

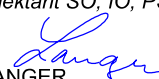




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 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: ING. PAVEL LANGER 	Kontroloval: ING. JIŘÍ SYROVÝ 

Název akce: UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA - LOBZY - KOTEROV	Číslo smlouvy: 14 256 201
	Projektový stupeň: PD
Část: DOKLADY DOKLADY Z PROJEDNÁNÍ BĚHEM ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE KOMPLEXNÍ VYJÁDRĚNÍ PROJEKTANTA K PŘIPOMÍNKÁM	Datum: 02/2017
	Číslo částí: H.2.2

KOMPLEXNÍ VYJÁDŘENÍ PROJEKTANTA

na všechny obdržené připomínky složek SŽDC s.o. , ČD a.s. a ostatních účastníků přípravy
k přípravné dokumentaci stavby

„Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy - Koterov“

Tento dokument byl zpracován na základě konferenčního projednání připomínek ze dne 11.1.2017. 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. GR, odbor přípravy staveb, č.j. 362/2017-SŽDC-O6 z 3.1.2017 str.3
2. SŽDC s.o. GR, odbor řízení provozu, č.j. 254/2017-SŽDC-O12 z 3.1.2017 str.7
- součástí stanoviska je vyjádření Odboru operativního řízení a výluk O-11
3. SŽDC s.o. GR, odbor traťového hospodářství, č.j. 800/2017-SŽDC-O13 z 6.1.2017 str.9
4. SŽDC s.o. GR, odbor automat.a elektrotechn., č.j. 319/2017-SŽDC-O14 z 3.1.2017 str.21
5. SŽDC s.o. GR, odbor strategie, č.j. 88/2017-SŽDC-O26 z 2.1.2017 str.23
6. SŽDC s.o. GR, odbor Správy osobních nádraží, č.j. 168/2017-SŽDC-O28 z 2.1.2017 str.25
7. SŽDC s.o. Stavební správa západ, č.j.258/2017-SŽDC-SSZ-UT2-Dom z 6.1.2017 str.27
8. SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň. Souhrnné stanovisko, č.j. 244/2017-SŽDC-OR_PLZ-OPS z 13.1. 2017 str.33
- přílohou stanoviska je Vyjádření SŽDC SSZT Plzeň bez č.j.
- přílohou stanoviska je Vyjádření SŽDC SŽE Plzeň bez č.j.
- přílohou stanoviska je Vyjádření ČD-Telematika č.j. 15951/2016-O z 21.12.2016
- přílohou stanoviska je Vyjádření SŽDC TÚDC č.j. 10132/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT z 21.12.2016
9. SŽDC s.o. Správa osobních nádraží Plzeň, č.j. 59/2017-SŽDC-SON-RSONPLZP z 2.1.2017 str.57
10. SŽDC s.o. Správa železniční geodézie Praha, č.j.4059/2016-SŽDC-SŽG PHA-PLZ z 7.12.2016 str.59
11. ČD a.s. GR, odbor investic, č.j. 1461/2016-O3 z 17.1.2017 str.61
- přílohou stanoviska je Vyjádření RSM Praha č.j. 29/2017 z 3.1.2017
12. ČD Cargo a.s., č.j. 0017-2017-013/12 z 4.1.2017 str.67
13. SŽDC s.o. SSZ, SŽDC s.o. O-13, SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň - dodatečné připomínky k železničnímu mostu SO 93-38-01 str.69

Z podkladů odpovědných projektantů PS a SO zkompletoval v 02/2017

Ing.Pavel Langer



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 18619/2016-SZDC-SSZ-UT2

Ze dne:

Naše zn.: 362/2017-SZDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 3. 1. 2017

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy - Koterov

K předložené přípravné dokumentaci máme následující stanovisko:

S návrhem koncepce technického řešení a věcným rozsahem stavby souhlasíme. K jednotlivým částem dokumentace máme následující připomínky.

Souhrnné části

- V příloze B.11 není zakreslen rychlostní profil V_{150} a V_k . Žádáme o jeho doplnění.

Bylo doplněno.

Dopravní technologie (zpracoval Ing. Konopásek, tel. 602 289 077)

Bez připomínek.

Železniční svršek a spodek, nástupiště (zpracoval Ing. Záruba, tel. 725 501 038, Ing. Veliš, tel. 724 578 493)

- K navržené koncepci kolejového řešení nemáme připomínky.
- V místech souběhu rekonstruované tratě s přeložkou silnice I/20 žádáme doplnit do příčných řezů zakres této související koordinované stavby. Zejména v oblasti v km 346,000 – 347,300 v souběhu s připravovanou investiční akcí ŘSD by bylo vhodné doplnit větší množství příčných řezů dokladujících vzájemnou koordinaci obou staveb. V některých místech není vzájemná koordinace obou staveb zajištěna (vzájemně se překrývající zemní tělesa obou dopravních staveb, upravované zemní těleso dráhy zasahující do prostoru jízdních pruhů atd.)

Koordinace s tunelovým objektem v místě křížení se silnicí I/20 byla provedena dodatečně po rozpracování Technické studie „Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“ která byla za tímto účelem objednatel zadána. Podrobnou koordinaci s vlastní přeložkou silnice I/20 lze provést jen v rozsahu podrobností existující dokumentace přeložky silnice I/20 = studie obsahující situaci, podélný profil a charakteristické příčné řezy.

- V místě budoucího mimoúrovňového křížení železniční tratě a přeložky I/20 cca v km 346,5 je patrně zakreslena chybná poloha rozhodujícího mostního objektu, která neumožňuje převedení železniční tratě

V rámci výše zmíněné Technické studie byla optimalizována poloha mostního objektu ve vztahu k bezproblémovému převedení železniční trati a jejich součástí. V dokumentaci upraveno.

- **SO 93-33-21 zastávka Plzeň-Slovany, nástupiště**
- V TZ je popsáno zřízení provizorního přístupu na nástupiště u koleje č. 2, přičemž při následné stavbě přeložky silnice I/20 bude snesen a nahrazen nově zbudovaným přístupem. Dle situace v rámci SO 94-33-01 je však výhledový přístup zakreslen přímo v místě navrženého přístřešku pro cestující.

Přístup na zastávku z výhledového odbočného ramena silnice I/20 byl převzat ze studie přeložky silnice I/20. Řešení ze studie bylo prověřeno a upraveno. Nové posouzení vychází z výškových kót budoucí silnice I/20 a sklonu 7,0 % odbočného ramena silnice z okružní křižovatky ve směru ul. Sušická. Po tomto posouzení bylo možné přístup na nástupiště posunout o cca 20 m, čímž byla eliminována kolize s přístřeškem pro cestující.

Mosty, propustky, zdi, demolice, protihluková opatření, komunikace

(zpracoval Ing. arch. Andršt, tel. 724 951 970, Ing. Záruba, tel. 725 501 038)

SO 93-38-04 Rampa na přístupové komunikaci k zast. Plzeň-Slovany

- Upozorňujeme, že z hlediska platné legislativy (včetně vyhl. č. 398/2009 Sb.) se nejedná o rampu (pozn.: rampa je na vstupu do objektu, nebo slouží k překonávání výškových rozdílů v rámci objektu). Ve skutečnosti se jedná o šikmý přístupový chodník. Z této skutečnosti je nutno vycházet i při návrhu technického řešení a nezřizovat zbytečně a nesmyslně mezipodesty.

Bylo vysvětleno, že výškové vedení rampy vychází z okrajových podmínek, které určují celkovou délku rampy. Při odstranění mezipodest by byla úspora cca. 5m délky rampy.

- Není zřejmé, o jakém podchodu a cyklostezce se píše v popisu technického řešení (nejedná se o podchod ani cyklostezku a uvedená čísla stavebních objektů se v dokumentaci nevyskytují). Rovněž není zřejmé, o jaké lávce se píše v kapitole Návrhové zatížení (jde text identický s technickou zprávou k SO 94-38-01 !!!).

TZ byla opravena

SO 94-38-01 Lávka pro pěší v km 344,374 trati Č. Budějovice - Plzeň

- O jakých mezipodestách se píše na začátku str. 5 technické zprávy? Ve výkresech nejsou zobrazeny. Dále viz připomínky k SO 98-38-04 (problematika nevhodnosti návrhu mezipodest na přístupových chodnících a používání termínu „rampa“ v případě návrhu chodníků).

TZ byla opravena

- Není zřejmé, z jakých technických požadavků vycházel projektant při doplnění madel (text: „Zpracovatel doplnil vzhledem k celkové délce rampy po celé délce zábradlí ještě madla ve výšce 300 a 900 mm nad povrchem lávky pro snazší pohyb vozíčkářů“). Nutno zdůvodnit požadavky platné legislativy (opět pozor na terminologii chodníkxrampa!).

TZ byla opravena

- Pozn.: ve zdůvodnění stavby je uvedeno, že jde o lávku přes trať ČD. Z jakého důvodu je tedy zařazena do investice SŽDC? Upozorňujeme, že od roku 2003 není možno hovořit o tratích ČD s výjimkou např. dep tohoto dopravce. Žádáme opravit text.

Zdůvodnění stavby bylo opraveno

- Obecně - nepředpokládáme, že by tento objekt měl být po ukončení stavby součástí majetku SŽDC, protože se nejedná o přístup na nástupiště, ale propojení v rámci města. Z tohoto důvodu by technické požadavky měl definovat budoucí majitel a správce, nikoliv provozovatel dráhy (např. viz odkaz na schválený systém vodotěsné izolace v technické zprávě).

Okrajové podmínky pro návrh lávky vychází z požadavku budoucího správce a přepokládaného investora a to je město Plzeň.

SO 93-38-01 Železniční most v km 346,013 (ev. km 346,031)

V technické zprávě v kapitole 6.2.2. je uvedena nejvyšší traťová rychlost pro tento mostní objekt 110 km/h. GPK umožňuje traťovou rychlost $V_k = 120$ km/h. Žádáme uvést do souladu.
TZ byla opravena

- V technické zprávě v kapitole 6.3.1. a v příčných řezech je popsána a zakreslena PHS (SO 93-34-40). Potřeba zřízení této PHS není v dokumentaci zdůvodněna a pro SO 93-34-40 nejsou vypracovány povinné přílohy. Žádáme vyjasnit.

TZ byla opravena

SO 94-38-31 Železniční propustek v km 344,658 (ev. km 344,635)

- Doložená situace tohoto SO odpovídá jinému SO. Žádáme opravit.

TZ byla opravena

Demolice

- Součástí samostatných objektů demolice mohou být pouze stavby evidované v katastru nemovitostí, aby bylo možno vydat demoliční výměr. Doporučujeme proto demolici rampy zahrnout do stavebního objektu, kvůli němuž je demolice navrhována.

Demolice rampy byla zahrnuta do SO 94-34-07 žst Plzeň-Koterov, provozní budova, novostavba.

- U demolice č. 2 upozorňujeme na chybné uvedení parcelního čísla pozemku, na kterém je demolovaný objekt situován (uvedeno je st. 893, dle KN je správné číslo pozemku 1391/4). Obecně je nutno u demolice uvést jejich důvod - tak, aby bylo možno obhájit zařazení demolice do investiční akce v souladu s požadavky směrnice GR SŽDC č. 16/2005. Žádáme doplnit.

Číslo pozemku bylo opraveno.

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Zunt, tel. 727 876 501)

Bez připomínek.

Výše uvedené stanovisko se vztahuje pouze k technické části dokumentace. Náklady stavby a ekonomické hodnocení nebyly součástí předložené PD.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Dodatečné připomínky SŽDC O-6 k PD Uzel Plzeň, 5. Stavba, Lobzy - Koterov

B.3.1 – Dendrologický průzkum, Technická zpráva

- chybí informace, na základě jaké metodiky byl dendrologický průzkum proveden

Průzkum je proveden na základě požadavků vyhlášky č. 189/2013 Sb.. Metodika neexistuje.

3. Vliv na mimolesní zeleň

- není jasné, z čeho vychází vzdálenost 8 m od osy koleje pro potřeby kácení, dle energetického zákona je ochranné pásmo stanoveno na 7 m

Vzdálenost „8 m od osy koleje“ vznikla kombinací odstupu od trakčního vedení a případného obcházecího vedení, jde o určitý empirický zjednodušující kompromis. Setkáváme se i s požadavkem OŘ kácet do vzdálenosti 30 metrů od osy koleje, pokud tyto vzdálenosti SŽDC sjednotí celorepublikově, bude dobře.

str. 4

4.3 Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně

- je citován zrušený metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně. Aktuálně platný metodický pokyn SŽDC je ze dne 31.10.2016 č. j. S 43941/2016-SŽDC-015

Od 1.4.2017 bude platit nová legislativa v oblasti dendrologie (velmi výhodná pro SŽDC), metodické pokyny pak už nebudou třeba.

- chybí citované vyjádření příslušného oblastního ředitelství ve věci plánu rozsahu údržby, na které je v textu odkazováno

Bylo požádáno. Do čistopisu dokumentace je doplněno.

B.12.1 – Organizace výstavby

str. 16

6.3 Recyklační a třídící základna

- v zásadách pro zřízení a provozování třídící linky chybí opatření uvedená na str. 5 kapitoly B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Bylo doplněno.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 254/2017-SŽDC-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 3.1.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

„Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy – Koterov“, souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci

K předložené přípravné dokumentaci (PD) stavby „Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy – Koterov“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

SO 94-34-07, B.1, kap. 1.4.11 a E.2.1.4

Do dokumentace nutno doplnit zdůvodnění vybudování nové provozní budovy.

Bylo doplněno.

B.2

Nutno doplnit zdůvodnění vybavení kusé výtažné koleje č. 4a trakčním vedením.

Trakční vedení bylo v dokumentaci z koleje č. 4a odstraněno.

B.1, kapitola 1.4.1, PS 94-21-01 ŽST Plzeň-Koterov, B.2 a D.1, TZ, kap. 4.2, PS 94-21-01

Nutno počítat s tím, že Uzel Plzeň bude po přestavbě ovládán místně z Plzně. V dokumentaci je proto nutné zcela jasně popsat, z jakého pracoviště bude ŽST Plzeň-Koterov po přestavbě Uzlu Plzeň ovládána.

Bylo doplněno do technické zprávy.

Formální připomínka

V dokumentaci je uváděn rozdílně název ŽST: Plzeň Koterov, Plzeň – Koterov, Plzeň-Koterov – správný název ŽST dle služební rukověti SŽDC SR 70 je „Plzeň-Koterov“.

Bylo upraveno.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. B. Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel: Ing. R. Těhník, tel. 972 244 641)

Bez připomínek.

Ing. Josef Hendrych
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn. 18619/2015-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom

Ze dne 19. 11. 2016

Naše zn. 800/2017-SŽDC-O13

Vyřizuje Ing. Josef Bednář

Telefon 972 244 564

Mobil 727 827 266

E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 6. 1. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Marcela Domanická

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy - Koterov, připomínky k přípravné dokumentaci

V rámci posouzení **přípravné dokumentace** máme k předložené dokumentaci za SŽDC GR O13 následující připomínky.

Zásadní připomínky k projektu

- V dokumentaci nebyl doložen předstihový objekt v místě křížení s připravovanou stavbou silnice I/20. Požadujeme doplnit a předložit.

Tunelový objekt pod železniční tratí řešící křížení dráhy s budoucí přeložkou silnice I/20 není součástí přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“, tudíž není a nemůže být v dokumentaci doložen. Je součástí samostatné stavby přeložky silnice I/20, jejíž investorem je ŘSD. V současné době je pro stavbu přeložky silnice I/20 v úseku Jasmínová - Jateční zpracován záměr projektu. Při zpracování PD stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ je na stavbu přeložky silnice I/20 nahlíženo jako na související investici.

Koordinaci souvisejících staveb lze provést jen do úrovně podrobností technického řešení dostupných dokumentací. V případě přeložky silnice I/20 jsou to podrobnosti na úrovni Záměru projektu.

Proto bylo investorem SŽDC dodatečně zadáno zpracování Technická studie „Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“. Tato studie rozpracovala technické řešení tunelového objektu pod tratí do podrobností potřebných pro koordinaci s drážní stavbou. Cílem této studie je (mimo koordinace technického řešení) průkaz realizovatelnosti tunelového objektu v souběhu se stavbou „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ a vymezení technických a územních podmínek realizace stavby v této lokalitě.

V čístopise přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ jsou výsledky technické studie „Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“ zapracovány.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz a Ing. Bernatík, tel. 972 762 485, Bernatik@szdc.cz)

- Do dokumentace je nutné zapracovat náklady na demontáž a zpětnou montáž magnetického informačního ve smyslu dopisu ze dne 24. 2. 2016 č.j.50553/2015-SŽDC-O13.

Bylo doplněno do výkazu výměr svršku příslušného SO.

- Požadujeme doložit přehlednou přílohu návrhu železničního spodku ve formě účelového geotechnického profilu, kde budou zároveň popsány rozsahy jednotlivých navržených konstrukcí, rozdělení na kvazihomogenní celky, návrhové parametry a návrh bude popsán a zdůvodněn. Tuto přílohu požadujeme znovu předložit.

Byla předložena situace se zakreslením rozsahu jednotlivých sanací, rozdělením kvazihomogenních bloků a tabulkový návrh pražcového podloží se vstupními parametry. Do TZ bylo doplněno zdůvodnění návrhu.

- Vzhledem k rychlosti nad 80 km/h bude dle TKP8 zahrnuto do projektu i broušení hlavních kolejí.
Ve stavbě je uvažováno s broušením hlavních kolejí dle TKP 8 Konstrukce koleje a výhybek.
- U objektu nástupiště je nutné nákladově uvažovat i s mobiliářem. Navrženou konstrukci nástupiště je potřeba řádně zdůvodnit.

Mobiliář (sedáky, koše, klaprám pro umístění jízdních řádů) je vykázán v SO 93-34-30 Zast. Plzeň-Slovany, přístřešky pro cestující. Do Technické zprávy bylo doplněno zdůvodnění konstrukce nástupiště.

Technická zpráva

- Doplníte seznam platné legislativy rozhodné pro návrh.

Bylo doplněno.

- Popis v textu obecně upravte dle staničení.

Bylo doplněno.

- Kap. 2.1 – doplňte č. TÚDÚ a zatřídění tratě dle TSI.

Bylo doplněno.

- Kap. 3.2 – kde je předkategorizace doložena?

Předkategorizace byla doložena v části H 1.5.

- Kap. 4.1.1 – popište stav výhybek, stav kol. lože. Jsou zde nějaké problematické úseky z hlediska kontaminací kol. lože a příp. i zemní pláně? Zejména v plochách po rušených manipulačních kolejích. Je zde požadavek na rekultivaci?

Stav výhybek a kolejového lože byl doplněn do textu v TZ dle předkategorizace a kopaných sond. Analýza odebraných vzorků neprokázala žádnou lokální kontaminaci štěrkového lože. Část štěrkového lože jde dokonce využít bez recyklace/trídění. Požadavek na rekultivaci nebyl vznesen. Štěrkové lože v seřadovacím nádraží bude pouze rozhrnuto. Pro další stupeň byl doporučen další průzkum štěrkového lože v seřadovacím nádraží. Kontaminovaný štěrk v oblasti výhybek byl uvažován ve standardním rozsahu 15 m3/výhybku.

- Kap. 4.1.2 – byly zjištěny historické sanace? Nejsou zde žádné informace o problematických místech, opakovaných závad GPK, problematický zářez v km 346,8 – 346,9 apod. Údaje o HPV a dalších specifikách, které ovlivňují návrh žel. spodku.

Do TZ byly doplněny informace o historických úsecích, problematických místech, údaje o HPV atp.

- Kap. 5.1.2 – vzhledem k tomu, že se kompletně upravuje celé kolejiště a jeho podstatná část se ruší bez náhrady, není nezbytné ve stanici navrhovat minimální osovou vzdálenost 4,75 m. Po prověření možných dopadů na zvětšení osové vzdálenosti na standardních 5,0 m v tomto stupni požadujeme zpracovat v projektu.

Vzhledem k možnému zásahu do zhlaví bylo do dalšího stupně doporučeno prověření možnosti zvětšení osové vzdálenosti na 5,0 m.

- Kap. 5.1.3 – výhybka 1:26,5-2500 konstrukčně umožňuje rychlost 130 km/h, ale zde není využitelná. Je zde navržena zejména z důvodu nepřekročení mezních hodnot náhlé změny nedostatku převýšení v hlavních kolejích z důvodu životnosti a komfortu jízdy.

Byl upraven text v TZ.

- Kap. 5.1.5 – popište řešení změny staničení na začátku úprav.

Na začátku stavby je uvažováno s osazením abnormálního hektometrovníku se skokem staničení.

- Kap. 5.2.1 – u svršku 60E2 (tak používejte v popisu) doplňte slovo „pružné“ upevnění.

Bylo doplněno.

- Kap. 5.2.2 – specifikujte výhybky i v ostatních kolejích. Výhybky ve svršku 60E2 budou jen v hlavních kolejích.

Bylo doplněno.

- Kap. 5.2.3 – je nějaký důvod nesvařit i manipul. koleje – např. 4a? Délky kolejnic ve vztahu k technologii svařování definujte dle S3 díl IV čl. 7.

Bylo doplněno svaření i manipulačních kolejí. Při napojení na stávající stav je uvažováno se svařením 25 m za novou výhybkou.

- Kap. 6.1.2 – zdůvodněte použití ZZM, proč se nepoužije zlepšení pouze pojivy bez odtěžování?

Řešení se zlepšením zemin mechanicky bylo zvoleno z důvodu velkého promrzání konstrukce. V případě zlepšení pojivy by vycházela neekonomicky velká konstrukční vrstva prakticky přes celou stanici. Uvažováno bylo se zlepšením křivky zrnitosti promísením jemnozrnného materiálu s vyzískaným kolejovým ložem.

- U ZZM požadujeme specifikovat charakteristiky zeminy z hlediska namrzavosti dle S4 příloha 7 čl. 8. Z toho pak bude stanovena dovolená hloubka promrzání. Zdůvodněte nutnost použití vápna.

Vápnem bylo uvažováno jako pomocný prvek pro snížení vlhkosti zeminy a lepší zpracovatelnost zeminy na stavbě. Popis namrzavosti byl doplněn do Technické zprávy.

- Pokud se zemina zlepšuje jednak mechanicky ale také příměsí pojiva, upravte název na „zemina zlepšená mechanicky a pojivem“. Zlepšená zemina (ikdyž je zlepšená mechanicky) musí být zhutněna minimálně na $I_d 0,9$ (viz S4, příloha 13) – upravte. Kolik vápna a jakého typu se uvažuje zpracovat do zeminy (doporučuji vápno CL 90)? Jak to bude s namrzavostí zlepšené zeminy a s dosahem podzemní vody, resp. vody z trativodu? Pokud bude výsledná zlepšená zemina namrzavá (třída pevnosti dle ČSN EN 14227-11 méně než $R_c 1,0$; třída CBR dle téže normy méně než CBR40), musí být mimo dosah podzemní vody (vody z trativodu) a nesmí vůbec promrznout (nutná ochrana proti promrzání). V této fázi je důležité určit, zda zlepšená zemina bude namrzavá a připustí se její promrznutí do 1/3 tloušťky vrstvy, zda bude v dosahu vody (podzemní nebo z trativodu) a tomu se následně přizpůsobí obsah a typ pojiva, přičemž se musí ověřit, zda vůbec lze dosáhnout navrhovaných parametrů.

Pojivo (vápno) je přidáváno jako pomocný prvek pro úpravu vlhkosti zeminy a lepší zpracovatelnost na stavbě. S touto vrstvou se proto neuvažuje jako s vrstvou zlepšenou pojivy a je dovoleno její promrzání jako nezlepšené zeminy. Zároveň zajistí mechanické zlepšení zemin úpravu křivky zrnitosti, zlepšení únosnosti a částečnou nepropustnost a nenamrzavost.

- Výměna zemin – specifikujte charakteristiky použitých zemin a jejich zdroj – stavba nebo nákup.

Bylo doplněno.

- Kap. 6.2 – specifikujte charakteristiky výsledného materiálu po promísení.

Bylo doplněno.

- Kap. 6.3 nepopisuje křížení s I/20. Doplňte navržené řešení s rozdělením do SO.

Byl doplněn popis technického řešení s rozdělením do příslušných staveb (Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy-Koterov; Technická studie křížení železniční trati se silnicí I/20).

- Doplňte seznam výjimek a informace k postupu výstavby.

Bylo doplněno.

- Kap. 7.1 – popište sklony přístupových chodníků. To platí i pro stávající komunikace využívané pro propojení nástupišť. Dle požadavku směrnice č. 11 doplňte rozhodující dopravně technologické údaje. Na jednáních bylo požadováno prověřit konstrukce SUDOP a UMSTEIGER. Zdůvodnění navržené konstrukce nebylo dohledáno.

Sklony přístupových chodníků byly doplněny, přístupové chodníky splňují požadavky vyhlášky 398 pro bezbariérové užívání staveb. Stávající komunikace sloužící k přístupu na nástupiště č. 2 od silničního nadjezdu v km 347,133 je ve sklonu 8,125%. Rozhodující dopravně technologické údaje jsou uvedeny v části B.02 – Dopravní technologie. Uvedeny jsou základní délky vlaků, ze kterých

vyplývá délka nástupištní hrany, velikost přístřešků byla dimenzována podle počtu cestujících předpokládaných dle ČD.

- Doplňte popis úpravy povrchů po sneseném kolejišti a nástupištích v Koterově.

Bylo doplněno. V rámci stavby se uvažuje s výziskem šterkového lože pouze v místech, kde budou zasahovat nové koleje. Ve zbylém prostoru po snesených kolejích a nástupištích se uvažuje s rozhrnutím šterkového lože.

- Příloha č. 1 – požadujeme doložit grafickou přílohu účelového GT profilu, ze které bude zřejmé určení rozsahu kvazihomogenních bloků a návrhových charakteristik a vztah nové nivelety. Požadujeme znovu předložit. Totéž platí i pro návrh v předjízdnych kolejích. V návrhu je potřeba zohlednit i příčný posun kolejí ve stanici. V sondách byly zastiženy i štěty, jak s nimi bude naloženo?

Byla předložena situace s návrhem pražcového podloží.

- Typy KPP a ZKPP nejsou popsány. Chybí výpočty k_1 , k_2 ...

Typy KPP a ZKPP byly doloženy tabulkou s výpočtem jednotlivých parametrů.

- Výměna zeminy – není definován materiál na výměnu, jeho charakteristiky, ze kterých bude zřejmé dosažení únosnosti ze 4 na 35 MPa na povrchu vyměněné zeminy. Zásady budou dle Ž4.12 vč. výztužné GM.

Uvažován byl nakupovaný materiál lomového kamene frakce 0-125.

- MZZ – definujte výsledné parametry materiálu po promísení. Doložte dosažení 35 MPa na povrchu ZZ. V sondách, kde bylo zastiženo podloží v charakteristikách F4/CS byl klasifikován i vodní režim VN (KS116), hzdov pak bude 0.

Bylo doplněno.

- SVC – místo SVC navrhnete CS z centra.

Bylo doplněno.

- Na horninovém podkladu byly zjištěny celkem nízké hodnoty únosnosti, např. KS104 R6/GC, typ 5 zde není vhodný.

Asfaltový beton byl doplněn o podkladní vrstvu ze šterkodrti, která zajistí požadovanou pevnost na zemní pláni. Asfaltový beton pak bude mít funkci ochrannou, kdy nepropustí srážkovou vodu do podloží, které by mohlo být ovlivněno objemovými změnami v případě nepříznivých teplotních změn (promrzání).

- Chybí popis rozsahu a vstupních návrhových hodnot kvazihomogenních bloků.

Bylo doplněno.

- V dopravnách není jasný rozsah rekonstrukce železničního spodku (rozsah konstrukcí pražcového podloží uvádí jen podélný profil kolejí č. 1). Z dokumentace musí být zřejmé přechody z jednoho typu pražcového podloží na jiný typ pod všemi kolejemi a výhybkami. Pro jednoznačnou přehlednost zakreslete pražcové podloží do situací.

Byla předložena situace s návrhem pražcového podloží.

- Sjednoťte návrh konstrukce pražcového podloží. Dle jednotlivých sousedících kopaných sond kolísá únosnost a typ zeminy, na což lze usuzovat na lokální nízké únosnosti i v místech neověřených kopanými sondami (mezi sondami). K jednotlivým kvazihomogenním blokům:
 - Úsek km 343,675-343,771: krátký blok (cca 100 m). Navrhnete taktéž zlepšenou zeminu jako v předchozím bloku.
 - Úsek km 343,836-343,975: krátký blok (cca 150 m). Navrhnete taktéž zlepšenou zeminu jako v následujícím bloku.
 - Úsek 344,246-344,386: krátký blok (cca 150 m). Navrhnete taktéž zlepšenou zeminu jako v následujícím bloku.
 - Úsek km 345,086-345,931: proč se navrhuje menší tloušťka vrstvy ze zlepšené zeminy? Doporučuji stejnou tloušťku jako v předchozích blocích.

Rozdělení kvazihomogenních celků bylo sjednoceno dle připomínky.

Situace

- V tabulce výhybek popište žlabové pražce, upevnění, srdcovky
Bylo doplněno.
- Tečna směr ČB bude odsouhlasena od správce SPPK SŽG. Pokud SP ČB – Plzeň bude sledovat variantu zdvoukolejnění od St. Plzeňce, je možné úpravu délek přechodnic ponechat až na zdvoukolejnění spojené s výstavbou dvoukolejného mostu ev. km 343,808 a oblouk $R=12000$ m vynechat.
Vzhledem k nejednoznačnosti řešení v úseku Starý Plzenec – ŽST Koterov bude ponecháno do dalšího stupně.
- V $R=550$ m za Koterovem je $V_{130}=110$ km/h. V podélném profilu je 100 km/h. Uved'te do souladu.
Bylo opraveno.
- Podchycený výtok kanalizace v km 346,462 požadujeme podrobně popsat a doložit z hlediska dimenzí navrženého drážního odvodnění. Obecně s vyústováním cizích kanalizací do drážního odvodnění nesouhlasíme. Nelze ho zrušit zapojením do kanalizace?
Vzhledem k zásahu tunelového objektu v místě křížení se silnice I/20 je řešeno v Technické studii křížení železniční trati se silnicí I/20.
- V km 346,300 doplňte u zpevněné plochy vpravo svodidla.
Bylo doplněno v rámci SO 93-32-01 SpS Slovany, příjezdná komunikace.
- Přístupový chodník na nástupiště od nadjezdu postačí bez podest.
Předáno ke zpracování garantovi za část E.1.4.
- Oblouk z manipulační koleje před KVč. 13 napojte bez mezipřímé.
Byl opraven popis v situaci. Oblouky jsou na sebe napojené bez mezipřímé.
- U objektu kanalizace v km 345,842 je mezi kol. č. 2 a 4 zakreslena šachta, která je blízko koleje a navíc do ní zřejmě nic neústí. Prověřte její nutnost.
Šachta patří k navazující stavbě přestavby kanalizace v ulici Libušínská a slouží k napojení stávajícího systému odvodnění ŽST Koterov. V rámci stavby se uvažuje její demolice do hloubky aktivní zóny a zakrytí. Odvodnění svodného potrubí je svedeno do jiné šachty.
- Doplňte průkaz napojení zast. Slovany na stav po stavbě I/20.
Byl prověřen sklon výhledového odbočného ramene silnice I/20 a upraven přístup na nástupiště tak, aby nevznikla kolize s přístřeškem. Sklony vyhovují vyhlášce 398 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Podélné profily

- Doplňte obecné náležitosti požadované směrnici č. 11 a TNŽ 01 3468.
Bylo doplněno.
- Kanalizace, do kterých se zaústíuje odvodnění, budou zakresleny v podélném profilu.
Bylo doplněno.
- Nejsou popsány příčné řezy.
Bylo doplněno.
- Dle popisu v legendě není odlišen příkop a trativod
Bylo doplněno.
- Na začátku úseku není zakreslen pravostranný rigol
Bylo doplněno.
- Kolmý náběh u křížení s I/20 měl být zajištěn v rámci tunelového objektu se stejnou tuhostí a odpovídajícím založením. Proč byl přenesen do žel. spodku? Požadujeme ho ponechat v tunelovém objektu.

Kolmý náběh byl ponechán v rámci tunelového objektu a bude vykázán zvlášť ve Studii řešící toto křížení.

- Trativod km 347,1 – 347,2 teče do kopce?

Bylo opraveno.

- Nejsou zakresleny všechny propustky.

Bylo doplněno.

- V km cca 344,77 se vyskytuje výškový rozdíl úrovně zemní pláně a pláně TŽSp způsobený rozšířením zemní pláně ve výhybce. S ohledem na výhledové zdvoukolejnění doporučuji navrhnout v úseku výhybky sedlanou pláň s hřebenem v ose os namísto jednostranně skloněné pláně. Trativod je dle situace nachystán na výhledový stav, tak je také vhodné obdobně připravit i pláň.

Připomínka byla akceptována. V místě výhybky byla provedena sedlaná pláň pro případné zdvoukolejnění.

- Upravte tloušťky jednotlivých konstrukčních vrstev – v koleji č. 1 se dle popisů všude navrhuje 20 cm ŠD, přičemž v km cca 344,55 je zakresleno zúžení.

Bylo opraveno.

- Zakreslete stávající (původní) terén – nelze vyčíst, které části jsou v náspu, na terénu nebo zářezu.

Bylo doplněno.

Vzorové příčné řezy

- Zakreslete kabelové trasy, blízké sondy a vrty GT průzkumu. V situaci jsou mnohdy vedeny kabelové trasy v souběhu s odvodněním, je potřeba vyřešit jejich polohu v příčném řezu. Zákres kabelových tras požadujeme předložit. Vymezte a popište rozhraní mezi SO. Popište povrchovou úpravu stezek ve stanici.

Do příčných řezů byly doplněny kabelové trasy. Do TZ byl doplněn popis rozhraní jednotlivých objektů.

- V řezech vykreslete i výhledovou polohu kol. č. 1.

Bylo doplněno.

- Proč se požaduje pod vrstvou AB „nepropustná“ vyrovnávací vrstva?

Bylo opraveno. U konstrukce s použitím asfaltového betonu byla na neúnosnou pláň doplněna vrstva štěrkodrti.

- P2, P3 – chybí odvodnění konsolidační vrstvy

Byl doplněn trativod, který bude vyústěn do příkopu podél silnice.

- P5 – stezka vlevo musí navazovat na stezku u kol. č. 101. Dle zákresu v situaci by mělo být zapuštěné kol. lože i vpravo.

V souběhu s kolejí č. 101 se uvažuje s plynulou návazností na stezku. Na pravé straně koleje bylo zapuštěné štěrkové lože zrušeno.

- P8 – popište sklon stezky mezi kol. č. 2 a 4.

Bylo doplněno.

- P9 – u popisu svodného potrubí chybí obetonování.

Bylo doplněno.

- P10 – základní rozměr skloněné pláně tělesa žel. spodku vlevo je 3,2 m od osy koleje.

Bylo opraveno.

- P11 – popište, co je součástí kterého objektu. Tl. kol. lože se zvětší o 5 cm.

Tloušťka kolejového lože byla zvětšena. Bylo doplněno rozdělení do jednotlivých staveb.

- P12 – J žlab nahraďte žlabem UC. Zakreslete tunelový objekt I/20.

Po dohodě se zástupci ST byl ponechán velký J žlab s poklopem.

- P13 – proč není i v tomto úseku vlevo prodloužen UC žlab z předchozího úseku, preferujeme otevřené odvodnění.

Svodné potrubí a trativod byl nahrazen UCB žlabem.

- P14 – místo odvodňovacího žlabu s mřížkou za nástupištěm preferujeme otevřené odvodnění příkop. tvárnici TZZ. Doplňte osovou vzdálenost a niveletu TK kol. č. 1. Obecný popis propustného nenamrzavého materiálu pro zásyp tělesa nástupiště definujte vhodným materiálem ze stavby, který bude k dispozici. Vzhledem ke sklonu a výšce svahu za nástupištěm vpravo bude zde navrženo zábradlí.

Za nástupiště byla místo odvodňovacího žlabu doplněna tvárnice TZZ. Zásyp nástupiště byl navržen z vyzískaného štěrkového lože a vyzískaného zásypu stávajících nástupišť v ŽST Plzeň-Koterov. Zábradlí bylo navrženo po celé délce nástupiště č. 2 a v místě propustku za nástupištěm u koleje č. 1.

- P15 – dle KS zde skalní podloží není, proč se navrhuje KPP typ 5?
Asfaltová vrstva byla navržena po dohodě na výrobní poradě se ST. Vzhledem k předchozí sanaci v tomto úseku je s ní dobrá zkušenost (nepadá GPK, narozdíl od nesanovaných úseků). Pod ochrannou asfaltovou vrstvou byla doplněna vrstva ŠD pro zpevnění zemní pláně a dosažení pevností daných předpisem S4.

- P16 a úsek dále – požadujeme vpravo doplnit rigol pro podchycení vody za svahu, pokud bude možnost ho na konci stavby někde vyústit.

Po dohodě se ST byl ponechán pouze trativod. Svah nad kolejištěm je malý a komunikace je spádovaná od svahu.

- Doložte řez v km 347,275 i se zákresem I/20.
Vzhledem k rozdílným stupňům dokumentace (Přípravná dokumentace oproti Studii) není jednoznačně jasné řešení v tomto místě. Řez byl ponechán do dalšího stupně projektové dokumentace.

Graf Rychlosti

- Chybí zákres profilu Vk.
- Na začátku úprav je chybně zakresleno rozhraní rychlostí 100/120 km/h.
- V dynamických křivkách je dvakrát popsán stejný rychlík s rozdílnými křivkami.

Bylo opraveno.

Geotechnický průzkum

- Dle souhrnné zprávy a v ní uvedených situací provedených průzkumných prací se ve stanici Plzeň Koterov neprovedly kopané sondy ve staničních kolejích vedených v nové stopě č. 2 a 4 (velký směrový posun kolejí). Z tohoto důvodu požadujeme doplnění průzkumu v další fázi přípravy stavby tak, aby ve všech kolejích byly splněny požadavky předpisu SŽDC S4 týkající se geotechnického průzkumu.

Geotechnický průzkum bude v další fázi projektové přípravy doplněn o požadované kopané sondy.

SO 93-38-01 Železniční most v km 346,013 trati České Budějovice – Plzeň

- Pro opěru O2 se dělá malý výkop kvůli skalnímu podloží. Jak se bude hutnit? Bude za opěrou dostatečný pracovní prostor? Pod drenáží za opěrou doporučuji navrhnout namísto zásypu štěrkopískem hubený beton k zamezení sedání spojeného s vysokým rizikem nedostatečného zhutnění. Totéž nejspíš hrozí i u opěry O1.

Problematika byla při projednávání připomínek diskutována. Použití hubeného betonu bude použito po přesnění průběhu skalního podloží v dalším stupni dokumentace.

SO 94-38-01 - Lávka pro pěší v km 344,374 trati Č. Budějovice - Plzeň

- Proveďte podjezdnou výšku vzhledem k blízkému situování stožáru TV. Orientační hodnoty popsané v ČSN 73 6201 platí pouze v případě, že stožáry TV jsou situovány vůči konstrukci umístěné nad železniční trati symetricky.

Podjezdná výška lávky a řešení TV byly zkoordinovány.

Pozemní komunikace (zpracoval Ing. Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@szdc.cz)

SO 93-32-01

- Směrem ke kolejím doplňte svodidla. Doplňte do řezu i zákres žel. spodku a svršku.
Svodidlo bylo doplněno

SO 93-32-04

- Popište a zakreslete, kam bude zpevněná plocha odvodněna. V navržených parkovacích stání je zakresleno jedno VO, kam bude přemístěno?
Rozsah zpevněných ploch byl upraven, lampa VO bude zachována ve své stávající poloze.

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

SO 93-38-01 Železniční most v km 346,013 trati České Budějovice - Plzeň

- V TZ je uvedeno zatížení pro návrh mostní konstrukce neodpovídající současným normovým požadavkům dle EN (aktualizovat).
Normy v TZ byly opraveny
- Na jednání dne 10. 10. 2016 (viz zápis z jednání) bylo dohodnuto, že zhotovitel PD zajistí přepočty zatížitelnosti stávajícího objektu. V předložené dokumentaci není doloženo ani není zmíněno v TZ.
Na poradě bylo vysvětleno, že výsledky diagnostického průzkumu byly k dispozici až po odevzdání konceptu daného objektu
- Doplnit přehledný výkres stávajícího stavu.
Stávající stav byl doplněn
- V TZ (bod 8.) je uvedeno, že nejsou požadavky na doplnění průzkumu v dalším stupni. Nenašel jsem však informace o provedení podrobného geotechnického průzkumu. Dále bych požádal o doplnění polohy průzkumných sond (současných nebo archívních) do půdorysu nového stavu a geologické vrtů vykreslit do podélného řezu nového stavu. Požaduji, aby byl geotechnický vrt v místě každé opěry. V případě, že není k dispozici, tak zajistit doplnění v dalším stupni PD.
Požadavky na dodatečné průzkumy byly doplněny
- Návrh nového mostního objektu požaduji optimalizovat dle současných požadavků SVS města Plzně na šířkové uspořádání komunikace pod mostem (možnost redukce světlosti mostního otvoru. Proto je nezbytné, pokud již nebylo provedeno, požádat o vyjádření SVS města Plzně.
Pro optimalizaci mostního otvoru ještě čekáme na odpověď SVS města Plzně
- Návrh nové nosné konstrukce doporučuji koncipovat jako integrální polorámovou konstrukci (tento požadavek byl vznesen již při jednání dne 10.10.2016).
Konstrukce mostu bude podle požadavku optimalizována
- V půdorysu nového stavu je zakreslena stávající kanalizace, která je v kolizi se spodní stavbou. Bude řešeno přeložkou?
Na poradě bylo vysvětleno
- V příčném řezu nového stavu je mezi kolejemi veden v profilu nutného štěrkového lože kabelový žlab. Kabel požaduji vymístit mimo nutný profil ŠL do prostoru podél bočních říms.
Kabelový žlab byl posunutý k římse
- V podélném řezu nového stavu rozsah (šířka) výkopu za opěrou neumožňuje realizovat kamennou rovinaninu tl. 600 mm a hutněný zásyp za opěrou.
Vzdálenost byla opravena
- Kvalitu betonu tvrdé ochrany izolace předepsat C25/30 – XC2, XF1 dle normy TNŽ 73 6280.
Byla opravena kvalita betonu

SO 93-38-03 Lávka pro pěší v km 349,946 trati České Budějovice - Plzeň

- Do situace nebo do půdorysu zakreslit polohu geologického vrtu a do podélného řezu zakreslit skladbu geologického vrtu.
Připomínka byla zpracována
- Do dalšího stupně požadují doplnit dynamickou penetraci v místě pilíře na pravé straně tratě.
Do TZ byla doplněna dynamická penetrace
- Do TZ doplnit odstavec o organizaci výstavby.
TZ byla doplněna
- Mezi koncovou (podporovou) svislicí a navazujícím zábradlím je volný prostor, který bude nutné vyplnit nebo upravit ukončení OK lávky.
Na konci lávky bylo doplněno zábradlí

SO 93-38-04 Rampa na přístupové komunikaci k zast. Plzeň - Slovany

- Do půdorysu doplnit polohu geologických sond. Do příčného řezu doplnit skladbu geologického vrtu.
Geologický profil byl doplněn
- Doplnit příčný řez v místě na konci rampy.
Příčný řez bude doplněn do dalšího stupně projektové dokumentace
- Požadují zpracovat návrh opěrných konstrukcí i pro variantu z monolitického betonu (minimálně vzorovým řezem).
Byl doplněn příčný řez z monolitického betonu
- Do dokumentace doložit statický výpočet návrhu zdi s posouzením celkové stability svahu pro nejhorší případ.
Statický výpočet byl doplněn
- V dalším stupni doplnit podrobný geotechnický průzkum v místě rampy.
Do TZ byl průzkum doplněn

SO 93-38-31 Železniční propustek v km 346,993 (ev. km 347,011)

- Bez připomínek

SO 93-38-51 Zárubní zeď v km 346,780 – 349,960

- Sklon vyztuženého svahu 1:0,8 uváděný v TZ neodpovídá výkresům (sjednotit).
Sjednoceno
- Jakým způsobem bude v novém stavu vyřešeno vyústění stávajících odvodnění (dešťových kanalizací)?
Stávající kanalizace bude přeložena
- Vytvoření výklenků v místě trakčních stožárů není vhodné pro technologii ztužených svahů, doporučuji navrhnout úpravu jiným způsobem.
Svah nové zdi byl sjednocen
- V půdoryse doplnit oplocení nad ztuženým svahem včetně popisu. V příčných řezech doplnit popis oplocení. V popisu uvést stavební objekt a doplnit zmínku do TZ. Pokud oplocení součástí objektu zdi, pak doplnit popis technického řešení do TZ.
Oplocení bylo doplněno

SO 93-38-51 Zárubní zeď v km 346,780 – 349,960

- Do půdorysu doplnit sklony svahů.
Bylo doplněno
- Sklon vyztuženého svahu 1:0,8 uváděný v TZ neodpovídá výkresům (sjednotit).

Bylo sjednoceno

- V dokumentaci není zmínka a stavu oplocení nad stávající opěrnou zdí. Stávající oplocení obnovit na základě zjištění jeho současného stavu a případně v chybějících částech doplnit. Zajištění oplocení je nezbytné v místě ztužených svahů, kde může dojít k pádu osob.

Bylo doplněno

- Do vsakovacího příkopu v patě svahu doporučuji doplnit drenážní trubku nebo nahradit drén příkopovými tvárnicemi.

Místo vsakovacího příkopu bude příkopová tvarovka

SO 94-38-01 Lávka pro pěší v km 344,374 trati České Budějovice – Plzeň

- Lávka není pouze o dvou polích. Navazující pole (rampy) jsou také lávkou.
- Podélný řez je neúplný, doplnit o navazující mostní pole včetně krajních opěr a předpolí.
- Do podélného řezu doplnit geologický profil. Do situace nebo do půdorysu doplnit polohu geologických sond.
- V podélném řezu doplnit rozdělení objektů (lávka, přístupová komunikace)
- Doplnit příčné řezy lávkou i mimo zavěšené pole.
- V půdoryse doplnit polohu přechodů pro chodce.
- Poloha navrženého pylonu zasahuje do stávajícího chodníku a zamezuje přístupu k přilehlému přechodu pro chodce. Nebo bude tento stávající přechod zrušen?
- Do TZ doplnit text o způsobu realizace lávky včetně předběžných požadavků na uzavírky komunikace a výluky kolejí.
- Součástí lávky není osvětlení podchodu (viz TZ). Doplnit popis osvětlení lávky do TZ. Upozorňuji, že veřejné osvětlení na lávce bude ve správě města Plzně, a proto bude řešeno samostatným objektem a nikoliv v rámci SO 93-36-06.
- Doplnit popis konstrukce (materiálu) lávky mimo zavěšenou část. Doplnit povrchovou úpravu mostovky (např. přímopochozí izolace, asfaltový povrch).
- V dokumentaci není uveden způsob odvodnění vody z mostovky lávky.
- V dokumentaci není zmínka o ochraně lávky při úderu blesku do pylonu.
- V doložených vizualizacích doplňte konstrukce navazujících ramp, které jsou také lávkou.
- Pro návrh lávky doporučuji doplnit stanovisko budoucího správce, že požaduje umožnit přejezd lehkým nákladním automobilem (vozidlem záchranných složek). Přijde mi, že toto nebude požadováno s ohledem na umístění lávky. Přicházelo by v úvahu pouze vozidlo údržby. V opačném případě je možné vjezd na lávku zamezit sloupky v místě krajních opěr.

Připomínky byly dopracovány do varianty, která byla odsouhlasená městem Plzeň.

SO 94-38-31 Železniční propustek v km 344,658 (ev. km 344,635)

- Začátek TZ se netýká tohoto objektu.
- Nebude nutná injektáž kamenného zdiva? V TZ není zmínka o stavu kamenného zdiva. Pokud nebyla v rámci průzkumů zajištěna vodní tlaková zkouška, tak požadujeme zajistit minimálně v dalším stupni PD.
- Do TZ bych požádal doplnit fotky dokumentující současný stav propustku (fotku výtoku a vnitřku propustku).

Připomínky byly dopracovány

Pozemní stavební objekty (zpracovala Ing. Heltová, tel. 972 244 679, Heltova@szdc.cz)

SO 93-34-01 SPS Slovany, novostavba

- Výkresová dokumentace tohoto SO je velmi zjednodušená, pouze půdorys a jeden řez. Požadujeme doplnit alespoň zákres dešťových svodů a pohledy. Pokud budou dešťové vody svedeny do vsakovací šachty, požadujeme zakreslit její umístění.

Dokumentace byla doplněna dle výše uvedených požadavků.

- Do technické zprávy požadujeme doplnit jednoznačnou **specifikaci pozemku**, na kterém bude nový objekt umístěn, což je pro územní řízení dost podstatné. Dále požadujeme věnovat větší pozornost textu technické zprávy a upravit ho tak, aby si jednotlivé články neodporovaly:
 - v části 9. *Architektonické řešení* je fasáda opláštěná trapézovými plechy, zatímco v části 12.12. *Povrchové úpravy exteriéru* je uveden obklad z keramických pásků;
 - v části 12.5. *Výplně otvorů* – okna se v objektu nevyskytují, a v následující části 12.6. *Klempířské konstrukce* jsou venkovní okenní parapety z poplastovaného plechu;
 - v části 6. *Napojení na IS* jsou dešťové vody svedeny do vsakovací šachty, v části 15.1. *Kanalizace* je napsáno, že dešťové svody jsou řešeny samostatnou dokumentací areálové venkovní kanalizace. Není zakreslena ani šachta s popisem přibližného objemu a není doložena ani varianta areálové venkovní kanalizace. Která z těchto variant platí?

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Dále platí varianta s vsakovací šachtou.

SO 94-34-07 ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, novostavba

- Do technické zprávy požadujeme doplnit jednoznačnou specifikaci pozemku, na kterém bude nový objekt umístěn, stejně jako u předchozího objektu.

Dokumentace byla doplněna dle výše uvedeného požadavku.

- Požadujeme dát text TZ do souladu, opět si části odporují:
 - Čl.11. „Dílna a sociální zázemí jsou vybaveny okny“ – ani jedna z těchto jmenovaných místností se v tomto objektu nenachází;
 - „V patře je zřízen provoz dopravní kanceláře ...“ – jedná se o přízemní budovu!

Dokumentace byla doplněna dle výše uvedeného požadavku.

- Vzhledem k tomu, že v objektu se počítá pouze s provizorní dopravní kanceláří, doporučujeme po konzultaci s budoucím správcem vypustit v této místnosti okno a zabezpečit větrání místnosti pouze nuceně.

Dokumentace byla doplněna dle výše uvedeného požadavku.

SO 94-34-70 ŽST Plzeň-Koterov, úpravy oplocení

- Bez připomínek.

SO 93-34-21 Zastávka Plzeň-Slovany, orientační systém

- K umístění a počtu tabulí orientačního systému nemáme připomínky. Do dalšího stupně dokumentace bude po konzultaci s O13 upraven vzhled a případné rozměry některých tabulí. Např. T3 a T4 – všechny piktogramy budou v jedné řádce a bude vypuštěn piktogram kočárku. Tabule T10 a T11 – písmo příliš malé, tabule by byla vidět z krátké pohledové vzdálenosti. Upozornění na přístup k zastávce doporučujeme zvětšit – bude stanoveno před zpracováním dalšího stupně dokumentace.

SO 94-34-60 ŽST Plzeň-Koterov, demolice

- Do demolice mohou být zařazeny pouze objekty zapsané do KN. Pokud objekt není zapsán v KN, musí být zařazen rozpočtově do toho SO, kvůli kterému je demolován – např. v rámci železničního spodku. Což je případ demolice č.1 - zděné rampy.

Demolice byla zahrnuta do SO 94-34-07 žst Plzeň-Koterov, provozní budova, novostavba.

- U demolice č. 2 požadujeme doplnit důvod demolice. Pravděpodobně je chybně zapsaný pozemek, na kterém objekt leží – pozemek st. 893 v k.ú. Božkov neexistuje. Požadujeme upřesnit.

Číslo pozemku bylo opraveno.

SO 93-34-30 Zast. Plzeň-Slovany, přístřešky pro cestující

- Odvodňovací žlábký doporučujeme dát pouze do objektu nástupiště, dodavatel přístřešku neřeší práce v nástupišti ani dlažby. Z hlediska koordinace by to bylo komplikované.

Dokumentace byla opravena dle výše uvedeného požadavku.

- Tabule orientačního systému s názvem zastávky nebude umístěna na střeše přístřešku, ale na samostatné konstrukci (na přístřešky už tabule dáváme jen ve výjimečných případech)

Dokumentace byla opravena dle výše uvedeného požadavku.

- Součástí přístřešku bude příprava na uchycení svítidel a prostupy pro elektroinstalace z výroby

Dokumentace byla opravena dle výše uvedeného požadavku.

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Požadované přílohy k dopracování budou předloženy opětovně ke schválení dle požadavku připomínkovatelů.

Vypořádání připomínek požadujeme zaslat v předstihu před závěrečným projednáním na emailové adresy jednotlivých zpracovatelů.

Z projednání připomínek požadujeme zaslat záznam ke kontrole. Bez jeho ověření nelze proces projednání připomínek uzavřít.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 18619/2015-SZDC-SSZ-ÚT2-Dom

Zde dne: 19. 11. 2016

Naše zn.: 319/2017-SZDC-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek

Telefon: 972 244 572

Mobil: 725 501 661

E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 03. 01. 2017

pouze elektronicky

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ

Ing. Marcela Domanická – Domanicka@szdc.cz

SUDOP Praha, a. s.

Ing. Pavel Langer – Pavel.Langer@sudop.cz

Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy - Koterov

Vyjádření O14 k přípravné dokumentaci stavby

Na základě dopisu Stavební správy západ čj. 18619/2015-SZDC-SSZ-ÚT2-Dom zasíláme níže připojené vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“.

1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

Obecně

Stavba přímo souvisí s dalšími stavbami v rámci uzlu Plzeň. Ze strany projektanta by mělo být deklarováno, že navrhovaný technický rozsah, který závisí na ostatních stavbách – tzn. využití/upravované technologie i technologické prostory budou zamýšleným záměrům vyhovovat.

Bylo doplněno do technické zprávy.

D.1

Technická zpráva

2 *Výchozí podklady, odr. 4* - Označení prováděcí vyhlášek k zákonu o dráhách 173, 177 doporučujeme uvádět alespoň ve tvaru vyhl. číslo/rok Sb. (např. vyhl. 177/1995 Sb.) pro jednoznačnost odkazu. Obdobně v případě našich vnitřních předpisů je použito formálně nesprávných označení – uvádějte např. předpis „SZDC D1“.

Bylo upraveno.

bod 4.2, PS 94-21-01

Návrh technického řešení nezmiňuje stávající PZS – stávající úroňový přechod pro pěší (zrušení a náhrada lávkou).

Bylo doplněno do technické zprávy.

bod 4.3, PS 93-21-01

S ohledem na řešený úsek stavby je nutno respektovat platné TSI (uvádí i technická zpráva D.1). Předložené technické řešení obsahuje návrh na (nové) zřízení traťové části národního vlakového zabezpečovače LS

(přenosu kódu VZ), přičemž výstavba ETCS i GSM-R se obecně předpokládá v následných samostatných stavbách. Z uvedených důvodů doporučujeme, aby takovýto postup i případné možné dopady na podmínky financování projednala Stavební správa západ s O26 GŘ SŽDC, a to i s ohledem na termín předpokládané realizace (10/2018 – 10/2020).

Bylo doplněno do technické zprávy.

Výkresová část

Není doložen stávající stav dle požadavku Směrnice č. 11.

Nejsou doloženy výkresy pro celý řešený rozsah (PS 93-21-01 zasahuje až do staničních kolejí 201 a 202).

Bylo doplněno.

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: viz jednotlivé body)

Část D.2 Technická zpráva, kap. 6.23 (Ing. Dudek, 972 244 485)

Informace požadované z rozhlasového systému do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty jsou uvedeny v gestorském výkladu k TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání vydaném pod č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 dne 8.2.2016 (viz odkaz uvedený na konci předchozí kapitoly). Požadujeme doplnit do textu.

Bylo opraveno v technické zprávě.

Část D.2 Technická zpráva, 5.4 Telefonní zapojovač (Kolař, 972 244 342)

Požadujeme upravit větu následujícím způsobem:

Součástí funkce TZ bude i „GSM-R stop“.

Bylo opraveno v technické zprávě.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Krkoška, 972 244 766)

SO 93-35-02 Lobzy – Plzeň - Koterov, připojení SpS Slovany na trakční vedení

Nové neutrální pole musí být navrženo v souladu s ustanovením normy ČSN EN 50 367 ed.2 a musí splňovat TSI ENE.

Neutrální pole (NP) bylo navrženo podle požadavku správce TV v souladu s ČSN EN 50 367 ed.2 a ČSN 34 1530 v minimální délce 35m (vzdálenost izolací děliče a ED), celková délka NP 75m. Z toho odvozené uspořádání sběračů musí být schváleno správcem dráhy (infrastruktury). Návrh trakčních vedení včetně neutrálních polí musí splňovat podmínky TSI pro sběrače s délkou hlavy 1950mm a 1600mm.

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky



DOMANICKÁ
Ing. DOMANICKÁ
001953/14 9/101

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Spisová značka	001953/14
Datum	04. 01. 2017
Podpis	<i>100</i>

Váš dopis zn.: 20235/2016-SZDC-ÚT2-Dom
Ze dne: 14. 12. 2016
Naše zn.: 88/2017-SZDC-O26
Vyřizuje: Ing. Radim Brejcha, Ph.D.
Telefon: 972 235 852
Mobil: 601 567 083
E-mail: Brejcha@szdc.cz
Datum: 2. 1. 2017

Stavební správa západ
Ing. Pavel Paidar
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9

Vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy - Koterov“

Na základě Vaší žádosti ze dne 14. 12. 2016 č.j. 20235/2016-SZDC-ÚT2-Dom Vám zasílám souhrnné stanovisko Odboru strategie k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy - Koterov“.

Traťový úsek Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov je součástí železniční trati celostátní České Budějovice – Plzeň hl.n., která je zařazena do systému TEN-T. Stavba „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ je součástí staveb rekonstrukce celého železničního uzlu Plzeň. Ve spojení s ostatními stavbami Uzlu Plzeň bude tvořit jeden komplexní celek moderní železniční uzlové stanice. Železniční trať zůstává v dnešní poloze. Železniční stanice Plzeň-Koterov zůstává ve stávající poloze a to včetně zapojení vleček. Z hlediska cestujících veřejnosti dochází ke změně lokality nástupu a výstupu cestujících. Nástupiště v železniční stanici Plzeň-Koterov budou zrušena a nástup a výstup cestujících do/z vlaku bude přesunut do nové zastávky Plzeň-Slovany. Tímto přesunem dojde k navázání železniční dopravy na radiální a okružní trasy MHD v přílehlých zastávkách MHD Částková a Sušická. Tento přesun nástupního místa výrazně přispěje ke zvýšení obslužnosti v daném území a to nejen v možnosti přestupu vlak/MHD, ale i z hlediska docházkové vzdálenosti od nové železniční zastávky.

V přípravné dokumentaci je zohledněn výhledový stav traťového úseku Plzeň-Koterov – Starý Plzenec, zejména jeho možné zdvojkolejnění. V současné době byla odevzdána SP trati Plzeň – České Budějovice k výběru variant. Ekonomicky efektivní varianty Dp a Ep řeší zdvojkolejnění trati Plzeň-Koterov – Blovice.

Pro výše uvedené důvody požadujeme prověřit:

- Posun vjezdového návěstidla L tak, aby původní vzdálenost mezi PŘL a L nejméně 1000 m vzhledem k výhledové traťové rychlosti 120 km/h byla zachována. V všech variantách je výhledová rychlost 120 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 m.
- Pokud dojde u SP Plzeň – České Budějovice na CK k výběru varianty Dp nebo Ep, je možné výhybku č. 1 z 1. SK na 2. SK nahradit výhybkou s menší traťovou rychlostí např. 1:12 - 500 na rychlost 60 km/h do odbočky. Změna technického řešení se může provést až v projektové dokumentaci na základě schválené SP Plzeň – České Budějovice.

S pozdravem

GR
Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
ředitel odboru strategie

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

www.szdc.cz

Sídlo: Dlážděná 1003/7, Praha 1 110 00

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

1/1

Pro výše uvedené důvody požadujeme prověřit:

- Posun vjezdového návěstidla L tak, aby původní vzdálenost mezi PŘL a L nejméně 1000 m vzhledem k výhledové traťové rychlosti 120 km/h byla zachována. Ve všech variantách je výhledová rychlost 120 km/h a zábrzdňá vzdálenost 1000 metrů.

Navržené řešení bude ponecháno a případné úpravy poloh PŘL a L budou řešeny v dalším stupni dokumentace společně se situováním návěstidel.


Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa osobních nádraží

Václavkova 1

160 00 Praha 6

Správa železniční dopravní cesty

VÁŠ DOPIS ZN.: -
 ZE DNE: -
 NAŠE ZN. (č.j.): 186/2017-SŽDC-O28
 POČ. LISTŮ: 1
 POČ. PŘÍLOH: 1
 VYŘIZUJE: Ing. Michajluk Václav
 TEL.: 727 944 395
 E-MAIL: Michajluk@szdc.cz
 DATUM: 02.1.2017

Stavební správa západ
 Úsek technický
 Ing. Marcela Domanická
 Sokolovská 278/1955
 190 00 Praha 9

Zasíláme připomínky k přípravné dokumentaci investiční akce „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“

V rámci „SO 94-34-03 ŽST Plzeň-Koterov, úpravy VB“ je řešeno ukončení dopravní služby v žst. Plzeň-Koterov a vystěhování veškeré technologie z této výpravní budovy. Vzhledem k tomu, že tato budova přešla v rámci „předání části závodu“ v roce 2016 od ČD, a.s. k SŽDC, s.o., kde pro budovu po realizaci této stavby nebude žádné využití, žádáme, aby tato budova byla v rámci stavby zařazena do „SO 93-34-60 ŽST Plzeň-Koterov, demolice“ a byla bez náhrady odstraněna. Využití této budovy by bylo velmi problematické vzhledem k ukončení zastavování vlaků v tomto místě, odlehlému umístění budovy a navíc ke katastrofálnímu stavu vodovodu, vedoucímu do této budovy. Nájemci bytu v 1. poschodí budovy je SON Plzeň připravena nabídnout jiný byt k pronájmu.

Pokud by budova nebyla demolována, bylo by nezbytné obnovit celý vodovod (viz „SO 94-37-04 - Přeložka vodovodu SŽDC v km 345,450“), vedoucí z velké části napříč kolejištěm. Demolicí budovy by bylo možné SO 94-37-04 ze stavby vypustit a tím ušetřit stavební náklady.

V sousedství výpravní budovy se nachází i dva další objekty, které nejsou ve stavbě ani k demolicí zařazeny.

- 1) O objekt „garáže“, který je v majetku ČD, a.s. a je využíván nájemcem bytu ve výpravní budově - v případě demolice výpravní budovy by byl objekt „garáže“ bez využití a proto doporučujeme projednat s ČD, a.s. jeho demolicí.
- 2) Patrový panelový dům, dříve sloužící pro zabezpečovací zařízení, resp. ATÚ a dnes z části obydlený. Dům patří SŽDC, ovšem jiné jednotce, nežli SON. Jeho další využití, resp. demolicí, doporučujeme projednat s majitelem objektu.

S pozdravem

Ing. Stanislav Bytnar

ředitel Odboru Správy osobních nádraží

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
OJ SON, Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, spisová značka A 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

1/1

Stávající výpravní budova v ŽST Plzeň-Koterov byla dodatečně zařazena do demolic.

Postradatelnost garáže a sousedního panelového domu byla projednána se správcí objektů. Následně byly také tyto oba objekty zařazeny do demolic.

Tímto dojde k uvolnění celé lokality okolo dnešní výpravní budovy. Stávající inženýrské sítě k demolovaným objektům budou zrušeny. Z dokumentace byly vypuštěny nepotřebné SO na úpravu přípojek k budovám.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 1955/278

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 258/2017-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom

Vyřizuje: Ing. Marcela Domanická

Telefon: 972 524 142

Mobil: 727 874 374

E-mail: Domanicka@szdc.cz

Datum: 6.1.2017

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Pavel Langer

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Připomínky SSZ k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy - Koterov“

Připomínky jsou k přípravné dokumentaci k projednání vydané k 11/2016

Tomáš Míka, DiS. - Zabezpečovací zařízení bez připomínek

Ing. Karel Halma - Silnoproud DŘT , TV, rozvody NN a VN, DOÚO, ukolejnění bez připomínek

Ing. Stanislav Kejval - Část E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 93-38-01 Žel. most ev.km 346,031

- V technické zprávě nejsou uvedeny závěry z jednání 18.10.2016.
TZ byla opravena
- Přehledný výkres č. 4 je převzatý z DUR 02/2006.
Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání města Plzeň
- Zdůvodnění stavby v kapitole 3 technické zprávy je naprosto nedostačující a o ničem nevypovídá, zejména o nutnosti rekonstrukce mostního objektu. Je to poplatné stavu z roku 2006.
TZ byla opravena
- Chybí vyhodnocení celkové únosnosti a zatížitelnosti mostního objektu vzhledem tomu, že se jedná o mostní objekt na evropské železniční síti, na železniční trati, která je zařazena do kategorie 1. třídy z hlediska mostů, tzn. požadavek na normovou únosnost, aby vyhověl mimořádným přepravám nadrozměrných a těžkých zásilek.
Statický přepočet byl doplněn

- Vzhledem k požadavku na jinou úroveň zakládání je potřeba v dalším stupni provést na každé opěře vrt k ověření základové spáry, aby mohla být stanovena zatížitelnost spodní stavby. Tuto skutečnost uvést do kapitoly 8.

TZ byla opravena

- S koncepcí návrhu příčného řezu souhlasíme. Nelze posoudit stlačenou konstrukční výšku hlavních nosníků, protože chybí stanovení zatížitelnosti nosné konstrukce.

Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání města Plzeň

- Namísto elastomerových ložisek budou použita hrncová nebo kalotová ložiska.

Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání města Plzeň

- Úprava ukončení mostního objektu, přechod mezi spodní stavbou a tělesem žel. spodku, úprava za opěrou a odvodnění bude dořešeno v dalším stupni.

SO 93-38-03 Lávka pro pěší zast. Plzeň-Slovany km 349,946

- S návrhem lávky souhlasíme.
- Konstrukce lávky byla v minulosti aplikována v ŽST Chodová Planá a zst. Kařez.
- Pro ocelovou konstrukci lávky je nutno vycházet z požadavků na OK uvedených v TKP 19 Ocelové mosty a konstrukce. Třída provedení EXC3, viz tabulka č.1 TKP 19.

TZ byla opravena

- Vzhledem k subtilnosti konstrukce dalším stupni ověřit dynamické chování a maximální dovolený průhyb.

TZ byla opravena

- PKO požadujeme provést dle předpisu SŽDC S5/4 Protikorozi ochrana.

TZ byla opravena

SO 93-38-04 Rampa k zast. Plzeň-Slovany

- Z hlediska postupu výstavby a technologie provádění opěrných a zárubních zdí sjednotit způsob výstavby a provádění.

Konstrukce nové opěrné zdi byla změněna na tížnou betonovou zeď

- Z důvodu životnosti prověřit konstrukci s lícovými betonovými prvky namísto drátokamenných košů. Řešení s betonovými prvky je aplikováno na obdobných objektech v rámci výstavby TŽK a je plně nahraditelné. Tato připomínka byla vznesena již na jednání 18.10.2016, ale nebyla vůbec akceptována.

Konstrukce nové opěrné zdi byla změněna na tížnou betonovou zeď

SO 93-38-31 Žel. propustek ev.km 347,011

- S návrhem trubního propustku souhlasíme.
- V dalším stupni doplnit podrobnosti dle vzorového listu MVL 649, letopočet v čele, odláždění.
- Zdůvodnit šikmou polohu mříže na vtoku, v šikmé poloze se zpravidla umísťují česle k zachytávání splavenin, aby neuzavíraly vtok do propustku a jedná se o zvláštní úpravu na vtoku dle kap. 7.10 MVL 649. Pokud mříž slouží pouze k zakrytí šachty, viz kap. 7.9, je potřeba, aby byla její poloha vodorovná.

SO 93-38-51,52 Zárubní zeď

- Z technické zprávy ani z výkresu není patrné, jak má být proveden líc, zda se jedná o zárubní zeď nebo o opěrnou zeď podle technické zprávy. Vzhledem k úklonu, který není specifikován, byly na obdobných konstrukcích použity lícové betonové prvky, do kterých jsou zavázány geomříže. Nutno dořešit.

Líc opěrné zdi původně tvořila zabalená zemina, a podle požadavku investora byl líc opěrné zdi změněn na typ „polotuhé tvarovky“.

SO 94-38-01 Lávka pro pěší km 344,374

- V dalším stupni ověřit dynamické chování lávky, maximální dovolený průhyb.
TZ byla opravena
- Ověřit kotvení lan nad trakčním vedením 25kV AC, dále zda bude nutné v provozu rektifikovat lanové závěsy z důvodu protažení a jaký to bude mít dopad do prostoru nad trakčním vedením.
TZ byla opravena
- V dalším stupni ověřit vliv bludných proudů na ocelovou konstrukci a spodní stavbu, zda bude nutno provést izolaci spodní stavby od nosné konstrukce.
- PKO požadujeme provést dle předpisu SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana.
TZ byla opravena
- Pro ocelovou konstrukci lávky je nutno vycházet z požadavků na OK uvedených v TKP 19 Ocelové mosty a konstrukce. Třída provedení EXC3, viz tabulka č. 1 TKP 19.
TZ byla opravena

SO 94-38-31 Žel. propustek ev.km 344,635

- S návrhem sanace souhlasíme. V dalším stupni ověřit průzkumem rozsah sanovaného kamenného zdiva opěr, klenby. Sanace zdiva se bude skládat z otryskání zdiva křemičitým pískem, omytí tlakovou vodou, přezdění a hloubkovým spárováním.
TZ byla opravena

Ing. Domanická

Obecně:

- Na všech přílohách bude uveden název stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy - Koterov“, dále sjednotit název stanice „ŽST Plzeň-Koterov“
V textových i grafických částech dokumentace bylo opraveno a sjednoceno

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- Formální úpravy textu

B. SOUHRNNÁ ČÁST

B.1.1 Souhrnná technická zpráva

- Formální úpravy textu

C. SITUACE STAVBY

C.3 Architektonické řešení stavby

- není doloženo
V dokumentaci doplněno

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.6 Potrubní vedení

- není řešeno odvodnění SO 94-34-01 SpS Slovany, novostavba
Problematika projednána na konferenčním projednání připomínek, řešení upraveno

E.1.8 Pozemní komunikace

- není doložena příloha E.1.8.2.2 Situace SO 93-32-02 Úprava chodníku v km 346,013

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 94-34-01 SpS Slovany, novostavba

- Doplnit výkresy o pohledy, architektonické řešení, z výkresu není jasné, jak je řešena podlaha (nosná konstrukce podlahy, případné prostupy v podlaze, povrchová úprava), z výkresu nejsou jasné prostupy do objektu z kabelového prostoru
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Dále bude střecha upravena tak, aby vznikl mírný hřeben.
- Na výkresu není uvedena legenda materiálu, tabulka místností
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.
- V technické zprávě nejsou popsány vnitřní dveře, v klempířských konstrukcích kap. 12.6 jsou popisovány okenní parapety, i když se okna „nevyskytují“, není řešen přístup na střechu
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Přístup na střechu bude řešen žebříkem, který bude umístěn co nejvýše možné poloze.
- Dle výkresu je konstrukce tepelně izolována, v TZ je v kap. 9 popisována fasáda z trapézových plechů a v kap. 12.12 je obklad z keramických pásků
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Doplnění soklu např. z armolitu.
- V samostatné části dokumentace (jak je odkazováno v kap. 15.1) není řešena dešťová kanalizace
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

SO 94-34-07 ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, novostavba

- Na výkrese doplnit pohledy, architektonické řešení
Dokumentace byla doplněna dle výše uvedených požadavků.
- V Technické zprávě kap 13.2 – obvodové zdivo je výplňové nebo nosné? dle výkresů se jedná o nosné zdivo, doplnit popis o ztužení objektu věnci
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.
- Na výkresu není uvedena legenda materiálu, tabulka místností
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

SO 94-34-70 ŽST Plzeň-Koterov, úpravy oplocení

Zde bylo doplněno oplocení navrhnuté dle zpevněné plochy v blízkosti nově navrhované provozní budovy. Oplocení bude také oddělovat sousední halu patřící RSM.

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 93-34-30 Zast. Plzeň-Slovany, přístřešky pro cestující

- Ve výkresové části není řešena základová deska, případně doplnit kóty do půdorysu přístřešků. Rozměry základové desky pokud možno upravit na délky násobku 50 mm
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Konkrétně rozdělení výkresu půdorysu na část kotvení a část střechy.
- Pro přehlednost do situace a do řezů doplnit popis Sekcí 1 a 2
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.
- Doplnit architektonické řešení
Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 93-36-01 Ústřední stavědlo - Plzeň-Koterov, kabel 22kV SŽDC

- z koordinační situace C_2_04 je patrné, že trasa kabelu je v kolizi s plánovanou přeložkou I/20. Je možné vést trasu kabelu tak, aby se eliminovala tato kolize?
Trasa kabelu byla upravena.

Ing. Petr Pokorný - Připomínky k přípravné dokumentaci v oblasti vlivu stavby na životní prostředí

A.2 d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Odkážete na zprávu B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA.

Bylo doplněno.

B.1 Souhrnná technická zpráva - 2.2.2 Chráněná území - Natura 2000 (str. 28)

+ B.3.1.a) Zvláště chráněná území – Natura 2000 (str. 2)

– doplňte, že významný vliv na EVL a PO byl vyloučen ve stanovisku KÚ Plzeňského kraje č.j. 18699/16 ze dne 14. 11. 2016.

Bylo doplněno.

B.3.1 Vliv stavby na ŽP

b) Dendrologický průzkum

- Upozorňujeme, že povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les musí být vyřízeno již ve stupni přípravné dokumentace a musí být zařazeno do Dokladové části.

Informace investora pro inženýring.

- 4.1 Zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) – vyhodnoťte, jakým způsobem lze ustanovení zákona aplikovat na řešenou stavbu.

Od 1.4. přichází změna legislativy v oblasti dendrologie, využití energetického zákona již ztrácí smyslu úplně.

- 4.3. Informaci o MP pro údržbu vyšší zeleně opravte, v současné době platí aktualizovaný MP č.j. S 43941/2016-SŽDC-O15 ze dne 31.10.2016.
V textu zmiňované „vyjádření OŘ ve věci plánu rozsahu údržby“ týkající se kácení v rámci údržbových prací před zahájením stavby není v příloze zařazeno – doložte.

O vyjádření OŘ je zažádáno, bude doloženo do dokladové části dokumentace.

i) Hluková studie

V návaznosti na „Metodiku stanovení korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku v podmínkách České republiky“ popište získání korekce emisí hluku, která byla použita při stanovení výhledové hlukové zátěže.

Vysvětleno. Dokumentace bez úprav.

j) Vliv vibrací

3.1 Měření vibrací – odkážete na Protokol o zkoušce č. 4126-151-16 z měření hluku a vibrací ze dne 27. 8. 2016, zařazený na konci části i) Hluková studie.

Zapracováno.

k) Rozptylová studie

Vzhledem ke skutečnosti, že součástí stavby bude recyklační základna s mobilní recyklační linkou o projektované kapacitě přesahující 25 m³ za den, je nutno doplnit rozptylovou studii.

Bylo doplněno.

l) Posouzení samotné stavby na kvalitu ovzduší

Doplňte v souladu se směrnicí GŘ SŽDC č. 11/2006 uvedenou kapitolu (lze včlenit do jiné zprávy v rámci části B.3.1), v níž stručně shrnete danou problematiku a současně odkážete na rozptylovou studii.

Upozorňujeme, že části staveniště, kde dochází k přesypům sypkých materiálů a deponie těchto materiálů, jsou považovány za stacionární zdroje neuvedené v příloze č. 2 zákona 201/2012 Sb. Na základě § 11 odst. 3 zákona je v případě takových částí staveniště pro územní a stavební řízení nutno zajistit u obecního úřadu obce s rozšířenou působností vydání závazného stanoviska. Závazné stanovisko doplňte do Dokladové části.

Bylo doplněno.

B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA

Vypořádání podmínek vzešlých z procesu EIA (zejm. pro fázi přípravy) je provedeno nedostatečným způsobem. Rozepište jednotlivé body v takové podrobnosti, aby odpovídala obdobnému vypořádání pro stavbu „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“. Vzor zasíláme v příloze.

Bylo doplněno.

B.5 Odpadové hospodářství

5.4.2 Dřevěné pražce – upravte formulace týkající se nakládání s použitými dřevěnými pražci tak, aby odpovídaly aktuální úpravě – *Sdělení odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji z 30.5.2016 a dopisu GR ŠZDC Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji z 29.9.2016, č.j. 27691/2016-ŠZDC-O15 (viz přílohy tohoto sdělení).*

V PD „Odpadové hospodářství“ byly formulace týkající se nakládání s použitými dřevěnými pražci upraveny.

B.5 + SO 94-34-60 ŽST Plzeň-Koterov, demolice

Na základě informace Ing. Langer (HIP) aktuální technické řešení zahrnuje také demolici výpravní budovy i dalších přilehlých objektů v ŽST Plzeň-Koterov. PD je nutno v tomto smyslu aktualizovat. Ve smyslu *Metodického návodu odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi* (Praha, leden 2008) je nutno v případě dodatečně doplněných objektů k demolici včetně jejich okolí provést prohlídku zaměřenou na výskyt částí stavby, které se po vyjmutí stanou nebezpečnými odpady. Zvláštní pozornost musí být věnována možným odpadům s obsahem azbestu. O prohlídce bude vyhotoven zápis (viz příloha č. 4 *Metodického návodu*), který bude zařazen do Dokladové části.

Do SO 94-34-60 musí být zapracovány zásady provádění odstranění stavby vycházející z výše uvedeného *Metodického návodu* (zejm. kapitola 2.2, v případě výskytu azbestu pak dále kap. 2.4 a příl. č. 2).

V souvislosti s rozšířením stavby po demolice dalších stávajících objektů byla problematika odpadového hospodářství v dokumentaci doplněna a řešena pro všechny tyto demolované objekty.

H. Doklady

Dokladová část týkající se životního prostředí (NATURA 2000, EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.) bude uspořádána do samostatné podsložky.

Dokladová část dokumentace bude uspořádána dle směrnice ŠZDC č.11 určující rozsah a skladbu dokumentace.

Obecně:

Příslušné části PD se zapracovanými připomínkami zašlete v elektronické podobě zpracovateli tohoto sdělení ještě před termínem konferenčního projednání připomínek (proběhne 11. 1. 2017).

Předání požadovaných podkladů proběhlo.

Poznámka:

Přílohy výše citované byly zaslány zpracovateli projektové dokumentace e-mailem.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar

Náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň

Stavební správa západ



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 Plzeň

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn. (č.j.): 244/2017-SŽDC-OR_ PLZ-OPS

Poč. Listů: 7

Poč. Příloh: 4

Poč. Listů př.: 6

Vyřizuje: Bc. Lískovec

Telefon: 972524083

Mobil: 606 611 078

E-mail: liskovec@szdc.cz

Datum: 13.1.2017

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“ (doplněné o vyjádření ST Plzeň)

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 SBBH Plzeň

SO 93-34-01 - SpS Slovany, novostavba

1. Střecha objektu nebude plochá, ale bude pultová se spádem min. 10% nebo sedlová se spádem ploch min. 10%, krytina bude z asfaltových pásů, klempířské prvky budou lakovaný Al plech .

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

2. Dešťové vody budou odvedeny do vsakovacích jam přes lapače střešních splavenin.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

3. Fasáda bude z lakovaného vlnitého plechu dtto provedení EPZ 1 a 3 a EPZ 2 v akci Uzel Plzeň, 1. Stavba.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

SO 94-34-07 žst. Plzeň - Koterov, Provozní budova, novostavba

4. Zdivo objektu bude z bílého porobetonu.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedeného požadavku.

5. Střecha objektu nebude plochá, ale bude pultová se spádem min. 10% nebo sedlová se spádem ploch min. 10%, krytina bude z asfaltových pásů, klempířské prvky budou lakovaný Al plech.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

6. Dešťové vody budou odvedeny do vsakovacích jam přes lapače střešních splavenin.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

7. Fasáda bude z lakovaného vlnitého plechu dtto provedení EPZ 1 a 3 a EPZ 2 v akci Uzel Plzeň, 1. stavba.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

8. Vodovodní přípojka pro objekt bude nová v celé délce od napojení na rozvody Vodárny Plzeň v dimenzi dostatečné pro možnost napojení venkovních požárních hydrantů.

Požadavek byl zapracován – vodovod byl navržen nový v celé délce od napojení na rozvod Plzeňských vodáren v křižovatce ulic Velenická x Libušínská až po nově vybudovanou šachtu SŽDC na hlavním řadu cca 15m za přípojkou k SO 943407.

SO 93-34-30 - Zast. Plzeň-Slovany, přístřešky pro cestující

9. Klap-rám k vyvěšení informací pro cestující bude uzamykatelný na trojhránek velikosti 9.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

SO 94-34-70 žst. Plzeň-Kotěrov, úpravy oplocení

10. Oplocení sekcí 1 a 3 bude provedeno ze svařovaných poplastovaných 3D sítí tl. drátu min. 5 mm s podhrabovými deskami a obdélníkovými poplastovanými sloupky tl. stěny min. 3 mm.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků. Pouze u sekce 3 zůstává původní návrh betonového plotu a v západní části sekce 1 návrh dřevného oplocení, u obou z důvodu blízkosti obytné zástavby.

11. Oplocení sekce 2 bude provedeno ze svařovaných poplastovaných 3D sítí tl. drátu min. 5mm s podhrabovými deskami a obdélníkovými poplastovanými sloupky tl. stěny min. 3 mm a budou stejného druhu jako stávající oplocení, na které bude navazovat.

Dokumentace byla opravena a doplněna dle výše uvedených požadavků.

SO 93-32-04 Úprava zpevněných ploch v km 346,780 – 346,960

12. Nesouhlasíme s navrženým řešením zásahu do nově zrekonstruovaných ploch.

Řešení bylo upraveno tak, aby do zrekonstruovaných ploch zasahovalo pouze v nezbytně nutném rozsahu. S ohledem na přilehlý porušený svah zářezu trati a jeho nezbytně nutnou sanaci, není technicky proveditelné odsunout kanalizaci do větší vzdálenosti od budovy, než je navrženo. A to především z důvodu vlastní sanace svahu a zajištění stability území po dobu výstavby.

13. Požadujeme veškeré úpravy řešit pouze v úrovni podélných parkovacích stání a opěrnou zdi včetně napojení na stávající systém odvodnění zpevněné plochy.

Odpověď viz.bod č.12

14. Požadujeme zachování zvýšeného příčného prahu, v prostoru před příčným prahem zkapacitnit odvodnění z důvodu velkého množství vody přitékající z okolních pozemků při přívalových deštích.

V dokumentaci bylo zapracováno.

Podepsal Makovec Radek, Ing. dne 03.01.2017

Připomínky SEE Plzeň

D3.1 Dispečerská řídicí technika

6.1 PS 93-22-50 SpS Slovany DŘT

15. Jako komunikační protokol v SpS použít TCP/IP MODBUS a ne IEC61850 jak je uvedeno v dokumentaci.

V dokumentaci bylo zapracováno.

16. Místo navrhované telemetrické jednotky s dotykovým panelem požadujeme umístit průmyslové PC např. ADVANTECH s monitorem včetně sw. RELIANCE z důvodu monitoringu a archivace hlášek v SpS, zároveň tím bude zajištěna totožnost ovládání a signalizace v již provozovaných SpS ve správě OŘ Plzeň – SEE.

V dokumentaci bylo zapracováno.

6.3 PS 94-22-50 ŽST Plzeň – Koterov, TS22/0,4kV TB, DŘT

17. Jako komunikační protokol v TS22/0,4kV TB použít TCP/IP MODBUS a ne IEC61850 jak je uvedeno v dokumentaci.

V dokumentaci bylo zapracováno.

D3.4 Technologie trakčních spínacích stanic

5.4.2 PS 93-23-02 SpS Slovany, rozvodna 25kV 50Hz, systém kontroly řízení

18. Místo navrhované telemetrické jednotky s dotykovým panelem požadujeme umístit průmyslové PC např. ADVANTECH s monitorem včetně sw. RELIANCE z důvodu monitoringu a archivace hlášek v SpS, zároveň tím bude zajištěna totožnost ovládání a signalizace v již provozovaných SpS ve správě OŘ Plzeň – SEE.

V dokumentaci bylo zapracováno.

5.4.3 PS 93-23-03 SpS Slovany, vlastní spotřeba, technologie

19. Skříň pro akumulátorovou baterii „GB“ požadujeme v provedení s klimatizací včetně elektrického výparníku.

Bylo zapracováno

E3.6 Trakční energetická zařízení

TZ - 3.9 SO 94-36-01 ŽST Plzeň-Koterov, kabelový rozvod NN a osvětlení

20. Nově bude vybudováno osvětlení pro pracovní prostor výhybek na obou zhlavích, v počtu 35ks nových osvětlovacích stožárů JŽ výšky 14m s výbojkovými svítilny.

V TZ opraveno

Technická zpráva

21. Firma ČEZ nechce odkoupit stávající trafostanici PM 0485 nalevo u příjezdové cesty do areálu OTV Koterov. V projektu je tedy nutné počítat s její demontáží a zároveň z nové rozvodny NN provést připojení odběratelů, kteří budou po demontáži odpojeni. Tyto odběry je nutné odměřit.

V dokumentaci doplněna demontáž trafostanice

Silnoproud

Technická zpráva: stávající stav – v bodě 2.5.

22. Není uvedena demontáž OV – projednáno 2.11.2016. Není uvedeno použití na osvětlovací stožáry JŽ se spouštěcím zařízením - projednáno 12.10.2016. V dalších bodech již o těchto skutečnostech zmínka je.

V pořádku, v PD řešeno. Popis současného stavu a návrh řešení jsou samostatné kapitoly.

23. TS 22 kV Koterov je plánována v prostoru betonové rampy v areálu OTV a zároveň je s ní počítáno v provozní budově (SO 94-34-07).

Opraveno.

24. Pro napájení objektů MONS Carbon, vily, objektů garáží SEE lze využít stávající rozvody NN v obráceném gardu: rozvodna OTV – kabelové skříň - RH 01 vedle stávající TS 22 kV, kabel je v celé trase 2x AYKY 3x 240+120.

V tomto stupni dokumentace nelze uvedené řešení potvrdit (tj. rozvody NN v obráceném gardu), bude-li možné využít stávající kabely, bude na to brán zřetel v dalším stupni dokumentace.

25. V rámci objektu SO 93-36-01 Ústřední stavědlo – Plzeň-Koterov, kabel 22 kV SŽDC trváme na zavedení VN kabelu do TS 22 kV Sušická ulice, tj. smyčkou přes příslušnou skříň VN rozvaděče umístěným v rozvodně VN TS Sušická ulice.

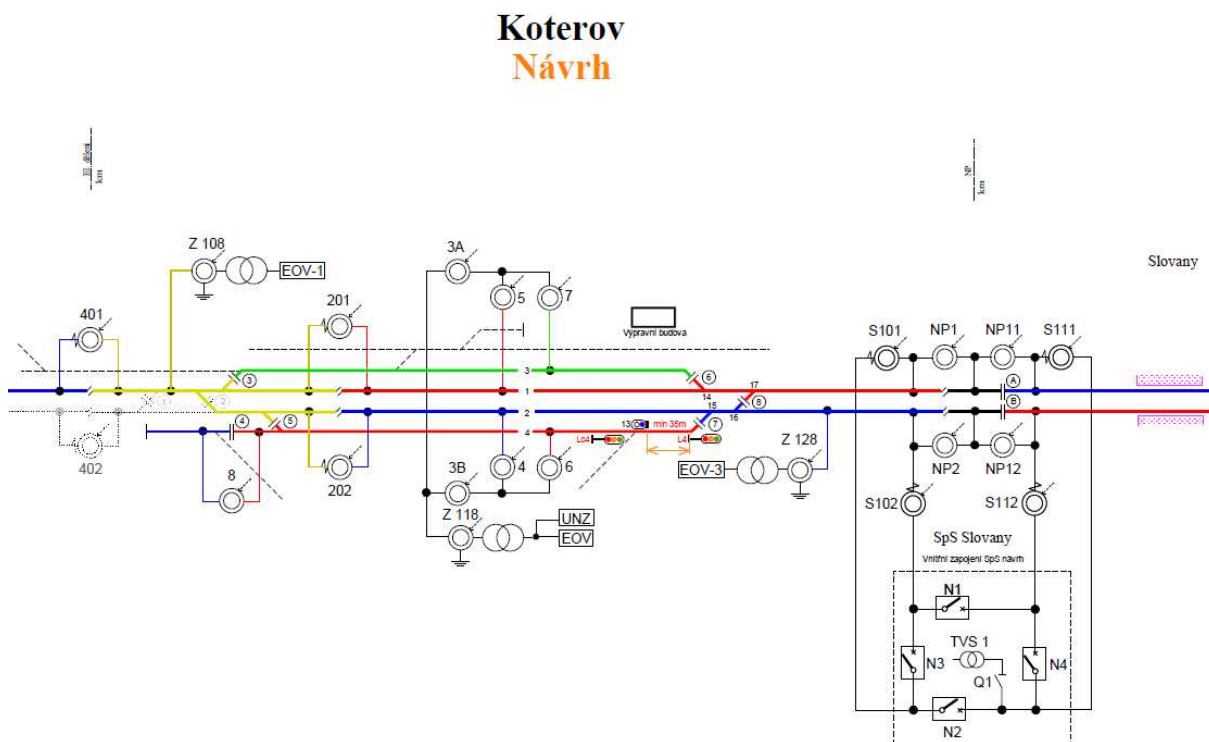
Bylo již projednáno s investorem a nelze požadavku bez dodatečných nákladů na výstavbu nové trafostanice vyhovět.

Trakce

Schema nap. delení

26. upravit schéma viz. plánek návrh – nutno vynechat úsekový dělič mezi 1. a 2. kolejí na Plzeňském zhlaví (při vypnutí TV 1. staniční koleje nemožné napájení v úseku Plzeň – Plzenec), ÚO 411 a 411 přejmenovat na ÚO 201 a 202, upravit zapojení ÚO 5 a doplnit ÚO 7 pro napájení lichých kolejí. Sloučit km polohu elektrického dělení a neutrálního pole. (vynechání ÚO 421 a 422 a 2 ks děličů, prodloužení vzdálenosti mezi NP a koncem nástupiště zastávky Slovany). Při číslování ÚO a děličů počítat i s uvažovanou druhou kolejí ve směru na Starý Plzenec.

Schéma napájení a dělení bylo upraveno podle požadavku (viz návrh) včetně vyznačení budoucího odpojovače a děliče TV pro uvažované doplnění 2. koleje. Navíc bylo ve schématu zrušeno zatrolejování výtažné koleje č.4A včetně odpojovače UO 8 podle požadavku zpracovatele dopravní technologie.



27. Zpracovat_ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ DRÁŽNÍ – Pro plánované jízdy setrvačností při výlukách napětí TV zpracovat opatření pro tyto případy, včetně vyjádření dynamika.


Bude zpracováno v dalším stupni dokumentace

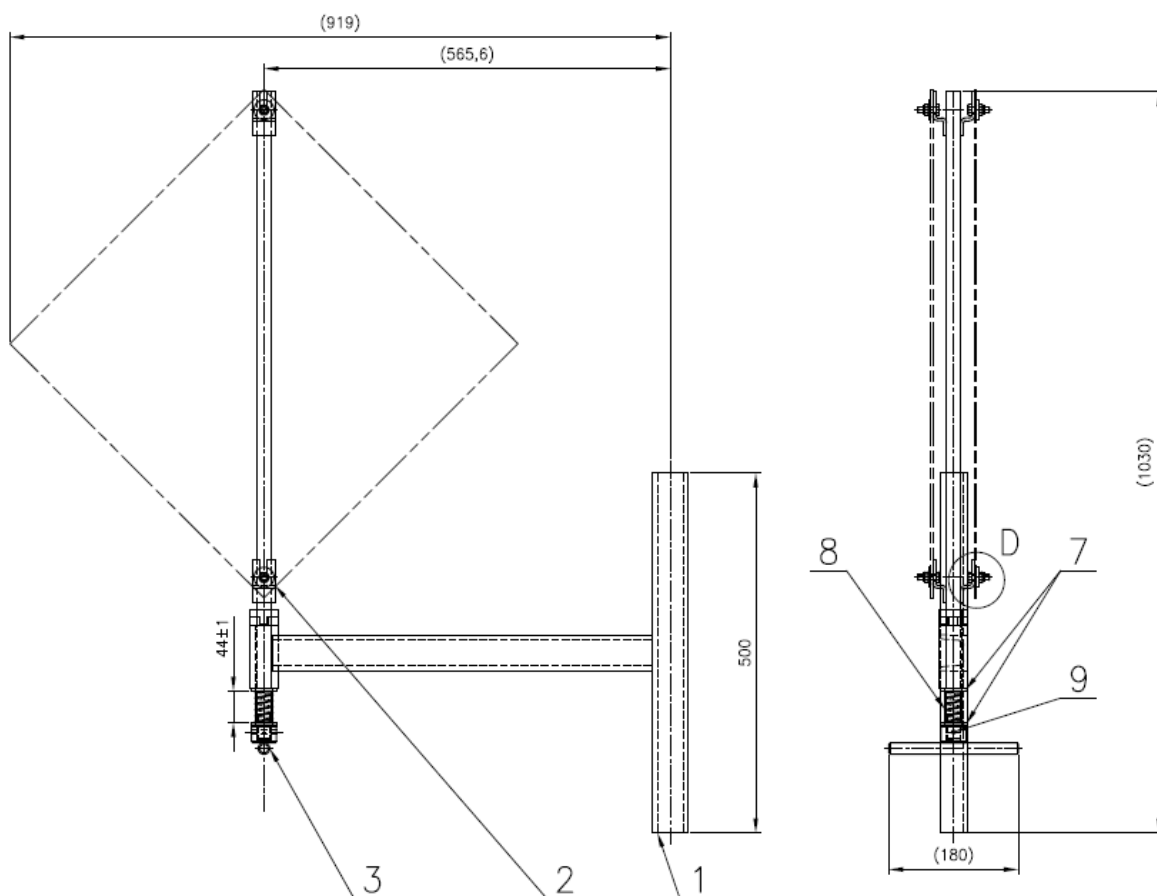
28. Prověřit variantu zaústění vlečkových kolejí z OTV do části 4. staniční koleje pro umožnění operativnějšího výjezdu MVTV bez posunu do traťové koleje. (viz. plánek návrh).

Bylo prověřeno a zapracováno

29. V PD počítat s osazením „otočných“ návěstí pro el. provoz používaných při výlukách. (například):

V technické zprávě byl doplněn požadavek na umístění otočných návěstidel pro výlukové stavy TV.

	Typ	Skupina	Starý výkres	Nový výkres	List
	Název		Číslo výkresu		1
	ATYP DRŽÁK NÁVĚSTNÍHO ŠTÍTU		J-046/11		1



Podepsal Eliášová Radka dne 22.12.2016

Připomínky SMT Plzeň

SO 93-38-01 most km 346,013 "nové uspořádání pod mostem"

30. Nutno projednat (a písemně doložit) se zástupci města Plzně šířkové uspořádání přeložky (komunikace včetně chodníků a cyklostezky) Božkov-Sušická. Do doby výstavby této komunikace, je nutno vyprojektovat úpravu terénu pod mostem, dále doložit, že město Plzeň bude zajišťovat úklid a čistotu těchto prostorů a zároveň do této stavby bude zahrnutý převod (prodej) pozemku, tj. komunikace včetně chodníků a cyklostezky bude patřit městu Plzeň.

Šířkové uspořádání bylo projednáno s městem Plzeň, světlá šířka mostu bude 18m. Otázky majetkoprávní a problematika údržby území bude řešena v dalším stupni dokumentace. Je to odvislé od postupu přípravy souběžné stavby přeložky silnice I/20.

SO 93-38-31 propustek km 346,993

31. V technické zprávě je špatně uvedeno katastrální území Škvřňany a k návrhu profilu je nutno doložit hydrotechnický výpočet.

TZ byla opravena

SO 94-38-31 propustek km 344,658

32. Je chybně vložen odstavec "5.1.3. Prostorové uspořádání pod mostem. Lávka přemostňuje nově budovaná nástupiště, železniční trať, přístupový chodník na nástupiště u koleje č.2 a přilehlé svahy zářezu. Volná šířka mostního otvoru je 14,775m a volná výška je 6,965 m nad TK koleje č.1, 6,993m"

TZ byla opravena

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 22.12.2016

Připomínky SSZT Plzeň

33. Při zřizování nových kabelových venkovních rozvodů v rámci stavby postupovat dle přiloženého dokumentu SSZT Plzeň „Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů“.

Bylo doplněno do technické zprávy.

34. Součástí stavby musí být zřízení ochrany zabezpečovacích zařízení před atmosférickými (přepětovými) vlivy. Jejich jednotlivá provedení by měla být koordinována s definitivním řešením kolejového svršku.

Bylo doplněno do technické zprávy

35. Při případném zřizování kabelovodů musí být především vyřešeno a zajištěno zamezení jejich zaplavování spodní vodou.

Kabelovod v zast.Plzeň-Slovany je navržen nad úrovní odvodňovacích zařízení žel.spodku

Zapsal: Petr Velík

36. Z důvodu navazování na již provozovanou technologii je nutné zajistit kompatibilitu nejen přenosových protokolů, ale i na úrovni klient - server v aplikaci DDTS.

Požadavek byl doplněn do technické zprávy. Bude zpřesněno v dalším stupni dokumentace

Zapsal: Kopelent Stanislav

Podepsal Týrová Miroslava dne 22.12.2016

Připomínky ST Plzeň

Železniční spodek

37. Z hlediska provádění požadujeme specifikovat do projektu nutnou šířku provádění mechanicky zlepšené zeminy. Realizaci zlepšení navrhujeme realizovat před zřízením odvodnění z důvodu lepšího napojení a navázání konstrukčních vrstev.

Minimální šířka zlepšení zeminy je 2,5 m od osy koleje, v případě souběžného trativodu bude dotažena zlepšená zemina až k trativodu.

38. Úpravu svahu dle řezu P1 - zpevnění biodegradační rohoží požadujeme navrhnout v celé šířce svahu.

Biodegradační rohož byla navržena v rozsahu zemní prací (zásahu do svahu).

39. Zazubení svahu dle řezu P2 se jeví jako nedostatečné, nutno dodržet svahové stupně dle předpisu SŽDC S4 s tím, že materiál v místě svahového stupně bude vyhovující pro navázání rozšíření svahu – vhodné doplnit odkazy na vzorové listy a přepis SŽDC S4.

Bylo upraveno a doplněn odkaz na příslušný vzorový list.

40. V úseku podél zpevněného příkopu TTZ 4 v km cca 347,970 - 344034 požadujeme upravit celou šířku navazujícího pozemku až k sousední manipulační koleji. Rozsah je zřejmý z řezu č. P4.

V místě přiblížení příkopu k manipulační koleji bylo upraveno.

41. V místě mostu v km 343,808 na levé straně nutno zajistit vlastnictví pozemku pro realizaci odvodnění. Části pozemků jsou navrženy k odprodeji městu Plzeň.

Bylo zohledněno v záborovém elaborátu

42. Realizace tohoto SO musí proběhnout po dokončení a zprovoznění nové lávky. V případě, že objekt lávky nebude zprovozněn nutno ponechat popř. obnovit konstrukci přechodu a zajistit provizorní zabezpečení.

V rámci POV se předpokládá výstavba lávky v předstihu před snesením stávajícího úrovněvého přejezdu.

43. Vyústění odvodnění v km 344,782 je příliš blízko svodu v km 344,644. Upozorňujeme na skutečnost, že svah pod oplocením na pravé straně areálu Koterov je chráněným přírodním útvarem a zásah do svahu, příjezd a ostatní práce mohou být omezeny rozhodnutím příslušného orgánu ochrany přírody. Z hlediska praktického řešení je nezbytné toto vyústění budovat?

Řešení bylo projednáno a odsouhlaseno na výrobní poradě. Bylo ponecháno stávající řešení.

44. Vyústění odvodnění v km 344,644 požadujeme v dalším stupni doložit detailem řešení, potrubí nutno přebetonovat a zajistit tuhost konstrukční vrstvy.

V dalším stupni bude doložen detail vyústění. V případě podchodu svodného potrubí/trativodu pod koleji se uvažuje s jeho podbetonováním.

45. V žst. Koterov se může nacházet stávající hloubkové odvodnění cca od km 344,900 směrem k žst. Plzeň, které nebude stavbou dotčeno. V případě nalezení takové sítě nutno zajistit zpětnou úpravu a zakrytí příslušných šachet.

V případě nálezu hloubkových odvodnění bylo předepsáno ubourání do hloubky aktivní vrstvy a zakrytí.

46. V dalším stupni dokumentace musí být vykresleny v návrhu pražcového podloží všechny konstrukční vrstvy a realizované sanace železničního spodku.

V dalším stupni bude doložen výkres s návrhem pražcového podloží.

47. Dokumentace neřeší nepevněný příkop na levé straně od km 345,630 vyústěný v místě křížení s městskou kanalizací v km 345,842. Příkop zajišťuje odvodnění nejen kolejiště, ale i celé lokality vlevo tratě. V projektu stavby nutno dořešit výsledné řešení všech stávajících i nových přípojek.

Byla doplněna reprofilace příkopu, horská vpust' a napojení do přilehlé kanalizace.

Kolizní bod v místě křížení silnice I/20

48. Nejpozději před zadáním projektu stavby Uzel Plzeň 5. Stavba nutno doložit podrobnou dokumentaci, prokazující realizovatelnost objektů železničního spodku s návazností na traťový úsek. Dokumentace musí obsahovat podrobnosti týkající se výstavby, záborů, přístupů, řešení provizorních i definitivních stavů železničního spodku a svršku.

V PD je dokladován cílový stav řešení železniční trati s budoucí přeložkou silnice I/20. Tunelový objekt v místě křížení je součástí stavby přeložky silnice I/20. Pro provedení koordinace řešení v místě křížení je souběžně zpracována technická studie „Křížení trati České Budějovice - Plzeň se silnicí I/20 v úseku Jasmínová – Jateční“. Závěry této studie jsou do PD zapracovány. Provizorní stavy kolejí po dobu výstavby tunelového objektu a související investice, zábory pozemků,..., jsou součástí stavby Přeložky silnice I/20.

49. Navržené úpravy odvodnění na levé straně tratě v km 346,807 – 346,913 požadujeme po dohodě se správou budov změnit. Stávající odvodnění nutno zachovat. Nové odvodnění navrhujeme umístit na hranu výkopu stavební jámy SO 93-38-51 zárubní zdi, popř. do prostoru nově zřizovaných povrchů komunikace. Přípojky nutno napojit v místě ukončení výkopu pro zárubní zeď.

Řešeno v rámci SO kanalizace.

50. Jak je definována „nepropustná vyrovnávací vrstva tl. 150mm“ navržená v místech asfaltové sanace ?. specifikaci materiálu nutno doplnit do TZ.

Pod asfaltovou vrstvou bude umístěna šterkodrt' požadované tloušťky pro zpevnění podkladu. Nepropustná vrstva byla odstraněna.

51. Příčný řez v km 347,110 je zpracován nepřehledně. Z řezu není patrné, co se ruší a co je výsledný stav. Řešení vyplývající z dodaného řezu je neúplné. Nutno upravit popř. doplnit podrobnosti.

Řešení bylo upraveno a doplněno.

52. V místě podél zárubní zdi SO 93-38-52 v km 347,160 – 347,310 je navrženo zkrácení manipulační koleje, která není ve vlastnictví SŽDC. Řešení nutno doložit souhlasem vlastníka koleje.

Doklad byl doplněn do dokladové části dokumentace.

53. Řešení odvodnění předpokládá napojení nových příkopů odvodnění do stávající kanalizace v km 347,316. V projektu stavby nutno doložit funkčnost řešení nebo upravit místo napojení až do místa funkčního odvodnění. Aktuální stav v uvedeném km neodpovídá možnosti napojení.

Zpracovatel dokumentace vychází z podkladů správce staveb a zařízení a z místních šetření. V současné době se stávající odvodnění jeví jako funkční. Jeho stav bude podrobně zjištěn v dalším stupni dokumentace.

Železniční svršek

54. Staničení navazující na stavbu Uzel Plzeň 1. Stavba musí navazovat bez skoků a abnormálních hkm (347,321 041) do začátku stavby. V roce 2017 bude osazeno aktualizované staničení na trati Č. Budějovice – Plzeň na plechové staničníky umístěné na trakční stožáry.

Napojení na stavbu Uzel Plzeň 1. Stavba je provedena bez skoku staničení. Abnormální hektometrovník se skokem staničení byl umístěn na začátku stavby.

55. Protisměrný oblouk R 12000 m – mezi km 343,561-591 – je možno doplnit poznámku : správce upřednostňuje plynulé navázání na stávající stav úpravou při realizaci dle skutečných parametrů navazující koleje.

Řešení bylo ponecháno do dalšího stupně projektové dokumentace.

56. Směrové vyrovnání mezi výh č. 301 a 302- napojení je navrženo krátkým obloukem R1000 m, požadujeme upravit řešení na plynulejší přechod delším obloukem.

Byl zvětšen poloměr oblouku a prodloužena jeho délka.

57. V dalším stupni nutno projednat změnu úředního povolení a úpravu majetkových poměrů stávající výh č. 16.

Řešení bylo ponecháno do dalšího stupně projektové dokumentace.

58. V rámci úprav železničního svršku žádáme o prověření možnosti záměny stávající výh č. 15 (nové výh.č. 9) na jinou užitou vyzískanou z žst. Koterov.

Stávající výhybka č. 15 je stupňová transformovaná. Její náhrada vyzískanou výhybkou tedy není možná bez většího zásahu do navazujících úseků koleje a celého zhlaví.

59. V rámci využití koleje č. 24 požadujeme zohlednit zatížení a stávající stav výhybek (dlouhodobě nevyužívané koleje a výhybky). Požadujeme navrhnout částečné regenerace výhybek č. 12,15,23.

Byla doplněna regenerace celé stávající koleje č. 24 a výše uvedených výhybek, které budou pojižděny v rámci staveništní dopravy.

Nástupiště

60. Z důvodu složitějších geologických podmínek pro zakládání objektu, současně vzhledem k frekvenci cestujících a celkovému řešení bylo požadováno posouzení možnosti zřízení nástupiště z konstrukce typu Umsteiger. Žádáme o ověření možnosti realizace uvedeného typu nástupiště.

Do Technické zprávy bylo doplněno zdůvodnění návrhu konstrukce a dle názoru projektanta je konstrukce nástupiště typu UMSTEIGER nevhodná převážně z ekonomických důvodů. V tomto místě nebyly nalezeny nevyhovující geologické podmínky, po straně druhé koleje ve stávajícím stavu prakticky neexistuje odvodnění. V rámci stavby bude řešeno odvodnění trativody a zlepšení celkových geologických podmínek.

61. Přístupový chodník k nástupišti u koleje č. 1 nutno doplnit o stav bez navazující rekonstrukce silnice tak, aby bylo zřejmé i řešení navázání na stávající stav komunikací.

V případě, že by nebyla provedena navazující investice ze strany města Plzeň, tato část přístupu by byla nepřístupná pro veřejnost. Zpřesnění bylo ponecháno do navazujícího stupně, kdy bude lépe známo další pokračování navazující investice.

62. Přístupový chodník na nástupiště u koleje č. 2 požadujeme řešit jako zpevněný.

Přístupový chodník je řešen jako zpevněný.

SO 93-38-51 – zárubní zeď

63. V rámci objektu nutno specifikovat způsob a rozsah pažení pro výstavbu s ohledem na nutnost zachování provozu podél provozní budovy. Po dobu výstavby je vhodné navrhnout ochranu stavební jámy před přívalovým deštěm. Výstavbou nesmí dojít k omezení odtokových poměrů od budovy Sušická 23,25.

Sanace svahu je navržena s ohledem na minimalizaci zásahu do ZP podél budovy. Stavební činnost s tím spojená je však takového rozsahu a charakteru, že stávající parkovací místa nebudou v době realizace (sanace svahu, rekonstrukce ZP a odvodnění) využitelná. V určitých fázích výstavby (realizace kanalizace) bude na nezbytně nutnou dobu omezen přístup do zadního traktu budovy, bude umožněn vždy jen z jedné strany.

SO 93-38-52 v km 347,160 – 347,310

64. Řešení založení zdi musí odpovídat požadavkům stabilitního výpočtu. V místě základu nutno zpracovat detail řešení zásypů a předepsaných materiálů dle skutečného průběhu zdi a terénu.

Požadované podrobnosti řešení budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

65. U obou zárubních zdí požadujeme definovat způsob údržby baleného čela armovaných zemin s ohledem na VSMP a trakci přilehlé koleje.

Jde o standardní konstrukci běžně užívanou u SŽDC. Čelo armovaného svahu je navrženo mimo POTV

66. V rámci SO - EOv – požadujeme v rámci stavby zřídit klienta pro možnost nastavení a kontroly funkce EOv jednotlivých výhybek na traťovém okrsku. V tomto případě se jedná o pracoviště v areálu Koterov – provozní budova ST Plzeň.

Připomínky se netýkají SO 93-38-52. Požadovaná podrobnost řešení je dle směrnice SŽDC č.11 týká dokladována v dalším stupni dokumentace = projektu stavby.

Objekt 94-34-07 – provozní budova

67. Požadujeme ověřit možnosti připojení dešťových svodů do stávající kanalizace. Okolní budovy musí být napojeny přímým připojením do stávajících sítí. Vsakovací jímky jsou nevhodné řešení.

Problematika byla projednána na konferenčním projednání připomínek. Z hlediska majetkoprávních vztahů k souvisejícím pozemkům a sítím je požadované řešení nereálné. Bude opětovně prověřeno v dalším stupni dokumentace v návaznosti na připravované změny v KN.

68. Upozorňujeme na možnou kolizi umístění budovy a výstavbou stožárů BTS projektovaných v rámci stavby GSM – R Plzeň – Č Budějovice.

Koordinace s výstavbou BTS byla provedena. Poloha BTS je zakreslena v koordinační situaci.

Objekt novostavby SpS v km 346,300 a komunikace SO 93-32-01

69. Požadujeme upravit řešení přístupové komunikace a související zárubní zdi tak, aby nové objekty byly dostatečně vzdálené od sousedního pozemku a oplocení. V místě zřizované komunikace se nachází již ve stávajícím stavu značné množství šachet a zakončených chrániček veškerých sítí vedených pod tratí – nutno zajistit souhlasy správců popř. přeložky chrániček. Požadujeme doložit řez ve vztahu ke koleji z důvodu zajištění bezpečnosti provozu a řádného oddělení ploch od dopravní cesty. Do doby realizace silnice je v těchto místech značný pohyb osob, kterým zlepšíme podmínky přecházení tratě.

Bylo řešeno na konferenčním projednání připomínek. Technické řešení bylo upraveno = doplněno svodidlo podél koleje a upraven tvar ZP. Stávající sítě křížící železniční trať nebudou výstavbou SpS a souvisejících ZP dotčeny.

Stavební postupy :

Demontáže

70. Požadujeme doplnit položku demontáží železničního svršku - dle doložené dokumentace (čl. 6.1. TZ – POV) položka zahrnuje vytržení a demontáž v místě demontážní základny. Nutno doplnit položku přemístění vyzískaného užitého materiálu do místa trvalé deponie na pozemku s právem hospodaření SŽDC s.o. – OR Plzeň.

Bylo doplněno do SO železničního svršku.

71. Do SP SP1b je vhodné naznačit rušení výh č. 13 a její náhradu kolejovým polem.

Bylo doplněno.

72. V situaci není vyznačeno umístění provizorního přejezdu pro přístup na ZS 5, požadujeme doplnit.

Bylo doplněno do výkresu přehledné situace

73. Pro umístění kabelových tras požadujeme přednostně navrhovat pochozí betonové kabelové chráničky např. typu ŽPSV.

Tento požadavek byl předán profesním garantům, není věcí zpracovatele stavebních postupů tento požadavek uplatňovat. Nicméně dle sdělení profesních garantů byly kabelové trasy sdělovacích a zabezpečovacích kabelů navrženy v souladu s předpisem S4. Dle tohoto předpisu jsou kabelové trasy přednostně navrhovány s uložením do země s předepsaným krytím dle tohoto předpisu S4 a příslušných ČSN a EN. Tedy nikoliv do pochozích kabelových žlabů (či chrániček), jak je požadováno. Uložení kabelových tras do pochozích žlabů je navrhováno pouze v místech s nemožností uložení do země s předepsaným minimálním krytím. Takové uložení se v prostoru předmětné stavby nenalézá.

Podepsal Schejbal Pavel Ing. dne 11.1.2017

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

A Průvodní zpráva; A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání; f) projektované kapacity stavby;

Rychlíkové linky: R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

74. V typické soupravě linky R 11 je lokomotiva řady 242 (nikoliv 380).

Bylo opraveno

Linka spěšných vlaků:

75. Sp Horažďovice předměstí – Plzeň je v současném GVD 2016/17 zajišťována jediným spěšným vlakem (Sp 1969) v soupravě lokomotiva řady 242 + klasická souprava.

Bylo opraveno

Linky osobních vlaků:

Os Horažďovice předměstí – Plzeň

76. Typickou soupravou linky je klasická souprava ve složení lokomotiva řady 242 a 3-4 vozy klasické stavby.

Bylo opraveno

Os Blovice – Plzeň – (Kozolupy)

77. Linka je v současnosti provozována v taktu 120 minut motorovou jednotkou řady 814+914 Regionova.

Bylo opraveno

Nákladní doprava (platí též pro část B.2 Provozní a dopravní technologie, 2.1.2 Nákladní doprava)

78. Pn vlak: lokomotiva řady 240 (namísto 242)

Bylo opraveno

B. Souhrnná technická zpráva; B.2 Provozní a dopravní technologie

79. Na straně 3 opravte v názvu „UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA – LOBZY – KOTEROV“ slovo Plzeň na Plzeň.

Bylo opraveno

1. Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury

1.1 Traťový úsek Starý Plzenec – Plzeň-Koterov – Plzeň hl.n.

80. Normativ délky vlaku nákladní dopravy je dle údajů v TTP 709B pouze 549 m (nikoliv 649m).

81. Traťový rádiový systém: v současné době je v provozu systém TRS, který má být v rámci projektu stavby „GSM-R České Budějovice – Plzeň“ v budoucnu nahrazen systémem GSM-R.

Obě připomínky byly opraveny

B.12 Organizace výstavby

82. Opravte na straně 2 v očíslování nadpisu technické zprávy a na zápatí stránek očíslování F.1. na B.12.

Bylo opraveno

Členění dokumentace

83. V nadpisu členění pod úvodními třemi odstavci textu opravte text „Část F“ na „část B.12“

Bylo opraveno

5 Plochy zařízení staveniště; 5.2 Seznam a popis ploch ZS

84. Ze seznamu vymažte poslední poslední ZS XX v km 345,950 (veškerý text uvedený červenou barvou písma)

Bylo opraveno

13 Stavební postupy; Rozhodující milníky stavby:

85. V druhé odrážce opravte slovo „sytému“ na slovo „systému“.

Bylo opraveno

15 Požadavky na výluky veřejné dopravy

15.2 Silnice; 15.2.1 Rušené přejezdy a přechody

86. Úrovnňový přístup v drážním km 344,390 bude nahrazen nadchodem (nikoliv podchodem).

Bylo opraveno

19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy– Koterov“:

87. Aktuální je předpis SŽDC Zam1, Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, platný ve znění změny č. 2, účinné od 15.10.2015.

Bylo opraveno

D. Technologická část; D.2 Železniční sdělovací zařízení; D 2 01 01; 11 Ostatní

11.3 Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci

88. V této části dokumentace se vyskytuje odkaz na předpis ZAM 1 ve znění účinném od 1.5.2011. Aktuální název předpisu je SŽDC Zam1, Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění změny č. 2, účinné od 15.10.2015.

Bylo opraveno

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 22.12.2016

Připomínky OPS Plzeň – vedoucí OPS

89. Průvodní zpráva A.8. Proč je sled SO číslován jinak než od začátku trati (jak bývá standardně zvykem)?

Číslování PS,SO bylo převzato z PD stavby „Uzel Plzeň“, na kterou bylo vydáno územní rozhodnutí, které je dodnes platné. Proto nyní zpracovaná PD respektuje tuto objektovou skladbu.

90. Souhrnná zpráva B.1.8.2. Kap. 2.6. Do výčtu staveb by bylo vhodné doplnit stavbu: „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“.

Bylo doplněno.

91. Souhrnná zpráva B.02. Kap. 1.2.4. a 4.1.4. Seznam kolejí neodpovídá skutečnosti a současně je i v rozporu se schématem v příloze 1.

Bylo opraveno.

92. E.1.1. Technická zpráva čl. 2.3. Do článku staničení požadujeme doplnit místo (polohu) skoku kilometráže

Bylo doplněno.

93. E.1.1. Technická zpráva čl. 7.1. Nástupiště – Zastávka Slovany Během pracovních porad byl pro toto nástupiště diskutován typ UMSTEIGER. Tento typ bychom z hlediska správce v této zastávce upřednostnili. Požadujeme přesněji zdůvodnit, proč nebyl navržen.

Zdůvodnění bylo doplněno do Technické zprávy.

94. E.1.1. Situace 2.1. Příkopovou tvárnici TZZ 4 v km 343,459 až 343,623 vpravo trati požadujeme nahradit kapacitnějším odvodněním (např. TZZ 3). Důvodem je délka odvodnění z úseku trati před začátkem stavby.

Bylo změněno.

95. E.1.1. Situace 2.2. Do stavby doporučujeme zahrnout i výměnu výhybky č.7 včetně části koleje č. 6 propojující výhybku č.7 a výhybku č.9.

Byla doplněna regenerace všech částí koleje a výhybek, které budou zatíženy staveništní dopravou.

96. E.1.1. Situace 2.2. Stávající stav – výhybka 101T a sousední výhybka (102T není popsána km cca 345,300). Tyto výhybky již byly zrušeny.

Bylo opraveno.

97. E.1.1. Situace 2.2. Výhybka č. 13 je špatně označena. (Je označena jako jednoduchá výhybka).

Bylo opraveno.

98. E.1.1. Situace 2.2. Požadujeme prověřit a vysvětlit návrh směrových poměrů koleje č. 6 před KV 13.

Byl opraven popis v situaci. Napojení bylo uvažováno bez mezipřímé.

Podepsal Lískovec Jiří, Bc. dne 09.01.2017

Připomínky OPS Plzeň - Oddělení ekologie Plzeň

Souhlasím

Podepsal Ryba Stanislav, Ing. dne 01.12.2016

Připomínky ÚT - PLZ - PO + energetika elektro

99. Při výpočtu PHP využít TNŽ 34 2612 (týká se technologických prostor). Při výpočtu PHP uvažovat u práškových PHP s hasební schopností 43A jednotek z ekonomických důvodů.

Připomínka byla zpracována.

100. Prostor trafostání 22kV/0,4kV nevybavovat PHP z důvodu jeho nemožnosti použití na uvedené napětí.

Připomínka byla zpracována.

101. Všechny technologické místnosti (vyjma trafostání) vybavit orientačním osvětlením - nouzovým svítidlem s autonomním zdrojem, umístěným nade dveřmi (svítidla v provedení LED).

Připomínka bude řešena v dalším stupni dokumentace.

SO 94-37-02 Přípojka vody

102. Před novou vodovodní šachtou (např. na stávajícím potrubí) osadit 1x nadzemní hydrant (vývod 2x 75B) dle ČSN 73 0873, tab. 2, pol. 1 popř. 2, jako náhrada za podzemní hydrant, který se nachází mimo areál SŽDC ve volném a zarostlém terénu. Tento hydrant by rovněž sloužil pro všechny pozemní objekty v areálu SŽDC Plzeň Koterov.

Hydrant je v dokumentaci navržen.

Podepsal Knížek Karel dne 03.01.2017

Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň PLZ

Souhlasím

Nutno splnit podmínky viz.příloha

Podepsal Skala Roman, Ing. dne 22.12.2016

Připomínky SŽDC - SŽG Praha PPK

Souhlasím

Podepsal Poustka Roman, Ing. dne 05.12.2016

Připomínky SŽDC SŽDC - SŽG Praha ZBP

103. V TZ se hovoří o doplnění části I.3 Geodetické a mapové podklady v čistopisu dokumentace, jelikož ještě v průběhu stavby docházelo k doplňování VS. V zájmové lokalitě SŽG eviduje platné bodové pole, o kterém se v TZ rovněž hovoří. Pokud při zpracování nedošlo k nějakým administrativním chybám, v dobré víře neočekávám žádné nedostatky.

Geodetická dokumentace byla se zástupci SŽG projednána.

Podepsal Pelikán Petr dne 29.12.2016

Připomínky TÚDC Praha

Souhlasím

Nutno splnit podmínky.

SKS Plzeň - zůstávají v platnosti podmínky našich dříve vydaných vyjádření. (odkaz na PD nefunkční) – zapsal Švec.

Podepsal Čáp František dne 22.12.2016

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 SSZT Plzeň – č.j. ISPD 84/16-INV ze dne 12.12.2016 |
| Příloha 2. | Vyjádření SŽE Plzeň – č.j. ISPD 84/16-INV ze dne 22.12.2016 |
| Příloha 3. | Vyjádření TÚDC Praha – Václav Götze ze dne 21.12.2016 pod č.j.20235/2016-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom |
| Příloha 4. | Vyjádření TÚDC Praha – František Čáp ze dne 22.12.2016 pod č.j.10132/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT |

Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách

OŘ Plzeň - SSZT Plzeň požaduje při provádění zemních prací kabelových tras a způsobu uložení kabelů od zhotovitelů dodržovat především ustanovení normy TNŽ 34 2609 a dalších souvisejících norem, a současně i TKP staveb státních drah, kapitola 27 a předpisu SŽDC S4, kapitola V. Všeobecně musí být kabelové trasy provedeny takovým způsobem, aby byly nejen dostatečně chráněny před mechanickým poškozením, ale také před nedovoleným zásahem cizích osob (krádeže).

Je požadováno dodržování následujících všeobecných podmínek provedení kabelových tras:

- jednotlivé kabelové trasy musí být uspořádány samostatně vedle sebe, vzájemně se nesmí křížit v jedné trase a musí být uloženy výhradně na pozemcích SŽDC s.o.
- do kynety s metalickými kabely, na nichž se mají provozovat obvody zabezpečovacího zařízení, se nesmí ukládat zemniče (musí být uloženy samostatně)
- při ukládání do země budou kabely uloženy v kynetě do hloubky nejméně 80cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min.vzdálenost od osy koleje 2,35m (kraje výkopu)
- v případě nemožného dodržení minimální hloubky u kabelových tras (jen ve výjimečných případech, kdy nelze např.vypikovat skalní terén apod.) musí být tyto kabelové trasy žlabové a přebetonovány, nebo budou trasy uloženy v betonových žlabech s krycími deskami o minimální hmotnosti 130 kg (pro dodržení podmínek uvedených v TKP,kapitola 27.3.3, 3.odstavec)
- kabelové trasy budou provedeny co nejpříměji bez obcházení vzrostlých stromů, pařezů, betonových základů,starých drátovodných sloupků a nesmí procházet pod kořeny
- kabelové trasy vedené po mostních objektech a propustcích budou uloženy v ocelových silnostěnných žlabech s minimální tloušťkou plechu 1,5 mm, plechový žlab v náběhu na mostní objekt je třeba zaústit až na dno výkopu do minimální hloubky 30 cm, žlaby budou neděrované, přepáskované nerezovou páskou a v provedení pevného spojení (např. snýtování) přesahů jednotlivých vík žlabů – viz příložená technická informace
- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů štěrk a zemina
- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence

Ing. Rosol Petr
přednosta SSZT Plzeň



Jedná se o všeobecné připomínky k řešení kabelových tras bez konkrétní návaznosti na navržené technické řešení v přípravné dokumentaci této stavby. Projektant ve svém návrhu tyto podmínky respektoval.

D3.4 Technologie trakčních spínacích stanic

1. Technický popis technologického zařízení SpS Pardubice ?
2. Přehledové schéma vlastní spotřeby neodpovídají hodnoty MTP.

Bylo opraveno

D3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

1. Technická zpráva - 4.3 Koncepce technického řešení

V rámci transformovny bude osazena rozvodna nn část ČEZDI. v samostatné místnosti s potřebou 24.hod přístupu.

Bylo opraveno

2. Technická zpráva - 4.3.2

Kde a jakým způsobem bude řešena dekompenzace kapacitní složky VN kabelů?

Pro kontrolní výpočet předložit soupis technických dat kabelových rozvodů (typy kabelových vedení, průřezy, délky jednotlivých úseků, použitá hodnota " pF/km" použitá projektantem pro výpočet).

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“ (nyní v realizaci) byla navržena kompenzace kapacitního výkonu kabelového vedení 22kV mezi TS Plzeň hlavní nádraží – TS Triangl v rozvodně nn TS Plzeň hl.n.. Hodnota navržená tlumivky je 60kVar. Výkon dekompenzační tlumivky je specifikován při zapojení do trojúhelníka. Oba dva konce jednotlivých fází třífázové tlumivky budou vyvedeny na společnou svorkovnici, kde se prvotně spojí do trojúhelníka. Pro další účely SŽE bude tyto tlumivky možné spojovat i do hvězdy. Provedení tlumivek je na základě speciálního požadavku SŽDC SŽE p. Brože od firmy E.S.H.F. Výkon tlumivky byl navržen na základě délky kabelového vedení typu 22-AXEKVCEY 3x 1x240/25, délky 1071,8 m a měrné kapacity kabelu 0,301 microF/km, s navýšením 20% pro výkyv kapacity v období zima-léto.

Kompenzace kapacity kabelů vn v úseku TS Koterov – TS Triangl – TS Hlavní nádraží bude řešena na nn straně v TS Koterov a v TS Triangl odpínatelnými tlumivkami. Délka kabelového vedení vn v úseku TS Koterov – TS Triangl pro kabel 22-AXEKVCEY 3x 1x240/25, je cca 3200 m a měrná kapacity kabelu je 0,301 microF/km.

Provozovatelem však nebyl potvrzen způsob provozování napájecích bodů, tj. zda bude reálně provozováno napájení TS Koterov – TS Triangl – TS Hlavní a také TS Hlavní – TS Triangl – TS Koterov.

3. Příloha 4.2

Provéřit název ŽST PARDUBICE - TS2 22/0,4 kV

Specifikovat technicky pole 1.2 Kompenzace

Bylo opraveno a doplněno v TZ

E3.4 Trakční a energetická zařízení ohřev výhybek

1. Technická zpráva

TS3 60 kVA sec. Vinutí 1 x 460V/2 x 200V?

Bylo upraveno

2. Schéma EOV

R1-EOV budějovické zhlaví, jištění před elektroměrem bude jistícím prvkem „Deionem" s nezáměnnou proudovou hodnotou v charakteristice „B".

R2 EOV jištění před elektroměrem viz „R1-EOV".

R3-UNZ Technicky specifikovat jistící zařízení osazené před elektroměrem „250A ???" typ, nastavení, Ir, charakteristika atd.

Výkon TR 60kVA děleno 400V = 150A ???

Výkon TR 60kVA děleno 25kV = 2,4A ???

Pro kontrolní výpočet předložit soupis technických dat kabelových rozvodů (typy kabelových vedení, průřezy, délky jednotlivých úseků, použitá hodnota " pF/km" použitá projektantem pro výpočet).

Bylo upraveno

Všeobecné

1. Použité elektroměry - dodávka stavby

Bylo doplněno v TZ

2. Dodržení „Připojovacích podmínek SŽDC - SŽE Hradec Králové"

Bylo doplněno v TZ

3. Zaslát na SŽE Hradec Králové na posouzení odstranění připomínek v rámci technického řešení

Bylo předáno

Příloha 3: Vyjádření ČD-Telematika

SŽDC s.o., TÚDC Praha
p. František Čáp

SŽDC s.o., Stavební
správa západ, pracoviště
Plzeň
Ing. Marcela Domanická

Sudop Praha a.s.

Váš dopis zn./ze dne	20235/2016-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom	Vyřizuje	Václav Götze
Číslo jednací	15951/2016-O	Tel.	+ 420 606 875 595
Datum	21.12.2016	e-mail	Vaclav.Gotze@cdt.cz

Věc: Vyjádření ČD – Telematika a.s k PD stavby „Uzel Plzeň, 5. Stavba - Lobzy - Koterov“

Uzel Plzeň pokračuje 5. stavbou, která řeší úsek Lobzy – Koterov.

Navazuje na stavbu „Uzel. Plzeň, 1. stavba“, která je nyní v realizaci.

Vyjádření naší organizace je zpracováno na základě dodané Projektové dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy - Koterov“, zpracovatel Sudop a.s., 02/2017.

PD stažena dne 21.12.2016 ze serveru ISPD OŘ Plzeň.

Připomínky:

1. Část B_1 Souhrnná technická zpráva 1.4.2 Železniční sdělovací zařízení str.6

V soupisu funkčních MOK po dokončení 5. stavby chybí nový MOK z TB Koterov do budovy OŘ za areálem MTH Koterov, která se dle správce budovy (SBBH) nazývá „Montážní dílna Koterov – administrativní část“.

Bylo opraveno

2. Část B_1 Souhrnná technická zpráva 1.4.2 Železniční sdělovací zařízení str.7

Uvedeno, že se navrhuje průmyslové ring switche v kruhové topologii.

Nasazované přenosové zařízení, optické modemy / převodníky, datové přepínače a průmyslové ring switche musí umožňovat bezproblémový dálkový dohled a správu z dohledových, konfiguračních a servisních pracovišť ČD-T.

Musí být stejného typu a vyzbrojení, který je podporován ČD-T pro použití v přenosové a datové síti SŽDC.

Technologie, které nejsou u ČD-T a TÚDC podporovány, nesmí být na síti SŽDC nasazeny.

Samozřejmě chápeme, že se v této fázi projektování nesmí do PD uvádět typ zařízení, ale zde musíme učinit výjimku a uvést fakt, že jsou nasazovány do technologické datové sítě SŽDC průmyslové ring switche Metel, které nesplňují požadované podmínky pro nasazení:

- A. Nesplňují podmínku ČD-T o možném dálkovém dohledu a správě z pracovišť ČD-T, pro přístup do zařízení musí být technik připojen ve stejné VLAN, jako je vlastní zařízení.

- B. Chybné zemnění chassis ring switchu, standardně jsou u technologií zemněny + póly, ale u ring switchů Metel jsou zemněny – póly.
- C. Ne plně funkční kompatibilita s datovými switchi Cisco, které jsou na datové síti SŽDC podporovány.
- Problémy zejména v kruhové topologii v kombinaci s datovými přepínači Cisco.

byly Požadujeme instalaci technologických switchů Cisco např. řady IE-2000 (IE-2000-4TS-G-B), které

navrženy a AŽD instalovány v rámci stavby Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice (kde projektant zpracoval argument ČD-T „C“ uvedený výše).

Tato připomínka platí pro případné nasazení pro přenosovou síť, EOVS, kamery atd., tj. pro technologie,

které mají být ve správě TÚDC Praha (dle nastaveného schéma mezi SSZT a TÚDC).

V technické zprávě jsou uvedeny požadavky na ring switchu. Technické požadavky předepsané projektem, které by měly být respektovány, neumožňují použití switchů Metel. Typ switchů nelze do dokumentace uvádět.

3. Část B_1 Souhrnná technická zpráva 1.4.2 Železniční sdělovací zařízení str.8, MRS

Uvedeno, že se IP blok MRS umístí do domku BTS GSM-R a tímto anténa (patrně ZZ21L) na stožár GSM-R.

Zde musím v předstihu upozornit, aby bylo předejito problémům s umístěním antény MRS na stožár GSM-R, vedením anténního svodu do domku a realizace ochrany bleskojistkou a DC blokem, podobně jak se ve stavbě 1 řešily u stožáru GSM-R a antén MRS v ÚS Triangl.

Realizace ochrany proti přepětí na koaxiálním kabelu bylo zpracováno. Řešení je shodné jako na ÚS „Triangl“. Uzemnění koaxiálního svodu je provedeno bleskojistkou a DC blokem.

Umístění antény / antén na stožár GSM-R

Rozhodně nebude podporováno řešení uchycení výložníku pro anténu MRS pomocí ocelového pásku kolem tělesa stožáru.

Výložník **bude** uchycen dělenou obručí se šroubovým spojem, jeho umístění musí být v těsné blízkosti výstupového žebříku s jisticím zařízením. Azimut směrování bude upřesněn do realizační dokumentace.

Výložník by měl minimálně odpovídat typu, jež je instalován na stožáru v Trianglu – dvoubodové uchycení k tělesu stožáru, které zároveň poslouží jako druhý jisticí bod pro techniku servisní organizace.

Kabel anténního svodu je požadován H2000Flex.

Na stožáru nebudou umístěny žádné bleskojistky, koaxiální kabel bude veden až do domku.

Musí být realizováno uzemnění pláště koaxiálního kabelu ještě před DC blokem, který bude umístěn za kabelovým prostupem do domku (uzemnění do hrnce v patě stožáru).

Za DC blokem a nejbližší k základnové rdst MRS bude umístěna přepěťová ochrana uzemněná na ten samý potenciál, jako rdst MRS.

K řešení realizace anténního systému, svodu MRS a ochrany, až bude detailně rozpracováno, se vyjádří revizní technik ČD-T.

Pokud by nebylo možné výložník MRS situovat do blízkosti výstupního žebříku, potom musí být na stožár doplněno příslušenství – pochozí nášlapy, jisticí obruč a ev. další – zajištění bezpečnosti technika (do VV).

V přípravné dokumentaci bylo upozorněno na zmiňované úpravy stožáru, na který bylo započítáno doplnění výše zmíněného držáku antén. Vzhledem k tomu že není v současné době

možné zjistit azimut žebříku stožáru GSM-R, bylo započítáno i umístění 2 ks pochozích nášlapů a jistící obruč. Detailně bude toto řešeno v dalších stupních dokumentace, včetně výkresů držáku a umístění na stožáru BTS. Zároveň je v přípravné dokumentaci rozpočtována i varianta kdy stavba GSM-R neproběhne a bude nutné základnovou anténu MRS umístit na samostatný ocelový stožár kruhové ho průřezu výšky do 12m u technologického objektu.
Řešení ochrany proti přepětí bylo respektováno, odpovídá schválenému řešení na ÚS „Triangl“.

4. Všeobecně k technologiím na ÚS Triangl, které budou dotčeny 5. stavbou

Bude doplněno ovládání technologií 5. Stavby z ÚS Triangl, jako příklad uvádím IP dispečerské terminály a záznamové zařízení.

Ve VV musí být pamatováno i na zásahy do těchto stávajících technologií, včetně doplnění licencí.

Při výstavbě je nutné zajistit kompatibilitu TZ Koterov s TZ na ústředním stavědle

5. Část B_1 Souhrnná technická zpráva 1.4.2 Železniční sdělovací zařízení str.10, Sdělovací zařízení
LAN síť má být realizována v Cat.5E.

Pokud budou např. IP telefony nebo další technologie napájeny pomocí PoE z datového přepínače či společného PoE injektoru ve sděl.m., potom upozorňuji, že dodavatel kabeláže garantuje funkčnost PoE v Cat.5E do 30m délky žíly UTP/STP kabelu.

Nad 30m se doporučuje Cat.6, kde mají datové kabely větší průřez žíly.

Netýká se telefonů ty budou pouze v objektu. Strukturka bude v TO cat 5e.- Patchpanely budou řešeny vmodulárním provedení. Co se týká vzdálenosti je délka rozvodů vyhovující i pro zvýšené napájení PoE.

6. Část B_1 Souhrnná technická zpráva 1.4.10 Kabelovody

Uvedeno, že profil kabelovodu délky 124,6m budou tvořit dva devítiočtové multikanály.

Na tomto řešení zásadně trvat, ne jako v případě kabelovodu v žst. Plzeň hl.n.

Požadujeme vypracování zatahovacího plánu kabelovodu.

Vstupy do kabelových šachet by měly být zajištěny proti vniknutí neoprávněných osob.

Detailnější rozpracování kabelovodu bude řešeno v rámci následné projektové dokumentaci

7. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.4 ZOK OŘ Sušická – Koterov (Č.Budějovice) str.17

Ze ZOK SŽDC Philips je mmj. v obvodu žst. Koterov také výpich do budovy Drahstavu.

Výpich do budovy Drahstavu je také formou převěsu, do doby realizace nového MOK TB Koterov – Drahstav tudíž musí být tento ZOK Philips ochráněn.

Projektant uvedl na str.25 – v pořádku.

ZOK po dobu stavby ochraňován. V rámci výstavby budova Drahstavu připojena novým MOK

8. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.10 Koterov, MK, odrážka 4 Nový MOK TB Koterov – MEO RSM

Budova MEO RSM = budova „Montážní dílna Koterov – administrativní část“ viz připomínka 1 ?

Bylo opraveno

9. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.11 Úprava Přenosového systému, str.27

Přenosový systém v 1. Stavbě Uzlu Plzeň je v době zpracování tohoto stanoviska teprve ve fázi díličího předání v objektech ÚS Triangl, St.14 a Kiosek výpravčích, není tudíž hotov a předán jako

celek.

Je možné, že v době zpracování následných stupňů PD bude jeho stav odlišný, než jak je popisováno v této PD.

Navíc do přenosového systému zasáhnou související stavby, zejména GSM-R Plzeň – Č.B. Proto si vymínáme možnost připomínkovat a doplňovat tento PS a související PS i v dalších stupních zpracování dokumentace bez ohledu na VV (jedná se o SDH, datovou síť Intranet i TDS). I zde platí připomínka č.2 o nasazování technologií uvedená výše.

Bereme na vědomí.

Napájení, str.28

Pokud bude doplňováno zařízení na ÚS Triangl, které bude využívat stávající zdroj Benning 48V DC a 230V ze střídače (nyní je předáván v rámci 1. Stavby), potom doporučuji prověřit u dodavatele jeho volnou kapacitu eventuálně možnost jeho rozšíření.

To samé platí i pro zdroj na OŘ v Sušické 23 dodávaný v rámci stavby KAC.

10. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.12 Přenosový systém pro EOv a osvětlení, str.28

I zde platí připomínka č.2 o nasazování technologií uvedená výše.

Napájení switchů v rozvaděčích a OV

V návaznosti na připomínku 2 viz výše a pokud bude vyslyšen názor servisní organizace, potom je možné technologické switche Cisco řady IE-2000 napájet ze zdrojů Cisco TPSN-50AB (p.n. 341-0497-01), 24V DC.

Viz odpověď k bodu 2.

11. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.14 Přemístění ATÚ Koterov, str.30

V rámci vybudování nového hlavního rozvodu požadujeme i dodání nových bleskojistkových pouzder na LSA Krone s bleskojistkami.

LSA Krone pásky budou označeny vyklápěcími označovacími štítky.

Doplňeno do TZ, jinak jsme ve stupni PD

12. Všeobecně k umístování skříní Rack

Pokud to dispozice místností dovolí, požadujeme instalaci skříní Rack do prostoru tak, aby byl zajištěn přístup do skříně Rack z čelní i zadní části, u skříní v prostoru žádáme osazení dveří i do zadní části Racku.

Pokud budou instalovány hluboké technologie, potom doporučujeme instalaci skříní Rack o hloubce 800 respektive 1000mm.

Pokud budou osazovány v řadě tři skříně Rack a více a byly by skříně doraženy zády ke zdi, potom doporučujeme instalaci středních skříní Rack o šířce 800mm – opět v závislosti na dispozici místností.

Krajní mohou být o šířce 600mm.

Bylo respektováno.

13. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.17 Kamerový systém

Pokud budou použity kamery na vnějším plášti budov a budou připojené pomocí metalických kabelů UTP/STP, potom požadujeme pro ochranu portů datových přepínačů instalaci přepětových ochran.

Sice to není nikde v této PD uvedeno, ale není podporováno připojení kamer pomocí WiFi do TDS

(platí i pro Intranet).

Napájení kamer

U kamer na plášti budovy připojených pomocí UTP/STP kabelů platí připomínka č.5 viz výše.

Bylo respektováno. Pro kamery napájené pomocí PoE budou při délce kabelu větší než 30m použity datové kabely cat. 6.

14. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.18 a 6.19 Sdělovací zařízení, str.33

Platí připomínka č.5 viz výše.

Systém PDH – nebude se přemísťovat do nové provozní budovy Koterov, neboť v době realizace 5. stavby již bude snesen (demontáž proběhne v roce 2017 po oživení MX ONE Telephony Server).

Bereme na vědomí

15. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.25 Úprava TRS, str.38

K systému VNPN a bloku RV3 Stop TRS se vyjadřuji jako zasvěcený laik – v případě funkčního GSM-R a zároveň v případě ponechání funkčního TRS s blokem RV3 Stop TRS bude lokomotiva registrována v nadřazeném systému GSM-R a tudíž ji nebude možné zastavit v rámci VNPN blokem RV3 Stop TRS.

Pokud již bude funkční systém GSM-R s funkcí GSM-R Stop, není potom v následné 5. stavbě zbytečné dobudovávat systém VNPN pomocí RV3 Stop TRS ?

Pokud je mi známo, tak systém GSM-R neumí spolupracovat se systémem VNPN.

V přípravné dokumentaci bylo řešení TRS s vazbou na VNPN ponecháno, není možné určit, zda v příslušné oblasti bude ještě v době výstavby provozován rádiový systém TRS.

16. Část D_2_01_01 Technická zpráva 6.26 Úprava MRS, str.38

Platí připomínka uvedená v bodě č.3 viz výše.

Řešeno v bodě 3.

Závěrem:

- 17.** Na vybrané provozované zařízení a činnosti v rámci ŽTM se vztahují nezadatelné činnosti, proto práce na nich musí provádět na základě objednávky pracovníci smluvní servisní organizace pro ŽTM ve správě TÚDC Praha. Minimálně však stavební dozor servisní organizace.

Započítat do VV.

V každé montáži je zahrnuta konfigurace a oživení zařízení. Dohled bude nutné dohodnout s HISem stavby

- 18.** Požadujeme výše uvedené připomínky a dotazy projednat, předmětné potom zapracovat do dalšího stupně PD.

Připomínky byly zapracovány dle projednání.

Václav Götze

Specialista III - vedoucí skupiny Plzeň

ČD - Telematika a.s.
úsek Servis infrastruktury
odbor Výstavba

Príloha 4: Vyjádření SŽDC TÚDC

Váš dopis zn.: 18619/2015-SŽDC-SSZ-ÚT2-
Ze dne: 19.11.2016
Naše zn.: 10132/2016-SŽDC-TÚDC-
Vyřizuje: František Čáp
Telefon.: +420 972 544 959
Mobil: +420 728 017 728
E-mail: frantisek.cap@tudc.cz
Datum: 22.12.2016

SŽDC, s.o. Stavební správa západ

Ing. Marcela Domanická

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha

Věc: „Uzel Plzeň, 5. Stavba, Lobzy - Koterov“ – připomínky k PD

SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, jako správce železničního telekomunikačního majetku, zasílá vyjádření k přípravné dokumentaci (dokumentace pro územní řízení) výše zmíněné stavby.

Souhlasíme s připomínkami servisní organizace ČD-Telematika vyjádření č.j. 15951/2016-O z 21.12.2016 a žádáme o zapracování. Dále doplňujeme:

Část D.2.1

5.3 ZOK Plzeň ZS - OŘ Sušická – Plzeň Koterov 16/12 vl. již bude mimo provoz, nicméně je nutná zajistit jeho demontáž v celé délce staveniště.

Bylo zapracováno

Předpokládá se realizace HDPE a MOK Koterov HICOM E – Koterov zast. (SU), Koterov HICOM E – Areál SŽDC OŘ ST (MEO RSM?) Koterov a Koterov HICOM E – BTS v rámci stavby GSM-R. V případě kolize se stavební činností je nutno s touto kabeláží počítat včetně přiložených metalických kabelů. Nicméně není zrealizováno a může být varianta potřeby realizace v této stavbě.

Místní optické kabely, které budou vystavěny v rámci stavby GSM-R budou po dobu předmětné stavby překládány a ochraňovány. Na konci stavby budou MOK HICOM E – Montážní dílna Koterov (Administrativní část) a MOK HICOM E – BTS nahrazeny novými MOK a to MOK TB Plzeň Koterov - Montážní dílna Koterov (Administrativní část) a MOK TB Plzeň Koterov – BTS. MOK HICOM E – VB Plzeň Koterov bude v definitivním stavu zrušen. VB Plzeň Koterov je v rámci předmětné stavby demolována. Dokumentace byla dle připomínek upravena.

6.4 Optické kabely musí splňovat doporučení UIC ITU-T G.652D, G 657 A1 (rovněž 6.10 7))

Bylo opraveno

d) Předpokládá se, že v rámci stavby GSM-R bude veškerý provoz ZOK 12vl. směr ČB převeden na DOK. Výjimku tvoří pouze propoj mezi zast. Koterov a budovou Drahstavu, který je řešen zemní trasou v rámci stavby. Konec nového DOKu tedy nenapojovat a to ani v případě, že by nebyla stavba GSM-R realizována (máme MOK Sušická-zast. Koterov)

ZOK 12 vláken ze směru Strakonice nebude napojován na DOK SŽDC s.o. Bylo opraveno (Hůla)

6.6 1), 2) Požadujeme vymístění veškerého provozu ze stávající metalické kabeláže na kabeláž novou, prioritně na optické kabely, zejména provoz DK a PK. Po převedení provozu se

nepředpokládají další investice do těchto kabelů a budou sloužit jako dočasná obchozí trasa, před jejich zrušením.

Provoz stávajících DK a PK v obvodu stavby převeden na nový TK a DOK

Úprava na stávajících místních metalických kabelech řešena následovně:

- 1) Připojení Ramp Koterov provedeno novým místním metalickým kabelem a HDPE trubkou 40/33***
- 2) Sklad MTZ připojen novým metalickým kabelem do budovy Drahstavu***
- 3) Stávající VB, Vozmístři, kancelář SDC nebudou nově připojovány. Tyto objekty jsou po výstavbě navrženy k demolici. Stávající kabelová propojení budou tedy provizorně ochraňována, či překládána a po výstavbě zrušena***
- 4) Stávající objekty v prostoru MTH nebudou nově kabelovány. Pouze bude hlavní přívodní sdělovací kabel do objektu MTH naspojován na hranici pozemku SŽDC s.o. a kabel protažen do nové TB Plzeň Koterov***
- 5) Objekt STR bude připojen novým metalickým kabelem do nové TB Plzeň Koterov. Novým metalickým kabelem bude připojena dílna STR do objektu STR.***
- 6) Objekt Vila bude připojen novým metalickým kabelem do nové TB Plzeň Koterov***
Dokumentace byla upravena

6.10 3) Nový MOK TB Plzeň Koterov – HICOM E by měla řešit stavba GSM-R, kabel je nutno ochránit.

MOK VB Plzeň – Koterov – HICOM E bude po dobu stavby ochraňován. V definitivním stavu bude tento MOK a v zrušen. VB Plzeň Koterov je v rámci předmětné stavby demolována. Dokumentace byla dle připomínek upravena.

V dalším stupni je nutno specifikovat barvy HDPE tak aby nebyly v jedné kynetě stejné barvy/značení.

V dalším stupni projektové dokumentace budou určeny barvy jednotlivých HDPE

V souladu s koncepcí optické sítě SŽDC požadujeme od ÚS Triangl směr ČB stavět DOK pro budoucí návaznost o profilu 72vl. Uvažované výpichy (Zast. Plzeň Slovany, SpS) realizovat pokládkou HDPE k nejbližším ODF nebo výpichy z MOK. Stávající DOK 36vl. v trubce ČDT bude do budoucna postupně doplňován v návazných stavbách vlastní HDPE a DOK 72vl. SŽDC v celém úseku ČB-PLZ.

Profil DOK v úseku Ústřední stavědlo – TB Plzeň Koterov byl navýšen na 96 vláken. V úseku TB Plzeň Koterov – spojkoviště byl profil kabelu navýšen na 72 vláken. Výpichy do Zast. Plzeň Slovany a SpS Slovany budou zachovány dle navržené přípravné dokumentace z tohoto DOK. Dokumentace byla upravena.

Většina připomínek je předpokládaný stav po stavbě GSM-R. Stavby je nutno koordinovat a mít připravené náklady na případné přeložky a ochrany nově vzniklých kabelových sítí.

Předmětná stavba byla koordinována se stavbou GSM-R.

Vedoucí specializovaného střediska
telekomunikační a rádiové techniky

Ing. Jiří Šustr

Na vědomí: SUDOP (ing. Pavel Langer)



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa osobních nádraží Plzeň

Purkyňova 1017/22

301 00 Plzeň

VÁŠ DOPIS ZN.: 18619/2016-SŽDC-SSZ-UT2-Dom
 ZE DNE: 19.11.2016
 NAŠE ZN. (č.j.): 59/2017-SŽDC-SON-RSONPLPZ
 POČ. LISTŮ: 1
 POČ. PŘÍLOH: 0
 VYŘIZUJE: Ing. Šiška Karel
 TEL.: 606775941
 E-MAIL: siska@szdc.cz
 DATUM: 2.1.2017

SŽDC, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9

Na vědomí: SŽDC, s.o.
Správa osobních nádraží
Cerha Jan
Václavkova 1
160 00 PRAHA 6

Věc: Stanovisko SON Plzeň k PD stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“

Posuzovanou přípravnou dokumentaci zpracovala firma SUDOP Praha, a.s., Olšanská 1a v listopadu 2016. Stavba je rekonstrukcí a modernizací stávající železniční trati České Budějovice – Plzeň v úseku žkm 343,459 – žkm 347,308, včetně jejího zařízení. Součástí stavby jsou i stavební úpravy žst. Plzeň Koterov, kde budou stávající nástupiště zrušena a nově bude vybudována zastávka Plzeň Slovany.

K předložené dokumentaci máme tyto připomínky:

- v souvislosti s vymístěním veškerých technologií z VB Koterov nebude již nadále tento objekt využíván jako stavba pro dopravu a jeho další zhodnocení je ve spojitosti s jeho stavebnětechnickým stavem, možností napojení na síť a polohou problematické. Z tohoto důvodu požadujeme přiřadit objekt VB Plzeň Koterov č.p. 73 na parc.č. 1392 k.ú. Božkov v posuzované dokumentaci do demolic a pozemek uvést do původního stavu.

Ing. Jiří Stuna
 Ředitel SON Plzeň

Požadované objekty byly zařazeny do SO demolic



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
 Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8

VÁŠ DOPIS ZN.:
 ZE DNE:
 NAŠE ZN. (č.j.): 4059/2016-SŽDC-SŽG PHA-PLZ
 POČ. LISTŮ: 1
 POČ. PŘÍLOH: 0
 POČ. LISTŮ PŘ.: 0
 VYŘIZUJE: Ing. Cynybulková
 TEL.: 972524675
 FAX:
 E-MAIL: cynybulkova@szdc.cz
 DATUM: 7.12.2016

Správa železniční dopravní cesty,
 Státní organizace
 Stavební správa západ
 Ing. Domanická
 Sokolovská 278/1955
 190 00 Praha 9

**Věc: Vyjádření k předložené přípravné dokumentaci pro stavbu „Uzel Plzeň,
 5.stavba – Lobzy – Koterov“**

Stavební správa západ předložila ke kontrole geodetickou dokumentaci z přípravné dokumentace pro výše uvedenou stavbu. Geodetickou část dokumentace vyhotovila společnost SUDOP Praha a.s.

Předložená dokumentace:

V digitální formě přes úschovnu ze dne 28.11.2016 složka
 UP4-PD-k_projednani_2016_11.zip

V části I. Geodetická dokumentace je pouze 6 souborů ve formátu *.pdf. jedním z nich
 Technická zpráva – není ověřena dle zákona 200/1994 Sb.

Vzhledem k tomu, že geodetická dokumentace je neúplná, není v otevřené formě a není
 ověřena dle zákona, není se k čemu vyjadřovat.

Shrnutí:

**Předložená geodetická dokumentace není v souladu s platným ustanovením TKP
 staveb státních drah.**

Správa železniční dopravní cesty,
 státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
 Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8
 IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234
 (13)

Ing. Zdeňka Cynybulková

Ing. Zdeňka Cynybulková
 vedoucí oddělení ŽBP a investiční geodézie

Strana 1 (celkem 1)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Správa železniční geodézie Praha
 Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8



Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 se sídlem: Praha 1 – Nové Město, Dílžďená 1003/7, PSČ 110 00
 zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
 www.szdc.cz
 ID datové schránky: uccehjm

Po zapracování připomínek k technickému řešení stavby byl vyhotoven čistopis Geodetické dokumentace. Kompletní Geodetická dokumentace byla předložena k posouzení SŽDC SŽG.



Váš dopis čj. _____

Ze dne _____

19. 11. 2016

Naše čj. _____

1461/2016-O3

Datum _____

17. 1. 2017

Vyřizuje _____

Bc. Pavlína Hrůzová
Generální ředitelství | Odbor investic
T 724336020

SŽDC, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

E hruzova@gr.cd.cz

Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k přípravné dokumentaci

„Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy-Koterov“

Zpracování přípravné dokumentace je zařazeno v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2016 pod číslem ISPROFIN/ISPROFOND: 3273214901/5233720006 – příprava a zabezpečení staveb. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

CIN dle plánu jsou 383,937 mil. Kč.

Odpovědný projektant: SUDOP Praha a.s.

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci stávající železniční tratě v úseku km 343,459 - km 347,308. V železniční stanici Plzeň-Koterov dochází ke změně konfigurace výhybek obou zhlaví. Železniční stanice Plzeň-Koterov zůstává ve stávající poloze a to včetně zapojení vleček. Z hlediska cestujících veřejnosti dochází ke změně lokality nástupu a výstupu cestujících z vlakových souprav. Nástupišť v železniční stanici Plzeň-Koterov budou zrušena a nástup a výstup cestujících do vlakových souprav bude přesunut do nové zastávky Plzeň-Slovany. Zde budou vybudována dvě vnější nástupišť s nástupištní hranou dlouhou 120 m a výškou 550 mm nad TK. Zastávka bude vybavena přístřešky pro cestující. Pro přístup cestujících na jednotlivá nástupišť jsou navrženy přístupové chodníky, přechod cestujících přes kolejiště je řešen lávkou.

Součástí dokumentace jsou úpravy kolejového roštu a odvodnění, trakčního vedení, EOV, mostních objektů. Dále je řešeno vybudování nové lávky pro pěší v km 344,3 jako náhrada za zrušení stávajícího úrovnového přechodu přes kolejiště. Nová lávka pro pěší bude zavěšené konstrukce překlenující současně kolejiště železniční trati a silnici I/20. Rampy na obou stranách lávky budou navázány na stávající komunikace.

V žst. Plzeň-Koterov bude zřízena nová provozní budova pro umístění technologie. Situačně je umístěna do areálu SŽDC, kde půdorysně navazuje na stávající provozní objekty.

V žst. Plzeň Koterov bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení. Traťová zabezpečovací zařízení z Koterova do Starého Plzeňce a do obvodu Lobzy budou pouze upravena.

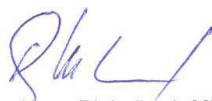
Dokumentace řeší zřízení a úpravu telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení, rádiového systému GSM-R a dispečerské řídicí techniky v jednotlivých stanicích a zastávkách na řešeném úseku trati. Uvedené technologie budou využívat sítě

optických kabelů (DOK), traťových metalických kabelů (TK), dálkových kabelů (DK), přípojných optických kabelů (POK) a místních optických kabelů MOK.

Přípravná dokumentace byla projednána na odboru kolejových vozidel, na odboru provozu osobní dopravy bez připomínek.

Souhlas odboru správy a prodeje majetku je podmíněn souladem s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMV ŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. V případě nesouladu rozsahu stavby s návrhem úprav majetkových vztahů mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. musí být majetkové vztahy upraveny do dalšího stupně dokumentace. S umístěním stavby souhlasíme za předpokladu dodržení připomínek odboru správy a prodeje majetku (viz. výše) a podmínek uvedených ve stanovisku RSM Praha, které tvoří přílohu.

S pozdravem



Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA
ředitelka odboru investic

Příloha

Stanovisko RSM Praha, č. j. 29/2017 ze dne 3. 1. 2017

Na vědomí (organizačním složkám)

Bc. Pavlína Hružová
České dráhy, a.s., Generální ředitelství
Odbor investic / Oddělení řízení investic
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Vyřizuje

Pavla Štychová
Regionální správa majetku Praha | OT
T 972 522 759
E stychova@rsm.cd.cz

Číslo jednací **29/2017-RSMPHA**
Datum **03. 01. 2017**
Odpověď na čj.

Vyjádření ke stavbě „Uzel Plzeň, 5.stavba, Lobzy - Koterov“

Zájmová oblast se nachází na TÚ 0401 České Velenice – Plzeň hl. n. v žkm 345,459 – 347,308 cca oboustranně. Stavba se nachází na pozemku ve vl. ČD, a.s., a to p.č. 1389/1, p.č. 1389/5, p.č. 1389/6, p.č. 1391/1, vše k.ú. Božkov, p.č. 1201/1 a p.č. 1201/2, k.ú. Hradiště u Plzně, p.č. 2343/1, p.č. 2660/22, p.č. 2664, p.č. 5488/38, p.č. 5601/1, p.č. 13411/61, k.ú. Plzeň. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

RSM Praha, pověřená správou majetku ČD, a.s., eviduje inženýrské sítě ve své operativní správě a nemá námitek k provedení stavby dle projektové dokumentace z 11/2016, stupeň PD Přípravná dokumentace při dodržení těchto podmínek:

- p.p.č. 1389/1, k.ú. Božkov, v rámci ÚMVŽST je téměř celý pozemek navržen k převodu na SŽDC, s.o. – dotčená část v ZS 7 bude po dobu stavby pronajata;
- p.p.č. 1389/5, k.ú. Božkov, v rámci ÚMVŽST má pozemek zůstat ve vlastnictví ČD, a.s., požadujeme uzavřít nájemní smlouvu;
- p.p.č. 1389/6, k.ú. Božkov, v rámci ÚMVŽST má pozemek zůstat ve vlastnictví ČD, a.s., požadujeme uzavřít nájemní smlouvu;
- p.p.č. 1391/1, k.ú. Božkov, v rámci ÚMVŽST je z větší části navržen k převodu SŽDC, s.o., požadujeme vytvoření oddělovacího GP dle návrhu ÚMVŽST a oddělenou část požadujeme vykoupit z důvodu stavby nových inženýrských sítí a zamezení věcných břemen;
- p.p.č. 1201/1, k.ú. Hradiště u Plzně, v rámci ÚMVŽST má pozemek zůstat ve vlastnictví ČD, a.s., RSM Praha eviduje TS 00373/2013, je připraven prodej;
- p.p.č. 1201/2, k.ú. Hradiště u Plzně, v rámci ÚMVŽST má pozemek zůstat ve vlastnictví ČD, a.s., požadujeme vykoupit celý pozemek od ČD, a.s.;
- p.p.č. 2664, k.ú. Plzeň, pozemek leží mimo projekt ÚMVŽST, po dokončení stavby bude část pozemku odprodána SŽDC, požadujeme chodník vést při hranici pozemku;
- p.p.č. 2343/1, k.ú. Plzeň, v rámci ÚMVŽST je pozemek navržen k převodu na SŽDC, s.o., jedná se o pozemek pod tělesem dráhy a z důvodu stavby na tomto pozemku požadujeme výkup pozemku před zahájením stavby;
- p.p.č. 2660/22, k.ú. Plzeň, pozemek leží mimo projekt ÚMVŽST, požadujeme vykoupit celý pozemek od ČD, a.s.;
- p.p.č. 5488/38, k.ú. Plzeň, pozemek leží mimo projekt ÚMVŽST, požadujeme vykoupit celý pozemek od ČD, a.s.;

- p.p.č. 5601/1, k.ú. Plzeň, v rámci ÚMVŽST je pozemek z větší části navržen k převodu na SŽDC, s.o., jedná se o pozemek pod tělesem dráhy;
- p.p.č. 13411/61, k.ú. Plzeň, v rámci ÚMVŽST je pozemek z větší části navržen k převodu na SŽDC, s.o., jedná se o pozemek pod tělesem dráhy a z důvodu stavby na tomto pozemku po vypracování oddělovacího GP na základě návrhu ÚMVŽST požadujeme výkup odděleného pozemku před zahájením stavby;
- je nutné uzavřít nájemní smlouvu. Žádost je třeba zaslat nejméně 3 měsíce před zahájením stavby pí. Šťastná, e-mail: stastna@rsm.cd.cz;
- z hlediska IS se v zájmovém území nacházejí inženýrské sítě – na p.p.č. 1389/1, k.ú. Božkov a p.p.č. 1391/1, k.ú. Božkov nachází kanalizace a žumpa od stavebních objektů v majetku ČD, a.s., viz. příloha situace;
- požadujeme řádně ukončit stávající rampu mezi novostavbou provozní budovy v Koterově SO94-34-07 a stáv. provozní budovou v majetku ČD, a.s.;
- do nově budované jímky u VB žst. Koterov napojit i stávající kanál. přípojku od sousedící provozní budovy s bytovou jednotkou v majetku ČD, a.s.;
- upozorňujeme na výskyt sond v Koterově zhotovených na sledování kontaminace zeminy;
- při stavbě nesmí dojít k přerušení inženýrských sítí, které jsou v majetku ČD, a.s.;
- musí být dodržena platná legislativa na ochranu životního prostředí, zejména zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozd. předpisů a vyhláška č. 189/2013 Sb. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozd. předpisů;
- pozemky ve vlastnictví ČD, a.s. nebudou stavební činností znečištěny a po ukončení stavby budou uklizeny;
- musí být dodržena norma ČSN 83 90 61 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- v případě zásahu do zeleně, kácení dřevin na pozemcích ve vl. ČD, a.s. musí být předem kontaktován ekolog RSM Praha se sídlem v Plzni Ing. Špatenková, tel.: 720 987 489;
- v případě, že by mělo dojít ke kácení dřevin rostoucích na pozemcích ČD, a.s., požadujeme předložení dendrologického průzkumu těchto dřevin.

Dle katastru nemovitostí nejsou již v majetku ČD, a.s. následující pozemky: p.č. 1389/2, k.ú. Božkov, p.č. 1391/4, k.ú. Božkov, p.č. 1392, k.ú. Božkov, p.č. 1207/2, k.ú. Hradiště u Plzně, p.č. 1237/2, k.ú. Hradiště u Plzně, p.č. 1325/2, k.ú. Hradiště u Plzně, p.č. 1326, k.ú. Hradiště u Plzně, p.č. 831/56, k.ú. Koterov a p.č. 3639/2, k.ú. Plzeň.

Toto vyjádření pozbývá platnosti za dva roky od jeho vydání.



Ing. Zdeněk Sedláček, MBA
 ředitel Regionální správy majetku Praha

Příloha
 Situace se zákresem inženýrských sítí

České dráhy, a.s.
 Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
 T 972 111 111, www.cd.cz

Strana 2/2

V Souhrnném stanovisku GR ČD a.s. č.j. 1461/2016-03 nejsou uvedeny konkrétní připomínky či podmínky k PD této stavby.

Ve Vyjádření ČD RSM Praha č.j.29/2017-RSMPHA jsou stanoveny podmínky týkající se majetkoprávních vztahů ke stavbou dotčeným nemovitostem. Je zde uveden výčet pozemků v majetku ČD dotčených stavbou a u každého pozemku je uveden návrh majetkoprávního řešení = nájem, výkup. Uzavření těchto majetkoprávních vztahů je věcí dalších jednání mezi ČD a SŽDC.

Podmínky k technickému řešení stavby:

- připomínka týkající se ukončení stávající rampy v prostoru nově budované provozní budovy byla zapracována*
- připomínka k zapojení kanalizace od obytného objektu do žumpy u stávající VB Plzeň-Koterov již není aktuální. V lokalitě dnešní VB Plzeň-Koterov budou demolovány všechny objekty včetně žumpy.*
- připomínka týkající se průběhu stávající inženýrských sítí ve vlastnictví ČD byla v dokumentacích respektována*
- sondy sloužící ke kontrole kontaminace podloží nebudou stavbou dotčeny*
- připomínky týkající se kácení a ochrany dřevin byly v dokumentaci respektovány*



Stavební správa západ
Ing. Marcela Domanická
Sušická 1105/25
326 00 Plzeň

Váš dopis zn./ze dne	18619/2016-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom	Vyřizuje	Ing. Michal Vandrovec
Naše značka	0017-2017-O13/12	Funkce	Specialista v oblasti dopravy
Datum	04. 01. 2017	Tel.	+420 727 930 052
Přílohy	-	Fax	-
Věc	Žádost o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“	e-mail	Michal.Vandrovec@cdcargo.cz

Společnost ČD Cargo, a. s. k žádosti o vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ dopis č. j. 18619/2016-SŽDC-SSZ-ÚT2-Dom ze dne 14. 12. 2016 zaujala následující stanovisko:

K předložené přípravné dokumentaci stavby nemáme žádné připomínky.

S pozdravem


Hana Zdechovanová

ředitelka Odboru technologie a organizace dopravy

ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice,
Česká republika, www.cdcargo.cz, IČ: 281 96 678, DIČ: CZ 281 96 678
Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku Městského soudu
v Praze, oddíl B, vložka 12 844
Společnost je držitelem certifikátů ISO 9001:2008, ISO 14001:2004,
OHSAS 18001:2007 a AEO



Vyjádření Stavební právy k návrhu SO 93-38-01, most km 346,031 tr.Č.Velenice-Plzeň.

Pro prostorové uspořádání pod mostem stačí stejný dopravní prostor, který byl s Městem Plzeň projednán a odsouhlasen v případě SO 35-38-10 v rámci stavby Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK, kde byl daleko větší tlak na 3 jízdní pruhy včetně chodníků a most je skutečně intenzivně využíván. Most Prokopova ul. je v provozu, posílám foto , starý tříkolejný, nový čtyřkolejný most. Je potřeba toto řešit analogicky, velikost dopravního prostoru je stejná. Požadujeme upravit světlost a rozpětí.

Prostorové uspořádání mostu bylo projednáno a odsouhlaseno městem Plzeň. Volná šířka mostu mezi opěrami bude 18m, což odpovídá výhledovému šířkovému uspořádání napojení ulice Sládkova.

Druh nosné konstrukce a statický model řešit stejně jako v SO 35-38-10, jako integrovanou konstrukci bez ložisek, nikoliv jako prosté pole se žlb.klouby do ozubů. Integrovaná konstrukce je prověřená konstrukce a je reálné provedení i v tomto objektu. Obklad řádkovým zdívkem stojek a rovnoběžných křídel.

Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání

S návrhem příčného řezu souhlasíme.

Ing. Stanislav Kejval

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ-pracoviště Plzeň
organizační jednotka

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Tel.: 972 524 434
Mobil: 602 774 961

Posílám připomínky za O13 k poslanému návrhu mostu v km 346,013 (SO 93-38-01, most v ev km 346,031 tr. Č. Budějovice-Plzeň).

1) Souhlasím s požadavkem Ing. Kejvala (SSZ), aby návrh nové konstrukce mostu byl přepracován dle technického řešení realizovaného železničního mostu přes ulici Prokopova v Plzni (integrovaná polorámová konstrukce se zabetonovanými nosníky).

Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání

2) Nutno upravit i příčný řez nového stavu v souladu z předchozím bodem (spodní pásnice zabetonovaných nosníků nebudou probíhat v konstantní šířce v celé délce horní příčle, ale pouze v rozsahu kladných momentů v poli. V podporové oblasti budou spodní pásnice výrazně redukovány. Tloušťka nosné konstrukce bude v místě podporových momentů větší než v poli.

Technické řešení mostu je přizpůsobeno novému zadání

3) Nerozumím rozdílnému způsobu návrhu přechodové oblasti za opěrami. Požádal bych o vysvětlení požadavku nebo o sjednocení návrhu.

Připomínka byla zapracována

4) Do podélného řezu doplnit geologický vrt s rozkreslením skladby, popisu vrstev a hladiny spodní vody. Polohu vrtu zakreslit do půdorysu nebo do situace.

Připomínka byla zapracována

5) Ve výkresu doplnit tence tečkovaně původní konstrukci mostu.

Připomínka byla zapracována

S pozdravem

Ing. Tomáš Šlais

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství

Odbor traťového hospodářství (O13)

Oddělení mostů a tunelů

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8

Pracoviště: Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň

Mobil: +420 720 053 213

slais@szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 Plzeň

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn. (č.j.): /2017-SŽDC-ORŘ_PLZ-OPS

Poč. Listů: 1

Poč. Příloh:

Poč. Listů př.:

Vyřizuje: Bc. Lískovec

Telefon: 972524083

Mobil: 606 611 078

E-mail: liskovec@szdc.cz

Datum: 10.2.2017

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“ SO 93-38-01 Železniční most v km 346,013 trati
České Budějovice - Plzeň**

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

Souhlasím

Podepsal Eliášová Radka. dne 8.2.2017

Připomínky SMT Plzeň

S předloženým návrhem mostu v km 346,031 trati Č.Velenice-Plzeň souhlasíme, tj. bude se jednat o integrovanou konstrukci s rovnoběžnými křídly, bez ložisek o rozpětí do 18m a podjezdnou výškou minimálně 4,5m.

104. Požadujeme s Městem Plzeň dořešit uspořádání komunikace a chodníků pod objektem (včetně dočasného návrhu), tak aby otvor mostu vyhovoval pro budoucí stavbu silničního propojení (soulad s územním plánem Města Plzně).

Prostorové uspořádání mostu bylo projednáno a odsouhlaseno městem Plzeň. Volná šířka mostu mezi opěrami bude 18m, což odpovídá výhledovému šířkovému uspořádání napojení ulice Sládkova.

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 9.2.2017

Připomínky ST Plzeň

Souhlasíme se změnou rozpětí mostu.

105. Příčný a podélný řez mostu není v souladu s předchozím stupněm dokumentace ve smyslu vykreslení původního stavu objektu.

Stávající stav byl doplněn

106. Změna řešení může mít vliv na postup prací a zajištění objektu v souladu s POV.

POV byl sjednocen

107. Požadujeme doplnit kompletní dokumentaci s vykreslením stávajících stavů a způsobu zajištění objektu po dobu jednotlivých výluk.

Bude doplněn do dalšího stupně

108. Zároveň nutno opravit průběh terénu a úroveň skalního podloží.

Geologický profil byl doplněn

Podepsal Schejbal Pavel Ing. dne 9.2.2017

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

PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy-Koterov - konferenční projednání připomínek k PD
DATUM	11. ledna 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnosti č.7 a 101a

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Roman SKALA	SŽDC HK	604093461 skalor@s2dc.cz	Skala
DUŘIŠ Roman	Sudop Praha a.s.	605 742 760 roman.duris@sudop.cz	D.
MIROSLAV NEŽHOŠIL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 121 miroslav.nezhosil@sudop.cz	Nežhošil
Antonín KLEMENT	SŽDC s.o. OR Plzeň	721 847 502 klementa@s2dc.cz	Klement
PETR HOŠEK	SŽDC s.o. OR PLZEŇ	725 705 067 hosekp@s2dc.cz	Hošek
PAVLA ŠTYCHOVÁ	RSM PRAHA	715 736 052 stychova@rsm-cd.cz	Štychová
Štěpán JAHN	CD, z.s., RSM Praha	724 269 210 jsh-pasm.cd.cz	Jahn
MIROSLAV VELIS	SŽDC 06	972244368 velisa@s2dc.cz	Velis
Václav GÖTZE	CD-Telomatika	606 845 595 vaclov.gotze@cdt.cz	Götze
FRANTIŠEK ČAP	SŽDC TLDC	728 017 728 frantisek.cap@tlcdc.cz	Čap
JOSEF BEDNÁŘ	SŽDC 017	972244564 BEDNAR JO @S2DC.CZ	Bednář
IVANILAV KOPÉZENT	PZDC OŘ PRAHA	606 499 607 koperezent@pzdc.cz	Kopézent
Karel KOTÍK	OR Plzeň - OTR	725 937 668 kotik@s2dc.cz	Kotík
PALLINA HRNČOVÁ	CD, z.s. - BEOJ	724 226 020 hrncova@gr.cd.cz	Grnčová



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr POUPA	SUDOP Praha a.s.	267 094 139, 605 229 056 petr.poupa@sudop.cz	Poupa
Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 013 zdenek.pacholik@sudop.cz	Pacholik
ONDŘEJ KROPICKÁ	— II —	267 094 198 ondrej.kropicka@sudop.cz	Kropicka
MICHAL DROUD	— II —	767 094 117 michal.droud@sudop.cz	Droud
Zodim BRESCHA	SZDC - 026	Brescha@szdc.cz 601 174 063	Brescha
ZDENĚK KRATINA	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.kratina@sudop.cz 267 094 182	Kratina
JAKUB TOČÍN	SUDOP PRAHA a.s.	jakub.tocin@sudop.cz 267 094 375	Točin
PAVEL SECHYBAL	SZDC, s.o. OR Plzeň - ST	602 633 251 sechybal@szdc.cz	Sechybal
JIŘÍ LIŠKOVCE	SZDC s.o. OR Plzeň	606 611 078 lislovec@szdc.cz	Lislovec
Tomáš M. Ka	SZDC, SSZ	972 524 022, 725 761 482 mika6@szdc.cz	Mika
Jan Selgr	SZDC, s.o. OR Plzeň - ÚK	724 083 054 selgr@szdc.cz	Selgr
Marcela Domaničková	SZDC, SSZ	727 874 374 domanickova@szdc.cz	Domaničková
František TYKAL	SZDC, s.o. OR Plzeň	602 153 034 tykal@szdc.cz	Tykal
Tomáš Babica	SUDOP Praha	267 094 190 tomas.babica@sudop.cz	Babica
Tomáš KAFKA	— II —	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	Kafka
MARTIN PACNER	SZDC - 06	720 071 544 pacnerm@szdc.cz	Pacner
Jiří Štráka	SUDOP Praha a.s.	267 094 399 jiri.straka@sudop.cz	Straka



