

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



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

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PAVEL LANGER

Vypracoval:

DLE PŘÍLOH

Kontroloval:

DLE PŘÍLOH

Název akce:

**KŘÍŽENÍ TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ
SE SILNICÍ I/20 V ÚSEKU JASMÍNOVÁ - JATEČNÍ**

Číslo smlouvy:

16 409 201

Projektový stupeň:

TECHNICKÁ STUDIE

Část:

DOKLADY

Datum:

03/2017

Číslo částí:

D

D. DOKLADY

Příloha D.Doklady je zpracována formou Komplexního vyjádření projektanta k připomínkám obdržným při projednávání dokumentace. Pro potřeby zpracování tohoto dokumentu byly převážně použity poskytnuté otevřené formy stanovisek. Originály všech stanovisek jsou uloženy u zpracovatele dokumentace.

KOMPLEXNÍ VYJÁDŘENÍ PROJEKTANTA

na obdržené připomínky složek SŽDC s.o. , ČD a.s. a ostatních účastníků přípravy
k technické studii

„Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová - Jateční“

Tento dokument byl zpracován na základě konferenčního projednání připomínek ze dne 14.3.2017. Stanoviska posuzovatelů dokumentace jsou převzata v úplném znění. V textu jsou uvedeny odpovědi na připomínky předložené ke dni konferenčního projednání. Prezenční listina je přiložena.

Vyjádření projektanta k jednotlivým připomínkám jsou do textu napsána tučně kurzívou.

Obsah obdržených a zodpovězených připomínek :

1. SŽDC s.o. GŘ, odbor přípravy staveb, č.j. 12154/2017-SŽDC-O6 z 9.3.2017 str.3
2. SŽDC s.o. GŘ, odbor traťového hosp., č.j. 12282/2017-SŽDC-O13 z 27.2.2017 str.5
3. SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň. Souhrnné stanovisko, č.j.10917/2017-SŽDC-OŘ_PLZ-ÚT z 10.3. 2017 str.9
 - přílohou stanoviska je Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 pod č.j.2941/2017-O
 - přílohou stanoviska je Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 pod č.j.4856/2016- SŽDC-TÚDC-ÚATT
 - přílohou stanoviska je Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 Podmínky ČDT
4. SŽDC s.o. Stavební správa západ, č.j. 10949/2017-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom z 13.3.2017 str.17
5. Ředitelství silnic a dálnic, č.j. 1435/17-33100/SL z 15.3.2017 str.19

Z podkladů odpovědných projektantů PS a SO zkompletoval v 03/2017

Ing.Pavel Langer



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 10294/2017-SŽDC-SSZ-ÚT2

Ze dne:

Naše zn.: 12154/2017-SŽDC-GŘ-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 9. 3. 2017

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9**

Technická studie Křížení tratě České Budějovice – Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová - Jateční

K technickému řešení máme následující stanovisko:

- K navržené koncepci řešení nemáme připomínky.
- Nejsou průkazně doloženy dostatečné vzdálenosti mezi stavenišťem tunelového mostu a provozované koleje. Doporučujeme doplnit okótování těchto vzdáleností.

Kóty byly do dokumentace doplněny. Minimální vzdálenost staveniště od provozované koleje je uvažována 4,0m.

- Dokumentace uvádí podmínku změny předpokládané nivelety silnice I/20 v místě tunelového mostu. Studii je nutno postoupit ŘSD k zapracování do DÚR stavby „Silnice I/20“. Zároveň je případné upřesnění vyplývající z této studie potřeba promítnout do přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy - Koterov“.

Technická studie byla primárně zpracována právě k tomuto účelu. Závěry z TS jsou zapracována do PD stavby „Uzel Plzeň 5.stavba“.

Z hlediska investorství uvádíme následující poznámky a dotazy, které by měly být dořešeny ve spolupráci se SŽDC OŘ a s ŘSD:

- Jedná se o předstihovou investici stavby „Silnice I/20 v úseku Jasmínová – Jateční, zajišťovanou ŘSD nebo zajišťovanou SŽDC v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba“? Z toho vyplývá, kdo bude žadatelem územního projednání a kdo bude majetkoprávně vypořádávat dotčené pozemky pro provizorní přeložku trati včetně výkupu, demolice a obnovu garáží.
- Územní projednání stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ může být odvislé od územního řízení stavby „Silnice I/20“.
- Kdo bude správcem dlouhodobě rozestavené konstrukce tunelového železničního mostu? Jak budou stanoveny záruční podmínky?
- Kdo bude provozovatelem případného provizorního odvodnění?
- Na jaký rozsah tunelového mostu bude vedeno stavební řízení, když po dokončení stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ ale nebude ještě tento objekt plně dokončen? Jak bude nedokončená stavba kolaudována?

Připomínky se týkají dalšího postupu přípravy obou bezprostředně souvisejících investic. Jejich řešení je věcí následných jednání investorů obou staveb a jejich dohody o dalším postupu přípravy.

Závěrem uvádíme, že se ztotožňujeme s doporučením zpracovatele studie k dalšímu postupu, které je uvedeno v kapitole 6 na str. 6.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn. 10294/2017-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom

Ze dne 27. 2. 2017

Naše zn. 12282/2017-SŽDC-GŘ-O13

Vyřizuje Ing. Josef Bednář

Telefon 972 244 564

Mobil 727 827 266

E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 10. 9. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Marcela Domanická

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Křížení trati České Budějovice – Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční, připomínky k technické studii

Předmětem technické studie je vypracování technického řešení křížení železniční trati České Budějovice – Plzeň s budoucí trasou silnice I/20 v úseku ulic Sládkova – Cvokařská a prokázání realizovatelnosti této stavby. Cílem návrhu je rovněž minimalizace dopadu do území, proto je stavební jáma pažena a ne svahována.

Křížení tras železniční tratě a silniční komunikace I/20 je navrhováno formou vybudování předstihového hloubeného silničního tunelu pod dvoukolejnou železniční tratí.

V rámci posouzení předložené technické studie máme za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

Obecné připomínky k projektu

Vzhledem k charakteru studie, by bylo vhodné doplnit orientační harmonogram přípravy obou staveb.

Na polohu tunelového objektu má vliv směrového a výškového řešení komunikace v navazujících úsecích, zejména na levé straně kolejíště, kde je navržen těsný souběh s dráhou. **Doložte řezy v úseku souběhu a rozdílných nivelet jako průkaz vyhovujícího návrhu.**

Byly doplněny řezy v km 346,375 a v místě TV těsně před tunelovým objektem. Řezy v místě souběhu silnice I/20 a dráhy jsou nad rámec zadané technické studie a nejsou k nim relevantní podklady.

Připomínky k jednotlivým částem

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

- Vzhledem k délce trvání provizorní přeložky nesouhlasíme s návrhem na maximálních hodnot náhlé změny nedostatku převýšení. Nebylo by možné 3. a 4. oblouk na provizorní přeložce zcela vypustit?

Varianta s nižším nedostatkem převýšení ($I=80$ mm) byla prověřena a doplněna do situace. Z hlediska provozu a pohodlí bylo doporučeno sledování této varianty.

- Proč se navrhuje prolítí šterkodrti epoxi-dehtovou emulzí? Nejedná se standardní řešení, požadujeme zdůvodnit.

Konstrukce byla změněna za obdobnou použitou v navazujícím úseku (tzn. asfaltový beton pod kolejovým ložem v tl. 2x 0,04 m).

- Doplníte příčný řez na začátku objektu cca 346,375 v místě TV a těsně před tunelovým objektem cca na úrovni Š108.

Příčné řezy byly doplněny do přílohy 3. Příčné řezy.

- Kam bude odvodněna plocha mezi drážním příkopem a snesenou provizorní kolejí?

V technické studii bylo navrženo obnovení svahů do původní podoby a odvodnění této plochy do reprofilovaného stávajícího příkopu. Variantně je možné svah umístit ekvidistantně ke koleji a odvodnit ho do zpevněného příkopu podél druhé koleje.

- Nebylo by vhodnější obnovované svahy po stavbě tunelového objektu umístit ne dle stávajícího stavu ale ekvidistantně blíže ke koleji a příp. využít jako deponii výkopku.

Viz. reakce na připomínku výše. Řešení konečného tvaru zemního tělesa bude zpřesněno v dalším stupni dokumentace.

Tunelový objekt

- V této části nebyly dohledány přechodové betonové desky, o kterých se mluví v kolejové části. Požadujeme zapracovat do tunelového objektu.

Bylo do dokumentace zapracováno.

- V textu je uvedeno, že hydroizolační vrstva na stropě tunelu bude svedena do místa, kde lze vodu bezpečně vsakovat. Požadujeme blíže specifikovat.

V dokumentaci bylo zvýrazněno místo možného vsakování vody z prostorů izolací. Podrobné řešení bude stanoveno po doplnění geotechnického průzkumu v dalším stupni dokumentace.

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Šlais, tel. 720 053 213, Slais@szdc.cz)

Tunelový objekt

- Doplnit do PZ/TZ, že investor/správce objektu je ŘSD ČR.

Bylo doplněno

- Nezbytné zajistit geotechnický průzkum v místě tunelového objektu.

Je to jedna z podmínek dalšího stupně projektové přípravy.

- Nesouhlasím s realizace stropní desky na dvě etapy rozdělením po výšce. Betonáž provést na celou výšku kontinuálně.

Asi se jedná o nepřesnou interpretaci, deska bude realizována najednou. Podrobněji doplněno do TZ.

- Návrh pracovní spáry v místě maximálních momentů nad vnitřní podporou je zvolen nevhodně, doporučuji posunout pracovní spáru do míst s cca nulovým momentem.

Poloha pracovních spar se dá ovlivnit délkou vodících zídek, prohlubování úrovně realizace se uprostřed stavební jámy nezdá nejvýhodnější. Jako vhodnější řešení se jeví dovyztužení kritického místa

- V příčných řezech železničního svršku a spodku je zakreslena přechodová deska, která je součástí objektu tunelu. Ve výkresech části týkající se tunelového objektu není o této konstrukci zmínka.

Bylo doplněno

- Pro návrh přechodu mezi tunelem a širou tratí nesouhlasíme s návrhem přechodové desky jako konstrukce pevně spojené s horní deskou stropu tunelu. I s ohledem na šikmost křížení požadujeme provést návrh přechodu tuhosti jako samostatné konstrukce (konstrukční vrstvy nebo souvrství).

Bylo doplněno

- Doporučuji doložit výkres s půdorysy objektu s rozkreslením jednotlivých fází realizace tunelu a s vedením provozovaných traťových kolejí (etapy dle POV).

Technická studie řeší jednotlivé fáze realizace schematicky. Podrobné řešení stavebních postupů je součástí dalšího stupně projektové přípravy.

Tunely (zpracoval Ing. Hloušek, tel. 702 009 884, HlousekJo@szdc.cz)

Konstrukční uspořádání v příčném řezu hloubenými tunely představuje masivní rámovou konstrukci, působící jako spojitý rám o dvou polích se společnou střední stěnou. Soustava tří svislých stěn má osovou vzdálenost 11,20 m a výšku průměrně 12,5 až 13,0 m. Svislé tunelové stěny budou realizovány technologií hloubených podzemních stěn, sestávajících z jednotlivých lamel.

K vlastním technickému řešení tunelu není vcelku zásadních připomínek. Technická studie je zpracována s viditelným využitím zkušeností z již realizovaných obdobných tunelových staveb.

Návrh náročné podzemní konstrukce je zpracován podle údajů, získaných při geotechnické rešerši archivních geologických a mapových podkladů bez nových průzkumných prací. Použité výsledky jsou tak pouze orientačního charakteru a přinášejí **vysokou míru rizika**.

Pro technické práce **hloubení ve skalních horninách**, posouzení vhodnosti technického řešení, realizovatelnosti a výše nákladů je rozhodující znalost horninového prostředí.

Navrhujeme provést řádný inženýrskogeologický průzkum, který by upřesnil geologickou stavbu v místě plánovaného tunelu, informace o úrovni hladiny podzemní vody, skutečný průběh skalního povrchu, jeho hloubku zvětrání a **především vrtatelnost**.

Jako alternativní způsob výstavby hloubených tunelů doporučujeme posouzení návrhu realizace v plně otevřené stavební jámě, zabezpečené záporovým pažením. Toto řešení se v případě průkazu nepříznivých geotechnických podmínek může ukázat být vhodnější alternativou.

Vzhledem ke stupni poznání geologických podmínek se domníváme, že realizace podzemních stěn v břidlicích by neměla přinést neočekávané problémy. Odtěžování pevných poloh je možné tzv. hydrofrézou, která umí rozložit i horniny s pevností cca 80 – 100 MPa v tlaku a podobné podmínky jsou v místě křížení dost nepravděpodobné. Rozšíření stavební jámy o dočasné záporové pažení by výrazně stavbu prodražilo. Z hlediska rozsahu staveniště by došlo k dalším záborům pozemků a demolicím přilehlých objektů. Řešení pomocí podzemních stěn se nám v tomto případě jeví jako vhodnější způsob realizace díla.

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek.

Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 Plzeň

Váš dopis zn.: 10294/2017-SZDC-SSZ-ÚT2-Dom
 Ze dne: 27.2.2017
 Naše zn. (č.j.): 10917/2017-SZDC-OŘ_PLZ-ÚT
 Poč. Listů: 2
 Poč. Příloh: 3
 Poč. Listů př.: 20
 Vyřizuje: Bc. Lískovec
 Telefon: 972524083
 Mobil: 606 611 078
 E-mail: liskovec@szdc.cz
 Datum: 10.3.2017

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

SUDOP Praha, a.s.
 Olšanská 1a
 130 80 PRAHA 3
Ing. Pavel Langer

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k přípravné dokumentaci stavby:
 „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov ; Křížení trati Č.Budějovice - Plzeň se silnicí
 I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou přípravnou dokumentaci stavby zpracovanou firmou:

SUDOP Praha, a.s. , Olšanská 1a , 130 80 Praha 3, HIP – Ing. Pavel Langer

K předložené přípravné dokumentaci předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SEE Plzeň

Trakční vedení – část B.2.4.; Bod 2.4.3.

1. Místo TNS Nemanice patří TNS Nezvěstice.

Bylo opraveno

2. Pro podélné propojení provizorního NP ve stavebním postupu 1 a 2 použít odpínače se zhášecí komorou. Pohony musí mít zajištěné ústřední ovládání. V případě ovládání ÚO z POZ žst Plzeň nepoužívat duplicitní označení.

Pro překlenutí NP lze odpínače označit podle stávajících S101, S102. Bylo zapracováno.

3. Pro průjezd vlaků setrvačností zpracovat výpočet dynamika.

Výpočet byl zpracován v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy-Koterov“, byl doplněn do dopravní technologie TS „Křížení trati Č.Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“.

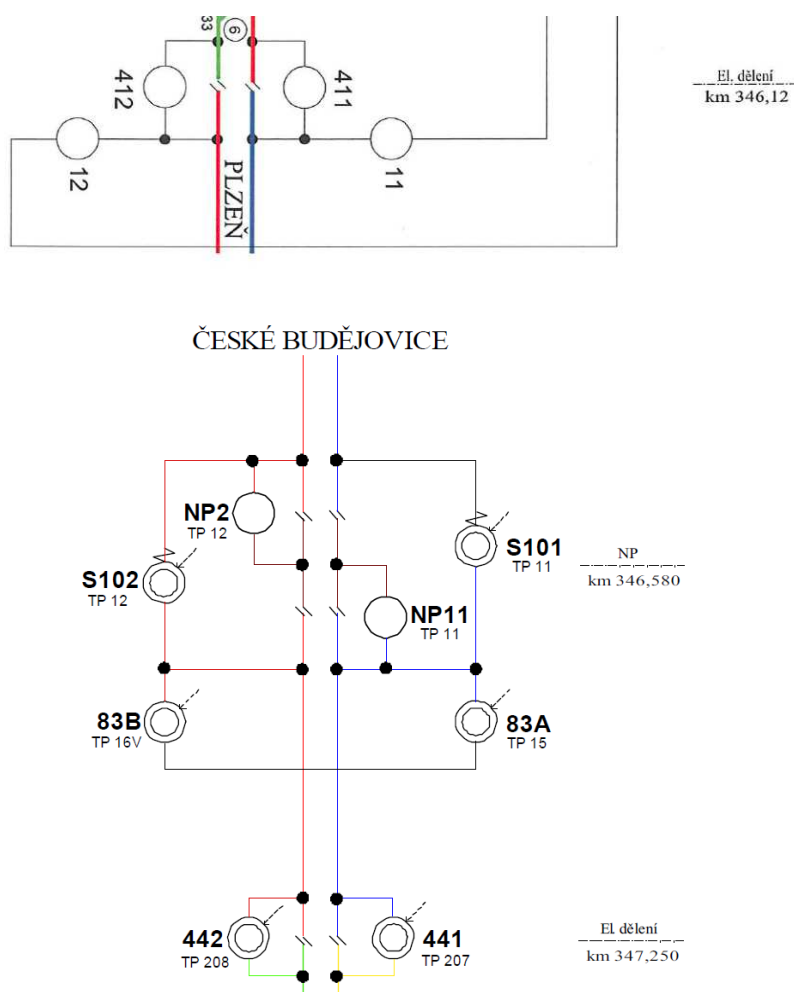
- Po úpravách kolejového svršku nesmí dojít ke snížení výšky TD a omezení parametrů TV pod stávajícím nadjezdem.

Projektovaná poloha koleje musí být při realizaci dodržena.

- Počítat s osazením návěstí pro elektrický provoz na krytí NP včetně návěstí „připrav se k vypnutí“ na předepsanou vzdálenost.

Návěstidla pro EP jsou uvedena ve schématech. Byla doplněna do textu odstavce 2.4.3.

Obrázek 1: Schéma stávajícího zapojení napájení TV.



Podepsal Eliášová Radka dne 03.03.2017

Připomínky SMT Plzeň

Souhlasím

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 09.03.2017

Připomínky SSZT Plzeň

- Nové kabelové trasy realizované v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov“ v místě křížení žel. trati Č.Budějovice – Plzeň se silnicí I/20 musí být provedeny v souladu s

platnými předpisy a normami. Přeložky stávajících kabel. tras a úpravy zab.zařízení budou řešeny v 5.stavbě uzlu Plzeň.

Obecná připomínky bez vlivu na TS.

7. U nově zřizovaného vjezdového návěstidla 1S ŽST Plzeň Koterov v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov“ je předpoklad jeho umístění přímo nad jedním z tubusů silničního tunelu silnice I/20. Z tohoto důvodu bude návěstidlo umístěno na atypický základ.

Ano. V místě základu TV byl doplněn příčný řez kolejištěm – je doložen v části dokumentace řešící žel.svršek a spodek

Podepsal Týrová Miroslava dne 08.03.2017

Připomínky ST Plzeň

8. Budou doplněny do finální verze

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

B. Výkresová část; B.3 - Zásady organizace výstavby:

9. V části 4 Stavební postupy opravit chybné číslování článků, po čl. 4.1 a 4.2 následují opět čl. 4.1 - 4.5, měly by být přečíslovány na 4.3 - 4.7.

Bylo opraveno.

4.2 Přípravné práce

10. výluky 1. a 2. TK Plzeň hl.n. (obvod Lobzy) - Plzeň-Koterov v délce 1 den je třeba přesněji vymezit v hodinách, práce provádět pokud možno v noční době.

Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace po zpřesnění technického řešení a ukotvení HMG realizace ve vazbě na stavbu „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy-Koterov“.

4.1 Stavební postup č. 1

11. dobu 10 dnů, kdy bude zřízeno neutrální pole v 1. TK, je nutno považovat za další samostatnou napěťovou výluky TV části 1. TK Plzeň hl.n. (obvod Lobzy) - Plzeň-Koterov v km 346,344 - 346,645.

Bylo doplněno.

12. Pro zabezpečení dopravních opatření požadujeme na pracovišti výpravčího panelisty 1 ŽST Plzeň hl.n. zřídit vhodným způsobem indikaci stavu vjezdových návěstidel 1S, 2S ŽST Plzeň-Koterov, bude využita i ve stavebním postupu č. 2.

Jedná se o standardní věc, se kterou dokumentace počítá. Indikace stavu návěstidel bude zřízena.

4.4 Stavební postup č. 2

13. během stavebního postupu bude na 119 dnů vyloučena 1.TK Plzeň hl.n. (obvod Lobzy) - Plzeň-Koterov (nikoliv chybně uvedená 2.TK). Doby 10 dnů, kdy bude zřízeno neutrální pole v 2. TK, je nutno považovat za další samostatnou napěťovou výluky TV části 2. TK Plzeň hl.n. (obvod Lobzy) - Plzeň-Koterov v km 346,452 - 346,582.

Bylo opraveno a doplněno.

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 09.03.2017

Připomínky TÚDC Praha

Souhlasím

Nutno splnit podmínky viz. přílohy

14. Jako nezbytný rozsah prací je nutno řešit rovněž přeložky a ochrany kabelových sítí SŽDC dotčených stavbou. Pokud se předpokládá, že bude předcházet stavba „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy - Koterov“, pak bude rozsah kabeláže jiný než současný stav a stavby je nutno úzce koordinovat tak aby byly kabeláže pokud možno uloženy do nekolizních míst, s minimem nároků na řezání kabelů a vkládání kabelových vložek, případně navrhnout vhodné umístění kabelových rezerv.

V rámci PD stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ byly kabelové trasy situovány v max. míře mimo budoucí staveniště přeložky silnice I/20. Podrobné řešení kabelových tras lze provést až po rozhodnutí na úrovni investorů o způsobu realizace obou souvisejících staveb

Zapsal za SŽDC TÚDC F.Čáp; tel. 728 017 728

Podepsal Čáp František dne 09.03.2017

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

O zpracování připomínek chceme být informováni.

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

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

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

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

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

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

Ing. Karel Týr

ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

▪ Přílohy

- | | |
|-------------------|--|
| Příloha 1. | Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 pod č.j.2941/2017-O |
| Příloha 2. | Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 pod č.j.4856/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT |
| Příloha 3. | Vyjádření TÚDC Praha – Ing. Martin Švec ze dne 08.03.2017 Podmínky ČDT |

Dopis zn.:
Ze dne :

Naše zn.: 2941/2017-O
Vyřizuje.: Švec Martin
Tel.: +420 972 522 646
FAX: +420 972 524 601
e-mail : martin.svec@cdt.cz
Datum: 8.3.2017

SŽDC s.o.
OŘ Plzeň
Sušická 23
326 00 PLZEŇ

Věc: **Souhrnné stanovisko ČD - Telematika a.s. k existenci komunikačního vedení a zařízení v majetku SŽDC s.o. - divize TÚDC, ČD - Telematiky a.s. k příjavné dokumentaci..**

Akce: **Uzel Plzeň, 5. stavba _ Lobzy - Koterov**

Území: Plzeň

Vyjádření pozbývá platnosti dne 8.3.2019

Při realizaci výše uvedené akce **DOJDE** ke styku s telekomunikačním vedením a zařízením, která jsou chráněna ochranným pásmem dle §102 zák.č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

Toto vyjádření platí jen pro dokumentaci ověřenou organizací ČD - Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených. Nenahrazuje souhrnné stanovisko SŽDC s.o.

Zařízení: DOK ČDT + SŽDC Plzeň - Strakonice; DK Plzeň - Strakonice; HDPE Koterov - Sušická; ZOK Plzeň - Nezvěstice (zavěšen na podpěrách TV).

Kniha plánů: 348-354; 15; 1-8; _

Přílohy: 1x Všeobecné podmínky SŽDC 1x Všeobecné podmínky ČD-T

ČD - Telematika a.s.
Úsek servis infrastruktury
Vedoucí okrsku
Hofhans Martin
v.z. Ing. Švec Martin

V rámci tohoto stanoviska byly předány situace s vyznačením průběhu dnešních kabelových tras. Tento podklad byl použit jako podklad pro zpracování této TS a PD stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“



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

Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech v majetku Správy železniční dopravní cesty s.o. (ve správě Technické ústředny dopravní cesty) Schváleno SZDC – TÚDC č.j.: 4856/2016-SZDC-TÚDC-ÚATT ze dne: 10. 6. 2016

ČD - Telematika a.s. jako organizace udržující, je na základě smluvního vztahu odpovědná za zajištění provozu, dohledu, servisu a údržby na zařízení telekomunikační infrastruktury Správy železniční dopravní cesty s.o. ve správě Technické ústředny dopravní cesty (dále jen SZDC)

Stavebník pracující v blízkosti kabelového vedení, nebo manipulující s kabelovým vedením v majetku SZDC je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození nebo zhoršení kvality telekomunikačních vedení a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajišťuje:

- aby projektová dokumentace byla zpracována dle platné legislativy. V polohopisných výkresech dokumentace je nutno uvádět železniční kilometr (jestliže se jedná o ochranné pásmo dráhy)
- aby činnosti na majetku SZDC uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení byly v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah,
- pisemné vyzoomnění organizací udržující, o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem
- aby před zahájením zemních prací bylo pracovníky ČD - Telematika a.s. (kontakty naleznete na www.cdt.cz, sekce O nás - Informace pro stavebníky - Vytváření trasy telekomunikačního vedení, kontrola na stavbě) provedeno vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) používali pouze ruční kopání
- řádné zabezpečení odkrytého podzemního telekomunikačního vedení (zařízení) proti poškození, zcizení a řádné zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů poježděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- ochranu kabelů v místech, kde kabel vystupuje ze země (vstupy do budov, rozvaděčů, na sloupy, trasy kabelu na mostech a propustech, apod.) a také kabelových vedení a závěsů v objektech
- odpovídající ochranu příslušenství kabelových tras (ochranné a označující prvky, tzn. žláby, chráničky, HDPE trubky, kabelové označnický, markery, ...)
- aby organizace provádějící zemní práce ztuhlila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD - Telematika a.s. (kontakty naleznete na www.cdt.cz, sekce O nás - Informace pro stavebníky - Vytváření trasy telekomunikačního vedení, kontrola na stavbě) k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky,
- aby nad kabelovou trasou a v jejím ochranném pásmu byl dodržován zákaz skládek, deponií materiálů, vysazování trvalých porostů a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům. Bez souhlasu správce nesnižovat, ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelovou trasou,
- aby při křížení, příp. souběžích podzemních telekomunikačních vedení byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- aby při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 73 3050 „Zemní práce“ zejména čl.20 a 21, ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN a ČSN 33 2000-5-54 „Územnění a ochranné vodiče“
- neprodlené ohlášení každého poškození podzemního telekomunikačního vedení a zařízení organizaci ČD - Telematika a.s. (telefonicky HELP DESK: +420 972 110 000)
- ohlášení ukončení stavby organizací udržující, včetně správce a jeho pozvání ke kolaudačnímu řízení,
- aby při provádění prací byly respektovány podmínky vyplývající ze zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách a zákonu 183/2006 Sb., Stavební zákon včetně platných prováděcích vyhlášek,
- provedení prací (včetně projektování) na telekomunikačním vedení (zařízení) organizací, jejich pracovníci provádějící práce mají platné příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení, dle zákona o drahách č.266/1994Sb., „Podmínky odborné způsobilosti“ výše uvedeného zákona a vyhl.č.101/1995 Sb., a příslušných výnosů SZDC (zejména Předpisem SZDC Zam 1). Toto (časové omezené) oprávnění lze získat složením příslušné odborné zkoušky u ředitelství SZDC.
- uzavření „Smlouvy o vynucené překládce podzemního komunikačního vedení“ se správcem kabelu (Správa železniční dopravní cesty s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň) v případech kdy je telekomunikační vedení (zařízení) položeno nebo jeho poloha změněna mimo pozemky SZDC,
- ověření výškového umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami vzhledem k tomu, že správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení)

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách.

Případné rozpory nebo výjimky z jednotlivých ustanovení řeší správce SZDC kterým je: Správa železniční dopravní cesty s.o. Technická ústředna dopravní cesty se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363.

Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

Zaps v obch. rejstříku: Městský soud v Praze, spis. značka A 48384

www.szdc.cz

Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň

www.tudc.cz

Technická ústředna založena 1957



Jedná se o všeobecné podmínky pro přípravu a především realizaci staveb – bez vlivu na technické řešení v této TS

Podmínky pro stavební činnosti v blízkosti komunikačních vedení ve vlastnictví ČD – Telematika a.s.

Vydané v souladu s ustanovením § 1751 a násl. zákona č. 89/2012 Sb. občanský zákoník v platném znění obchodní společnosti ČD – Telematika a.s., IČ: 614 69 445, se sídlem Praha 3, Pernerova 2819/2a, 130 00, spisová značka B 8938 vedená u Městského soudu v Praze (dále jen „ČD-T“)

1. Předmět Podmínek

1.1. Co obsahují: Tyto Podmínky obsahují:

- a) povinnosti stavebníka jemu stanovené obecně závaznými právními předpisy České republiky, na jejichž dodržování ČD-T trvá,
- b) povinnosti určené stavebníkovi ČD-T z titulu vlastnického práva ke komunikačnímu vedení, které je stavbou stavebníka dotčeno, a dále
- c) závazný způsob pro vytyčení trasy komunikačního vedení ve vlastnictví ČD-T.

2. Pojmy užití v Podmínkách

- 2.1. **Stavebník:** stavebníkem se dle těchto Podmínek rozumí osoba, která pro sebe žádá vydání stavebního povolení nebo ohlašuje provedení stavby, terénní úpravy nebo zařízení a dále osoba, která výše uvedené provádí, pokud nejde o stavebního podnikatele realizujícího stavbu v rámci své podnikatelské činnosti.
- 2.2. **ZoEK:** zákon č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích v platném znění
- 2.3. **StavZ:** zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v platném znění
- 2.4. **Komunikační vedení:** síť elektronických komunikací, tak jak je tato vymezena v § 2 písm. h) ZoEK, ve vlastnictví ČD-T
- 2.5. **Kontaktní osoba:** Martin Hofhans, tel. +420 724 644 806, martin.hofhans@cdt.cz
- 2.6. **Ochranné pásmo komunikačního vedení:** pásmo, které u podzemního komunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.
- 2.7. **Smluvní podmínky:** Tyto Podmínky tvoří v případě uzavření smluvního vztahu se stavebníkem spolu s platnou smlouvou „smluvní podmínky“.
- 2.8. Veškeré ostatní pojmy užití těmito Podmínkami je nutně vykládat dle obecně závazných právních předpisů, zejména pak dle StavZ a ZoEK.

3. Povinnosti stavebníka při stavbě

- 3.1. Pro účely překládky komunikačního vedení ve vlastnictví ČD-T je stavebník povinen uzavřít se společností ČD-T smlouvu o realizaci přeložky kabelových sítí ČD – Telematika a.s.
Dle §104 odst.17 ZoEK nese stavebník, který vyvolal překládku komunikačního vedení, náklady spojené s nezbytnými úpravami dotčeného úseku vedení sítě elektronických komunikací, a to na úrovni stávajícího technického řešení.
- 3.2. Stavebník je povinen, v souladu se ZoEK, učinit veškerá potřebná opatření k tomu, aby nedošlo k poškození komunikačních vedení stavebními pracemi, zejména tím, že:
 - písemně vyrozumí organizaci, která vydala vyjádření, o svém úmyslu provádět stavební práce v blízkosti komunikačního vedení a to nejméně 15 dnů předem,
 - před zahájením zemních prací zajistí vytyčení polohy komunikačního vedení přímo na staveništi,
 - zajistí, aby nebyly prováděny zemní práce, nebo terénní úpravy v ochranném pásmu komunikačního vedení bez souhlasu jeho vlastníka, tj. ČD-T,
 - prokazatelně seznámi všechny pracovníky, kteří budou provádět práce, s polohou komunikačního vedení,
 - zajistí odpovídající ochranu komunikačního vedení dle obecně závazných právních předpisů a norem, pokud bude jeho trasa pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,

www.cdt.cz

ČD – Telematika a.s. | akciová společnost | Korespondenční adresa Pod Táborem 369/3a | 150 00 Praha 9 | tel.: +420 972 225 333
Sídlo společnosti Pernerova 2819/2a | 130 00 Praha 3 | IČ: 61429443 | DIČ: CZ61429443 | vedená u Městského soudu v Praze, spisová značka B 8938

POŠKOZENÍ KOMUNIKAČNÍHO VEDENÍ HLASE NA TEL: +420 210 021 666

Jedná se o všeobecné podmínky pro přípravu a především realizaci staveb – bez vlivu na technické řešení v této TS



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 1955/278

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 10949/2017-SZDC-SSZ-ÚT2-Dom

Vyřizuje: Ing. Marcela Domanická

Telefon: 972 524 142

Mobil: 727 874 374

E-mail: Domanicka@szdc.cz

Datum: 13.03.2017

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Pavel Langer

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Připomínky SSZ k Technické studii „Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová - Jateční“

Připomínky jsou k dokumentaci Technické studie k projednání vydané k 01/2017

Ing. Stanislav Kejval

S koncepcí hloubeného tunelu pomocí milánských stěn včetně zastropení souhlasíme. K dokumentaci máme následující připomínky:

- Není dořešena izolace a průsaky stěnami a spárami pod stropem do prostoru komunikace.
Samotná tloušťka konstrukcí přes 1,0 m a již dlouhodobá zkušenost s realizací „zámků“ monolitických podzemních stěn nás opravňují k tvrzení, že zamezit průsakům v kritických místech se dá např. kombinací fugebandů a bobtnavých pásků ve všech pracovních sparách. Domníváme se také, že tyto podrobnosti jsou předmětem až dalších stupňů projektové přípravy, která bude doplněna i o podrobný IGHP a z těchto poznatků bude vycházet i podrobný návrh na zajištění vodonepropustnosti hloubených konstrukcí.
- Konstrukce milánských stěn včetně zastropení zajistí technickou suchost tunelu, ale ne vodotěsnost. Objekt je ve značně stísněných poměrech a obnova rubové izolace tunelu pod tratí je nereálná. V příčném řezu není uvažováno s žádnou úpravou líce milánských stěn pro zajištění vodotěsnosti v prostoru komunikace.
Dotto viz výše
- Tunely jsou navrženy sklonově s nejnižším místem uprostřed tunelu. Z hlediska vedení trasy to má největší nároky na odvodnění. To znamená dořešit odvodňovací systém tunelu včetně větrání, které může změnit profil příčného řezu.
Větrání není vzhledem k délce tunelu nutné. V cílovém stavu navrhujeme odvodnění z nejnižšího místa komunikace odvodňovací štolou do řeky.

Ing. Domanická

Obecně:

- Rozpor v délce tunelových trub v příloze B.2.3

Bylo opraveno

- Na tunelovém objektu do vzorových příčných řezů naznačit trakční stožáry se základy

V místě základu TV byl doplněn příčný řez kolejištěm – je doložen v části dokumentace řešící žel.svršek a spodek

Ing. Petr Pokorný - Připomínky ke studii z hlediska vlivu stavby na životní prostředí

A. Průvodní zpráva

Doplňte kapitolu „Návaznost na proces EIA“. V ní vyhodnoťte, zda práce navrhované technickou studií (dále TS) – zejm. výstavba silničního tunelového objektu pod železniční tratí a provizorní přeložka železniční trati včetně trakčního vedení a s tím související zábory mimodrážních pozemků a demolice byly již v plném rozsahu posouzeny z hlediska vlivu na životní prostředí. Uveďte, kdo byl oznamovatelem a s jakým výsledkem proces EIA skončil.

Pokud práce řešené TS posouzeny v procesu EIA nebyly, navrhněte řešení (možné i variantně) jak dále postupovat. Navržené řešení by se mělo určit, jaký investor (ŘSD nebo SŽDC) případné doplnění procesu EIA provede. V této souvislosti je třeba zohlednit, jaký investor bude zajišťovat vyřízení územní rozhodnutí na lokální úsek plánované silnice I/20 řešený v TS. Dále je nutno zohlednit skutečnost, že Krajský úřad Plzeňského kraje v nedávné době (2.1.2017) vydal pod č.j. ŽP/51/17 závazné stanovisko k ověření změn záměru „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy-Koterov“, které s výše popisovanými změnami nepočítalo.

Obecně lze konstatovat, že Technická studie neřeší problematiku životního prostředí a vztah k procesu EIA. Toto je řešeno až v dalších stupních projekční přípravy, tedy v DUR či přípravné dokumentaci.

Navržené technické řešení v TS svým rozsahem a dopady do území není nad společný rámec staveb „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov“ a „Silnice I/20 Plzeň, úsek Jasmínová – Jateční“. Obě tyto stavby mají platné stanovisko k procesu EIA.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar

Náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň

Stavební správa západ



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



SU A0033842

V Plzni dne: 15. 03. 2017

Doporučeně

Vaše zn.:

SUDOP PRAHA a.s.
Ing. Pavel LANGER
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Naše zn.: 1435/17-33100/SL

Vyřizuje: Ing. Stanislava LIŠKOVÁ
+ 420 377 333 765
+ 420 721 214 161
stanislava.liskova@rsd.cz

Věc: **KŘÍŽENÍ TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ SE SILNICÍ I/20 V ÚSEKU
JASMÍNOVÁ - JATEČNÍ**

STANOVISKO K PROJEKTOVÉ DOKUMENTACI – TECHNICKÁ STUDIE

Dobrý den,

po provedení kontroly projektové dokumentace ve stupni technická studie pro výše uvedenou stavbu, kterou zpracovala společnost SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 v 03/2017, uvádíme,
že s touto technickou studií ŘSD ČR, Správa Plzeň souhlasí bez připomínek.

S přáním příjemného dne

(Signature)
Bc. Miroslav BLABOL, DiS.
vedoucí úseku výstavby ŘSD ČR, Správy Plzeň



Cc: Správa dopravní železniční cesty, státní organizace, Stavební správa západ, Ing. Marcela DOMANICKÁ, Sušická 23,
326 00 Plzeň

Korespondenční adresa:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Plzeň, Hřímálého 37, 301 00 Plzeň

Čerčanská 12
140 00 Praha 4

tel.: 241 084 111
fax: 241 084 575

IČO: 65993390
DIČ: CZ65993390