. Kamerový systém na zastávce Králův Dvůr by měl být sledován a připojen na ovládací pracoviště ve Zdicích. Kamerový systém v PTM by měl být připojen na ovládací pracoviště elektrodispečera v Praze (Křenovka). Nutno upravit navrhované řešení.

PS 13-22-31 Žst Beroun, úprava TRS, MRS

- Požaduje se, aby sítě MRS byly vybaveny volbou ve směru od pohyblivého účastníka k dispečerovi a opačně od dispečera k pohyblivému účastníkovi. Řešení by mělo být kompatibilní se systémem, použitým v úseku Beroun – Rokycany. Tuto podmínku je nutno doplnit do textu TZ.
- Je nutno počítat s tím, že ovládací pracoviště v Berouně musí být schopno ovládat MRS ve všech řízených žst ve směru do Radotína (mimo) a splňovat požadavky volby. Upravte text TZ.

Dále je nutno respektovat připomínky, uvedené ve vyjádření SSZ (p. Švejk) ze dne 12.3.2012

Přehledové schéma Beroun – Králův Dvůr DK, TK, DOK a MK

- upravit název Beroun nákl.n. na Beroun seř.n.

Přehledové schéma Beroun – Králův Dvůr DK, TK, DOK

- Bez připomínek

Místní kabelizace v žst Beroun

- Nutno upravit s ohledem na změnu pořadí staveb (GSM-R).

Přehledové schéma přenosového zařízení

- Nutno upravit s ohledem na změnu pořadí staveb (GSM-R).

Přehledové schéma zapojovačů v žst Beroun, Beroun nákladní nádraží, Beroun Závodi

- v názvu odstranit slovo *nákladní* a nahradit je slovem *seřadovací* v rámci ujednacení názvosloví.
- Nutno upravit s ohledem na změnu pořadí staveb (GSM-R).

Přehledové schéma informačního zařízení v žst Beroun

- Bez připomínek

Přehledové schéma EZS, ASHS, kamerového zařízení

- Opět použít název *nákladní nádraží*, nutno ujednotit v celé přípravné dokumentaci.
- Schéma nutno opravit zejména s ohledem na nutné dořešení ovládání kamerového systému.

Blokové schéma rozhlasového zařízení a informačního zařízení

- nutno upravit s ohledem na změnu pořadí staveb (GSM-R).

Přehledové schéma úpravy TRS

- Vyznačit nové ovládací místo v Berouně Závodí (B), aby byl výkres čitelný bez nahlížení do TZ

V Plzni dne 19.3.2012

Zpracoval: Ing Jaroslav Sláma, SSZ Praha

Váš dopis zn.:

Ze dne: 28.2.2012

Naše zn.: 14012/2012-OPD

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 19.3.2012

METROPROJEKT Praha a.s.

náměstí I. P. Pavlova 2/1786

120 00 Praha 2 – Nové Město

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

„Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun“, „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ – vyjádření k přípravným dokumentacím

K přípravné dokumentaci staveb „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun“ a „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ předkládá úsek provozování dráhy následující souhrnné stanovisko:

1. Odbor provozování dráhy

Oddělení organizace provozování dráhy, skupina URMIZA (zpracovatel Ing. V. Košík, tel. 972 232 144)

Při dodržení průjezdného průřezu Z-GC a jeho postranních prostorů podle normy ČSN 736320 a předpisu SZDC S3 v koleji a u nástupišť navíc dodržení nové ČSN 734959 a aktualizovaného vydání TKP, kapitoly 10, nejsou k předmětné dokumentaci zásadní připomínky.

Případné příčné zábradlí na konci nástupišť, jakož i zábradlí přichozích ramp, požadujeme ve vzdálenosti přes 2500 mm (nejbližší bod od osy koleje). Rovněž tak požadujeme umístění informačních tabulí (Digitron) na nástupišťích nejbližším bodem přes 2500 mm od osy přilehlé koleje.

Výstroj trati (rychlostníky, skloníky atd.) rovněž musí být nejbližším bodem přes 2500 mm od osy koleje. Pokud je nevyhnutelné umístění výstroje mezi koleje, nesmí být narušen průjezdný průřez Z-GC ani jeho postranní prostory (viz obr. A.1 ČSN 736320) u obou dotčených kolejí.

Oddělení technické (zpracovatel Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575; Ing. R. Ondruška, tel. 602 435 577)

„Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun“:

Bez připomínek.

„Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“:

Část B.2 Provozní a dopravní technologie

Bez připomínek.

Část D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- Požadujeme prověřit možnost vybavit kolej č. 5b odjezdovým návěstidlem místo navrženého návěstidla seřaďovacího před hrotem výh. č. 5. První oddílové návěstidlo autobloku ve směru Karlštejn je navrženo v km 36,711, což je od navrhovaného odjezdového návěstidla S5b vzdálenost více než 1000 m. Nutno však posoudit, zda bude zajištěna předepsaná dohlednost s ohledem na směrové poměry v této části stanice. Navržená odjezdová návěstidla S5, S7, S9 by byla změněna na návěstidla cestová.
- Dle části B.2 Provozní a dopravní technologie je kusá kolej č. 5a určena jako kolej výtažná, nelze však vyloučit možnost odstavení kolejových vozidel. Vzhledem k ustanovení TNŽ 34 2620, čl. 5.5.1 považujeme za potřebné zřídit na této koleji výkolejku.
- Dle části B.2 Provozní a dopravní technologie je kusá kolej č. 101a určena jako kolej odstavná (zejména pro hnací vozidla). Vzhledem k ustanovení TNŽ 34 2620, čl. 5.5.1 považujeme za potřebné zřídit na této koleji výkolejku a doporučujeme navrhnout návěstidlo jako stožárové z důvodu lepší viditelnosti.
- Na situačním schematu ŽST v několika případech chybně vyznačen dopravní program, nutno opravit.
- Není zakresleno zabezpečení výhybky č. 301 (v současnosti mechanický přestavník).

- f) Před hroty výhybek č. 203, 205, 208 jsou navržena seřaďovací návěstidla, která budou obsluhována z St.2. Pro zvýšení bezpečnosti posunu z obvodu osobního nádraží k těmto seř. návěstidlům doporučujeme zřídit souhlas mezi St.2 a elektronickým zabezpečovacím zařízením.
- g) Je nutno uvést do souladu část textu Technické zprávy (str. 3) a skutečnost dle situačního schématu. V TZ je popsána hranice na středním zhlaví mezi obvodem nového elektronického stavědla osobního nádraží a elektromechanickým zab. zař. (EMZZ) seřaďovacího nádraží a je konstatováno, že mezi těmito dvěma obvody budou zřízeny obdobné závislosti jako ve stávajícím stavu a vlakové cesty budou stavěny z obou zařízení (viz. také Záznam z porady dne 31.1.2012). V předloženém situačním schématu zab. zařízení ŽST Beroun, 2. část je však předloženo odlišné řešení (jsou nově navrženy výkolejky Vk7, Vk8, nejsou zakreslena skupinová cestová návěstidla ze směrových a odjezdových kolejí č. 201-V4, před výkolejkami jsou navržena seřaďovací návěstidla) a dle tohoto schématu nejsou tedy možné odjezdové cesty z obvodu seřaďovacího nádraží směr osobní nádraží. Jde tedy o zjevný nesoulad mezi TZ a situačním schématem.
- h) Nesouhlasíme s navrženým způsobem zabezpečení koleje č. 91 v prostoru přejezdu v km 41,335, která je výtažná a nově i spojovací na vlečku „KDTrans A“. Dle navrženého způsobu zabezpečení bude obsluha časově náročná s dlouhou dobou uzavření přejezdu silnice III. třídy a s dlouhými docházkovými vzdálenostmi při obsluze ručně obsluhovaných výkolejek. Po projetí posunujícího dílu nutno přestavit výkolejky ze sklopené polohy zpět do základního stavu, aby nezůstal přejezd trvale uzavřen. Dále upozorňujeme, že výkolejka Vk253 je ve vzdálenosti cca 50 m od první výhybky na vlečce „KDTrans A“ a pro každý posun v rámci vlečky o délce nad 50 m bude nutno obsluhovat ručně přestavovanou výkolejku (Vk253, příp. i Vk252) při uzavření přejezdu. Z provozně-technologických důvodů požadujeme změnit navržený způsob zabezpečení tak, aby výkolejky Vk252 a Vk253 byly ústředně přestavované, výkolejky a přejezd kryty seřaďovacími návěstidly s obsluhou tohoto zařízení z dopravní kanceláře seřaďovacího nádraží. Způsob zabezpečení výhybky č. Ž1/Vk251, které jsou dle našeho zjištění v majetku vlečkaře, nutno navrhnout s ohledem na četnost využívání této koleje, bude-li kolej zachována (viz. dále připomínky k části E.1).

Část E.1 Železniční stavby

K návrhu konfigurace kolejíště, uspořádání nástupišť a jejich délkám nemáme připomínky.

V rámci stavby je navržena obnova výhybky č. Ž1. Vzhledem k tomu, že touto výhybkou odbočuje kusá kolej vlečkaře, nutno projednat s vlastníkem, zda kolej nadále potřebuje pro svou potřebu, příp. zda je možno kolej odpojit a výhybku neobnovovat.

Připomínky k alternativnímu řešení:

Dopisem č.j. 10122/2012-OPD ze dne 24.2.2012, adresovaným Stavební správě západ a projektantovi zabezpečovacího zařízení, vyjádřil Odbor provozování dráhy nesouhlas s požadavkem Odboru automatizace a elektrotechniky vzneseným na poradě dne 31.1.2012 zachovat stávající způsob zabezpečení vjezd-odjezdové skupiny kolejí č. 101 – 107 (viz. také Záznam z jednání). Na základě předloženého požadavku zpracoval projektant alternativní variantu řešení se zapojením kolejí č. 101 – 107 do elektronického stavědla a předložil dne 9.3.2012 elektronickou formou k připomínkám. K tomuto návrhu máme následující připomínky:

- se zrušením výhybky č. 110 pro vytvoření potřebného prostoru mezi výhybkami č. 112 a 239 k možnosti zřízení výkolejky a situování seřaďovacího návěstidla souhlasíme;
- z hlediska technologického nepožadujeme navrhované PSt.101 (na kolejích č. 101-107 nebude prováděn posun s jednotlivými vozy, veškerý posun bude prováděn ústředně);
- doporučujeme zřídit seřaďovací návěstidlo před námezíkem výhybky č. 239 a souhlas mezi St.3 a elektronickým stavědlem pro zvýšení bezpečnosti posunu (obdobné řešení jako v obvodu St.2)
- realizaci nových drátovodných tras pod koridorovou tratí považujeme za neobvyklé řešení, protože by takové řešení vedlo k nutnosti zachování St. 1. Z důvodu možnosti zrušení St. 1 požadujeme zřídit na výhybkách č. 204, 207, 212, 215 elektromotorické přestavníky, které budou ovládány z kolejové desky umístěné na St.2. Tuto desku navrhnout tak, aby bylo možno v budoucnu případně doplnit elektromotorické přestavníky i na výhybkách č. 205, 206 a 209.

Navržené řešení umožní zrušení personálního obsazení stavědel č. 1 a č. 4 (funkce signalista) a dále zrušení funkce staničního dozorce pro zjišťování volnosti vlakových cest na kolejích č. 101 – 107, což znamená úsporu 3 obsluhujících pracovníků v jedné směně (tzn. celkem cca 15 pracovníků). S navrženým „alternativním“ řešením souhlasíme a požadujeme dopracovat do přípravné dokumentace.

2. Odbor řízení regionálních center provozu

(zpracovatelé p. B. Vašíček tel. 972 241 035, Ing. L. Kálal, tel. 972 241 650)

Od zahájení přípravných prací na zpracování předložené dokumentace byl řešen rozsah úprav zabezpečovacího zařízení. Bylo také sděleno, že koleje číslo 101 – 107 jsou dopravními kolejemi nutnými pro provoz žst. Beroun a že tyto koleje budou zahrnuty do výstavby nového zabezpečovacího zařízení.

Na základě předložené dokumentace nesouhlasíme se stavem, kdy koleje číslo 101 – 107 nebudou zahrnuty do výstavby nového zabezpečovacího zařízení a ponechá se na nich stávající stav.

RCP Praha tedy požaduje zajistit zabezpečení kolejí číslo 101 – 107 (pojmout tyto koleje do nově budovaného zabezpečovacího zařízení). Uvedené koleje slouží pro jízdy vlaků a to jak pro vlaky končící, tak i pro vlaky tranzitní a to jak pro nákladní dopravu a v případě mimořádností i pro dopravu osobní. Je naprosto neúnosné, aby na kolejích, které jsou v oblouku, byla nadále zjišťována volnost vlakové cesty pochůzkou s následným omezením propustnosti přilehlého traťového úseku.

Dále žádáme, aby bylo podrobně zpracováno rozhraní mezi jednotlivými typy zabezpečovacího zařízení a určení, která výhybka bude zapojena do zabezpečovacího zařízení jakým způsobem a do jakého stavědla.

3. Odbor operativního řízení provozu, Oddělení výluk (zpracovatel Ing. J. Křemen, tel. 972 244 641)

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) úsek Karlštejn – Beroun

Část B.2 Provozní a dopravní technologie

V části 4.1 *Navrhované rychlosti* na str. 7 je chybně uvedena maximální traťová rychlost po optimalizaci (uvedeno 150 km/h – správně pouze 140 km/h).

V části 5. *Stavební postupy, provizorní zabezpečovací zařízení* na str. 11 projektant uvádí, že v ŽST Karlštejn bude nutné po dobu stavebních postupů nasadit mobilní provizorní elektronické stavědlo. V dalších částech dokumentace ani v popisu jednotlivých stavebních postupů však není uvedeno, kdy dojde k jeho aktivaci. Pokud nedojde v předstihu (mimo řešenou stavbu) alespoň k osazení světelných PN na odjezdová návěstidla v ŽST Karlštejn, je s ohledem na plynulost provozu a zachování dostatečné propustnosti trati během výlukové činnosti bezpodmínečně nutné, aby již v době zahájení řešené stavby bylo MPZZ v činnosti a bylo možné povolit odjezd vlaku na nesprávnou kolej alespoň rozsvícením PN. V současné době nejsou odjezdová návěstidla v ŽST Karlštejn přivolávací návěstí vybavena, tzn. je nutné použít pouze RPN, popř. vlak ve stanici zastavit spravit o neobsluhování odjezdového návěstidla, což má negativní dopad na plynulost provozu a propustnost trati.

SP 0

V bodě 3. *Vyloučené koleje* požadujeme doplnit počet výluk traťových kolejí Karlštejn – Beroun.

V bodě 7. *Jízdy vlaků* požadujeme doplnit, jakým způsobem budou zabezpečeny a povolovány jízdy vlaků na/z nesprávnou kolej a informace týkající se činnosti SZZ.

SP 1a

V bodě 7. *Jízdy vlaků* požadujeme doplnit, jakým způsobem budou zabezpečeny a povolovány jízdy vlaků na/z nesprávnou kolej a informace týkající se činnosti SZZ.

Aktivaci provizorního TZZ ve 2. TK Karlštejn – Beroun, SZZ na odb. Lom a PZZ v Srbsku požadujeme provést již na konci tohoto SP, aby mohl být již po skončení této výluky zahájen po 2. TK Karlštejn – Beroun „plnohodnotný provoz“.

SP 1b

S délkou nepřetržitě výluky pro vkládání výhybek č. 1 a 4 na odb. Lom nesouhlasíme a požadujeme ji v maximální míře zkrátit (pro vkládání výhybek č. 2 a 3 ve SP 1a je požadována pouze nepřetržitá výluka v délce 2 dny). Délky nočních výluk pro zatrolejování a podbití spojek a regulaci TV na odb. Lom požadujeme zkrátit na max. 4 hodiny.

Na konci tohoto SP pak požadujeme provést aktivaci nového TZZ a SZZ na odb. Lom v 1. TK (aktivace ZZ ve 2. TK na konci SP 1a).

SP 0 (TÚ)

Výluky TK Karlštejn – odb. Lom, resp. odb. Lom – Beroun v délce 2 hod. dle bodu 3a) pro osazení bran budou probíhat v denní době bez zastavení provozu v obou TK?

Počet zastavených provozů v úseku Karlštejn – Beroun požadujeme v co největší míře minimalizovat, tzn. část pažení provést již při výlukách pro podbití a zatrolejování spojek na odb. Lom ve SP 1b, popř. upravit technologii pažení tak, aby nebyla nutná výluka obou TK. Pažení mostních objektů bude možné provádět v noci (hlukové limity)?

Požadujeme opětovně prověřit nutnost uvedených dopravních opatření, která jsou de facto totožná jako při výlukách TK v celém úseku Karlštejn – Beroun, což se s ohledem na zřízení odb. Lom jeví jako nesmyslné. Projektant navíc v bodě 8. *Dopravní opatření* uvádí, že při výlukách TK Karlštejn – odb. Lom, resp. odb. Lom – Beroun bude rozhodující praktická propustnost jednokolejného úseku Karlštejn – Beroun, jednokolejný však bude pouze úseku Karlštejn – odb. Lom, nebo odb. Lom – Beroun.

SP 5 (TÚ)

V bodě 1f) jsou chybně uvedena čísla výhybek na odb. Lom. V 1. TK Beroun – Karlštejn jsou výhybky č. 1 a 4 (nikoliv č. 2 a 3).

SP 6 (TÚ)

V bodě 1a) jsou chybně uvedena čísla výhybek na odb. Lom. Ve 2. TK Karlštejn – Beroun jsou výhybky č. 2 a 3 (nikoliv č. 1 a 4).

SP 7 (TÚ)

V bodě 3. *Vyloučené koleje* projektant uvádí, že bude na 28 dní nepřetržitě vyloučena 2. TK Karlštejn Beroun (3a) a dále bude stejná kolej vyloučena ještě na 14x 6 hod. (3b). Vzhledem k tomu, že se jedná o výluky stejné koleje a výluka dle bodu 3b) je navíc určena pro dokončovací práce, nepředpokládáme, že obě výluky budou realizovány v souběhu. V tom případě však nesedí uvedená délka SP, která musí být minimálně 42 dní (28 dní nepřetržitá výluka + 14 denních výluk v délce 6 hodin), nikoliv pouze 28 dní jak uvádí projektant. Pokud by naopak probíhaly výluky dle bodů 3a) a 3b) současně, je bod 3b) zbytečný, neboť výluka koleje požadovaná v tomto bodě je obsažena již v bodě 3a).

Dopravní opatření při výluce dle bodu 3a) nemohou být totožná jako ve SP 2, kdy je vyloučena pouze 2. TK odb. Lom – Beroun. V tomto SP je však vyloučena 2. TK v úseku Karlštejn – Beroun. Dále viz *Různé*.

SP 8 (TÚ)

V tomto SP je místo 2. TK je vyloučena 1. TK Beroun – Karlštejn, tzn. připomínky stejné jako v SP 7 (TÚ) při výluce 2. TK.

Různé

Dopravní opatření

- při denních výlukách TK v celém úseku Karlštejn – Beroun je nutné počítat také s možnými odklony vlaků relace Č. Budějovice – Beroun – Praha přes Rudnou u Prahy (SP 0, SP 7 (TÚ), SP 8 (TÚ))
- při nepřetržitých výlukách TK Karlštejn – Beroun je mimo odklonů vlaků relace Č. Budějovice – Beroun – Praha přes Rudnou u Prahy nutné počítat také s náhradní autobusovou dopravou za odřeknuté osobní vlaky; se zastavováním vlaků kategorie R je možné počítat pouze výjimečně (na rozdíl od denních výluk), neboť s ohledem na jejich možné zpoždění nepovažujeme zastavování těchto vlaků za vhodné zejména ve směru do Prahy, kdy vlivem jejich zpoždění může docházet k narušení intervalové dopravy (SP 1a, SP 1b, SP 5 (TÚ), SP 6 (TÚ), SP 7 (TÚ) a SP 8 (TÚ)).
- s ohledem na zřízení odbočky Lom naopak nepředpokládáme téměř žádná dopravní opatření při výlukách v úseku Karlštejn – odb. Lom, resp. odb. Lom – Beroun (viz SP 0 (TÚ), analogicky také SP 2 (TÚ), SP 3 (TÚ), SP 4 (TÚ), SP 5 (TÚ))

S ohledem na nutná opatření při nepřetržitých výlukách TK v celém úseku Karlštejn – Beroun (NAD, odklony) nesouhlasíme se zrušením odb. Lom již ve SP 5 a 6, ale požadujeme odbočku ponechat i pro SP 7 a 8 a tyto SP dále rozetapovat na jednotlivé úseky Karlštejn – odb. Lom a odb. Lom – Beroun.

SZZ v ŽST Karlštejn zůstane původní elektromechanické a úvazkou do nového TZZ, tzn. bude možné stavět odjezdové/vjezdové vlakové cesty i při jízdě proti správnému směru? Problematika úpravy SZZ v ŽST Karlštejn není v předložené dokumentaci vůbec řešena.

V části E.2 je v dokumentaci k SO 12-34-04 (část E.2.4) odbočka Lom chybně označena jako výhybna Lom.

Část B.2 Provozní a dopravní technologie

V tabulkách týkajících se nákladní dopravy na str. 13 zcela chybí část pravidelných vlaků (výchozích, končících i tranzitních): např. relace Beroun – Zawidów (vápenec), Rakovník – Beroun – Sochaczew (chemické produkty), Furth im Wald – Beroun – Žilina/Ostrava-Kunčice (auta), Lenzing – Beroun – Rakovník (chemické produkty), Blažovice – Beroun (cement), Praha-Uhřetěves – Beroun – Nýřany (kontejnery); Hněvice – Beroun – Planá u Mar. Lázní (kontejnery, štěpka), Beroun – Kadaň-Prunéřov (vápenec), Beroun – Sokolov (vápenec), Beroun – Počeradý (vápenec), Praha-Radotín – Beroun – Linz (struska).

SP 1

V rámci tohoto SP má být v ŽST Beroun aktivováno MPZZ. Do dokumentace požadujeme doplnit popis postupu aktivace a předpokládaný rozsah omezení provozu během aktivace MPZZ (např. vynutí závislostí, ruční přestavování výhybek, ztráta kontroly volnosti koleje atd.), vliv na činnost TZZ v sousedních traťových úsecích a případně také případná dopravní opatření během aktivace MPZZ.

Do dokumentace požadujeme doplnit průměrný obrat vozů na vlečce KD Trans B a případnou možnost náhradní obsluhy této společnosti. Projektant počítá s vyloučením vlečky KD Trans B na dobu 58 dní, s čímž zásadně nesouhlasíme a požadujeme upravit ten to SP tak, aby byla výluka vlečky v maximální míře zkrácena (předčasné zprovoznění části rekonstruované koleje od km 41,220 k výh. č. 53). Ve schématech SP (část B.6) je v souvislosti s výlukou vlečky KD Trans B naopak uvedeno, že úprava vlečky a položení výhybky č. 53X včetně odvratu proběhne během prvních šesti dní tohoto SP, tzn. po šesti dnech již bude obsluha této vlečky možná?

V bodě 8. *Dopravní opatření* projektant uvádí, že během tohoto SP nebudou potřeba žádná dopravní opatření. Z teoretického hlediska propustnost jednokolejného úseku Beroun – Zdice sice vyhoví, ale s ohledem na aktuální koncepci GVD by bylo nutné odřeknout v úseku Beroun – Zdice osobní vlaky relace Protivín – Beroun, které mají v Berouně příliš krátký obrátový čas (10 minut) a jejich případné zpoždění by se pak dále přenášelo i na trať Zdice – Protivín, což považujeme za nežádoucí.

SP 2

S ohledem na nepřetržitou výluku napětí TV nad staničními kolejemi č. 1d, 1c, 1b a 1S (napětí nad stávající kolejí 91S vypnuto nebude?) uvedenou v bodě 4. *Vypnutí trakčního vedení* požadujeme prověřit za jakých podmínek bude zajištěn bezproblémový vjezd (tzn. neuvážnutí) vlaku jedoucího od Zdic přes beznapěťový úsek do obvodu seř.n.

Do bodu 6. *Činnost zabezpečovacího zařízení* požadujeme doplnit, zdali přerušení drátovodů k výhybkám č. 67, 201, 102, 103, 104, 204, 207, 212, 215, 205, 206, 209 a změna způsobu jejich zabezpečení a přestavování ovlivní práci seřadovacího nádraží a zda zřízené výhybkářské stanoviště bude potřeba obsadit další dopravním zaměstnancem.

Bod 8. *Dopravní opatření* – viz připomínky ke SP 1.

SP 3

Bod 3. *Vyloučené koleje* – požadujeme posoudit zkrácení výluky koleje č. 2b alespoň na 7 dní, aby nebyla nutná výluka vlečky KD Trans B na dobu 10 dní; dále v tomto bodě chybí požadavek na výluku pro zatrolejování a podbití spojky 51X/52X před jejím uvedením do provozu (tzn. výluka obou TK Beroun – Zdice), prosím doplnit zdali bude tato výluka požadována a v jakém rozsahu.

Bod 4. *Vypnutí trakčního vedení* – do dokumentace požadujeme doplnit, zdali bude po položení výhybky č. 52X a zprovoznění spojky 51X/52X tato spojka elektricky sjízdná.

Bod 6. *Činnost zabezpečovacího zařízení* – viz připomínka ve SP 2.

Bod 8. *Dopravní opatření* – připomínka k jednokolejnému provozu Beroun – Zdice viz SP 1.

SP 4

Bod 3. *Vyloučené koleje* – s ohledem na rozsah dopravních opatření během tohoto SP požadujeme posoudit možnost zkrácení nepřetržité výluky 2. TK Karlštejn – Beroun, výluka pro vkládání nových výhybek č. 2X, 3X, 4X a 5X ve SP 5 trvá pouze 8 dní, v tomto SP je navíc rozsah prací menší (pouze výhybky č. 1X a 6X).

Bod 6. *Činnost zabezpečovacího zařízení* – požadujeme doplnit, jakým způsobem budou zabezpečeny a povolovány odjezdy vlaků na nesprávnou kolej v ŽST Karlštejn.

Bod 8. *dopravní opatření* – při nepřetržitých výlukách TK Karlštejn – Beroun je nutné počítat s odklony některých vlaků relace Č. Budějovice – Beroun – Praha přes Rudnou u Prahy a také s náhradní autobusovou dopravou za odřeknuté osobní vlaky; se zastavováním vlaků kategorie R je možné počítat pouze výjimečně, neboť s ohledem na jejich možné zpoždění nepovažujeme zastavování těchto vlaků za vhodné zejména ve směru do Prahy, kdy vlivem jejich zpoždění může docházet k narušení intervalové dopravy.

SP 5

Bod 8. *Dopravní opatření* – viz připomínka ve SP 4.

SP 6

Bod 1. *Rozsah práce* – rekonstrukce koleje č. 2 dle bodu 1a) mezi mostem v km 39,391 a km 39,700 bude patrně přerušena v místě provizorního napojení vlečky Královodvorské cementárny na výh. P1, což však projektant neuvádí.

Bod 3. *Vyloučené koleje* – v bodě 3b) je chybně vymezena vyloučená kolej č. 2S; kolej bude vyloučena do km 39,700 (nikoliv 30,700). Dále v tomto bodě chybí požadované výluky vlečky Královodvorské cementárny (vlečka by měla být vyloučena v době prací dle bodu 1a) a 1h), v bodě 3c) je ale počítáno s výlukou této vlečky na dobu 3 dny pouze pro práce dle bodu 1g), během nichž by však napojení vlečky nemělo být dotčeno.

Bod 8. *Dopravní opatření* – v případě, že zřízení funkce dozorce přechodu bude vyžadovat zaměstnance ve směně navíc, nutno uvést předpokládaný počet odpracovaných hodin.

SP 7

V bodě 7. *Jízdy vlaků* – požadujeme doplnit, že při jízdě vlaků osobní dopravy po 1. TK od Zdic je možná jízda pouze přes obvod seř. n. a dále pouze na 7. SK s provizorním nástupištěm; v době pobytu osobního vlaku na 7. SK (obrat osobního vlaku zpět do Plzně) tak musí všechny vlaky osobní dopravy ve směru od Zdic po 2. TK. Toto omezení je nutné zapracovat do bodu 8. *Dopravní opatření*. Z výše uvedených důvodů požadujeme posoudit možnost ponechat v tomto SP v provozu výhybky č. 57 a 60 (vytrhnout pouze výh. č. P1, 58 a 61, výh. 57 a 60 vytrhnout až ve SP 8), což by umožnilo jízdy vlaků osobní dopravy z obvodu seř. n. i na 3. SK s nástupištní hranou.

SP 8

Schématu stavebního postupu požadujeme vypracovat pro každou část tohoto SP, aby bylo jasné zřejmé, jaká část kolejiště bude v jednotlivých částech SP vyloučena.

Dále požadujeme do dokumentace doplnit, že v rámci 1. části SP nebude možný vjezd/odjezd na koleje č. 201 – 211 ve směru od/do os.n. Ve 2. části tohoto SP naopak nebude možný vjezd/odjezd na koleje č. 213 – V4 ve směru od/do os.n. V souvislosti s uvedeným omezením a s ohledem na aktuální stav kolejiště seř.n. (koleje č. 215, 217, 219, 237 a 239 jsou dle *Tabulky 3* na str. 14) je nutné prověřit dopad těchto omezení na práci seř. n.

V bodě 2m) projektant uvádí, že návěstidla Sc 101 – 107, Sc 201 – 211 a Sc 213 – 219 budou zapojena do MPZZ, tzn. tato návěstidla budou i v definitivním stavu ovládána z nového SZZ? Výše uvedená návěstidla Sc 201 – 211 a Sc 213 – 219 chybí v situačním schématu ŽST Beroun, 2. část (D.1.3), kde jsou místo nich zakreslena pouze seřadovací návěstidla.

V bodě 6. *Činnost zabezpečovacího zařízení* je nutné doplnit délku výluka St. 1. Toto stavědlo musí být ve 2. části SP již v provozu, aby byl možný vjezd na koleje č. 101 – 107, v opačném případě budou v obvodu seř.n. ve směru od os.n. k dispozici pouze koleje č. 201 – 211.

SP 9

Schématu stavebního postupu požadujeme vypracovat pro každou etapu tohoto SP zvlášť, aby bylo jasné zřejmé, jaké část kolejiště bude v jednotlivých částech vyloučena.

S ohledem na počet nástupištních hran, které budou po dobu tohoto SP k dispozici požadujeme ponechat provizorní nástupiště u 7. SK (pro osobní vlaky relace Beroun – Rakovník) a dále požadujeme zřídit provizorní nástupiště u koleje č. 9 (pro osobní vlaky relace Beroun – Plzeň), vč. vybudování provizorního přechodu. Využití kusých kolejí č. 0, 2, 4 a 6 pro vlaky ve směru od Zdic je možné pouze v případě osobních vlaků relace Protivín – Beroun, které jsou vedeny samostatným motorovým vozem (tzn. není nutné v Berouně objíždět).

Do bodu 6. *Činnost zabezpečovacího zařízení* požadujeme doplnit popis postupu aktivace a předpokládaný rozsah omezení provozu během aktivace definitivního ZZ (např. vynutí závislostí, ruční přestavování výhybek, ztráta kontroly volnosti koleje, potřeba dalšího dopravního zaměstnance ve směně atd.), vliv na činnost TZZ v sousedních traťových úsecích a do bodu 8. *Dopravní opatření* případně doplnit potřebná dopravní opatření během aktivace definitivního ZZ.

Část D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Ke způsobu zabezpečení kolejí č. 101 – 107, viz. požadavek uvedený v dopise Odboru provozování dráhy č.j. 10122/2012-OPD ze dne 24.2.2012.

Podle návrhu projektanta má být v traťovém úseku Karlštejn – Beroun zachováno stávající TZZ (jednosměrný hradlový poloautomatický blok). Toto řešení nepovažujeme s ohledem na možné problémy s úvazkou tohoto TZZ do nového SZZ za vhodné. Vzhledem k tomu, že v navazující stavbě „*Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun*“ má být v úseku Karlštejn – Beroun zřízeno provizorní TZZ s odbočkou Lom požadujeme zřídit toto provizorní zabezpečovací zařízení již v rámci řešené stavby. Z hlediska součtu celkových nákladů na obě stavby nedojde k jejich nárůstu a nejen z hlediska provozu bude aktivace provizorního TZZ již v rámci řešené stavby velkým přínosem (viz dále):

- bude využito nepřetržitých výluk Karlštejn – Beroun ve SP 4 a 5 pro vložení výhybek odb. Lom, výluky pak nebude nutné opakovat v navazující stavbě;
- dojde ke zvýšení propustnosti traťového úseku Karlštejn – Beroun; s ohledem na aktuální stav tohoto úseku, jeho nutnou opakovanou údržbu a opakující se výluky TK v celém úseku Karlštejn – Beroun nebude po zřízení odb. Lom a možnosti vyloučit TK pouze mezi odb. Lom a přílehlou ŽST nutné přijímat při výlukách žádná dopravní opatření; v současnosti však výluky TK Karlštejn – Beroun vyžadují odklony části vlaků relace Č. Budějovice – Beroun – Praha přes Rudnou u Prahy, odřeknutí části osobních vlaků v úseku Karlštejn – Beroun a v případě nepřetržité výluky jedné TK dokonce zavedení náhradní autobusové dopravy;
- dojde k úspoře mzdových nákladů po zrušení hradel Korno a Tetín (jejich náhrada AH Korno a AH Tetín).

Před zahájením nepřetržitých výluk Karlštejn – Beroun **požadujeme doplnit** na odjezdová návěstidla v ŽST Karlštejn na berounském zhlaví světelné přivolávací návěsti. V současné době nejsou odjezdová návěstidla v ŽST Karlštejn světelnou přivolávací návěstí vybavena, tzn. pro odjezd vlaku na nesprávnou kolej je nutné použít buď RPN, popř. vlak ve stanici zastavit a zpravit o neobsluhování odjezdového návěstidla, což má negativní dopad na plynulost provozu a propustnost traťového úseku při výlukách.

Různé

V případě, že je jednotlivé stavební postupy se ještě dále dělí na dílčí části, požadujeme doplnit schémata také pro tyto dílčí etapy, aby bylo jasné zřejmé jaká část kolejiště bude v jednotlivých částech SP vyloučena (SP 1, SP 2, SP 3, SP 6, SP 8, SP 9 a SP 10).

Do dokumentace je nutné doplnit, ve které fázi stavby dojde k přečíslování SK v ŽST Beroun – např. ve SP 6 budou vyloučené koleje č. 2, 4, 6, 8 starého číslování a v provozu zůstanou koleje č. 10b a 12b starého číslování (ve schématu k tomuto SP jsou však koleje 10b a 12b již označeny jako 8 a 10b). Číslování kolejí musí být zcela jednoznačné, aby nemohlo dojít k jejich případné záměně. Staré a nové číslování je pak nutné rozlišovat i v popisu SP. Ve schématu SP 10 jsou pak chybně označeny koleje v liché skupině osobního nádraží (koleje č. 5, 7 a 9 mají dvě různá čísla).

Ing. Pavel Skála
pověřený řízením
úseku náměstka generálního ředitele
pro provozování dráhy



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: XXXX/12-OTH

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 2223 35368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 20. 3. 2012

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace****Stavební správa západ****Sokolovská 278/1955****190 00 Praha 9****Pracovní verze – nevkládat do dokladové části****Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn - Beroun**

K předložené přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Veliš)

- S navrženou koncepcí technického řešení souhlasíme.
- Na str. 8 technické zprávy je uvedeno, že se v prostoru Srbska navrhuje bokovnice. V této souvislosti upozorňujeme na vydaný pokyn NPS č.j. 30884/11-OTH, který obdržely též stavební správy. Zejména z něj vyplývá, že žádný typ bokovnic není schválen a v současnosti probíhá pouze provozní ověřování. Dále stanovuje, že jakýkoliv návrh bokovnic podléhá zvláštnímu projednání s OTH a OP-OŽP.
- Text kapitoly 7 na str. 9 technické zprávy žádáme vypustit. Předně přepis ČD S4 již neexistuje. Popisované technické řešení nespadá pod udělování výjimek, ale lze ho akceptovat udělením souhlasu zástupce OTH v rámci projednání dokumentace.
- V dalším stupni dokumentace požadujeme prověřit veškeré možnosti vedoucí k odstranění rychlostního propadu v km 35,155-35,674. Je možné uvažovat s nedostatkem převýšení až 150 mm (samostatný rychlostní profil pro ETCS).
- Parametry V, n a l uvedené v situacích s indexem „vyj“ mají být správně uvedeny s indexem „130“.
- Popis základní rychlosti V v situaci 4 nesouhlasí v km 34,951-35,155 s údaji v technické zprávě na str. 8. Nutno opravit.
- V úseku km 34,9 – 37,4 požadujeme navrhnout kolejnice se zvýšenou odolností proti otěru (tj. kolejnice tepelně upravené – viz předpis SŽDC S3, díl IV, čl. 4).
- Příčné řezy: V řezu P6 nelze souhlasit s přísypem bez svahových stupňů. Řešení je třeba koncepčně upravit (viz připomínky k SO 12-31-01). V řezech 5 a11 se chybně navrhuje překrytí odvodňovacích otvorů příkopových žlabů geotextilií – nutno nahradit obsypem z kameniva.
- S ohledem na značné dopady do konstrukce nástupiště v zast. Srbsko požadujeme doložit nutnost navrženého zdvihu nivelety (km 33,500), případně po dohodě navrhnout opatření vedoucí ke zmenšení úprav nivelety.

Železniční přejezd v km 33,041 SO 12-32-01

- Požadujeme upřesnit nejednoznačnou formulaci v kapitole 5, zda rozhledové trojúhelníky vyhovují či nevyhovují ČSN 736320, a případně navrhnout konkrétní technická nebo organizační opatření.

Zast. Srbsko – nástupiště SO 12-31-01

- V kapitole 3 technické zprávy se chybně uvádí, že nástupiště jsou z betonových panelů šířky 1,5 až 4,75 m.
- Požadujeme vypustit schodiště na konci nástupiště u koleje č. 2, které nemá pro cestující žádný význam. Navrhujeme vypustit služební schodiště ve směru Beroun pro snížení rizika nelegálního vstupu cestujících do kolejí, což je řešení, které ČSN 734959 umožňuje.
- V řezu 2 nesouhlasíme s volným přísypem bez svahových stupňů. Polohu a půdorys přístřešku je třeba upravit tak, aby nevyvolávaly nutnost tohoto přísypu.
- V řezu 3 nesouhlasíme s budováním mohutné opěrné zdi. Je třeba prověřit, zda zdvihy nivelety koleje mohou být menší. Části nástupiště mohou být podle TSI PRM i ČSN 734959 zúženy až na 2,5 m. Lze uvažovat i s konstrukcí mostového typu nástupiště. Žádáme projektanta o úspornější řešení s využitím kombinace výše uvedených možností.

Pozemní stavby, demolice, protihluková opatření, komunikace

.....

Mosty, propustky, zdi (zpracoval Ing. Hofhanzl, tel. 35246)

Všeobecně:

- U rámových objektů s podélnou spárou mezi kolejemi je nutno v následujícím projektovém stupni diskutovat reálnost provedení pracovní spáry mezi jednotlivými kolejemi s ohledem na železniční provoz (zmonolitnění podélné spáry).
- U objektů přes vodní toky je nutno ve výkresové části znázornit výšku NH (KNH).
- U objektů kde dochází v novém stavu ke snížení dna vodního toku je nutno ve výkresové části znázornit úpravu toku tak, aby byl zajištěn odtok vody z objektu.
- U trubních propustků je nutno v technické zprávě předepsat, že budou použity pouze trouby, které mají dle Systému péče o kvalitu platnou „přípustnost použití výrobku v železničních drahách ČR“ (tzn. platné technické podmínky dodací – TPD). U prefabrikovaných trubních propustků tak projektant nespecifikuje požadavky na materiál trub (specifikace betonu, tloušťky krytí).

K jednotlivým objektům:

SO 12-38-01 Železniční most v km 32,801

- Technická zpráva, bod C – stávající most není z roku 1925, ale z roku 2006.
- Vzhledem k navrhovaným úpravám doporučujeme v tomto nebo v následujícím projektovém stupni objekt vyřadit ze stavby. Most je novostavba z roku 2006.

SO 12-38-02 Železniční most v km 33,500

- V dokumentaci je nutno posoudit zatížitelnost stávající spodní stavby v novém stavu.
- Z dokumentace není zřejmé, kam je komunikace pod mostem odvodněna.

SO 12-38-03 Železniční most v km 36,114

V následujícím projektovém stupni doporučujeme zvážit návrh kolmých křídel na výtoku.

SO 12-38-11 Železniční propustek v km 31,072

- V následujícím projektovém stupni doporučujeme zvážit návrh kolmých křídel na výtoku z propustku (z důvodu snadnějšího provedení). Na vtokové části doporučujeme zvětšit rozsah odláždění koryta tak, aby voda nevymílala vnější stranu oblouku).

SO 12-38-12 Železniční propustek v km 31,633

- V následujícím projektovém stupni doporučujeme prodloužit rozsah odláždění koryta na výtoku na cca 2 m od čela propustku.

SO 12-38-13 Železniční propustek v km 31,934

SO 12-38-14 Železniční propustek v km 32,255

- V následujícím projektovém stupni doporučujeme zvážit návrh kolmých křídel na výtoku z propustku (z důvodu snadnějšího provedení).

SO 12-38-15 Železniční propustek v km 32,458

- Bez připomínek.

SO 12-38-16 Železniční propustek v km 33,027

- Do dokumentace je nutno doplnit stanovení přechodnosti stávajícího objektu.
- Vzhledem k navrhovaným úpravám doporučujeme v tomto nebo v následujícím projektovém stupni objekt vyřadit ze stavby. Most je novostavba z roku 2006.

SO 12-38-17 Železniční propustek v km 33,835

SO 12-38-18 Železniční propustek v km 34,010

SO 12-38-19 Železniční propustek v km 34,298

SO 12-38-20 Železniční propustek v km 34,565

SO 12-38-21 Železniční propustek v km 34,747

SO 12-38-22 Železniční propustek v km 35,225

SO 12-38-23 Železniční propustek v km 35,645

SO 12-38-24 Železniční propustek v km 36,409

SO 12-38-25 Železniční propustek v km 36,539

SO 12-38-27 Železniční propustek v km 36,950

SO 12-38-29 Železniční propustek v km 37,551

- Bez připomínek.

SO 12-38-26 Železniční propustek v km 36,734

- Při porovnání s SO 12-38-13 je pro stejný průtok navržen v tomto objektu daleko větší profil rámu. Je třeba, aby projektant v rámci stavby unifikoval navržené řešení mostních objektů.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 14616/2012-OAE

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: -

POČ. LISTŮ PŘ.: -

VYŘIZUJE: Ing. Zdeněk Zahradník

TEL.: 222335369

FAX: 2 223 35389

E-MAIL: zahradnik@szdc.cz

DATUM: 20.3.2012

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ Praha
Sokolovská 278/1955
190 00 P r a h a 9

Věc: Optimalizace trati Černošice (vč) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun
Stanovisko OAE k PD

V krátké cestě jsme cestou OTH SZDC obdrželi k připomínkám technologickou část přípravné dokumentace (PD) stavby „Optimalizace trati Černošice (vč) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun, zpracovanou firmou Metroprojekt Praha, a.s. v termínu 03/2012.

K předložené dokumentaci nemáme zásadní připomínky, přesto upozorňujeme na následující záležitosti v daných kapitolkách:

1. Zabezpečovací zařízení

PS 12-21-01 Karlštejn – Beroun, TZZ

Stávající jednosměrný HPB bude nahrazen v definitivním stavu elektronickým automatickým blokem s výstrojí v žst. Beroun i žst. Karlštejn. Součástí TZZ jsou i nové PZS v mezistaničním traťovém úseku. Technologická výstroj zabezpečovacího zařízení musí odpovídat směrnici GŘ č.16/2005 (č.j. 3790/05-OP) Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.

Částí B PS 12-21-01 je vybudování provizorního TZZ včetně nasazení provizorního SZZ v žst. Karlštejn (mobilní elektronického stavědlo) pro stavění zabezpečených vlakových cest z/na nesprávnou kolej.

Jinak bez připomínek.

2. Sdělovací zařízení

PS 12-22-01, DOK a TK

Nesouhlasíme s navrženým počtem vyvedených vláken v Srbsku a BTS 110.

Výpich z DOK: pro potřeby GSM-R bude v domcích vyvedeno 6 vláken. Pokud budou realizovány výpichy na zastávkách, např. pro IP rozhlas, bude vyvedeno rovněž 6 vláken,

nesmí být použita vlákna pro GSM-R.

Mezistaničně tedy bude vyvedeno max. 12 vláken.

PS 12-22-02, přenosový systém

Na zastávce nelze předpokládat existenci, či budování EOv.

3. Napájení, TV, EOv a DŘT

Bez připomínek. V dokumentaci je nutné respektovat a uvádět pouze nové normy.

PD dokumentace bude vrácena cestou OTH SŽDC.



Ing. Josef Šibrava
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7



VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): **9441** /2012-SDC STČ- OPS-246-PS-719/Če

UKLÁDACÍ ZN.:

SKART. ZN.-LH.:

POČ. LISTŮ: **1**

POČ. PŘÍLOH: **6**

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Mgr. Čermáková

TEL.: 9722 24840

FAX: 9722 24815

E-MAIL: Cermakova@szdc.cz

DATUM: 23.3.2012

METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2

Věc: Vyjádření ke stavbě

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SZDC s.o.) Správa dopravní cesty střední Čechy (dále jen SDC STČ) posoudila přípravnou dokumentaci staveb:

- **Modernizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) - úsek Karlštejn – Beroun**
- **Modernizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr**

v obvodu dráhy a zasílá v příloze připomínky formou přiložených vyjádření jednotlivých Správ SDC STČ týkající se výše uvedených staveb. Jedná se o investiční akce SZDC s.o. Stavební správy západ.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým a kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění.

Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za SDC střední Čechy. Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SZDC s.o.) si musíte taktéž zajistit.

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

Příloha:

- vyjádření Správy tratí Praha západ ze dne 12.3.2012
- vyjádření Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Praha západ čj. 8027/2012-SDC STČ/420,Hr ze dne 13.3.2012
- vyjádření Správy elektrotechniky a energetiky čj. 7328/SDC STČ/500/Vi/0236 ze dne 14.3.2012
čj. 7328/SDC STČ/500/Vi/0236a ze dne 21.3.2012
- vyjádření Správy budov a bytového hospodářství čj.8896/12-SDC STČ/200-No ze dne 20.3.2012
- vyjádření Správy mostů a tunelů čj./2012-SDC STČ/952 ze dne 22.2.2012

Libor Škvára

náměstek ředitele SDC střední Čechy

pro techniku

[Podpis]
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(700)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz



Národní železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN.: 7328/12-SDCSTČ /246-vyj-719/če
ZE DNE: 5.3.2012
NAŠE ZN. (č.j.):
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Slavomír Drešer
TEL.: 9722 26503
FAX:
E-MAIL:
DATUM: 12.3.2012

Správa dopravní cesty Praha
odbor přípravy staveb

TECHNICKÝ ODBOR

13. 03. 2012

č.j.:

8165
710 / 719

Věc: Modernizace trati Černošce (včetně) – Beroun (mimo) – úsek Karlštejn -
Beroun a modernizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr.
vyjádření k přípravné dokumentaci

trať : Praha Smíchov – Plzeň hl.n. 0202/
km :
k.ú. : stavba je na pozemcích v majetku SŽDC s.o.

žadatel : Metroprojekt Praha a.s.,
telefon : p. ing. Jaroslav Janeček, 296 154 302
stavebník : SŽDC s.o., Sokolovská 278, Praha 9

Z hlediska Správy tratí Praha západ nemáme k předložené přípravné dokumentaci zásadních připomínek.

Požadujeme předložit k vyjádření PD ke stavebnímu povolení vypracovanou ve vztahu ke dráze. Do PD je nutno zahrnout veškeré stavby a to i stavby na ohlášení, zařízení staveniště, inž. sítě, oplocení, drobné stavby atp.

Správa trati Praha západ
ing. Aleš Bednář

přednosta

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234

1-2

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dílžďená 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

4/99

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): 8027/2012-SDC STČ/420,Hr
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 4
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Hron
TEL.: 9722 26522
FAX: 9722 26526
E-MAIL: Hron@szdc.cz
DATUM: 13.3.2012

**Správa dopravní cesty střední Čechy
Odbor přípravy staveb**

TECHNICKÝ ODBOR

15. 03. 2012

č.j.:

8444
710/7291

Věc: Vyjádření SSZT Praha západ k PD stavby : „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr „ a stavby „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) (úsek Karlštejn – Beroun“

K předložené PD stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ podáváme následující vyjádření :

Část A - Průvodní zpráva : bez připomínek

Část B – Souhrnná zpráva :

B.1 – Souhrnná technická zpráva : bez připomínek

B.2 – Provozní a dopravní technologie : bez připomínek

B.3 – Vliv stavby na ŽP : bez připomínek

B.4 – Energetické výpočty : bez připomínek

B.5 – Graf dynamického průběhu rychlostí : bez připomínek

B.6 – Zásady organizace výstavby : při navrženém řešení stavebních postupů upozorňujeme na velký rozsah provizorního zabezpečovacího zařízení, včetně provizorní kabelizace, kterou bude nutné ochránit nejen před možným poškozením při stavebních pracích , ale také zejména před možným odcizením.

Část C – Výkresy : bez připomínek

Část D - Technologická část :

D.1 Zabezpečovací zařízení :

D.1.1. Technická zpráva : tato neobsahuje v textové části nutnost vybudování klimatizace pro správnou funkci zabezpečovacích zařízení (staničních, přejezdových, provizorních). V části výkaz – výměr je tato položka však zahrnuta.

V části výkaz – výměr jsou zahrnuty také pákové zámky pro provizorní náhradní závislosti na stavědle č. 1, zde však upozorňujeme na nedostupnost tohoto zařízení při vlastní realizaci staveb.

Součástí technické zprávy by mělo být dle našeho názoru také upozornění na to, že změny na zabezpečovacím zařízení v TÚ Beroun – Zdice si vyžádají také změny v adresném SW SZZ v ŽST Zdice (aby byl v PD pro všechny zřejmý rozsah všech nutných prací na zab. zařízení).

Donučovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dílžďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Součástí přípravné dokumentace mají být (dle TS 2/2007 – Z) také „prvotní specifikace investora a provozovatele diagnostického systému zabezpečovacích zařízení“ . kde budou mj. definovány základní požadavky např. na umístění, propojení několika diag. systémů do jednoho apod.

D1.2, D.1.3 – Situační schéma ŽST Beroun:

Poloha návěstidla Sc2d je omezena námezíkem výhybky č. 53. Aby bylo možné dosáhnout předepsané zábrzdne vzdálenosti od návěstidla 2S, bude pravděpodobně nutné provést posunutí izolovaných styků u náv 2S.

Přejezd v km 42,808 je v současné době zabezpečen čtyřmi závorovými stojany se světelnou skříní.

Přesná km poloha oddílových návěstidel v traťovém úseku Beroun – Zdice (dle protokolu o situování návěstidel ze stavby „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“) je :

1-433 a 2 – 433 v km **43,297**

1-438 a 2-438 v km **43,830**

Zabezpečení přejezdu v km 41,343 (41,335) bereme v současné době jako informativní, přesný rozsah zabezpečení bude stanoven v „Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu“, které vydá Drážní úřad. Dle našeho názoru však bude nutné, vzhledem k místním poměrům, doplnění 2 ks výstražníků tak, aby bylo možné předepsaným způsobem informovat o stavu zab. zařízení na přejezdu.

D.2 – Sdělovací zařízení : v dalším stupni dokumentace požadujeme rozpracovat ukončení dálkových optických kabelů tak , aby vlákna, která slouží pouze pro zabezpečovací zařízení byla ukončena až ve stavědlové ústředně, nikoliv v místnostech pro sdělovací zařízení.

Vnitřní sdělovací zařízení a vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS

Při návrhu umístění jednotlivých sděl. zař. v technologických objektech dbát na to, které organizační jednotky je mají ve správě (SEE – SSZT – Telematika ...) a dle toho je situovat do příslušných místností s odpovídajícími přístupovými právy EZS.

Zřízení dohledového centra řešit komplexně (Kamery, EZS, EPS, ASHS ...) včetně personálního obsazení nepřetržitou službou s přímou odpovědností za ochranu majetku (okamžitého zajištění zásahové služby) a neponechávat to na zaměstnancích řídících provoz dopravy, jak je tomu u předchozích staveb.

Projekčně zajistit potřebné klimatické prostředí nejen v místnostech SÚ, ale i ostatních (sdělovacích) místnostech se zařízením s kritickým ztrátovým výkonem, včetně nuceného odvětrání rozvaděčových skříní ve kterých jsou umístěna.

ASHS

Všechny dveře musí být opatřeny mechanickými samozavírači.

Technologické prostory a otvory musí být utěsněny protipožárními ucpávkami tak, aby místnosti vyhověly zkouškám vzduchotěsnosti při výchozích revizích zařízení.

Veškeré větrací otvory osadit vhodnými automaticky uzavíratelnými klapkami s el. pohonem.

EZS

Při návrhu počtu a umístění ovládacích klávesnic brát v úvahu přístup jednotlivých organizačních jednotek k vlastním technologiím v jednotlivých objektech (SSZT, SEE, ČD Telematika, pokladny, doprava ...) včetně jisté rezervy pro případné změny projektu

Kameryový systém

Při návrhu a realizaci kamerových systémů je nutné respektovat příslušnou směrnici pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů.

Jde především o:

- oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line
- dobu uchovávání záznamů – 168 hodin

- vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku SŽDC a ČD
- vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru

Rozhlasové zařízení

Koncové zesilovače osazovat typy s regulátorem hlasitosti opatřených stupnicí, aby bylo možno jednoznačně definovat nastavenou úroveň při měření hluku, která by měla být provedena podle ČSN ISO 1996 (měření hladiny akustického tlaku – mimopracovní prostředí) již před předáním zařízení. V Souhrnné technické zprávě je nepřesně uvedeno: „*V zastávce Srbsko se navrhuje rozhlasové zařízení pro mimořádná hlášení.*“ V Technické zprávě jsou pak uvedeny správně oba typy ovládání. Požadavky na zařízení doplnit o automatické přepínání snížené hlasitosti v nočním provozu a provedení *Měření hluku z provozu rozhlasových ústředí* a jejich nastavení dle hygienické normy.

Hodinová zařízení

V případě slabého signálu je třeba zajistit funkci automatického nastavování hlavních hodin s DFC přijmačem vhodným typem antény a jejím umístěním.

MRS

Zajistit zachování spojení v síti MRTS ze všech i v budoucnu neobsazených stanic s nejbližší dopravní kanceláří v obsazené žst.

D.3 – Silnoproudá technologie, DŘT: bez připomínek

D.4. – Ostatní zařízení : bez připomínek

Část E – Stavební část :

E.1 Inženýrské objekty: bez připomínek

E.2. Pozemní objekty :

SO 13-34-03_Beroun - TO u nákladového nádraží : tento SO řeší vybudování nového technologického objektu pro technologie sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. SSZT Praha západ požaduje zřídit v tomto objektu v minimálním rozsahu sociální zázemí pro pracovníka SSZT (WC, umyvadlo , místnost pro stůl se židlí)

SO 14-34-05_Zast. Králův Dvůr – oplocení : z předložené dokumentace není zřejmé řešení oplocení. Proto upozorňujeme na fakt, že toto bude muset být řešeno v dalším stupni tak, aby oplocení podél kolejiště, kde budou provozovány kolejové obvody bylo rozizolováno tak, aby se zamezilo možnosti vzniku obchozích cest apod.

Část G – Náklady : tuto část předložená dokumentace neobsahuje, proto se k ní nevyjadřujeme

Část I – Geodetická dokumentace : bez připomínek

K předložené PD a stavby „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) (úsek Karlštejn – Beroun)“ podáváme následující vyjádření :

Část A - Průvodní zpráva : bez připomínek

Část B – Souhrnná zpráva :

B.1 – Souhrnná technická zpráva : bez připomínek

B.2 – Provozní a dopravní technologie : bez připomínek

B.3 – Vliv stavby na ŽP : bez připomínek

B.4 – Energetické výpočty : bez připomínek

B.5 – Graf dynamického průběhu rychlostí : bez připomínek

B.6 – Zásady organizace výstavby : bez připomínek

Část C – Výkresy : bez připomínek

Část D - Technologická část :

D.1 Zabezpečovací zařízení :

Nově vybudované přejezdové zabezpečovací zařízení v km 33,041 včetně indikací musí být projektováno dle současně platné normy ČSN 34 2650.

Domek pro technologii PZZ musí být umístěn tak, aby nedošlo ke snížení rozhledových poměrů na přejezdu.

E.1 Inženýrské objekty: bez připomínek

E.2. Pozemní objekty : bez připomínek

E.3. Trakční a energetická zařízení : bez připomínek

Část G – Náklady : tuto část předložená dokumentace neobsahuje, proto se k ní nevyjadřujeme

Část I – Geodetická dokumentace : bez připomínek

Závěr :

S navrženým řešením , které je předmětem předložené dokumentace **souhlasíme**, požadujeme však projednat a zapracovat naše připomínky.

Přes závěry z výrobní porady profese zabezpečovacího zařízení ze dne 31.1.2012 doporučujeme investorovi zvážit varianty řešení zabezpečovacího zařízení v ŽST Beroun tak, aby již nebylo nutné nově vybudovat stavědlo č. 1 a drátovody k výhybkám v obvodu tohoto stavědla.

Přednosta
SSZT Praha-západ



Podklady dodali:

K části Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

– p. Zdeněk Šimandl Simandl@szdc.cz tel. 724 116 422

K části Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Karlštejn – Beroun

– p. Langer Josef LangerJ@szdc.cz tel. 721 779 297

K části D.2 – Sdělovací zařízení

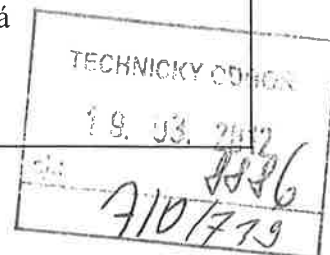
– Ing. Pospíšil Martin PospisilM@szdc.cz tel. 725 712 671



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty Střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00, Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN.: 7328/12-SDC STČ/246/719/Če
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): 7328/SDC STČ/500/Vi/0236
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH: 1
POČ. LISTŮ PŘ.: 0
VYŘIZUJE: Víšek
TEL.: 9722/45414
FAX: 9722/45404
E-MAIL: viseko@szdc.cz
DATUM: 14.3. 2012

SŽDC s. o.
SDC Praha
Technický odbor
Mgr. Ilona Čermáková



Věc: " Modernizace trati Černošice – Beroun – úsek Karlštejn – Beroun a Beroun – Krůlův Dvůr „

K.ú.: více k. ú.
TUDU: 0202 Černošice - Beroun
Žadatel: Metroprojekt – Ing. Janeček – tel.: 296 154 302

SDC SEE Praha s akcí dle zaslané dokumentace souhlasí za předpokladu splnění následujících podmínek.

V projektu je uvedena již neplatná norma ČSN 34 1500 a zároveň zde některé normy nejsou citovány. Zejména je nutné respektovat normu ČSN EN 50 122-1 ed. 2.

V místech se zvýšeným nebezpečím úrazu el. proudem (trakční podpěry na veřejně přístupných místech, trakční podpěry nesoucí odpojovače) doporučujeme ukolejnit přes opakovatelnou průrazku 250V dvěma vodiči.

V dalším stupni PD požadujeme předložit koordinační schéma ukolejnění a trakčního propojení. Projekt musí zajistit koordinaci všech zástupců provozovatele dráhy (SSZT, SEE, TUDC-DLZT, ST) vyjadřující se k problematice ukolejnění.

Veškerou činnost je nutné konzultovat s našimi správci zařízení, které je nutné kontaktovat s předstihem před konáním konferenčního projednání připomínek. Kontakt na naše správce zařízení byl zároveň zaslán žadateli Ing. Janečkovi – Metroprojekt Praha a. s..

Veškerá stavební činnost musí být provedena v souladu s platnými ČSN, EN a TKP SD.

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Praha 7, Partyzánská 24

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz

Správce zařízení ve správě SDC SEE Praha:

VP TV – p. Geiger Lubomír – tel.: 972 245 425, 724 085 379

VM SP – p. Květoň Pavel - tel.:972 226 468

Objednání vytyčení sítí:

ing. Kušta, tel. 972227784, 607858775 nebo p. Kozlík, tel.972224049,606963093.

Toto vyjádření je součástí souhrnného stanoviska SDC Praha.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa dopravní cesty/střežení Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
500

Ing. Petr Kroužil
Přednosta Správy elektrotechniky
a energetiky



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty Střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00, Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN.: 7328/12-SDC STČ/246/719/Če
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): 7328/SDC STČ/500/Vi/0236a
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH: 1
POČ. LISTŮ PŘ.: 0
VYŘIZUJE: Víšek
TEL.: 9722/45414
FAX: 9722/45404
E-MAIL: viseko@szdc.cz
DATUM: 21.3.2012

SŽDC s. o.
SDC Praha
Technický odbor
Mgr. Ilona Čermáková

Věc: " Modernizace trati Černošice – Beroun – úsek Karlštejn – Beroun a Beroun –
Králov Dvůr „ - dodatek

K.ú.: více k. ú.
TUDU: 0202 Černošice - Beroun
Žadatel: Metroprojekt – Ing. Janeček – tel.: 296 154 302

Doplňek vyjádření SDC STČ SEE k řešení TV:

- 1/ k datu ukončení stavby bude stáří podpěr TV vyšší 35 let, navrhujeme proto výměnu všech podpěr TV v žst. Beroun n.n.
2/ k bodu Závěsy TV na branách – v žst. Beroun os.n. a Beroun n.n. požadujeme provedení závěsů TV výhradně na SIK

Správce zařízení ve správě SDC STČ SEE:

VPI TV – p. Geiger Lubomír – tel.: 972 245 425, 724 085 379

Toto vyjádření je součástí souhrnného stanoviska SDC Praha.

Ing. Petr Kroužil
Přednosta Správy elektrotechniky
a energetiky
Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Správa dopravní cesty Střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
500

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Praha 7, Partyzánská 24

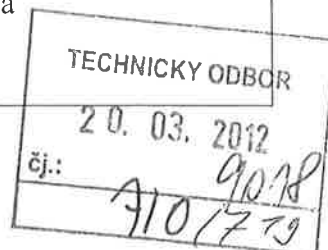
Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Praha I, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN.: /12 – SDC STČ/719/Če
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č.j.): 8876 /12-SDC STČ/200/No
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Novák Petr
TEL.: 97226583
FAX: 972226581
E-MAIL: novakpe@szdc.cz
DATUM: 20. 3. 2012

SDC střední Čechy
Technické oddělení
Mgr. Ilona Čermáková



Věc: Vyjádření SBBH SDC střední Čechy k akci: „Modernizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) – úsek Karlštejn – Beroun a modernizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“

SBBH SDC střední Čechy Vám k přípravné projektové dokumentaci sděluje následující:

- na základě negativních zkušeností z minulosti požadujeme v přípravné projektové dokumentaci upravit u nově vystavěných objektů střechy tak, aby byly jako krytina použity tašky.
- u nových objektů požadujeme upravit odvodnění z okapových svodů tak, aby v mrazech nemohlo dojít k zamrznutí svedené vody na chodníku
- na základě negativních zkušeností z minulosti požadujeme upravit přípravnou projektovou dokumentaci tak, aby v žst. Beroun byly použity pro dopravu na všechny nástupiště bezbariérové nájezdové rampy
- dále požadujeme použití osvětlovacích těles typu antivandal u všech čekárenských přístřešků v zastávkách a všech přístřešků železničních stanic. Tato osvětlovací tělesa musí být náležitě pevně připevněna ke konstrukcím.
- požadujeme provést změnu i u nově instalovaných laviček. Zaměnit nyní zvažované za lavičky plechové, tzn. odolné, v modré barvě (barva dle TNŽ RAL pro SZDC, s. o.)
- do všech železničních zastávek a železničních stanic požadujeme umístit odpovídající počet pevně přimontovaných odpadkových košů
- v zastávce Srbsko požadujeme zaměnit zamýšlené polykarbonátové panely za jiné, z odolnějšího materiálu. Polykarbonát je do této lokality naprosto nevyhovující z hlediska vandalizmu.
- v Berouně seřazovacím nádraží požadujeme vyřešit u nově zamýšleného objektu Beroun – technologický objekt nákladového nádraží umístění kontejneru na popel. Tento kontejner je v současnosti umístěn nedaleko stavědla č. 3. V okamžiku postavení nového objektu by bránil v cestě pro vývoz žumpy ze stavědla č. 3. Nejedná se pouze o jeho přesunutí, ale kvůli novému umístění je nutné provést terénní úpravy.
- u zamýšlených demolic odborně zajistit jejich odpojení od všech inženýrských sítí (voda, žumpa, kanalizace) a a zajistit zrušení smluv.

Mgr. Michal Brežík
Přednosta SBBH, SDC střední Čechy
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(201)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dílžďená 1003/7, PSČ 110 00
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN: 7328/2012-SDC STČ-ops/246/719/Če
ZE DNE:
NAŠE ZN (č.j.): /2012-SDC STČ/952
UKLADACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH :
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH: 0
POČ. LISTŮ PŘ: 0
VYŘIZUJE: Ing. Bacík Pavel
TEL: 721 275 350, 9722 51360
FAX:
E-MAIL: bacik@szdc.cz
DATUM: 22.2.2012

SŽDC, s.o.
SDC STČ
Odbor přípravy staveb
Mgr. Čermáková

Věc: vyjádření k přípravné dokumentaci akce: "Modernizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) – úsek Karlštejn – Beroun a modernizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr"

Správa mostů a tunelů má ke stavbě tyto připomínky:

- úsek Karlštejn - Beroun

MOSTY

MOST 32,801 SO 12-38-01

- Bez připomínek

MOST 33,500 SO 12-38-02

- Bez připomínek

MOST 36,114 SO 12-38-03

- Koncepce bez připomínek
- Bylo projednáno s CHKO

PROPUSTKY

Všeobecně jsou všechny návrhy na přestavby projednány s vlastnsky přilehlých pozemků a dotčenými organizacemi?

Propustek v km 31,072 SO 12-38-11

- Bez připomínek

Propustek v km 31,633 SO 12-38-12

- Bez připomínek

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa dopravní cesty střední Čechy, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Propustek v km 31,934 SO 12-38-13

- Bez připomínek

Propustek v km 32,256 SO 12-38-14

- Rozpor v popisce SO na deskách - Chyba značení km je 32,256 né 32,255
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 32,458 SO 12-38-15

- Bez připomínek

Propustek v km 33,027 SO 12-38-16

- Další průzkumné vrty postrádají opodstatnění
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 33,835 SO 12-38-17

- Doplnit vodorovné odláždění za sešup na výtoku
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 34,010 SO 12-38-18

- Bez připomínek

Propustek v km 34,298 SO 12-38-19

- Doplnit vodorovné odláždění za sešup na výtoku
- Vtokovou šachtu provést bez kalníku, případně prefabrikát vyplnit a zadláždít
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 34,565 SO 12-38-20

- Vtokovou šachtu provést bez kalníku, případně prefabrikát vyplnit a zadláždít
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 34,747 SO 12-38-21

- Technická zpráva v rozporu s navrhovaným řešením izolace, světlost, skladba vrstev.
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 35,225 SO 12-38-22

- Bez připomínek

Propustek v km 35,645 SO 12-38-23

- Přidat požadavek na prověření skladby podloží na vtoku. Z důvodu předpokládaného skalního masivu, kdy při výskytu by se nedal realizovat minimální zásah do klenby, došlo by ke změnám ve výkazu výměr
- Jinak bez připomínek

Propustek v km 36,409 SO 12-38-24

- Bez připomínek

Propustek v km 36,539 SO 12-38-25

- Bez připomínek

Propustek v km 36,737 SO 12-38-26

- Bez připomínek

Propustek v km 36,950 SO 12-38-27

- Bez připomínek

Propustek v km 37,276 SO 12-38-28

- Bez připomínek

SŽDC, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9
Na vědomí : **METROPROJEKT Praha a.s.**
nám. I.P.Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2 - Nové Město

číslo jednací **333/12-O3**
odpověď na č. j.

v Praze dne **30.3. 2012**
vyřizuje **Pavčina Hrůzová** **724336020**

Věc : Souhrnné stanovisko GŘ ČD, a.s. k přípravné dokumentaci

„Modernizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“

Zpracování přípravné dokumentace je zařazeno v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2011 pod číslem ISPROFIN: 5003710001 a pod názvem Optimalizace trati Beroun - Zbiroh. Doporučujeme sjednotit název stavby s názvem v plánu. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Přípravná dokumentace řeší úpravy kolejíště, železničního tělesa, umělých staveb, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, automatizovaného systému, dispečerského řízení, osvětlení, silnoproudých rozvodů, ohřevu výměn a trakčního vedení. V rámci stavby se položí potřebná kabelizace. V žst. Beroun bude provedena rekonstrukce nástupiště. Nově budou mít nástupištní hranu 550 mm nad TK. Ostrovní nástupiště č. 2 a 3 a vnější nástupiště u koleje č. 6 budou mít délku 300 m, nástupiště č.1 u výpravní budovy bude mít délku 180 m a nástupiště 1a bude dlouhé 90m. Přístup na nástupiště bude podchodem se schodištěm a výtahy. V žst. Beroun bude osazeno nové SZZ - elektronické stavědlo s předpokládaným úsekovým a v cílovém stavu dálkovým ovládáním osobního nádraží a hlavních průjezdných kolejí. Seřadovací nádraží zůstane zabezpečeno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem v DK seřadovacího nádraží a stavědly St.1, St.2, St.3 a St.4. Zrušeno bude stávající stavědlo St.6.

Přejezd v km 41,335 bude zabezpečen novým elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory typu PZS 3ZBI. Vnitřní výstroj bude umístěna v novém prefabrikovaném domku u přejezdu.

V zastávce Králův Dvůr budou zřízena dvě vnější nástupiště délky 170m, šířky 3,00 m s hranou nástupiště 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště č. 1 bude nově podchodem s výstupem schodištěm a přístupovým chodníkem, přístup na nástupiště č. 2 bude přímo od přístupové komunikace pouze chodníkem. Nástupiště bude vybaveno přístřeškem pro cestující, informačními tabulemi, odpadkovými koši a nádobami na posypový materiál.

Stavba „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ bude předcházet stavbě „Optimalizace trati Černošice (mimo) – Beroun (mimo)“.

Odpovědný projektant: METROPROJEKT Praha a.s.

České dráhy, a.s. Generální ředitelství

Odbor investic, sekretariát odboru

Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha, T: +420 972 232 678, F: +420 972 232 655, M: +420 724 917 884, E: O03sek@gr.cd.cz, www.cd.cz
IČ 70994226, DIČ CZ70994226. Zapsané v Obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

Strana 1/2

Přípravná dokumentace byla projednána na odboru kolejových vozidel – O12 - **bez připomínek**, na odboru provozu osobní dopravy – O16 - **stanovisko přiloženo** a na odboru správy nemovitostí – O31 - **stanovisko přiloženo**. S přípravnou dokumentací souhlasíme za předpokladu dodržení připomínek ve stanovisku odboru správy nemovitostí, RSM Praha a odboru provozu osobní dopravy.



Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA
ředitelka odboru investic

Příloha : Vyjádření O16 GŘ ČD, a.s., č.j. 171/12-O16 ze dne 9.3.2012
Vyjádření O31 GŘ ČD, a.s., č.j. 4156/12-O31 ze dne 30.3.2012 včetně stanoviska
RSM Praha č.j. 1346/2012-200 ze dne 26.3.2012

O3 GR
Bc. Pavlína Hružováčíslo jednací 4156/2012-O31
odpověď na č. j.v Praze dne 30.03.2012
vyřizuje Ing. Vanda Šimánková 725 813 615**Vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Modernizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo), úsek Karlštejn - Beroun a modernizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“**

Předmětem dokumentace v části modernizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo), úsek Karlštejn - Beroun je optimalizace trati v úseku mezi stanicemi Karlštejn (mimo) a Beroun (mimo). Začátek úprav je situován do km 30,970 (v délce cca 350 m mu ještě předchází směrové a výškové vyrovnání koleje stávající trati) a konec úprav v km 37,565 v místě výměnového styku výhybky č. 1 železniční stanice Beroun. Souhrnná délka stavby je cca 6,6 km. Zde se navazuje na další část – modernizaci trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr. Zde trať navazuje na právě dokončovaný úsek Beroun - Zbiroh. Začátek úprav je u výměnového styku výhybky č. 1 železniční stanice Beroun (km 37,565), konec úprav za zastávkou Králův Dvůr ve směru Zdice - v km 42,700. V následujících cca 500 m trati dojde ke směrovému a výškovému vyrovnání kolejí. Souhrnná délka stavby je cca 5,1 km.

Stavba se dotýká nemovitosti ve vlastnictví ČD, a.s. Sdělujeme, že s přípravnou dokumentací stavby souhlasíme za předpokladu, že:

- ČD GR O31 bude ještě v tomto projektovém stupni předložena majetkoprávní část doplněná o grafické znázornění trvalých a dočasných záborů stavby týkajících se nemovitostí ve vlastnictví ČD, a.s.;
- v dalším projektovém stupni budou podrobně řešeny zásahy do objektů ve vlastnictví ČD, a.s.;
- budou dodrženy požadavky správce nemovitostí ČD, a.s., RSM Praha, které jsou uvedeny ve stanovisku čj. 1346/2012-200 ze dne 26.3.2012 (viz příloha).

S pozdravem

Ing. Petr Král
vedoucí oddělení stavebního

Příloha:

vyjádření RSM Praha čj. 1346/2012-200 ze dne 26.3.2012

ODESLÁNO 27-03-2012ČD, a.s. Generální ředitelství
O 31 - Odbor správy nemovitostí
Ing. Vanda Šimánková
Nábřeží L. Svobody 1222
110 15 Praha 1číslo jednací: **1346/2012-200**

odpověď na č. j.

V Praze dne

26. 03. 2012

vyřizuje

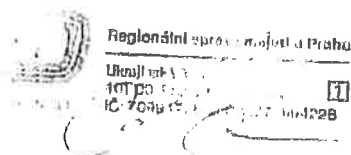
Ladislav Utikal
utikal@rsm.cd.cz**972 226 493**
724 519 704

Stanovisko k přípravné dokumentaci.

**Věc: „Modernizace trati Černošice – Beroun – úsek Karlštejn – Beroun a modernizace trati Beroun –
– Králův Dvůr“****Žadatel: METROPROJEKT Praha, a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2**

RSM Praha nemá námitky proti provedení akce, při dodržení těchto podmínek:

- na dočasné zábory je třeba uzavřít nájemní smlouvy, trvalé zábory budou řešeny odprodejem
- v dalším stupni dokumentace požadujeme řešit podrobně napojení objektů RSM Praha na veškeré inženýrské sítě

**Aleš Nepomucký**

pověřený řízením Regionální správy majetku Praha

ČD, a.s., GR O3
Bc. Pavlína Hružová

12-03-2012

Generální ředitelství
Odbor provozu

číslo jednací **171/2012-O16**

odpověď na č. j.

v Praze dne

09. 03. 2012

vyřizuje

Bc. Marek Binko

724 584 003

binko@gr.cd.cz

Vyjádření k PD Optimalizace trati Beroun - Králův Dvůr

K předložené dokumentaci máme následující připomínky:

- Na koleji č. 0 požadujeme doplnit cestová návěstidla - kolej rozdělit pro možnost současného obratu vlaku Os od Prahy i od Zdic, příp. spojování souprav vlaků Os ve směru Praha. Severní (pražská) část nástupiště u koleje č. 0 musí mít užitečnou délku 170 m.
- Závěrovou tabulku je vhodné upravit tak, aby vjezdy na 0. kolej (příp. další koleje) byly návěstěny tak, aby na vjezdovém návěstidle byla návěst Výstraha a na cestovém návěstidle Lc2a / Lc1a návěst Rychlost 50 km/h a opakování návěsti Výstraha. Cílem je zamezit snížení rychlosti již od vjezdového návěstidla.
- Umístění cestových návěstidel Lc6 / Sc6b doporučuji posunout do obdobných poloh jako na koleji č. 0. V tomto případě je důvodem zejména docházková vzdálenost z koleje č. 6, která je v navrženém stavu neúměrně dlouhá.
- Délka nástupiště u koleje č. 10 je sice deklarována 90 m, ale díky umístění zarážedla a návěstidla Lc10 vůči nástupišti není délka 90 m délkou užitečnou. Užitečnou délku 90 m nástupiště u koleje č. 10 je nutno počítat od bodu cca 10 m před návěstidlem Lc10. Nástupiště je tedy nutné stavebně prodloužit o cca 10 - 15 m.

Ing. Ludka Hnuličková

ředitelka odboru provozu osobní dopravy