




Souřadnicový systém S-JTSK
Výškový systém Bpv

Změna	Název změny	Datum	Provedl	Podpis

Investor, objednatel	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1			
----------------------	---	--	--	--

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	 METROPROJEKT	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	Zápis z konferenčního projednání	H.3
Vedoucí útvaru:	/ Podpis:	
Ing. Jiří Úlehla		

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

Z Á P I S

z konferenčního projednání přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Karlštejn – Beroun (mimo) dne 21. a 28. 3.2012 na METROPROJEKTu Praha

Vyjádření – stanovisko projektanta k jednotlivým připomínkám je členěno podle organizačních složek a zpracovatelů připomínek:

1. SŽDC – SSZ Praha:

1.1. Ing. Fridrich – železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy:

- 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 výkonnostního 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).

Projednáno: Bude zapracováno, do TZ byla bude doplněna kapitola:

Dosažené výkonnostní parametry

Dle Návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě z 19. října 2011 se předpokládá zařazení řešeného úseku dle článku 4.2.1 Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému (dále TSI CR INS) do:

- *kategorie tratě: Modernizovaná hlavní trať TEN (V)*
- *druh dopravy: Smíšená doprava (M)*

Navrženým řešením budou dle článku 4.2.2 TSI CR INS dosaženy následující výkonnostní parametry.

- *obrys vozidla GC (přísnější požadavek proti GB dle TSI CR INS vyplývá z národní legislativy)*
- *hmotnost na nápravu 22,5t*
- *traťová rychlost V_{max} 85 – 150km/h*

Nedodržení výkonnostního parametru traťová rychlost dle tabulky 3 TSI CR INS je z důvodu omezení vyplývajících z městské zástavby, což TSI CR INS připouští

- *délka vlaku 600m, pro předjetí v sudém směru nutno využít lichou skupinu*

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

Projednáno: Bude zapracováno.

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 šterkodrtí.

Projednáno: V úsecích bez snášení použita minerální směs, v úsecích se snášením použita štěrkodrt' dle původního návrhu.

- 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.).

Projednáno: Bude zapracováno.

- 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 koleje (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).

Projednáno: Bude zapracováno.

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

- km 30,630 – 30,953 u dvou dvojic oblouků chybí popisy parametrů;

Projednáno: Bude zapracováno.

- 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);

Projednáno: Bude zapracováno.

- km 32,539 – 33,217 upravit délky přechodnic tak, aby bylo stejné odsazení „m“ v obou kolejích (aby byly oblouky soustředné);

Projednáno: Odsazení „m“ použito jiné z důvodu osových vzdáleností, řešení ponecháno.

- 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;

Projednáno: Bude zapracováno.

- km 36,846 – 37,399 popsat $V=90/95/110$ km/h, pokud možno s úpravou na $n_{130}=7 \times V_{130}$.

Projednáno: Bude zapracováno.

- 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 strmější na $V=85/90$ km/h, tj. hranice rychlostí by byla v KO před výstupní přechodnicí);

Projednáno: Bude zapracováno.

- 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;

Projednáno: Bude zapracováno.

- km 36,846 – 37,399 popsat $V=90/95/110$ km/h, pokud možno s úpravou na $n_{130}=7 \times V_{130}$.

Projednáno: Bude zapracováno.

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

Projednáno: Bude zapracováno.

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.

Projednáno: Bude zapracováno.

SO 12-33-04 Karlštejn – Beroun, výstroj a značení tratí.

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 (líc 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.

Projednáno: Bude zapracováno

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

Projednáno: Bude zapracováno

1.2 Ing. Zunt – zabezpečovací zařízení:

Část D.1 – Železniční zabezpečovací zařízení:

- PS 12-21-01 Karlštejn – Beroun, traťové zab. zař. – Tech. zpráva – str.1, kap.1.2: Ovládání přejezdu je prováděno z hradla Korno obsluhou TZZ. Způsob ovládání není dostatečně popsán

Doplněno do TZ

- str.1, kap.1.2 věta: Stanice (Karlštejn) bude ve stavbě „Optimalizace.....“ zabezpečena SZZ 3. kategorie ... je chybná.

V TZ bylo opraveno

- str.1, kap.1.2 věta: Přípravná dokumentace na část stavby doporučuji vypustit

V TZ bylo opraveno

- str. 2, kap.1.3. Obecné konstatování, že trať bude vybavena autoblokem, který

Zábrzdňá vzdálenost 1000 m dle TNŽ 34 2620 byla do TZ doplněna. Soustředění jednotlivých prvků zab. zař. Je graficky znázorněno ve výkrese Situační schéma. PS TZZ řeší standardně dobavu a montáž zařízení a kabelových rozvodů v úseku ohraničeném vjezdovými návěstidly sousedních stanic. Výstroj umístěnou ve stanici řeší PS staničního zab. zař. Na stavbě Optimalizace trati Černošce (mimo) – Beroun (mimo) je výstroj v žst Karlštejn řešen v PS SZZ Karlštejn. Protože stavba neřeší vlastní stanici Beroun (elektronické stavědlo je již vybudováno) musí být doplnění EAB do Berouna zajištěno v tomto PS TZZ.

- str. 3, část kabelové rozvody. Je nutno jasně popsat, v které části dok. Jsou zahrnuty náklady na kabel. Rýhu pro společnou trasu sdělovacích a zabezpečovacích, příp. napájecích kabelů. Trať prochází

Vedení kabelové trasy v drážní stezce bylo projednáno s projektantem železničního spodku ing. Kučerou. Při podrobném posouzení jednotlivých úseků trati se jeví jako reálné dodržet podmínku investora a kabelovou trasu zřídit výhradně na drážních pozemcích a to v drážní stezce podél koleje č.2. Příčné kabelové podchody pod kolejemi budou řešeny v SO železničního spodku obdobně jako odvodnění. Použití konkrétních kabelových skříní (rozvaděčů) určí realizační dokumentace

- str. 4, část Přejezdové zabezpečovací zařízení. Nutno popsat způsob ovládání přejezdu v definitivním stavu.

Doplněno v TZ

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

S ohledem na jednofázovou trakční soustavu v části stanice Beroun a vedení vvn jsou v přípravné dokumentaci dlouhé kabely nad 200 m navrženy v provedení TCEKPFLEZE. V dalším stupni po provedení podrobných výpočtů bude nasazení stíněných kabelů upřesněno

- Situační schéma Karlštejn – Beroun – neobsahuje zakres stávajícího TZZ.

Schéma stávajícího stavu bylo do dokumentace doplněno

- Situační schéma provizorní stav Karlštejn – Beroun – ve výkrese není popsáno hradlo Tetín ani hradlo Korno, nutno doplnit popis.

Při nasazení provizorního AH budou stávající hradla Korno a Tetín mimo provoz

- Nově vybudované přejezdové zab. zař. V km 33,041 včetně indikací musí být projektováno dle současně platné normy ČSN 34 2650

Nové zařízení bude v souladu se všemi platnými předpisy

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

Domek bude umístěn tak, aby byly na přejezdu dodrženy předepsané rozhledové poměry

1.3 Ing. Švejek – sdělovací zařízení:

1. 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.

2 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.

3 Informační zařízení požadujeme s LCD panely s LED podsvícením.

4 Do výkazu výměr doplňte položku na měření hlasitosti rozhlasu.

5 Vysvětlíte důvod vyvedení 24 vláken v zastávce Srbsko a 12 vláken pro BTS 110.

- 6 Vyvedení optického kabelu musí být v souladu s pokynem SŽDC s. o. č. j. 44764/09-OAE ze dne 31. 8. 2009.
- 7 Ve výkazu výměr uvedeny obchodní názvy konkrétních výrobců – opravit výkaz výměr

Projednáno: Bude zapracováno v dalším stupni PD

1.4 Ing. Kuník – dopravní technologie, POV:

1. SP1b zřízení odbočky LOM: Zdůvodnit délku výluky 8 dní pro vložení dvou výhybek.

Projednáno: bude upraveno na minimum potřebné doby

2. SP0: Provéřit možnost budování pažení v nočních hodinách s ohledem na hlukovou zátěž.

Projednáno: Jde o vrtání ne beranění-bude prováděno v noční době

3. 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.

Projednáno: Upravíme v TZ. Navíc je možné využít souběžně výluky v předchozích SP0, SP1a, SP1b.

4. SP2: Vychází délka postupu z toho, že práce na TV budou moci probíhat pouze v době, kdy bude kolej kompletní?

Projednáno: Délka stavebního postupu SP2 je závislá hlavně na době potřebné pro rek.mostů a propustků v uvažovaném úseku.

5. Doporučuji prověřit demontáž odb. Lom až po SP 7 a 8 (stroj AHM 800R by přerušil v místě výhybek svoji práci).

Projednáno: Nedoporučujeme. Po dobu práce stroje AHM 800R+ strojní sestavy pro výměnu kolejového roštu (výměna pražců a kolejí) je využit ke stavebním a montážním pracem celý traťový úsek příslušné koleje Karlštejn-Beroun (nepřetržitý dovoz nového štěrku a vody, odvoz nevhodné zeminy, přísun pražců a kolejnic. Je potřeba k tomu připočíst i nutné odstavení vozů a souvisejících mechanismů. Navíc by bylo nutné dodělat část úseku po odbočce „se snášením kolejového roštu“ což by mělo vliv na sníženou kvalitu železničního spodku a prodloužení celkového času výluk.

1.5 Ing. Beneš – trakční vedení, silnoproud:

Bez připomínek.

2. SŽDC – Správa dopravní cesty střední Čechy:

2.1. Mgr. Čermáková:

- v obecné připomínce upozorňuje na to, že v místě stavby se mohou nacházet kabely v majetku SŽDC,s.o., na kterých provádí servisní činnost společnost ČD - Telematika
- V dalším stupni PD je nutné vyjádření tohoto správce drážních zařízení*

2.2. Slavomír Drešer – trati:

- z hlediska Správy tratí Praha západ nejsou k předložené přípravné dokumentaci zásadní připomínky

2.3. Hron – správa sdělovací a zabezpečovací techniky:

- části dokumentace A až C a E až I

Bez připomínek

- k části D.1 Zabezpečovací zařízení – Nově vybudované přejezdové zab. zař. V km 33,041 vč. indikací musí být projektováno dle současné platné normy ČSN 34 2650. Domek pro technologii PZZ musí být umístěn tak, aby nedošlo ke snížení rozhledových poměrů na přejezdu.

Projednáno: Bude zapracováno v dalším stupni PD

2.4. Víšek – správa elektrotechniky a energetiky:

- připomínky jsou zaměřeny na neplatnost ČSN 34 1500 a respektování zejména ČSN EN 50 122-1 ed. 2., doporučení ukolejnit přes opakovatelnou průrazku 250V dvěma vodiči určené trakční podpěry, předložení koordinačního schéma ukolejnění a trakčního propojení. Dále navrhuje výměnu všech podpěr TV v žst. Beroun n.n. a provedení závěsů TV výhradně na SIK v žst. Beroun os.n. i Beroun n.n.

Bude akceptováno a řešeno v dalším stupni PD po projednání s investorem (výměna všech podpěr TV na veřejně přístupných místech)

2.5 Petr Novák – správa budov a bytového hospodářství:

- připomínky týkající se střešní krytiny nově stavěných objektů a odvodnění z okapových žlabů, bezbariérových nájezdových ramp na všechna nástupiště, použití osvětlovacích těles typu antivandal, záměny polykarbonátových panelů v zast. Srbsko za odolnější a umístění kontejneru na popel u nového technologického objektu v Berouně seřadovacím nádraží

Budou předmětem řešení v dalším stupni PD

- připomínky na vybavení a změnu zařízeníových předmětů (odolné lavičky, odpadkové koše)

Budou předmětem řešení v dalším stupni PD

-požadavek na odb. odpojení od inž. sítí a zrušení smluv

Splnění požadavku nepřísluší projektantovi, ale správci zařízení

2.6. Ing. Bacík – správa mostů a tunelů:

1. Mosty v km:

36,114 SO 12,38,03

Bude zapracováno a řešeno v dalším stupni PROJEKT

2. Propustky v km:

33,027 SO 12-38-16, **33,835** SO 12-38-17, **34,298** SO 12-38-19, **34,565** SO 12-38-20, **34,747** SO 12-38-21 a **35,645** SO 12-38-23 – připomínky týkající se průzkumných vrtů, doplnění vodorovného odláždění, vtokové šachty a tech. zprávy

Bude zapracováno a řešeno v dalším stupni PROJEKT

Ostatní mosty a propustky bez připomínek

3. OPD, OŘRCP

3.1. Ing. Daněk, Ing. Ondruška – odd. technické:

Bez připomínek

3.2 Ing. Košík – odd. organizace provozování dráhy:

- nejsou zásadní připomínky
- případné příčné zábradlí na konci nástupiště i příchozích ramp, umístění inf. tabulí i výstroje na trati (rychlostnímu, skloníky apod.) – požaduje dodržení vzdálenosti od osy koleje přes 2500mm
- výstroj trati

Je zohledněno a bude i v dalším stupni PD

3.3. B. Vašíček, Ing. Kálal – odb. řízení regionálních center provozu:

Bez připomínek

3.4 Ing. Křemen – OOŘP, odd. výluk:

Část B.2 Provozní a dopravní technologie:

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

Bude opraveno

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).

Bude opraveno

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.

V žst. Karlštejn bude nutné aktivovat mobilní provizorní elektronické stavědlo nejpozději po ukončení postupu č.0. Musí řešit sousední stavba

SP 0

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

Bude doplněno

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.

V žst. Karlštejn půjde o zabezpečené vjezdové a odjezdové vlakové cesty, jak uvedeno na str. č.11 dopr. technologie

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

Viz předchozí bod.

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“.

Bude ptováno již na konci stavebního postupu č.0

SP 1b

S délkou nepřetržité 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.

Ano, bude upraveno na minimum potřebné doby

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).

Bude provedeno ve staveb. Postupu č.0

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?

Zastavení provozu bude u jedné brány 20 až 30 min., práce budou probíhat při napětové výluce obou kolejí a výluce koleje, na které bude stát montážní souprava

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)?

Ano, jde o vrtání ne beranění

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.

Vysvětleno při projednávání připomínek

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.

Mezi stanicemi Karlštejn – Beroun bude úsek dvukolejný a jednokolejný, rozhodující bude propustnost jednokolejného úseku. Text bude doplněn dle připomínky

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).

Bude opraveno

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).

Bude opraveno

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 výluce 2. TK.koleje požadovaná v tomto bodě je obsažena již v bodě 3a).

Bude opraveno na 28 + 14 dní

Dopravní opatření při výluce dle bodu 3a) nemohou být totožná jako ve SP 2, kdy je vyloučena pouze 2.

Bude opraveno na 1a

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

Bude opraveno na 1a

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))

U nepřetržitých výluk v mezistaničním úseku budou doplněny náklady na autobusovou dopravu

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.

Nedoporučujeme. Po dobu práce stroje AHM 800 + strojní sestavy pro výměnu kolejového roštu je využit ke stavebním a montážním pracem celý trať. úsek příslušné koleje Karlštejn – Beroun. Je potřeba k tomu připočíst i nutné odstavení vozů a souvisejících mechanismů. Navíc by bylo nutné dodělat část úseku po odbočce „se snášením kolejového roštu“, což by mělo vliv na sníženou kvalitu železničního spodku a prodloužení celkového času výluk

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.

Karlštejn není součástí stavby

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

Bude opraveno

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).

Ano, bude opraveno na 8 dní

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

V žst. Karlštejn půjde o zabezpečené vjezdové a odjezdové vlakové cesty, jak uvedeno na str. 11 Dopravní technologie

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.

Je věcí KCOD Praha a platného GVD v době konání výluky. Budou doplněny i autobusy

SP 5

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

Část D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

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.

Traťový úsek Karlštejn – Beroun bude realizován ve stavbě Optimalizace trati Černošice (včetně) Beroun (mimo), ve které bude řešena i stanice Karlštejn. Při nasazení provizorního automatického hradla v úseku Karlštejn – Beroun bude stanice Karlštejn vybavena SZZ, které bude zabezpečovat vlakové cesty na/z správnou i nesprávnou kolej. Provizorní automatické hradlo může rozdělit traťový úsek pouze na dva prostorové oddíly s jedním oddílovým

návěstidlem v každém směru. Stávající HPB rozděluje mezistaniční úsek na tři prostorové oddíly se dvěma oddílovými návěstidly (hradlo Korno a hradlo Tetín). Při stavebních postupech v mezistaničním úseku Karlštejn – Beroun bude mezistaniční úsek rozdělen provizorní odbočkou Lom. MPZZ odbočky bude zapůjčeno a nájemné bude hrazeno za každý měsíc nasazení. Proto není možné provizorní TZZ realizovat již v předchozí stavbě.

4. OAE, OTH

4.1. Ing. Zahradník – zab. zař., sděl. zař.:

1. Zabezpečovací zařízení:

PS 12-21-01 Karlštejn – Beroun, TZZ:

- upozornění na akceptování Směrnice GR č.16/2005 (č.j. 3790/05-OP) Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR
- jinak bez připomínek

Bude akceptováno

2. Sdělovací zařízení:

PS 12-22-01, DOK a TK:

- nesouhlasí s navrženým počtem vyvedených vláken v Srbsku a BTS 110
- výpich s 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 zastávkách nelze předpokládat existenci, či budování EOv

Připomínky budou akceptovány v dalším stupni PD

3. Napájení, TV, EOv a DRT:

Bez připomínek, je nutno respektovat a uvádět pouze nové normy

4.2 Ing. Veliš – žel. svršek a spodek:

- 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.

Návrh bokovic bude prověřen na základě hlukové studie a jejich osazení bude projednáno s OP-OŽP a OTH

- 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.

Bylo zapracováno, souhlas OTH udělen

- V dalším stupni dokumentace požadujeme prověřit veškeré možnosti vedoucí k odstranění rychlostního propadu v km 35,155-35,674.

Na základě připomínek St. správy západ návrh prověřen a přepracován již v přípr. dokumentaci. Bylo zapracováno

- Je možné uvažovat též s nedostatkem převýšení až 150 mm (podklady pro rychlostní profily při zavedení ETCS budou doloženy formou tabulky v souhrnných částech dokumentace pro rychlosti V, V130, V150 a Vk).

Opraveno, bylo zapracováno

- Parametry V, n a l uvedené v situacích s indexem „vyj“ mají být správně uvedeny s indexem „130“.

Opraveno, bylo zapracováno

- Popis základní rychlosti V v situaci 4 nesouhlasí v km 34,951-35,155 s údaji v technické zprávě na str. 8. Nutno opravit.

Bylo zapracováno

- 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).

Bylo zapracováno

- 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.

Bylo zapracováno

- 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.

Bylo zapracováno, odůvodnění zdvihu doplněno do TZ

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

- Požadujeme upřesnit nejednoznačnou formulaci v kapitole 5, zda rozhledové trojúhelníky vyhovují či nevyhovují ČSN 736380, a případně navrhnout konkrétní technická nebo organizační opatření.

Bylo zapracováno

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.

Ve výkresech a v TZ bylo odstraněno

- 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 kolejiště, což je řešení, které ČSN 734959 umožňuje.

V TZ bylo opraveno

- V řezu 2 nesouhlasíme s volným přísypem bez svahových stupňů. Polohu a půdorys přístřešku je třeba upravit tak, aby nevyvolávaly nutnost tohoto přísypu.

Ve výkresech bylo upraveno

- V řezu 3 nesouhlasíme s budováním mohutné opěrné zdi. 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.

Ve výkresech a v TZ bylo upraveno

SO 12-31-01 Zast. Srbsko, nástupiště (bez uvedení autora připomínek):

- TZ kap.1, opravit chybné údaje (SSZ)

Bylo v TZ vymazáno

- kap. 3 současná nástupiště nejsou z desek, ale vyasfaltovaná s beton. hranou

Bylo v TZ opraveno

- demolice přístřešků patří jako samostatný SO do část E.2.

Bylo v TZ opraveno

- kap. 4 vzorové listy Ž8 spravuje SŽDC

Bylo v TZ opraveno

-desky KS230 nemají délku 2,0 m

Ve výkresech a v TZ bylo opraveno na délku 2,3 m, resp. 1,5 m

- podélný sklon není 0,83 %

Ve výkresech a v TZ bylo opraveno na 0,083 %

- monolitickou opěrnou zeď km 33,295 – 33,360 vyčlenit do samostatného SO, doporučuji zeď zrušit a nahradit nižším podchycením nástupiště (příp. i za cenu zúžení na 2,5 m), popř. návrhem nástupiště typu Umsteiger-Plus 2000 použitému např. na zast. Železná Ruda centrum

Bylo přepracováno – použita nová opěrná zeď o cca třetinové kubatuře, nástupiště v místě opěrné zdi zúženo na 2,5 m

- přístřešky SO 12-34-01 by při navrženém řešení bez čelní stěny mohly být blíže koleji (líc 2,0 m za podmínky nezasahování do postranních prostor průjezdného průřezu)

Bylo ve výkresech přepracováno. Přístřešky posunuty směrem k hraně nástupiště o 0,5 m bez nutnosti ubourávání čelních stěn

- přístřešek u 2. kol. by mohl být mělčí, což by rovněž eliminovalo rozšíření tělesa v řezu 2, v němž navíc chybí svahové stupně pod přísypávkou

Bylo v TZ a ve výkresech opraveno, půdorysná plocha přístřešků navržena podle frekvence cestujících

- poloha přístřešku směr Praha by měla být co nejblíže přístupovému chodníku

Bylo ve výkresech přepracováno, poloha přístřešku směr Praha je na ose přístřešku směr Plzeň

- sedáky obou přístřešků nevyhovují TSI PRM (chybí boční opěry)

Bylo ve výkresech přepracováno, navrženy vyhovující sedáky podle TSI PRM

- výplně otvorů polykarbonátem nelze považovat za optimální vzhledově ani trvanlivostí

Bylo ve výkresech přepracováno, celý otvor přístřešku směr Praha byl zrušen

- u přístupového chodníku v TZ chybí, že je samostatným SO 12-34-03 (chybně zařazeným do E.2, patří do E.1.8).

Bylo v TZ doplněno

- není-li samostatný SO orientačního systému, pak budou SO nástupiště nejen tabule s názvem zastávky, ale i ostatní prvky (zákazy vstupu, směr jízdy, směry k východům...).

Bylo v TZ doplněno

- situace: zvolit vhodnější barevnost výkresu, popsat související SO a PS

Růžová barva nástupiště byla ve výkresu situace nahrazena červenou barvou

- schodiště na severním konci nástupiště u 2. TK je zbytečné a lze jej vypustit.

Bylo ve výkresech odstraněno

- staničení je rozporné proti SO 12-33-02 (výkres 103 situace)

Staničení bylo ve výkresech přepracováno

- v řezu 2 chybí koordinační zákres přístupového chodníku

Bylo ve výkresu doplněno

4.3 Ing. Hofhanzl - mosty, propustky, zdi:

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).

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

- 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).

Připomínky budou akceptovány v dalším stupni PD

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.

Bude zapracováno

- Vzhledem k navrhovaným úpravám doporučujeme v tomto nebo v následujícím projektovém stupni objekt vyřadit ze stavby. Most je novostavba z roku 2006.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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

- V dokumentaci je nutno posoudit zatížitelnost stávající spodní stavby v novém stavu.

Bude zapracováno

- Z dokumentace není zřejmé, kam je komunikace pod mostem odvodněna.

Odvodnění je součástí odvodnění komunikace

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

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

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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).

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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).

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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

- Do dokumentace je nutno doplnit stanovení přechodnosti stávajícího objektu.

Bude zapracováno

- Vzhledem k navrhovaným úpravám doporučujeme v tomto nebo v následujícím projektovém stupni objekt vyřadit ze stavby. Most je novostavba z roku 2006.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

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.

Bude ponecháno. Bylo vysvětleno, že nejde o průtok, ale o tvar konstrukce pod kolejiemi = zmenšením profilu dojde k prodloužení objektu

Ostatní propustky, tj. **SO 12-38-15, SO 12-38-17 až 25, So-12-38-27 až 28**

Bez připomínek

4.4 Ing. arch. Andršt – pozemní stavby, demolice, protihluk. opatření, komunikace

SO 12-34-01 Zast. Srbsko – přístřešky pro cestující:

- Upozorňujeme, že kapitola 4. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci je zpracována za použití neplatných právních předpisů – žádáme opravit.

Bylo v TZ opraveno

- V technické zprávě není doloženo požadované dimenzování zastávek s ohledem na frekvenci cestujících (a porovnání navržené kryté plochy přístřešků s normovými požadavky). Žádáme doplnit.

Bylo ve výkresech a v TZ upraveno a zapracováno

- Upozorňujeme, že nástupištní norma připouští minimální podchodnou výšku u takovýchto přístřešků 2,2 m, v dalším stupni tedy není nezbytné dodržet navrženou podchodnou výšku 2,5 m.

Bude upraveno v dalším stupni PD

- Požadujeme v dalším stupni zvážit omezení prosklení přístřešků v zadní stěně na rozumnou a akceptovatelnou míru. Zároveň požadujeme zvážit volbu materiálu na průhlednou plochu s ohledem na náchylnost na poškození (např. i působením ohně ze zapalovače, snadnost poškrábání apod.) – zejména u přístřešku směr Praha. Upozorňujeme na požadavky TSI PRM (a národní legislativy) ohledně značení průhledných stěn.

Bylo zachováno prosklení stěn pouze u přístřešku směr Plzeň dle požadavku CHKO

- Z dokumentace nevyplývá způsob zajištění normového osvětlení plochy pod přístřeškem – žádáme doplnit i případně odkazem na příslušný SO.

Bylo v TZ doplněno

- V dokumentaci není popsáno splnění požadavků TSI, zejména TSI PRM. Z výkresové dokumentace vyplývá, že TSI PRM splněny nejsou např. v bodě týkajícího se sezení v přístřešku a opěrného pultu ke stání (bod 4.1.2.8 dle přílohy rozhodnutí komise 2008/164/ES).

Bylo v TZ a ve výkresech doplněno

SO 12-34-02 Hradlo Tetín – stavební úpravy:

- Žádáme doplnit do technické zprávy zdůvodnění (účel) stavebních úprav.
- Kapitulu 4. Bezpečnost a ochrana... žádáme přepracovat.

Bylo v TZ doplněno

SO 12-34-03 Zast. Srbsko – komunikace k podchodu:

- V technické zprávě pouze postrádáme popis návaznosti na stávající komunikace, jinak bez připomínek.

Bude zapracováno

SO 12-34-04 Výhybna LOM – stanoviště obsluhy:

- Z technické zprávy nevyplývá zdůvodnění objektu. Pokud je náplní objektu instalace provizorní buňky, která bude sloužit po určitý úsek doby výstavby, nesouhlasíme se zřízením tohoto stavebního objektu. Po ukončení stavby tento stavební objekt nebude existovat a nebude se nikomu předávat. Žádáme zahrnout věcnou náplň stavebního objektu pod příslušný např. provozní soubor.

Bylo upraveno

5. SŽDC – Stavební správa západ**5.1 Ing. Beneš – část D.3. elektro, silnoproud:**

Bez připomínek

5.2 Ing. Sláma – zabezpečovací, sdělovací zařízení:**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

Doplněno do TZ

- 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.*

V TZ bylo opraveno

- 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.

V TZ bylo opraveno

- 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 zábrzdňou 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.

Zábrzdňá vzdálenost 1000 m dle TNŽ 34 2620 byla do TZ doplněna. Soustředění jednotlivých prvků zab. zař. je graficky znázorněno ve výkrese Situační schéma. PS TZZ řeší standardně dobývku a montáž zařízení a kabelových rozvodů v úseku ohraničeném vjezdovými návěstidly sousedních stanic. Výstroj umístěnou ve stanici řeší PS staničního zab. zař. Na stavbě Optimalizace trati Černošice (mimo) – Beroun (mimo) je výstroj v žst Karlštejn řešena v PS SZZ Karlštejn. Protože stavba neřeší vlastní stanici Beroun

(elektronické stavební je již vybudováno) musí být doplnění EAB do Berouna zajištěno v tomto PS TZZ.

- 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.

Trati 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 přívodní 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.

Vedení kabelové trasy v drážní stezce bylo projednáno s projektantem železničního spodku ing Kučerou. Při podrobném posouzení jednotlivých úseků trati se jeví jako reálné dodržet podmínku investora a kabelovou trasu zřídit výhradně na drážních pozemcích a to v drážní stezce podél koleje č.2. Příčné kabelové podchody pod koleji budou řešeny v SO železničního spodku obdobně jako odvodnění. Použití konkrétních kabelových skříní (rozdělovačů) určí realizační dokumentace

- str.4, část Přejezdové zabezpečovací zařízení

Nutno popsat způsob ovládání přejezdu v definitivním stavu

Doplněno v TZ

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

S ohledem na jednofázovou trakční proudovou soustavu v části stanice Beroun a vedení vvn jsou v přípravné dokumentaci dlouhé kabely nad 200 m navrženy v provedení TCEKPFLEZE. V dalším stupni po provedení podrobných propočtů bude nasazení stíněných kabelů upřesněno.

Situační schéma Karlštejn – Beroun:

- situační schéma neobsahuje zakres stávajícího TZZ

Schéma stávajícího stavu bylo do dokumentace doplněno

Situační schéma provizorní stav Karlštejn – Beroun

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

Při nasazení provizorního AH budou stávající hradla HPB Korno a Tetín mimo provoz

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.

Trasa sdělovacích a zabezpečovacích kabelů bude společná. TZ zab.zař. bude opravena.

- 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

Bude opraveno

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

Bude opraveno

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 nepřímě vyplývá, bylo by vhodné tuto skutečnost zmínit přímo, stejně tak vyrovnání čtyřek XV

Bude opraveno. Vyrovnání bude pouze na přeslech na vzdáleném konci.

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.

Nejen z Berouna, ale pro opačný směr z Radotína a v případě mimořádné obsluhy v Karlštejně i z Karlštejna. Zařízení bude možné ovládat z přilehlých stanic i ze vzdálených a v neposlední řadě i z CDP.

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

V Berouně

- Chybí údaje o ovládání kamerového systému, nutno doplnit

Z klientského pracoviště

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

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

Bude upraveno vzhledem k pořadí staveb

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.

Bude řešeno ve stavbě Černošice-Karlštejn

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.

Bude řešena příprava pro připojení BTS a to pomocí kab.komory a příslušné rezervy DOK. V této stavbě bude navržen vývod pro připojení IS a rozhlasu v zastávce Srbsko.

Přehledové schéma přenosového zařízení:

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

Bude upraveno

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:

Bez připomínek

5.3 Ing. Kejval – mosty propustky, lávky, zdi:

- všeobecné připomínky:

Dořešit zatížitelnosti mostních objektů, které jsou nově posuzovány podle ČSN EN 1991-2, kde se výsledná zatížitelnost výrazně liší zejména u mostních objektů, které jsou navrženy na zatěžovací vlak T dle bývalé ČSN 73 6203 a projektantem jsou udávány hodnoty zatížitelnosti $Z_{UIC} < 1,0$ UIC. Požadujeme provést znovu kontrolu statických přepočtů a prověřit hodnoty součinitelů včetně stanovení dynamického součinitele, které zásadním způsobem ovlivňují výpočet a stanovení výsledné hodnoty zatížitelnosti.

Budou překontrolovány statické přepočty - jaké se uvažují součinitele dle EN 1991-2, zejména součinitele zatížení dle čl.6.3.2., dynamický součinitel dle čl.6.4.5. Zejména dynamický součinitel, je potřeba projednat s Ř SŽDC, jaký uvažovat dynamický součinitel, zda pro pečlivě udržovanou kolej nebo standardně udržovanou kolej. V obou případech platí pro dynamický součinitel rozmezí, buď 1,0 až 1,67 (čl.6.4.5.2.a) nebo 1,0 až 2,0 (čl.6.4.5.2.b). Některé přepočty obsahují např. dynamický součinitel větší než 2,0.

Vzhledem k navrženému pracovnímu postupu a omezené délce výluk není reálné provádět výstavbu nových mostních objektů betonáží na místě, proto doporučujeme přehodnotit návrh propustků SO 12-38-11, 12, 13, 14, 17, 26 a místo monolitických konstrukcí je navrhnout jako prefabrikované konstrukce. V minulosti již toto řešení (prefabrikáty dovezené na místo a osazené ve výluce) uplatnil správce při výměně nosných konstrukcí v tomto mezitřaťovém úseku (viz. SO 12-38-01, 16).

Případná změna na prefabrikáty bude provedena ve stupni PROJEKT tak jak to bylo dohodnuto na jednání 16.12.2011.

- mosty, propustky:

SO 12-38-01 Most-v km 32,801

Doložit zatížitelnost objektu pro novou polohu koleje do TZ.

Bude zapracováno

Doplnit do TZ opatření proti poškození vodotěsné izolace na nosné konstrukci.

Bude zapracováno

SO 12-38-02 Most-v km 33,500

Doložit zatížitelnost spodní stavby vzhledem k tomu, že není z TZ patrné, zda se mění statické schéma uložení nosné konstrukce oproti stávajícímu stavu, dále k nejasné identifikaci dokumentace vrtů provedených na mostním objektu.

Bude zapracováno

Ověřit stávající statické schéma a způsob uložení NK a vliv vetknutí na spodní stavbu.

Bylo ověřeno a potvrzena vhodnost řešení

Izolaci na rubu opěr ukončit co nejnižší. Dořešit polohu stávající a nově prováděné kamenné rovnaniny za rubem opěr vzhledem k poloze a vyvedení rubové drenáže, aby byla zajištěna funkčnost odvodnění.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Ve stávajících pracovních správách díky opěr se objevují průsaky, v rámci rekonstrukce objektu je potřeba provést rubovou izolaci a zamezit průsakům.

Bude zapracováno

Doporučujeme stanovit typ ONS, u zábradlí je doporučeno dle tabulky 4/1 v S5/4 pro agresivitu prostředí C5-I aplikovat zinkování ponorem, ŽSP+ONS02. Doplnit do TZ.

Bude zapracováno

Spoje a kotvení zábradlí provést z nerezů kvality min A2. Doplnit do TZ.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Zakreslit do výkresu řezů nového stavu geologický profil a hladinu spodní vody.

Geologický vrt nebyl proveden a bude doplněn ve stupni PROJEKT

V geotechnickém průzkumu prověřit dokumentaci vrtů, str.22 v TZ.

Bude zapracováno

V dalším stupni ověřit hloubku založení objektu.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Ve způsobu provádění a stavebních postupech upřesnit jednotlivé činnosti, jak bude výstavba probíhat a jaké bude mít nároky na zajištění provozované koleje. Zda se bude provádět pažení sousední koleje, nebo bude použito mostních provizorií.

Bude zapracováno

SO 12-38-03 Most-v km 36,114

Doložit zatížitelnost spodní stavby vzhledem k tomu, že není z TZ patrné, zda se mění statické schéma uložení nosné konstrukce oproti stávajícímu stavu, dále k nejasné identifikaci dokumentace vrtů provedených na mostním objektu.

Bude zapracováno

Upravit tloušťku podkladního betonu v místě stávajících základových bloků.

Bude zapracováno

Izolaci na rubu opěr ukončit co nejnižší. Dořešit polohu stávající a nově prováděné kamenné rovnaniny za rubem opěr vzhledem k poloze a vyvedení rubové drenáže, aby byla zajištěna funkčnost odvodnění.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Doporučujeme stanovit typ ONS, u zábradlí je doporučeno dle tabulky 4/1 v S5/4 pro agresivitu prostředí C5-I aplikovat zinkování ponorem, ŽSP+ONS02. Doplnit do TZ.

Bude zapracováno

Spoje a kotvení zábradlí provést z nerezů kvality min A2. Doplnit do TZ.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Zakreslit do výkresu řezů nového stavu geologický profil a hladinu spodní vody.

Bude zapracováno

Ověřit geologický průzkum, zejména sondu Š1, kde byl zastížen jílem písčitém, oproti sondám J1, J2, kde byl zastížen vápenec mírně zvětralý a zdravý.

Ve stupni PROJEKT je požadováno doplnění vrtů

V dalším stupni ověřit sondami hloubku založení, geologický profil v místě opěr.

Ve stupni PROJEKT je požadováno doplnění vrtů

Ve způsobu provádění a stavebních postupech upřesnit jednotlivé činnosti, jak bude výstavba probíhat a jaké bude mít nároky na zajištění provozované koleje. Zda se bude provádět pažení sousední koleje, nebo bude použito mostních provizorií. Na způsob provádění a zajištění provozované koleje má zásadní vliv otevření výkopu. Zda je reálné uvažovat s dobou výstavby, která zahrnuje betonáž na místě, v rámci POV.

Bude zapracováno, volba zda monolit či prefabrikát bude ponechána do stupně PROJEKT dle dohody ze dne 16.12.2011

SO 12-38-40 Most-v km 35,438 (nadjezd)

Požadavek na doplnění průzkumu a podkladů, požadujeme provést zaměření prostorové průchodnosti pod mostem vzhledem k stávající poloze koleje a mostnímu objektu.

Bude požadováno do stupně PROJEKT

Bude doložen příčný řez, ve kterém bude zaměření směrové a výškové polohy stávající a nové polohy os kolejí, výška k spodní hraně NK od TK dle ČSN 73 6201.

Bude dořešeno po zaměření ve stupni PROJEKT

V příčném řezu bude zakreslen VMP včetně elektrizačního nástavce.

Bude dokresleno po zaměření ve stupni PROJEKT

Poloha sítí bude řešena dle ČSN 73 6223 a bude prověřeno, zda je nutno provést ochranný nátěr proti kouřovým plynům.

Bude zapracováno

SO 12-38-11 Propustek-v km 31,072 nový žlb.rám

SO 12-38-12 Propustek-v km 31,633 nový žlb.rám

SO 12-38-13 Propustek-v km 31,934 nový žlb.rám

SO 12-38-14 Propustek-v km 32,255 nový žlb.rám

SO 12-38-17 Propustek-v km 33,835 nový žlb.rám

SO 12-38-26 Propustek-v km 36,734 nový žlb.rám

Prověřit reálnost vysokých hodnot Z_{UIC} základové konstrukce uvedených v TZ (objekty SO 12-38-11, 12).

Bude prověřeno

Upravit tloušťku podkladního betonu v místě stávajících základových bloků, v případě úplného odstranění základových bloků nutno provést úpravu základové spáry s ohledem na výsledky geologického průzkumu. Doplnit do TZ.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Izolaci na rubu opěr ukončit co nejnižší. Dořešit polohu stávající a nově prováděné kamenné rovinaniny za rubem opěr vzhledem k poloze a vyvedení rubové drenáže, aby byla zajištěna funkčnost odvodnění.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Doporučujeme stanovit typ ONS, u zábradlí je doporučeno dle tabulky 4/1 v S5/4 pro agresivitu prostředí C5-I aplikovat zinkování ponorem, ŽSP+ONS02. Doplnit do TZ.

Bude zapracováno

Spoje a kotvení zábradlí provést z nerezů kvality min A2. Doplnit do TZ.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

V TZ tabulce betonů sjednotit u všech SO požadavky na třídu betonu a SVP dle návrhu použití ve smyslu ČSN EN 206-1.

Bude zapracováno

Zakreslit do výkresu řezů nového stavu geologický profil, úroveň HPV, pokud byla zastižena.

Bude zapracováno

Požadavek na doplnění průzkumu a podkladů, v dalším stupni ověřit hloubku založení objektu obou opěr.

Bude zapracováno

Ve způsobu provádění a stavebních postupech upřesnit jednotlivé činnosti, jak bude výstavba probíhat a jaké bude mít nároky na zajištění provozované koleje. Zda se bude provádět pažení sousední koleje, nebo bude použito mostních provizorií, aby byla zajištěna betonáž monolitické konstrukce jako jeden celek. Na způsob provádění a zajištění provozované koleje má zásadní vliv otevření výkopu. Zda je reálné uvažovat s dobou výstavby, která zahrnuje betonáž na místě, v rámci POV.

Bude zapracováno, volba zda monolit či prefabrikát bude ponechána do stupně PROJEKT dle dohody ze dne 16.12.2011

SO 12-38-16 Propustek-v km 33,027 stáv. žlb. polorám

Doložit zatížitelnost objektu pro novou polohu koleje do TZ.

Bude zapracováno

Doplnit do TZ opatření proti poškození vodotěsné izolace na nosné konstrukci.

Bude zapracováno

Provéřit nutnost požadavků na další geologický průzkum.

Bude zapracováno

SO 12-38-21 Propustek-v km 34,747 vestavba žlb. rám

Doplnit do TZ postup nepřetržité betonáže vestavěné konstrukce, maximální přestávky mezi betonážemi, a způsob ošetření pracovních spar k docílení odolnosti betonu vůči prúsakům vzhledem k tvaru konstrukce, obtížné betonážem a hutnění a značně nejistému výsledku provádění. Proto požadujeme provést stříkanou izolační membránu na bázi cementu a kopolymerů na lici stávajícího zdiva. Nástřik je vhodný na členité povrchy, které je nutno izolovat z líce. Byl aplikován a prověřen z hlediska provozní životnosti a spolehlivosti na železničních tunelech III.TŽK.

Bude zapracováno

Doporučujeme řešit umístění zábradlí jiným způsobem, výroba zábradlí do R=700 je nereálná.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Doporučujeme rozčlenit základovou desku do více stupňů pro snížení nákladů.

Bude zapracováno

Doporučujeme stanovit typ ONS, u zábradlí je doporučeno dle tabulky 4/1 v S5/4 pro agresivitu prostředí C5-I aplikovat zinkování ponorem, ŽSP+ONS02. Doplnit do TZ.

Bude zapracováno

Spoje a kotvení zábradlí provést z nerezů kvality min A2. Doplnit do TZ.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Sjednotit u všech SO požadavky na třídu betonu a SVP dle návrhu použití ve smyslu ČSN EN 206-1

Bude zapracováno

Zakreslit do výkresu řezů nového stavu geologický profil, úroveň HPV, pokud byla zastižena.

V případě že byl vrt proveden, bude zapracováno

Požadavek na doplnění průzkumu a podkladů, v dalším stupni ověřit hloubku založení objektu obou opěr.

Bude zapracováno

Ve způsobu provádění a stavebních postupech upřesnit jednotlivé činnosti, jak bude výstavba probíhat a jaké bude mít nároky na zajištění provozované koleje. Zda se bude provádět pažení sousední koleje, nebo bude použito mostních provizorií, aby byla zajištěna betonáž monolitické konstrukce jako jeden celek. Na způsob provádění a zajištění provozované koleje má zásadní vliv otevření výkopu. Zda je reálné uvažovat s dobou výstavby, která zahrnuje betonáž na místě, v rámci POV.

Bude zapracováno, volba zda monolit či prefabrikát bude ponechána do stupně PROJEKT dle dohody ze dne 16.12.2011

SO 12-38-15 Propustek-v km 32,458 nový trubní DN 1000

SO 12-38-18 Propustek-v km 34,010 nový trubní DN 1000

SO 12-38-19 Propustek-v km 34,298 nový trubní DN 1000

SO 12-38-20 Propustek-v km 34,565 nový trubní DN 1000

SO 12-38-22 Propustek-v km 35,225 nový trubní DN 1000

SO 12-38-23 Propustek-v km 35,645 nový trubní DN 1000

SO 12-38-24 Propustek-v km 36,409 nový trubní DN 1000

SO 12-38-25 Propustek-v km 36,539 nový trubní DN 1000

SO 12-38-27 Propustek-v km 36,950 nový trubní DN 1000

SO 12-38-28 Propustek-v km 37,276 nový trubní DN 1000

SO 12-38-29 Propustek-v km 37,551 nový trubní DN 1000

Doporučujeme ponechat část stávajících základových konstrukcí, které mohou zajistit stavební otvor a snížit rozsah výkopových prací.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Klíny u paty trub nelze spolehlivě hutnit, doporučujeme výplň klínů betonem a přes něj opatřit izolačním nátěrem.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

Upravit rozšířený základ včetně prahů pod šikmým čelem na vtoku a na výtoku ve smyslu návrhu MVL 649.

Bude řešeno ve stupni PROJEKT

V TZ tabulce betonů sjednotit u všech SO požadavky na třídu betonu a SVP dle návrhu použití ve smyslu ČSN EN 206-1.

Bude zapracováno

Na skalní stěně nahradit stříkaný beton se sítí kamenným obkladem (objekt SO 12-38-15).

Bude zapracováno

Zakreslit do výkresu řezů nového stavu geologický profil, úroveň HPV, pokud byla zastižena a může ovlivnit základy stavby.

V případě že byl vrt proveden, bude zapracováno

Doplnit přílohu č. 5 řezy, nový stav (objekt 12-38-19).

Bude zapracováno

Provéřit místo kolize dotyku nové trouby se stávající klenbou a doplnit do TZ opatření k odstranění kolizního místa (objekt SO 12-38-23).

Bude zapracováno

Požadavek na doplnění průzkumu a podkladů, v dalším stupni ověřit hloubku založení objektu.

Bude zapracováno

Ve způsobu provádění a stavebních postupech upřesnit jednotlivé činnosti, jak bude výstavba probíhat a jaké bude mít nároky na zajištění provozované koleje. Provéřit reálnost pažení pomocí mikropilot a stříkaného betonu (objekty SO 12-38-15,18) a zkoordinovat se způsobem pažení na ostatních objektech v rámci POV.

Bude zapracováno

5.4 Generální ředitelství ČD, odbor investic – souhrnné stanovisko:

Odbor kolejových vozidel - O12

Bez připomínek

Odbor osobní přepravy - O16

Bez připomínek

Odbor správy nemovitostí O31

S přípravnou dokumentací stavby souhlasí za předpokladu, že:

- bude předložena v tomto projekt. stupni majetkoprávní část doplněná o grafické znázornění trvalých a dočasných záborů stavby týkající se nemovitostí ve vlastnictví ČD, a.s.

Byla zpracována

- v dalším projektovém stupni podrobně řešit zásahy do nemovitostí ČD, a.s.

Bude řešeno v dalším stupni PD

- budou dodrženy požadavky správce nemovitostí ČD,a.s., RSM Praha, které jsou uvedeny ve stanovisku čj. 1346/2012-200 ze dne 26.3.2012, tj. uzavření nájemních smluv na dočasné zábory a trvalé zábory řešit odprodejem

Požadavky budou dodrženy

- v dalším stupni dokumentace řešit podrobně napojení objektů RSM Praha na veškeré inženýrské sítě

Bude řešeno v dalším stupni PD