



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

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

Objednatel:



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

Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 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:

JAROSLAV SOUMAR

Garant profese:

-

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. OTA HELLER	-	JAROSLAV SOUMAR	JAROSLAV SOUMAR

Název akce:

**REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ
BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST. POŘÍČANY**

Číslo smlouvy:

16-155.230

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

DOKLADY
VYJÁDŘENÍ PROJEKTANTA O ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK
Z PROJEDNÁNÍ

Datum:

10/2016

Číslo části:

H.4

H.4 Vyjádření projektanta o zapracování připomínek z projednání

Projekt stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

00. Záznam z konferenčního projednání připomínek

01. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O6 (odbor přípravy staveb)

Ze dne 13.9. 2016; vyřizuje Ing. arch. Pavel Andršt

02. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O16 (odbor jízdního řádu)

Ze dne 13.9. 2016; vyřizuje Ing. Alexandr Vrtěl

03. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O30 (odbor bezpečnosti a krizového řízení)

Ze dne 13.9. 2016; vyřizuje Bc. Monika Trpišovská

04. ROPID

Ze dne 14.9. 2016; vyřizuje Ing. Haas

05. SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky

Ze dne 14.9. 2016; vyřizuje Anna Chalupecká

06. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O12 (odbor základního řízení provozu)

SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O11 (odbor operativního řízení a výluk)

Ze dne 15.9. 2016; vyřizuje Ing. Pavel Říha

07. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O14 (Odbor automatizace a elektrotechniky)

Ze dne 16.9. 2016; vyřizuje Ing. Ondřej Plocek

08. ČD-Telematika, a.s.

Ze dne 16.9. 2016; vyřizuje Milan Vacek

09. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O13 (Odbor traťového hospodářství)

Ze dne 16.9. 2016; vyřizuje Ing. Hartman

10. SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Praha

Ze dne 16.9. 2016; vyřizuje Mgr. Čermáková

11. KÚ Středočeského kraje, odbor dopravy

Ze dne 19.9. 2016; vyřizuje Ing. Jaroslav Růžička

12. Obec Poříčany

Ze dne 19.9. 2016; vyřizuje Mgr. Hana Teršová

13. SŽDC, s.o., Stavební správa západ

Ze dne 20.9. 2016; vyřizuje Ing. Petr Vaníček

14. SŽDC, s.o., Regionální správa osobních nádraží Praha

Ze dne 3.10. 2016; vyřizuje pí Brandejsová

15. SŽDC, s.o., Generální ředitelství, O15 (Odbor provozuschopnosti)

Ze dne 13.10. 2016; vyřizuje Ing. Rudolf Zelinka

16. ČD, a.s., Generální ředitelství, O3 (odbor investic)

Ze dne 13.10. 2016; Bc. Pavlína Hrůzová – souhrnné stanovisko

17. SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha

Ze dne 28.11. 2016; vyřizuje Ing. Jiří Vančura

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 230/017/160831/So

VYŘIZUJE:

Jaroslav Soumar

TEL.:

+420 378 132 820

MOBIL:

+420 605 229 073

E-MAIL:

jaroslav.soumar@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

V Plzni / 31.8.2016

Dle rozdělovníku

Věc: Pozvánka na jednání**„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“**

Vážení,

dovolujeme si Vás za společnost SUDOP PRAHA a.s., Projektové středisko Plzeň, zpracovatele projektové dokumentace ve stupni „Projekt“ pozvat na konferenční projednání připomínek výše uvedené akce. Konferenční projednání bude zároveň závěrečnou poradou této akce.

Jednání se bude konat ve **středu 21. 9. 2016** od **10:00** v budově SUDOPu PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, v zasedací místnosti č.7 (přízemí).

Předpokládaná délka jednání cca do 14:00

Obsah jednání:

1. Úvodní informace
2. Projednání připomínek
3. Různé, diskuze

S pozdravem


SUDOP PRAHA a.s.
Projektové středisko Plzeň
Husova 71, 301 00 Plzeň

Ing. arch. David Šabata
vedoucí skupiny PS a IČ

Co:

- dle rozdělovníku
- vlastní



Rozdělovník

- Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278
190 00 Praha 9
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Oblastní ředitelství Praha
Partyzánská 1504/24
170 00 Praha 7
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtopnou 645/8
186 00 Praha 8
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Správa železniční energetiky
Riegrovo nám. 914
500 02 Hradec Králové
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek modernizace dráhy
Odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek modernizace dráhy
Odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek řízení provozu
Odbor operativního řízení a výluk (O11)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek řízení provozu
Odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek provozuschopnosti dráhy
Odbor traťového hospodářství (O13)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek provozuschopnosti dráhy
Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek provozuschopnosti dráhy
Odbor provozuschopnosti (O15)
Oddělení životního prostředí
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek řízení provozu
Odbor jízdního řádu (O16)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek generálního ředitele
Odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek generálního ředitele
Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
- České dráhy, a. s.
Odbor investic (O3)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
- České dráhy, a. s.
Odbor správy a prodeje majetku (O32)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s.
Regionální správa majetku pro Prahu a Středočeský kraj (RSM)
Ukrajinská 304
101 00 Praha 10
- ČD - Telematika, a.s.
Pernerova 2819/2a
130 00 Praha 3



VS Ing. Ota Heller

- Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor dopravy
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5
- Obec Poříčany
Lipová 235
Poříčany 289 14
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
(e-mailem)
Ing. Pavel Šedivý
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc
- EGYprojekt spol. s r.o.
(e-mailem)
Ing. Jaroslav Egermaier
Janáčkova 67
323 23 Plzeň
- SUDOP PRAHA a.s.
(e-mailem)
stř. 201
Ing. Tomáš Kafka, Ing. Lukáš Pohořelý
VS Ing. Jiří Syrový
stř. 204
Ing. Zbyněk Smáha, Zbyněk Ferenc
VS Ing. Roman Čítek
stř. 206
Ing. Martin Bernas, Ing. Zdeněk Kratina
VS Ing. Ondřej Kafka
stř. 207
Mgr. Jakub Hruška
VS RNDr. Petr Vitásek
stř. 208
Ing. Martin Štrof, Ing. Jiří Straka,
Ing. Milan Zedník, Ing. David Zrůst
VS Ing. Martin Raibr
stř. 210
Bc. Jindřich Koranda
VS Ing. Jan Sedláček
stř. 230
Ing. Martina Kolářová, Miroslav Funda,
Ing. Pavla Sýkorová,
Ing. Romana Visingerová,
Ing. arch. David Šabata
Ing. Jan Vožech, Ing. Lukáš Páník
Ing. Jan Dočekal, Bc. Ondřej Steiner



NÁZEV AKCE:	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Konferenční projednání připomínek + závěrečná porada
DATUM:	21. září 2016
MÍSTO:	budova SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č.7 (přízemí).
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL:	Viz text

Úvod

Náplní jednání bylo upřesnění a odsouhlasení úprav dokumentace na základě zaslaných připomínek.

Informace o průběhu projekčních prací:

V současné době probíhá posouzení dokumentace VÚŽ na posouzení shody s požadavky interoperability. Zjištěné neshody budou do odevzdání čistopisu dokumentace odstraněny a součástí dokladové části bude stanovisko o ověření posuzovaných subsystémů „Energie“ a „Infrastruktura“. Subsystém „Řízení a zabezpečení“ nebyl posuzován – není obsahem projektové dokumentace.

Čistopis dokumentace bude oproti odevzdání dokumentace k připomínkám odlišen textem „PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016“ vloženým nad popisové pole (datum je použito s ohledem na posun termín odevzdání dokumentace – viz závěr záznamu).

Paralelně s projekčními pracemi rovněž probíhá i inženýrská činnost.

Do čistopisu dokumentace budou doplněny i ty části dokumentace, které nebyly k termínu odevzdání k připomínkám vydávány. Jedná se o části G. Náklady stavby a H. Doklady. Případná po odevzdání obdržená stanoviska budou dodatečně doplněna.

Soupis prací s výkazem výměr bude doložen v každém PS a SO. Rovněž tak budou doplněny veškeré potřebné vytyčovací výkresy.

Oproti dokumentaci odevzdávané k připomínkám vznikl nový SO 18-01.2 Dopravní trasy. Náplní tohoto SO jsou případné opravy komunikací po stavbě, dále jsou zde rozpočtovány DIO, potřebná úprava PHS pro vjezd na staveniště a kácení zeleně pro přípravu staveniště.

Část dokumentace J – dokumentace pro registr infrastruktury a dokumentace K - dokumentace pro posuzování shody nebude po dohodě s VÚŽ a investorem v rámci projektu zpracována. Dle informací od vedoucího kanceláře autorizované osoby VÚŽ nejsou tyto části dokumentace již léta potřeba, avšak požadavek na jejich zpracování je uváděn do smluv mezi objednatelem a zpracovatelem projektové dokumentace. VÚŽ vydává certifikát resp. doklady o posouzení shody s požadavky interoperability bez výše uvedených smlouvou požadovaných částí dokumentace.

Obecné informace vyplývající z průběhu jednání:

Na žádost investora bude ještě před odevzdáním dokumentace zpracován odhad nákladů jednotlivých PS a SO.

Investor stavby se vzhledem k výsledkům pasportu staniční kanalizace pokusí u správce odvodnění zajistit před zahájením realizace stavby její dočištění a zmapování stavu. V rámci pasportu se povedlo zmapovat trasu kanalizačního systému v prostoru nádraží. S ohledem na stav a umístění kanalizace se však v rámci pasportu prováděného paralelně s projekčními pracemi povedlo prozkoumat jen cca 50%



staniční kanalizace. Zbýlých cca 50% nebylo možné zkamerovat z důvodu zanesení kanalizace a nemožnosti dostat se čistícím vozem k šachtám. V rámci pasportu tak byly zkamerovány úseky, kam bylo možno se dostat kamerou přímo, pokud to stav kanalizace (míra zanesení) dovolil, popř. bylo provedeno její vyčištění a následně došlo ke kamerovému průzkumu – opět pouze v místech, kam bylo možno se recyklační cisternou dostat přímo k šachtě (zejména celý úsek kanalizace podél 8. koleje vč. odčerpání stávající jímky).

Shrnutí zásadních změn vyplynuvších z projednání:

- 1) Do staniční koleje č. 1 se nebudou vkládat provizorní děliče. Počet navrhovaných děličů je tedy 4 ks
- 2) Nástupiště č. 2 se posune o cca 2 m směrem na Kolín tak, aby se návěstidlo Lc3 nenacházelo v ploše nového nástupiště, ale bylo až za jeho koncem. Posun návěstidla Lc3, jež se v současnosti nachází cca 4,5 od námezníku, což neodpovídá normovým hodnotám, bude v rámci této stavby (v SO nástupiště) přesunuto do nové polohy za konec nového nástupiště č. 2 do vzdálenosti 15,9 m od námezníku výh. č. 41. Současně s přesunem návěstidla bude řešen i přesun izolovaného styku. Související přesun balíz ETCS bude řešen v rámci stavby „ETCS I. koridor úsek státní hranice Německo-Dolní Žleb-Praha-Libeň-Kolín“.
- 3) Termín zahájení realizace stavby bude 07/2017
- 4) V oblasti výstupů z podchodu na ostrovní nástupiště dojde k posunu sloupků zastřešení tak, aby byla zajištěna min. vzdálenost 2 m mezi nástupní hranou a sloupkem. Rovněž dojde k úpravě dispozice přístupové části k podchodu na severní straně - z důvodu bezproblémového kotvení sloupků zastřešení budou zídky výstupu z podchodu šířkově upraveny.
- 5) Na novém výstupu z podchodu dojde ke změně způsobu osvětlení – část svítidel bude zapuštěna do stěny podchodu a část výstupu bude osvětlena svítidly umístěnými na přístřešku.
- 6) U zastřešení nástupišť dojde ke změně ve způsobu založení na nižší a širší základové patky
- 7) Objekty které je nutné koordinovat se záměry urbanistické studie na výstavbu autobusového terminálu a které mají ve svém názvu přízvisko „provizorní stav“ budou přejmenovány. Namísto přízviska „provizorní stav“ bude užito „přístupová cesta podél Českobrodské ulice“. Původní a nové názvy objektů jsou následující:
SO 18-01.1 Přístupová cesta - provizorní stav → SO 18-01.1 Přístupová cesta podél Českobrodské ulice
SO 36-01.1 Osvětlení přístupové cesty - provizorní stav → SO 36-01.1 Osvětlení přístupové cesty podél Českobrodské ulice
SO 21-01.1 Drobná architektura a oplocení - provizorní stav → SO 21-01.1 Drobná architektura a oplocení přístupové cesty podél Českobrodské ulice
- 8) Z důvodu přespádování nástupiště (požadavek na použití střežovitěho sklonu ve spádu cca 2%) dojde k úpravě nivelety kolejí č. 1, 2, 3, 4, 6 a 8. Největší zdvih bude proveden v oblasti okolo výstupů z podchodů a jedná se o zdvih do hodnoty 220 mm oproti stávajícímu stavu. Úprava nivelety nebude mít dopad na navazující SO (prověřeno zejména trakční vedení a zastřešení).



V tomto záznamu jsou uvedeny i závěry, které vyplynuly z druhého a třetího kola projednání připomínek – podrobněji viz závěr tohoto záznamu. Prezenční listiny z jednotlivých doprojednání připomínek jsou rovněž součástí tohoto záznamu.

Zaznamenal:

Jaroslav Soumar

Inženýrská činnost

- Projektant seznámil investora s aktuálním stavem IČ (termín zahájení 1.9.2016) a požádal o součinnost z hlediska zabezpečení IČ s ohledem na termíny plnění dle SoD (zajištění souhlasu OŘ s kácením popř. zajištění souhlasu vlastníka pozemku s kácením)
- K vyjádření ČD – Telematika č.j. 12371/2016 ze dne 16.9.2016 bylo dohodnuto, že projektant prověří na DÚ, zda je toto vyjádření možno použít k žádosti o SP, pokud bude potřeba vydat nové vyjádření, zajistí jej u ČD – Telematiky investor a předá projektantovi.
- Projektant informoval investora o nutnosti uzavřít s ČD a.s. smlouvu o právu provést stavbu na pozemek p.č. 908/1 v k.ú. Poříčany). Bylo dohodnuto, že investor předá projektantovi vzor této smlouvy a kontaktní osobu za SŽDC, která zajistí podpis této smlouvy.
- Bylo dohodnuto, že projektant připraví předvyplněnou žádost o stavební povolení na DÚ včetně všech příloh a 2x příslušnou projektovou dokumentaci. Investor zajistí podání žádosti o stavební povolení na DÚ.
- S ohledem na dohodnutý posun termínu stavby oproti konceptu projektant upozorňuje investora o nutnosti projednání této změny v rámci IČ (např. v souvislosti s koordinovanými stavbami – zejm. Obec Poříčany, povolení kácení zeleně v době vegetačního klidu apod.)

Zaznamenal:

Ing. Pavla Sýkorová

Architektonické řešení stavby

Architektonické řešení tohoto projektu spočívá v určení povrchů (dlažby, obklady, nátěry) a ve výběru konkrétních typů výrobků, které se budou pohledově uplatňovat (mobiliář, svítidla na nástupištích). Tubus podchodu bude obložený světlým keramickým obkladem. Výstupy z podchodu budou obložené terakotovými keramickými pásky (barevně kontrastními k tubusu). Výtahové šachty budou obložené shodným obkladem jako výstupy. Dlažba v podchodu bude šedivá keramická. Zastřešení nástupišť bude v kombinaci antracitový odstín OK, světlý odstín trapézových plechů. Povrchová úprava zábradlí a madel – matný antracitový nástřik. Výplně zábradlí tvoří tahokov (pouze pozinkovaný) stejně jako boční výplň zastřešení nového výstupu z podchodu. Design mobiliáře bude jednoduchý, geometrický (odstín antracit).

Zaznamenal:

Ing. arch. David Šabata



Provozní a dopravní technologie

- Dopravní technologie projektu vychází z přípravné dokumentace a bude kladen důraz na koordinaci se souvisejícími stavbami, zejména pak se stavbou ETCS – I. koridor st.hr. Německo – Praha – Kolín, kde bude prověřena poloha balíz s nástupišti a návěstidly, aby bylo možno tyto objekty využívat bez omezení i při provozu se systémem ETCS.
- Zvláštní pozornost bude kladena na stanovení dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech, kdy musí být zachována vždy jedna nástupní hrana v liché skupině kolejí a dvě nástupní hrany v sudé skupině kolejí. Zejména rozdělení kolejí do sekcí trolejového vedení není v ŽST Poříčany úplně ideální a veškeré beznapěťové jízdy budou prověřeny výpočtem, aby nedošlo k omezení či zastavení provozu na jednom z nejvytíženějších úseků I. TŽK.

Zaznamenal:

Ing. Tomáš Kafka

Zásady organizace výstavby

- V rámci projednání připomínek bylo projednáno, že bude investorem projektantovi sdělen nový termín zahájení stavby. To se stalo dne 22.9.2016 dopisem od Ing. Kuníka (SŽDC - Stavební správa západ), ve kterém byl termín zahájení stavby byl posunut na 1.7.2017. Bylo dohodnuto, že v roce 2017 budou realizovány přípravné práce a stavební postup č.1 (realizace 1 a 4. nástupiště).
- Dále bylo projednáno, že do SK č.1 se nebudou vkládat provizorní děliče (původně navržený při výstavbě 2.nástupiště) a dopravní omezení z toho vyplývající budou zohledněny v dokumentaci.

Zaznamenal:

Ing. Lukáš Pohořelý

Železniční sdělovací zařízení

PS 02-31 Rozhlasové zařízení

V rámci tohoto PS se navrhuje navázat na stavbu „*Doplnění pil. proj. I.NŽK*“ a „*DOZ Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)*“, ve kterých byla realizována vnitřní část rozhlasového zařízení v podobě rozhlasové ústředny na bázi IP technologie s integrovanými VoIP vstupy pro přímé připojení do digitální infrastruktury. IP rozhlasová ústředna bude ponechána stávající, navrhuje se demontovat rozhlasové reproduktory a rozhlasové rozvody v místě stavebních prací.

Koncepce rozhlasu se navrhuje tak, aby bylo možné hlásit na jednotlivá nástupiště samostatně. Rozhlas bude z hlediska provozu rozváděn do 6 větví:

- **Výpravní budova (hala)**
 - 1x vnitřní reproduktor, uvnitř VB na stěně haly
- **1. Nástupiště**
 - 3x venkovní malý tlakový reproduktor na konstrukci zastřešení a na VB



- **2. Nástupiště**
 - 8x venkovní malý tlakový reproduktor na konstrukci zastřešení
 - 4x venkovní malý tlakový reproduktor na osvětlovacím stožáru
- **3. Nástupiště**
 - 3x venkovní malý tlakový reproduktor na osvětlovacím stožáru
 - 8x venkovní malý tlakový reproduktor na konstrukci zastřešení
- **4. Nástupiště**
 - 5x venkovní malý tlakový reproduktor na osvětlovacím stožáru
 - 6x venkovní malý tlakový reproduktor na konstrukci zastřešení
- **Podchod**
 - 4x venkovní malý tlakový reproduktor

Rozhlasové zařízení bude ovládáno automaticky pomocí informačního zařízení z CDP Praha a současně musí umožnit živá hlášení z telefonního zapojovače (TZ) z pracoviště PPV, ŽST. Poříčany a pracoviště operátorky v dispečerském sále v objektu CDP Praha.

Navržené technické řešení bylo v rámci projednání odsouhlaseno. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám zůstalo technické řešení totožné.

PS 02-32 Informační systém

V rámci tohoto provozního souboru je ŽST. Poříčany navržen nový informační hlasový a vizuální systém v celé železniční stanici. Protože v době realizace této stavby bude již železniční stanice řízena v rámci „DOZ Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)“ z CDP Praha, bude ovládání a řízení celého systému prováděno z pracoviště dispečera včetně řízení automatického hlášení.

Jednotlivé panely a prvky informačního systému v prostoru ŽST. se navrhuje umísťovat následovně:

- Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 1 u kolejí 1 a 3
- Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 2 u kolejí 2 a 4
- Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 3 u kolejí 6 a 8
- Rekonstruovaný a prodloužený podchod
- Výpravní budova

Navržené technické řešení bylo v rámci projednání odsouhlaseno. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám byl zrušen na základě připomínek nástupištní panel na nástupišti č.1.

PS 02-33 Kamerový systém

Účelem této části projektu je návrh na vybudování kamerového systému z důvodů vizuální kontroly, ochrany majetku před poškozením či odcizením a sledování dopravní situace. Kamerový systém bude vybudován na technologii IP s kompresí H.264.

Kamerovým systémem budovaným v rámci tohoto PS se navrhuje monitorovat prostor podchodu, vstupy do výtahů a prostor odbavovací haly ve VB. Na základě zadání stavby bude součástí tohoto PS návrh instalace kamer do všech výtahů a jejich možnost napojení na kamerový systém SŽDC.

Umístění a počet IP kamer:

- 2x pevná IP kamera – kamery umístěny na 1. nástupišti;
- 8x pevná IP kamera – kamery umístěny na 2. nástupišti;



- 8x pevná IP kamera – kamery umístěny na 3. nástupišti;
- 8x pevná IP kamera – kamery umístěny na 4. nástupišti;
- 2x pevná IP kamera (DOME) – kamery umístěny v podchodu;
- 2x pevná IP kamera – kamera umístěna na osvětlovací věži;
- 4x pevná IP (DOME) kamera ve výtahu.

Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito stávající kamerové uložení (server KS) v ŽST a pro nové kamery bude vybudováno nové záznamové zařízení.

Navržené technické řešení bylo v rámci projednání odsouhlaseno. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám zůstalo technické řešení totožné.

PS 02-34 Přeložky a ochrana stávajících sdělovacích kabelů

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje ochránit stávající DK, TK, MK, DOK a HDPE, při stavebních pracích spojených s prodloužením podchodu a rekonstrukcí nástupišť. Přeložky budou realizovány stejnými profily a provedením, případně kabely podobného profilu a typu.

Technické řešení přeložek a ochrany bylo projednáno a odsouhlaseno dle návrhu projektanta. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám došlo k upřesnění stávajících kabelových tras se správcem a doplnění jeho požadavků a také upřesnění kabelové trasy stávajícím kabelovodem.

Zaznamenal:

Ing. Martin Štrof

Dispečerská řídicí technika

PS 03-11 Úprava dispečerské řídicí techniky

Účelem provozního souboru je vybudování nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky pro snímání informací o stavu technologického technologie DOÚO a zdroje ÚNZ pro napájení zabezpečovacího zařízení.

V ŽST. Poříčany bude osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu kompatibilní se systémy DŘT v pražské oblasti řízení spravované SŽDC OŘ SEE Praha, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s v zařízení SDH spolupracovat s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Praha protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou.

Navržené technické řešení bylo v rámci projednání odsouhlaseno. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám zůstalo technické řešení totožné.

PS 03-12 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT

Účelem provozního souboru je připojení podřízené stanice (ŽST. Poříčany) do stávajícího systému automatizovaného řízení PETZ a NZZ ve stávajícím Elektrodispečinku Praha a úprava technologie a softwarového systému v Elektrodispečinku Praha na nový stav.

V rámci doplnění a úprav programového vybavení řídicího systému musí být provedena dodávka driverů a parametrizace těchto driverů včetně nastavení a oživení komunikace vč. záložní komunikace s podřízenými stanicemi. Dále bude provedeno rozšíření datových struktur stávajícího programového



vybavení (doplnění grafických schémat, poruchových hlášení, povelových tabulek, komunikačních parametrů atd.) o přidávané stanice.

Navržené technické řešení bylo v rámci projednání odsouhlaseno. Oproti odevzdané dokumentaci k připomínkám zůstalo technické řešení totožné.

Zaznamenal:

Ing. Martin Štrof

Osobní výtahy

PS 04-11 Výtahy

- Samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do výtahových šachet, které jsou součástí SO podchodu. Výtahové šachty budou v úrovni podchodu železobetonové a nad úrovní nástupiště zděné. Výtahový stroj bude ve všech případech umístěn pod stropem šachty, jedná se o výtah trakční – bez strojovny. Výtahy budou plně splňovat požadavky na TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy.
- Výtah P1 je zaústěn vedle výpravní budovy, je neprůchozí, jeho nosnost je 14 osob, vnitřní rozměr kabiny je 1200/2100 mm. Výtahy P2-P4 jsou zaústěny na ostrovní nástupiště a jsou průchozí. Vnitřní rozměr kabin je 1100/2100 mm.
- Dorozumívací zařízení z výtahu bude v rámci „PS 02-33 Kamerový systém“ připojeno jako pobočka železniční služební telefonní sítě. Součástí výtahů je příprava pro pevnou IP kameru v antivandalním provedení. V rámci PS výtahu bude počítáno s vlečným kabelem pro napojení této kamery.
- Rozvaděče budou odděleny od výtahové šachty a temperovány, řídicí jednotka bude vyhřívána. Na čidlech se nebude srážet voda díky systémovému řešení dodavatele výtahů.
- Tlačítka budou označena 0 – nástupiště, -1 – podchod a tlačítko podchodu bude zvýrazněné zelenou barvou.

Zaznamenal:

Ing. Zdeněk Kratina

Železniční svršek a spodek, nástupiště

SO 11-01 Železniční svršek

SO 11-02 Železniční spodek

- Projektant doplní místa provizorních přejezdů přes koleje č. 3, 5, 4, 6 a 8, dále v těchto místech doplní výměnu drobného kolejiva.
- Směrové a výškové vyrovnání kolejí a měření geometrie bude realizováno až po výstavbě hran nástupišť.
- Vzhledem k zachování výškové úrovně kolejí nad podchodem (kromě koleje č. 8), bude rekonstrukce řešena jako stávající stav.
- Projektant předloží ke kontrole opravené GPK.



- V 3. SK bude přeprojektováno směrové řešení tak, aby byly zjednodušeny směrové poměry. Budou zrušeny protisměrné oblouky.
- Koleje č. 6 a 8 v koncích vyrovnávaných úseků nenavazují do přímé. Projektant upraví návrh tak, aby konec úseku končil v oblouku.
- Úsek mezi výhybkami č. 41 a 43 bude upraven tak aby splnil podmínky stanové ČSN 73 6360-1.

Zaznamenal:

Ing. Lukáš Pánik, Ing. Jan Vožech

Nástupiště

SO 12-01 Nástupiště

- Byl odsouhlasen posun nástupiště č. 2 o cca 2,0m směrem ke kolínskému zhlaví tak, aby nový betonový základ návěstidla Lc3 byl umístěn v poloze mimo nástupiště č. 2.
- Nástupní hrana bude v úseku podchodu opatřena „L“ profily opatřenými vhodnou PKO (žárové zinkování). L profily budou do betonové zídky přidělány šrouby na chemickou kotvu. Šrouby budou opatřeny PKO (žárové zinkování)
- V místech výstupu z podchodu (schodiště + výtahy) bude navržen střešovitý sklon ~ 2,0%. Výškové řešení nově navržených výstupů nebude měněno, dojde k úpravě nivelety. Projektant prověří sklonové poměry v celé délce nástupišť, tak aby byl v celé délce nástupiště navržen střešovitý sklon s vrcholem v rozmezí vnitřních hran varovného pásu ve funkci vodící linie.
- U vstupů do výpravní budovy na nástupišti č. 1 bude ponechán sklon 0,5%, mezi vstupy projektant navrhne a prověří, zdvižení s ohledem na již realizovanou opravu fasády výpravní budovy.
- Upevnění návěstního krakorce na nástupišti č. 2 nebude zakryto, ale bude řešeno osazením obrubníku do výšky 5cm, tak aby upevnění krakorce do základu zůstalo přístupné pro revizi. Odvodnění bude řešeno trubním napojením do blízké kanalizační šachty.
- Projektant předloží ke kontrole nástupiště s upravenými sklony, zakresleným mobiliářem, osvětlením a orientačním systémem. Překážky v rozsahu do 3,0m od nástupní hrany budou okótovány k nástupní hraně.
- V rámci vytyčovacího výkresu budou uvedeny polohopisné souřadnice v místech všech styků L prefabrikátů tvořících nástupní hrany. Nebude totiž možné nástupní hranu zrealizovat podle koleje, která v době realizace nástupní hrany nebude na nově navrženém stavu. Vytyčení bude požadováno na všechny styky „L“ prefabrikátů nástupních hran všech nástupišť.

PŘESUN NÁVĚSTIDLA:

Návěstidlo Lc3 se v současnosti nachází ve vzdálenosti přibližně 4,5 m od námezníku výhybky č. 41 což je v rozporu s odst. 6.2.6 TNŽ 34 2620, resp. odst. 6.2.2 téže normy. Stavbou bude návěstidlo umístěno do nové polohy ve vzdálenosti minimálně 15 m od námezníku v souladu s uvedenou normou. Společně s návěstidlem bude rovněž přesunut přilehlý izolovaný styk. Balízy systému ERTMS/ETCS L2, které jsou v současnosti zřízeny ve vzdálenosti přibližně 5 m před uvedeným izolovaným stykem, budou přemístěny v



předstihu samostatnou stavbou „ETCS I. koridor úsek státní hranice Německo-Dolní Žleb-Praha-Libeň-Kolín“ do polohy odpovídající výhledové poloze návěstidla. Tak aby nové návěstidlo Lc3 bylo umístěno mimo plochu nástupiště, bude nástupiště č. 2 posunuto přibližně o 2 m směrem na Kolín oproti původně sledovanému řešení.

Zaznamenal:

Ing. Lukáš Páník, Ing. Jan Vožech

Ing. Petr Nekula (návěstidlo)

Mosty

SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod

STÁVAJÍCÍ STAV:

- Stávající mostní objekt je podchod na nástupiště v km 371,108 v žst Poříčany. Most je o jednom otvoru světlé šířky 5,04 m. Nosná konstrukce je uzavřená rámová konstrukce. Rozpětí nosné konstrukce je 5,44 m. Otvor je pod kolejí č. 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 8. Stavba je z roku 1954. Schodišťová ramena jsou přímá rovnoběžná s kolejí, schodiště do výpravní budovy je rovnoběžné s tunelem podchodu. Stěny podchodu jsou obloženy keramickým obkladem do výšky 1,5 m. Podlaha podchodu je tvořena dlažbou.

NÁVRH ŘEŠENÍ:

- Na poradě byla prezentován schválený návrh z přípravné dokumentace na výše uvedený SO.
- Původní tubus podchodu zůstane zachován.
- Přístupová schodiště na východní straně, schodiště na nástupiště 1 i schodiště do výpravní budovy zůstanou zachovány. Přístupová schodiště na nástupiště 2,3 a 4 na západní straně se zbourají včetně schodišťových zídek a nahradí se výtahovými šachtami.
- U výpravní budovy se na východní straně odbourá část stěny tubusu a doplní se nová výtahová šachta.
- Tubus bude na severní straně prodloužen pod kolejí č. 8 a bude navazovat na přístup (chodník) navazující na přechod (popř. místo pro přecházení) přes ulici Českobrodskou. Z prodloužení bude zabezpečen výstup zalomeným schodištěm s mezipodestou (východní strana) a přístupovým chodníkem (západní strana).
- Zrekonstruuji se vnitřní plochy podchodu, tj. provede se kompletní výměna dlažeb i obkladů. Na stěnách u schodišť bude navrženo nové zábradlí.

Z tohoto jednání byl vznesen požadavek na úpravu dispozice přístupové části k podchodu. Z důvodu bezproblémového kotvení sloupků zastřešení do zídek přístupové rampy budou tyto šířkově upraveny. Šířková úprava zídek byla oboustranně schválena.

Zaznamenal:

Ing. Pavel Šedivý



Potrubní vedení (odvodnění)

- Návrh odvodnění vychází z výsledků pasportu staničního systému odvodnění, který identifikoval dešťovou kanalizaci v prostoru nástupišť a kolejí a dále z potřeby napojení vybraných částí SO na stávající kanalizační systém.

SO 16-01 Odvodnění výstupu z podchodu

- Předmětem řešení tohoto SO je přeložka odvodnění vedeného podél 8. koleje v místě prodloužení podchodu. Přeložka délky cca 100 m bude umístěna na severní stranu od nového vstupu do podchodu.
- Součástí objektu je také napojení odvodňovacího žlábků umístěného před sestupem na nové schodiště podchodu. Samotné odvodnění podchodu je řešeno v rámci SO 14-01 Nové výstupy z podchodu.

SO 16-02 Odvodnění přístřešků

- Obsahem tohoto SO je odvodnění repasovaných přístřešků na ostrovních nástupištích č. 2, 3 a 4. Přístřešky budou odvodněny do stávajících přípojek a do stávající kanalizace, která je vedena jednotlivými nástupišti.
- Dále dojde na základě provedeného průzkumu kanalizace k sanaci vybraných úseků stávající staniční kanalizace. Lokální opravy budou provedeny bezvýkopovou nedestruktivní technologií a ve vybraných úsecích dojde k výměně potrubí.
- Součástí tohoto SO je rovněž zrušení stávajícího odvodnění podchodu vedeného podél tubusu podchodu až do šachty na 1. nástupiště a rovněž zrušení původního úseku kanalizace podél 8. koleje, který bude v rámci SO 16-01 přeložen.

Zaznamenal:

Ing. Jaroslav Egermaier

Pozemní komunikace

- V rámci objektů komunikací jsou navrženy tři stavební objekty. SO 18-01 zahrnuje rampu sloužící jako bezbariérový přístup na 1. nástupiště a dále k výtahu do podchodu. SO 18-01.1 zahrnuje chodník spojující výstup z podchodu se silnicí Českobrodskou a severní částí Poříčan. Dále byl doplněn SO 18-01.2 Dopravní trasy.

SO 18-01 Chodníky, rampa

- V rámci SO 18-01 je navržena rampa se třemi rameny. Po obou stranách rampy jsou navrženy monolitické opěrné zdi, do kterých je kotveno zábradlí. Povrch rampy je navržen z betonu s povrchovou úpravou. Volná šířka rampy mezi madly zábradlí je navržena 1,6 m. Stávající rampa vedoucí na 1. nástupiště je zrušena a místo ní je navrženo schodiště s 8 stupni. Součástí SO jsou



demolice stávajícího přístřešku se stojany na kola, stávajícího zábradlí v místě navržené rampy, betonových zídek a betonových panelů, které jsou v kolizi s návrhem nové rampy.

SO 18-01.1 Přístupová cesta podél Českobrodské ulice

- V SO 18-01.1 je navržen chodník navazující na oba výstupy z pochodu. Chodník je navržen z dlažby šířky 2,0 m. Chodník je napojen na silnici II/330, kde bude v rámci investice obce Poříčany zbudován přechod pro chodce.

Zaznamenal:

Ing. Jan Dočekal

SO 18-01.2 Dopravní trasy

- Náplní tohoto stavebního objektu jsou případné opravy komunikací po dokončení stavby. Jedná se o komunikace, po nichž jsou dle projektu navrženy dopravní trasy stavby. Odhad oprav byl odhadnut na základě prohlídky dotčených komunikací na místě v 09/2016. Skutečný rozsah oprav bude stanoven na základě pasportu komunikací užívaných stavbou před zahájením výstavby a po ukončení výstavby.
- V rámci tohoto objektu budou realizovány dopravní opatření navržená v části dokumentace B.8 Dopravní opatření. Náklady na Dopravní opatření jsou součástí tohoto stavebního objektu.
- V rámci tohoto SO jsou dále rozpočtovány úpravy PHS řešené v části dokumentace F Organizace výstavby a rovněž kácení jehož rozsah je navržen v části dokumentace B.3.4 Dendrologický průzkum

Zaznamenal:

Ing. Lukáš Szabó

Pozemní objekty, zastřešení nástupišť

SO 21-01 Drobná architektura a oplocení

Tento stavební objekt obsahuje pouze mobiliář na nástupištích: lavičky, odpadkové koše, boxy na posypový materiál, infopanely. Dále obsahuje stojany na kola u výstupní rampy.

Změny oproti konceptu:

- Zvýšení počtu laviček na nástupišti 3.
- Vypuštění opěrných pultů.
- Vypuštění nových košů na tříděný odpad (stačí 3 stávající)
- Lavičky budou doplněny střední područkou.

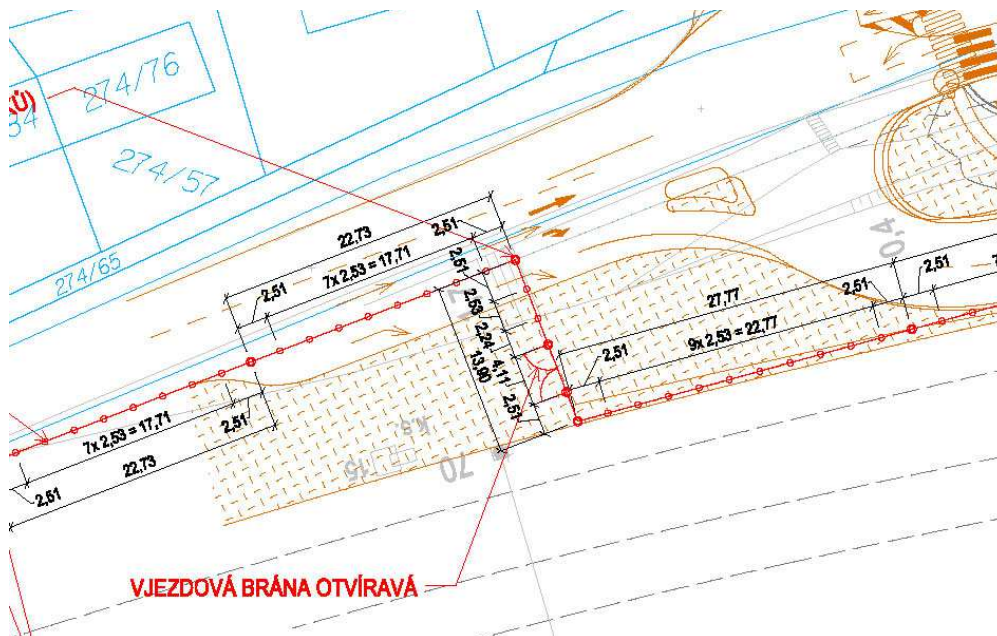
SO 21-01.1 Drobná architektura a oplocení přístupové cesty podél Českobrodské ulice

Tento stavební objekt obsahuje oplocení, které má omezit přístup cestujících (kteří si zkracují cestu) ke kolejišti v prostoru žst. Poříčany. Je navrženo typové oplocení – výška 1,9 m, poplastované sloupky, plotové panely, podhrabové desky.



Změny oproti konceptu:

- Změna rozsahu oplocení:
-Část východně od výstupu z podchodu směrem na Prahu (proti směru staničení) – bude zrušena
-Část západně od výstupu z podchodu směrem na Nymburk/Kolín (po směru staničení) – bude ukončena v místě stávajícího prvního lomu před vjezdovou bránou (viz. obr.).



-Vzhledem ke zbylé délce oplocení cca 200 m nebudou osazeny žádné vjezdové brány ani servisní branky.

SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

Stávající zastřešení je řešeno jako kombinace ocelové a dřevěné konstrukce (typ „Vlaštovka“). Ocelová část konstrukce bude zachována, bude nově provedena PKO. Dřevěné části a krytina budou provedeny nově. Rozsah přístřešků se v podélném směru nemění. V rámci stavebního průzkumu byl zjištěn nevyhovující až havarijní stav OK pod úrovní nástupiště a základových patek. Zkorodované části OK budou nahrazeny. Patky budou provedeny všechny nově. Zastřešení bude řešeno trapézovým plechem.

Změny oproti konceptu:

- Sloupky budou posunuty na distanci min. 2m od hrany nástupiště.
- Z výše uvedeného vyplývá, že bude upravena geometrie svislých podpěr tvaru „hrazdy“.
- Dále bude z důvodu změny polohy nově provedeno kotvení „hrazd“ do stávající konstrukce podchodu (zdi schodiště) v koordinaci s nabetonávkou (spolupůsobení).
- Dojde ke změně tvaru základových patek – nové patky budou nižší a širší než v původním návrhu

Nově bude provedeno zastřešení výstupu z prodloužené části podchodu: schodiště, přístupový chodník a prostor podél přístupového chodníku. Zastřešení bude řešeno trapézovým plechem (stejně jako na stávajících nástupištích). Z důvodu koordinace s budoucím autobusovým terminálem bude zastřešení přístupového chodníku řešeno jako konzola.

Změny oproti konceptu:

- Projektant prověří možnost uvolnění dispozice na horní části nového výstupu z podchodu (vynechání středního sloupu). Jde o komunikační uzel, který je vhodné zastřešit, ale sloupek je umístěn v křížení pěších tras.

Zaznamenal:

Ing. arch. David Šabata

Orientační systém

SO 24-01 Orientační systém pro cestující

- Prvky orientačního systému v ŽST Poříčany budou provedeny v podobě plechových tabulí, prosvětlených butonů, plastových tabulí a samolepících folií. Obecně budou prvky orientačního systému osazeny na nástupištích, na zastřešeních a v podchodu. Informace budou podávány formou piktogramů a doplňujícími texty v jednojazyčném provedení. Pro orientaci osob se zrakovým postižením budou dále nainstalovány orientační hlasové majáčky, na madlech budou osazeny hmatové štítky v Braillově písmu a nad madla budou instalovány tabulky, jejichž přesný vzhled a umístění je potřeba projednat před zadáním do výroby se SŽDC O13 (předpis určující vzhled není v současné době dokončen).
- Orientační systém bude řešen v celém rozsahu jako nový.

Zaznamenal:

Bc. Ondřej Steiner

Trakční vedení

SO 31-01 Úprava trakčního vedení

- Před zahájením stavebních prací je nutné vybudovat nový napájecí převěs, který umožní větší množství variant napájení. Nové schéma napájení bylo schváleno elektrodispečerem. Situování nového převěsu bylo provedeno se zástupcem provozovatele. Do systému nad koleji č. 3 se namontují definitivní děliče č. 15, 16 oddělující koleje č. 1,3. Do výběhu křížující systémy 1-3 ke kotvení se vloží izolace. Demontují se proudové propojky mezi kolejemi č. 1,3.
- Stávající převěs na stožárech č. II, III, V, VI bude demontován, včetně odpojovačů, stožárů i základů. Dojde též k demontáži napájení na stožárech č. 52, 52A, včetně odpojovačů č. 6,8.
- Do systémů nad kolejemi č. 2,4 se postupně namontují provizorní děliče dle jednotlivých stavebních postupů, které umožní práce na nástupištích. Na konferenčním projednání 21. 9. 2016 byly navrhované provizorní děliče pro kolej č. 1 zrušeny. Při funkčnosti provizorních děličů se vloží do sestavy kolejí č. 2, 4 návěsti pro el. provoz. Po dokončení prací v jednotlivých postupech a při zahájení el. provozu musí být provizorní děliče vodivě překlenuty do doby konečné demontáže. Odstranění všech provizorních děličů proběhne v rámci dokončovacích prací.
- Obetonování obnaženého základu kotevního stožáru č. 63A, který je v místě rušeného nástupiště bude řešeno v rámci objektu nástupiště. Dojde k prodloužení nástupiště č. 3, tak, aby trakční bránový stožár č. 56A byl jeho součástí.



- Dle nového kolejového řešení (příčný a výškový posun kolejí) je navržena úprava TV a jeho regulace. Pro koleje č. 4,6,8 (výškově až o 20 cm nad TK) bude na dotčených branách navrženo nové směrové lano a regulace všech závěsů včetně nových věšáků v daném úseku. V hlavních kolejích č. 1,2 dojde pouze k regulaci závěsů SIK včetně nových věšáků na novou polohu koleje.
- Dle požadavku provozovatele dojde v rámci dokončovacích prací k výměně trolejového drátu v systémech č. 2, 4 ve kterých byly namontovány provizorní děliče. Tato výměna bude provedena v rámci dokončovacích prací.

Zaznamenal:

Miroslav Brabec

Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu

- V rámci rekonstrukce a prodloužení podchodu pro cestující bude provedena úprava kabelových rozvodů nn a přípojek, nové osvětlení v podchodu a na krytých i nekrytých částech nástupišť 2-4. Součástí SO 36-01 je připojení čtyř výtahů pro cestující, orientačních systémů, hlasových majáčku pro nevidomé a označovače jízdenek. Napájecím bodem pro rozvody nn, přípojky nn je stávající hlavní rozvaděč v rozvodně nn, ve kterém dojde k úpravě vývodního pole č. 1 a 2 s následným doplněním o nové vývody pro výtahy, hlasové majáčky, označovače jízdenek a měření. Součástí tohoto SO je zajištění provizorní napájecí kabelizace po dobu realizace stavby.
- Stávající osvětlení v podchodu a na nástupištích bude demontováno. Stávající osvětlovací stožáry výšky 5 m na nástupištích 2-4 a osvětlovací věž ROV 13 budou zdemolovány. Na západní straně 3. nástupiště bude nutné změnit výškovou úroveň rozvaděče pro osvětlovací věž ROV14 dle pokynu stavební části. Na nástupištích a na přístupových plochách pro cestující bude instalováno nové osvětlovací zařízení. Nová rampa u VB bude osvětlena ze stávající OV12. Stávající kabelová skříň KS1 bude nahrazena novou s jiným umístěním z důvodu kolize výstavby stojanů na kola.
- Na základě připomínek SEE OŘ Praha navrhované osvětlení v prostorech nové rampy a zřizovaného schodiště nebude osvětleno z přístřešku, kde výška světelného zdroje přesahuje hodnotu cca 4 m. Tyto prostory budou osvětleny pomocí svítidel v provedení antivandal s opálovým krytem v požadované barvě, která budou zapuštěna do stěn výstupů z podchodu z důvodu splnění požadavků na udržování a bezpečnou manipulaci při použití standartních pomůcek. Zbýlý prostor bude osvětlen lineárními trubcovitými svítidly z přístřešku při splnění doporučené výšky. Použitá svítidla budou shodná jako na přístřešcích nástupišť.
- Při úpravě hlavního rozvaděče RH bude nutné zajistit beznapěťový stav po dobu 2 hodin za den. Pro vypnutí elektrické sítě musí mít zhotovitel souhlas všech dotčených složek SŽDC s.o v daném časovém horizontu. Tento časový plán musí být předložen min. 3 týdny předem. V rámci tohoto SO



je zajištění požadovaného náhradního napájení pro objekt pošty, které bude zajištěno mobilní elektrocentrálou o výkonu 2 kW. Jiné požadavky na náhradní napájení nejsou.

SO 36-01.1 Osvětlení přístupové cesty podél Českobrodské ulice

- Provizorní osvětlení bude provedeno 6ks sklopných osvětlovacích stožárů 6 m (použity stožáry navržené do definitivního stavu včetně výbojkových svítidel). Napájení bude provedeno z rozvodny nn. Ovládání svítidel bude řešeno pomocí systému DDTS ŽDC.

SO 36-01.2 Osvětlení provizorního nástupiště

- Z důvodu probíhající stavby „DOZ Kralupy – Kolín“ došlo k výměně svítidel a rozvaděčů osvětlovacích věží a zavedení systému DDTS ŽDC. Provizorní osvětlení nástupiště bude provedeno celkově 4 ks výbojkových svítidel, která budou doplněna na osvětlovacích věžích ROV 10 (2 ks) a ROV 12 (2 ks). Napájení bude provedeno ze stávajících rozvaděčů ROV 10 a 12, které mají prostorovou rezervu pro doplnění přístrojového vybavení pro vývody ke svítidlům. Ke svítidlům budou přivedeny nové přírodní kabely CYKY. Ovládání svítidel bude řešeno pomocí stávajícího systému DDTS ŽDC.

SO 36-02 Úprava DOÚO

- V rámci rekonstrukce převěsu trakčního vedení budou stávající odpojovače zčásti demontovány a v místě nového převěsu TV v km 371,0 osazeny odpojovače nové, přičemž jejich počet bude navýšen o 3 ks. Odpojovače budou přečíslovány.
- Stávající ovládací pult DOÚO je kapacitně a technicky nevyhovující a bude nahrazen novým pultem, který se osadí do stejné polohy jako stávající. Nový pult s kapacitou do 24 ks odpojovačů bude ovládat jak stávající pohony, tak pohony nové, tj. celkem 19ks (č.3A, 3C, 5, 3B, 3D, 4, 6, 8, 401, 402, 410, 411, 412, 421, N113, N121, S3,V61,V62). K novým a pohonům budou položeny nové ovládací kabely v dimenzích dle počtu a vzdálenosti nových odpojovačů. Stávající pohony zůstanou napojeny stávajícími kabely.

Zaznamenal:

Ing. Milan Zedník

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 37-01 Ukolejnění kovových konstrukcí

- S ohledem na protikorozi ochranu bude veškeré zřizované ukolejnění provedeno jako ukolejnění nepřímé. Zařízení omezující napětí lze použít za splnění podmínek přílohy F ČSN EN 50122-1 ed. 2 a podmínky, že nebude propouštět v jiném směru než z chráněné konstrukce do zpětného kolejnicového vedení.



- V místech se zvýšeným nebezpečím ve smyslu ČSN 34 1500 ed.2 bude provedena instalace zařízení omezujícího napětí (VLD-F) se zápalným napětím 250V a dvěma vodiči ke koleji. Toto řešení v tomto okamžiku již není požadováno normou, ale odpovídá požadavkům připravované směrnice k ukolejnění.
- Ukolejnění řeší poruchové stavy, kdy se živá část vodivě propojí s částí chráněnou, neřeší proto přístupová a dotyková napětí na vodivých konstrukcích ve smyslu čl. 9.3 ČSN EN 50122-1 ed. 2. Tato jsou řešena měřením dotykových napětí v rámci jednotlivých SO zřizujících vodivé konstrukce, kde se mohou tato napětí vyskytovat (trakční podpěry, elektrická zařízení, kolejnice apod.). Pro případ, kdy nebude dodrženo dovolené dotykové napětí, budou v rámci jednotlivých SO navržena opatření v koordinaci s řešením protikoroze ochrany.
- Dne 20.9.2016 byly zaslány veškeré KSUaTP na všechny stavební postupy. SEE souhlasilo po mailové korespondenci bez připomínek tentýž den.
- Dne 20.9.2016 byly zaslány veškeré KSUaTP na všechny stavební postupy. TÚDC souhlasilo po mailové korespondenci bez připomínek dne 22.9.2016

Zaznamenal:

Ing. David Zrůst

Závěr

Vzhledem k absenci některých připomínkových (Ing. Seidlová – SŽDC SSZ, Mgr. Peterka – SŽDC SSZ) a rovněž nepředání připomínek ze strany O13 - odboru traťového hospodářství nebylo možno v uvedeném termínu konání konferenčního projednání připomínek prodiskutovat veškeré potřebné body.

Z těchto důvodů bylo v náhradním termínu 27.9.2016 svoláno doprojednání připomínek. Na tomto jednání byly prodiskutovány připomínky Ing. Seidlové a Mgr. Peterky. Ze strany OTH byly v termínu konání doprojednání připomínek předány pouze částečné připomínky. Chybějící připomínky k železničnímu spodku byly ze strany OTH dodány dodatečně a doprojednání posledních připomínek tak proběhlo ve třetím kole projednávání dne 10.10.2016.

Z výše uvedených důvodů navrhuje zpracovatel posun termínu předání čistopisu dokumentace – posun bude potvrzen dodatkem ke SoD.

Investorem stavby byla po termínu konání konferenčního připomínek projektantovi předána další dodatečně došlá vyjádření. Jednalo se o vyjádření SŽDC – SŽG, SŽDC – SON, SŽDC - GŘ O15 a ČD - GŘ. Tato vyjádření jsou rovněž součástí přiložených reakcí na připomínky.

Zaznamenal:

Jaroslav Soumar



K předmětnému zápisu nebyly ke stanovenému termínu do 31.10.2016 sděleny ze strany zúčastněných žádné připomínky. Tímto je tedy záznam považován za odsouhlasený.

Ke stanovenému termínu sdělení připomínek byla obdržena připomínka pouze od Ing. Zbyňka Zunta ze SŽDC – GR 06. Tato připomínka se netýkala záznamu z jednání, ale obdržená připomínka se týkala rovněž s konceptem zápisu emailem rozeslanými reakcemi na připomínky, jež budou součástí dokladové části dokumentace v části H.4. Obdržená připomínka se týkala nesouhlasu s vyjádřením projektanta k zabezpečovacímu zařízení. Připomínkou je požadováno doplnit dopady ze svolaného komisionálního posouzení viditelnosti návěstidla Lc3, které bude konáno dne 22.11.2016 v žst. Poříčany.

Záznam doplnil dne 4.11.2016 Jaroslav Soumar

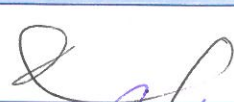
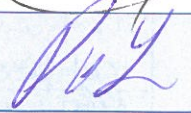
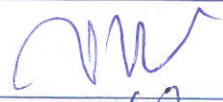
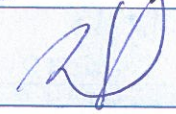

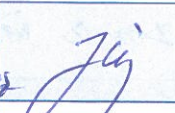
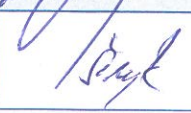

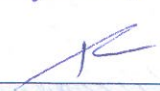


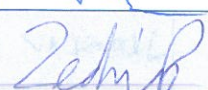
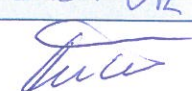
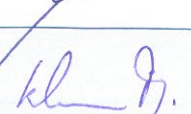
Od přípraváře stavby Ing. Petra Vaníčka byly dne 8.11.2016 dodatečně zaslány formální připomínky k záznamu. Tyto připomínky byly v záznamu zohledněny.

Záznam doplnil dne 8.11.2016 Jaroslav Soumar

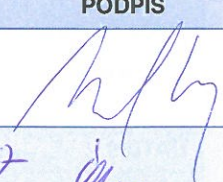
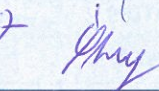

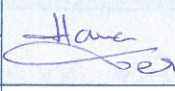
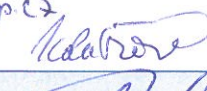
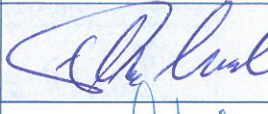

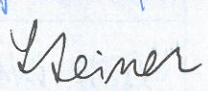

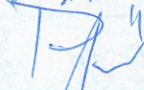


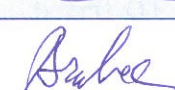
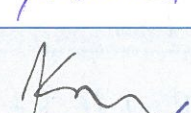



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany Konferenční projednání připomínek + závěrečná porada
DATUM	21. září 2016
MÍSTO	budova SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č.7 (přízemí).


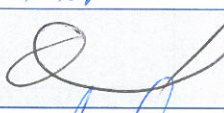
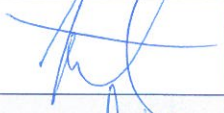


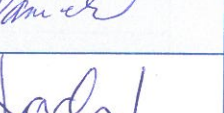
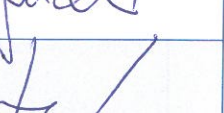
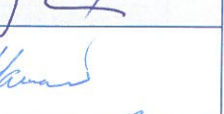




JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAN DOČEKAL	SUDOP PRAHA a.s.	731 648 790 JAN.DOCEKAL@SUDOP.CZ	
LUKÁŠ POHOŘELÝ	-/-	605 229 076 LUKAS.POHORELY@SUDOP.CZ	
JOSEF DOHNÁČEK	SSZ, SŽDC	602 34 35 69 DOHNACEK@SZDC.CZ	
PETR KUNIK	SŽDC SSZ	725 805 707 kunik@szdc.cz	
PETR VANIČEK	SŽDC SSZ	402 114 543 vanicek@szdc.cz	
MILAN JINDRA	SŽDC SSZ	724 507 099 jindra@szdc.cz	
PETR ŠEJL	SŽDC SSZ	602 659 870 sejla@szdc.cz	
MILAN BALÁŇ	SŽDC, SSZ	972 244 834 balan@szdc.cz	
MOUHIČ BURSÁ	SŽDC ORP PRAHA	972 250 577 BURSA@SZDC.CZ	
JIRÍ FOJTO	ORP PRAHA SBAH	729 753 993 FOJTO@SZDC.CZ	
Rudolf Struhál	ORP Praha Sb66h	602 625 127 struhala@szdc.cz	
Milan Zedník	Sudop Praha	606 624 687 milan.zednik@sudop.cz	
Petr Kubeček	SŽDC s.o. SŽE	602 282 801 kubec@szdc.cz	
MIROSLAV KLUCHE	SON PRAHA SŽDC	602 418 824 kluchm@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
TOMÁŠ KAFKA	SUDOP PRAHA a.s.	tomas.kafka@sudop.cz 239 383 254	
MARTIN JÍTRŮ	SUDOP PRAHA	MARTIN.JITR@SUDOP.CZ 267 094 144	
JOSEF TOLÁŠ	SŽDC ORPHA ST PÚ	tolas@szdc.cz	
Hana Teršová	Obec Poříčany	hana.tersova@obc-poricany.cz	
Martina Kolářová	SUDOP PRAHA a.s.	martina.kolarova@sudop.cz 777 930 686	
Michal FLÁK	SŽDC ORPÚ sčelovací	465 942 652 michalflak@seznam.cz	
Pavla Sykorová	JUDOP PRAHA a.s.	735 193 113 pavla.sykorova@sudop.cz	
ONDŘEJ STEINER	SUDOP PRAHA a.s.	ONDREJ.STEINER@SUDOP.CZ	
DAVID ŠIBATA	—	david.sibata@sudop.cz	
LUKÁŠ PANÍK	—	lukas.panik@sudop.cz 777 715 530	
Jan Vořech	—	jan.vorech@sudop.cz	
FRANTIŠEK FIALA	SŽDC ORPHA SEK	FIALA.F@SUDOP.CZ 972245402	
MIROSLAV BRABEC	ETDPHITA	miroslav.brabec@elzd.cz 606 616 320	
ZDENĚK KRATINA	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.kratina@sudop.cz	
JAROSLAV SOUHAŘ	—	605 229 073 jaroslav.souhar@sudop.cz	

PREZENČNÍ LISTINA


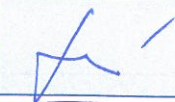
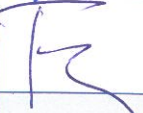
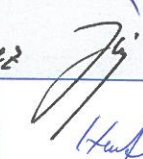

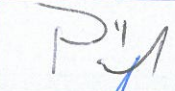
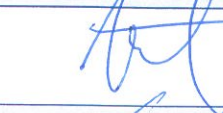

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany Doprojednání připomínek
DATUM	27. září 2016
MÍSTO	budova SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, zasedací místnost č.326 (3. patro).

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PAND JABINA	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 093 pand.jabina@sudop.cz	
JAN DOČEWAL	— II —	781 648 790 jan.docewal@sudop.cz	
Jan Vozech	— II —	Jan.Vozech@sudop.cz	
PAVLA SYKOROVÁ	— II —	735 193 113 pavla.sykorova@sudop.cz	
LUBOŠ PETERKA	PDP DPZ	702 028 747 Peterka@pdp.cz	
PETR VANÍČEK	SZDC SSZ	402 114 549 vanicekp@szdc.cz	
JORDAN KANČ	OR Praha	720 541 852 jordan@szdc.cz	
SEIDLOVÝ LUKA	SSZ	606 400 005 seidlovyl@szdc.cz	
Hareman	SZDC O13	342 244 462 hareman@szdc.cz	
LUKÁŠ POHORELÝ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	
Pavel ŠEDIVÝ	MBO a.s.	605 816 154 sedivy@motorica.cz	
JAROSLAV SOUTAR	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 073 jaroslav.soutar@sudop.cz	



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany Doprojednání připomínek
DATUM	10. října 2016
MÍSTO	budova SŽDC SSZ, Sokolovská 1955/278, Praha 9, místnost č.402 (4. patro).

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR VANICEK	SŽDC SSZ	402 44 549 vanicek.p@sdc.cz	
Jenka SE/DOUČ	SŽDC SSZ	9722 44825 seidkova@sdcc.cz	
Karel Fridrich	SŽDC SSZ	972 244 833 fridrich@sdcc.cz	
Milada JINOVÁ	SŽDC SSZ	424 501 044 jinova@sdcc.cz	
TOMÁŠ HARTMAN	SŽDC 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	
LUKÁŠ PÁŇÍK	SUDOP PRAHA	777 715 530 lukas.panik@sudop.cz	
Jan Vořech	SUDOP PRAHA	jan.vozech@sudop.cz	
JAROSLAV SOMMER	—U—	605 229 073 jaroslav.sommer@sudop.cz	



Váš dopis zn.: 14560/2016-SŽDC-SSZ-UT1-Van

Zde dne: 1. 9. 2016

Naše zn.: 37349/2016-SŽDC-O6

Vyřizuje: Ing. arch. Pavel Andršt

Telefon: 972 244 493

Mobil: 724 951 970

E-mail: andrst@szdc.cz

Datum: 13. 9. 2016

SŽDC, Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany – stanovisko O6 ke konceptu dokumentace ve stupni P

K předložené dokumentaci ve stupni P stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, kterou zpracovala firma SUDOP Praha v srpnu 2016, konstatujeme, že veškeré připomínky jsme uplatnili v rámci projednání řešení na pracovních poradách a další připomínky neuplatňujeme. Koncepte stavby respektuje principy předchozího stupně.

Veškeré připomínky technického rázu ponecháváme na příslušných odborných útvarech.

Upozorňujeme, že v dokumentaci chybí část D.1 – železniční zabezpečovací zařízení. Z tohoto důvodu se nelze k části zabezpečovacího zařízení vyjádřit.

Část D.1 nebyla předmětem zadání a tudíž projekt tuto část dokumentace neobsahuje. V rámci podrobnějšího řešení při zpracování projektu vyplynula v průběhu projekčních prací z hlediska profese zabezpečovacího zařízení potřeba vymístění návěstidla Lc3 mimo stávající nástupiště. Přesun tohoto návěstidla byl po dohodě s investorem řešen v rámci SO 12-01 Nástupiště. Návěstidlo Lc3 bylo navrženo demontovat a osadit na nový základ v původní poloze.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 14560/2016-SŽDC-SSZ-UT1-Van

Ze dne: 1. září 2016

Naše zn.: 38692/2016-SŽDC-O16

Vyřizuje: Ing. Alexandr Vrtěl

Telefon: +420 972 241 550

Mobil: +420 602 663 743

E-mail: virtel@szdc.cz

Datum: 13. září 2016

SŽDC, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Bohuslav Stečinský

Náměstek ředitele pro techniku

Sokolovská 1955/278

190 00 Praha 9



Vyjádření ke konceptu dokumentace „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ ve stupni projekt stavby

Vaníček 14/9

Vážený pane náměstků,

k Vaší žádosti uvádím, že O16 SŽDC ke konceptu dokumentace „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ ve stupni projekt stavby nemá žádné připomínky. Dokumentaci jsme prostudovali a shledali jsme, že činnosti O16 SŽDC se týká jen okrajově, protože nepovažujeme za nutné, aby se zástupce O16 zúčastnil projednání připomínek. Žádám pouze o zaslání zápisu.

S pozdravem



Ing. Miloš Houska
ředitel odboru jízdního řádu

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(59)



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

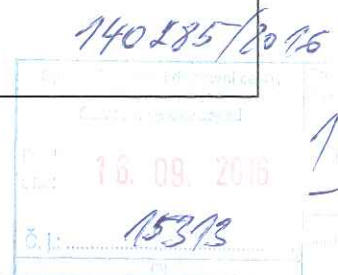
Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

03

VÁŠ DOPIS: 14560/2016-SZDC-SSZ-UT1- Van
ZE DNE: 1.9.2016
NAŠE ZN.: 37339/2016-SZDC-O30
VYŘIZUJE: Bc. Monika Trpišovská,
TEL.: 972 225 624, 602 289 039
E-MAIL: trpisovska@szdc.cz
DATUM: 13.9. 2015

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



Vyjádření k dokumentaci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérového přístupu v žst. Poříčany“

UT1
Vaniček 13/9

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SZDC nemá zásadní připomínky k předložené projektové dokumentaci stavební akce řešící rekonstrukci nástupišť a zřízení bezbariérového přístupu v žst. Poříčany, pokud bude postupováno v souladu s podmínkami uvedenými v B.4.1 – Požárně bezpečnostní řešení stavby a pokud provedenou rekonstrukcí nedojde ke zhoršení podmínek z hlediska požární bezpečnosti stavby (reakce na oheň použitých stavebních materiálů apod.).

Ing. Lubomír Srb
ředitel odboru
bezpečnosti a krizového řízení

Vaše značka:
Naše značka: OPD/0849/16/Hs
Vyřizuje: Ing. Haas / 575
Datum: 14.9.2016

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

Stavba: „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

K předložené dokumentaci uplatňujeme následující připomínky:

- Stavbu je nezbytné koordinovat s investičními i údržbovými stavebními pracemi na trati Praha – Lysá nad Labem – Nymburk, kde v průběhu stavby v žst. Poříčany nesmí docházet k omezením provozu vyžadujícím odklonovou vozbu z této trati přes žst. Poříčany. Tato záležitost bude z pohledu objednatele sledována při přípravě ročního výlukového plánu.

Během projednání bylo dohodnuto, že koordinace mezi stavbami je záležitostí investora, který tento požadavek zohlední v ročním výlukovém plánu.

- V SO 36-01 Úprava rozvodu nn, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu je uvedeno, že se počítá s realizací přípravy odjištěného kabelového přívodu 230V pro označovače jízdenek PID v počtu 3 ks. Umístění těchto přípojek však není v situaci zakresleno. Požadujeme zakreslení přesných míst přípojek dle námi zaslaného nákresu v situaci.

Bylo doplněno.

- Bylo by vhodné souběžně s rekonstrukcí nástupišť a podchodu v žst. Poříčany realizovat také stavbu návazného terminálu a parkoviště P+R na pozemku SŽDC v severní části stanice (u nového vyústění podchodu). V současné době již SŽDC může sama zřizovat zařízení návazných služeb, proto by bylo vhodné doplnit další etapu stavby, která by obsahovala tato zařízení.

Stavba návazného terminálu je samostatnou investicí obce a její realizace se vzhledem ke stádiu projektové přípravy (urbanistická studie) předpokládá až po dokončení realizace akce „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, která je investicí SŽDC.

S pozdravem



Ing. Jan Prokop

vedoucí odboru příměstské dopravy ROPID

ROPID
Rytířská 10
110 00 Praha 1
(2)

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (Č.): 9429 /2016-SZDC-SZE-ÚS_PHA_OE

UKLÁDACÍ ZN.:

SKART. ZN.-LH.:

POČ. LISTŮ:

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Chalupecká Anna

TEL: 972 229 214, 602 208 554

FAX: 972 229 200

E-MAIL: chalupecka@szdc.cz

DATUM: 14.9.2016

SUDOP PRAHA a.s.

Jaroslav Soumar

Olšanská 1a

Praha 3

130 80

Věc: Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst.Poříčany

SO 36-01 úprava rozvodů NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodů

V rámci úpravy rozvodů NN požadujeme osazení všech nových a upravovaných vývodů z rozvodny NN elektroměrovými soupravami splňujícími podmínky pro připojení k LDSž (lokální distribuční soustava železnice) a schválených pro použití v LDSž. Elektroměry včetně přenosového zařízení pro dálkový odečet budou součástí dodávky stavby.

Rozdělení měřených vývodů: - osvětlení pro cestující

- označovače PID
- výtahy
- atd. např.osvětlení kolejiště

Bylo opraveno.

K organizaci výstavby připomínáme, že při požadavku na dodávku elektřiny z LDSž má zhotovitel povinnost si zajistit na vlastní náklady stavební přípojku včetně elektroměrového rozvaděče. Maximální povolený příkon a způsob připojení k LDSž musí být projednán se správcem zařízení (OŘ Praha a SZE)

Týká se zhotovitele.



Pavel Samek
přednosta ÚS Praha SZE

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ÚS Praha SZE, Chodovská 237/8, 141 00 Praha 4

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

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

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz



VYPRÁVENO NŘP DNE

Váš dopis zn.: 14560/2016-SZDC-SSZ-UT1-Van

Ze dne: 1.9.2016

Naše zn.: 38880/2016-SZDC-O12

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: rha@szdc.cz

Datum: 15.9.2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, souhrnné vyjádření k projektu stavby

K předloženému projektu stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

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

Technická zpráva E1.1.1 a E1.2.1 – neodvolávejte se na „směrnici 50“. Požadavky na odbornou způsobilost zhotovitele aktualizujte.

Odvolávka na směrnici 50 byla vypuštěna.

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

Bez připomínek.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel Bc. Komínová, tel. 972 244 280)

Bez připomínek.

Ing. Josef Hendrych
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

17/9/2016
Andruška
15.9.16
m

Váš dopis zn.: 12773/2016-SZDC-SSZ-ÚT2-Paa

Ze dne: 5. 9. 2016

Naše zn.: 39463/2016-SZDC-O14

Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek

Telefon: 972 244 491

Mobil: 727 827 268

E-mail: plocek@szdc.cz

Datum: 16. 9. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

Odbor automatizace a elektrotechniky k zaslané projektové dokumentaci výše uvedené stavby zasílá následující připomínky:

Elektrotechnika a energetika, zpracoval: Ing. Plocek, Ing. Krkoška

SO 36-01 – Úprava rozvodů nn, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu

1.2.4 Přehled výsledků – nástupiště 3 – část 3

1.2.6 Přehled výsledků – nástupiště 4 – část 3

Ve výpočtu osvětlení je hodnota požadované osvětlenosti E_m překročena. Doporučujeme přehodnotit návrh osvětlení tak, aby nedocházelo ke zbytečnému navýšení nákladů za spotřebu elektrické energie. Pokud není možné osvětlení upravit na požadovanou hodnotu E_m , uvedenou v protokolu o určení venkovních osvětlení dráhy, požadujeme uvést zdůvodnění. (zpracoval: Ing. Plocek, 972 244 491)

Intenzita osvětlení E_m je překročena z důvodu dosažení požadované hodnoty rovnoměrnosti osvětlení dle schváleného protokolu o určení venkovního osvětlení daného prostoru. Při snížení počtu svítidel by tato hodnota nebyla dodržena.

SO 31-01 Úprava trakčního vedení

Předpokládáme, že nové uspořádání trakčního vedení do sekcí bylo odsouhlaseno dopravním technologem. Základy musí být navrženy v souladu s ustanoveními normy ČSN EN 50119 ed.2. Kvalita betonu určena podle ČSN EN 206.

Rozsah výměny trolejových vodičů navrhnout tak, aby v sestavách TV hlavních kolejí byl počet spojek minimalizován. Napojení napájecích vodičů z nového portálu na původní nosná lana musí být provedeno tak, aby bylo zajištěno dokonalé proudové spojení. (zpracoval: Ing. Krkoška, 972 741 766)

Nové schéma napájení bylo odsouhlaseno dopravním dispečerem a zástupcem OŘ SEE Praha.

Beton pro nové základy byl navržen podle stanovených norem.

Sjízdne trolejové spojky byly v systémech hlavních kolejí odstraněny, neboť se pro systémy č. 2, 4 se namontuje nový trolejový drát.

Napojení napájecích vodičů na stávající lana bylo navrženo provést dle platné sestavy „J“, funkční soubor 7.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

Pan
P.Vaniček
SŽDC s.o. Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278
19 00 Praha 9

Váš dopis zn. / ze dne	2016	Vyřizuje	Milan Vacek
Naše značka	Č.j. 12371/2016-O	Telefon	+420 724062783
Datum	16.9. 2016	E-mail	milan.vacek@cdt.cz

Věc: Vyjádření k projekt stavby

Akce: Rekonstrukce nástupišť a zařízení bezbariérových přístupů v žst: Poříčany

Vyjádření pozbývá platnosti dne 16.9.2018

Při realizaci výše uvedené akce **DOJDE** ke styku s telekomunikačním vedením a zařízením, která jsou chráněna ochranným pásmem dle §102 zák.č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. Manipulace s optickými kabely (a jejich příslušenstvím např. HDPE) v majetku ČD-Telematika a.s., jsou nezadatelné a budou zajištěny na základě smluvního vztahu pracovníky majitele zařízení.

Toto vyjádření platí jen pro dokumentaci ověřenou organizací ČD - Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených.

ČD-Telematika nemá k předloženému projektu připomínek.

Při poškození nebo zcizení sdělovacích metalických kabelů v průběhu stavby, budou veškeré náklady na opravu a sankcí, souvisejících s výpadkem provozu vymáhány po zhotoviteli stavby.

Před realizací přeložky je nutné uzavřít s majitelem kabelu „Smlouvu o vynucené přeložce“

Za TUDC Mgr. Jitka Adámková tel: <tel:972341043> jitka.adamkova@tudc.cz

Další stupeň projektové dokumentace je nutné předložit majiteli kabelu SŽDC s.o. TUDC Praha a ČD-Telematika a.s. k odsouhlasení. Toto vyjádření nenahrazuje souhrnné stanovisko ČD a.s. nebo SŽDC s.o. !!!

Předložení dalšího stupně dokumentace se týká zpracovatele dPSŘ.

ČD-Telematika a.s.
Úsek_INFRA odbor SKS
Senior technik Vacek Milan
Vedoucí skupiny RZ Praha
Miroslav Novák
ČD-Telematika
ČD - Telematika a.s.
Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
DIČ: CZ61459445, Tel.: +420 972 225 556
cdt@cdt.cz, www.cdt.cz

Toto vyjádření nelze použít k DUR, DSP

www.cdt.cz

Váš dopis zn. 14560/2016-SZDC-SSZ-ÚT1-Van

Ze dne 01. 09. 2016

Naše zn. 40678/2016-SZDC-O13

Vyřizuje Ing. Hartman

Telefon 972 244 462

Mobil 607 007 972

E-mail Hartman@szdc.cz

Datum 16. 09. 2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Petr Vaníček

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany

V rámci posouzení **projektu stavby** máme k předložené dokumentaci za SZDC GR O13 následující připomínky:

Obecné a zásadní připomínky k dokumentaci

- Obecně nejsou u stavebních objektů doloženy výkazy výměr, není možná kontrola.

Vyžádané VV byly v průběhu projednání doplněny, jinak bylo doplněno do čistopisu dokumentace.

- V dokumentaci nejsou jednotně udávány traťové rychlosti v jednotlivých kolejích. Není zřejmé, proč je v koleji č. 2 jiný rychlostní profil V_k než v koleji č. 1 a je nižší než profil V_{150} . Popis rychlostních profilů v koleji č. 0 zcela chybí, ačkoli je v situaci uváděna odlišná rychlost, než je ve stávajícím stavu zavedena.

Rychlostní profily v jednotlivých kolejích byly upraveny.

- Upozorňujeme, že v km 370,436 – km 372,067 jsou ve stávajícím stavu v kolejích č. 1 a 2 rychlostní profily $V = 120$ km/h, $V_{130} = 120$ km/h a $V_k = 120$ km/h, v koleji č. 0 $V = 120$ km/h, $V_{130} = 130$ km/h a $V_k = 120$ km/h ve směru Praha-Libeň. Ve směru Česká Třebová jsou v koleji č. 0 v km 372,067-371,100 profily $V = 120$ km/h, $V_{130} = 130$ km/h a $V_k = 120$ km/h, v km 371,100-370,436 $V = 120$ km/h, $V_{130} = 120$ km/h, $V_k = 120$ km/h. V navazujících úsecích jsou ve směru Česká Třebová od km 370,436 rychlosti $V = 160$ km/h, $V_{130} = 160$ km/h a $V_k = 160$ km/h, ve směru Praha-Libeň od km 372,067 rychlosti $V = 130$ km/h, $V_{130} = 130$ km/h a $V_k = 130$ km/h.

Jelikož směrové a výškové úpravy jsou pouze v rozsahu km 370,500 – 371,562 a nepokrývají celý úsek „propadu rychlosti“ v km 370,436 – 372,067, je nutné vyjádření správy tratí, zda se zvýšením rychlosti v celém úseku km 370,436 – 372,067 souhlasí.

Byly zpracovány rychlostní profily pro koleje č. 1 a 2 $V/V_{130}/V_{150}/V_k=115/120/120/120$. Na základě jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto, že v rámci stavby bude zachován stávající stav bez nutnosti žádat o vyjádření správy tratí.

- Požadujeme zásadní úpravu GPK spočívající v odstranění nedostatečné tloušťky kolejového lože nad podchodem v km 371,108 v hlavních kolejích č. 1, 0 a 2, úměrnému přizpůsobení výškového řešení staničních kolejí tak, aby byly odstraněny zbytečné změny příčného sklonu nástupišť a příčný sklon nástupišť měl vyrovnaný průběh.

V rámci jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto, že v úseku nad podchodem bude v koleji č. 0, 1 a 2 zachován stávající stav.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Část E.1

SO 11-01 a SO 11-02 Železniční svršek a spodek

(zpracoval Ing. Hartman, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

Technická zpráva

- Kap. 2.1: Poslední větu prvního odstavce „*propojení obou částí obce Poříčany bez nutnosti vstupu do kolejiště*“ přeformulujte, nikdo nenutí veřejnost ke vstupu do kolejiště! Vstup do kolejiště mimo místa přístupná veřejnosti je porušením zákona o drahách a legální cesta spojující části Poříčan před a za tratí existuje.

Předmětný odstavec byl v TZ přeformulován.

- Kap. 4.1: Popis úseků je chybný, stanice leží na celostátní dráze Česká Třebová – Prah Libeň. Celostátní dráha Nymburk hl.n. – Poříčany je elektrifikovaná. Rychlosti v kolejích opravte.

Bylo opraveno.

- Kap. 4.2.1 Co je uvažováno jako šrotový materiál v koleji č.8, když se počítá se zpětným vložením roštu? Čím se bude vyřazený materiál nahrazovat? Jaký materiál se předá správci, když má být dle kap. 5.1.1.7 znovu vložen?

Připomínka byla doplněna. Jako šrotový materiál se uvažuje drobné kolejivo z předkategorizace určené k vyřazení (jedná se o kroužky a podložky, matice 24/19, šrouby svérkové RS1, Svěrky a spony ŽS3). Veškerý vyřazený materiál bude nahrazen novým materiálem. V rámci předkategorizace dojde k regeneraci kolejnic. Pražce s podkladnicemi a vrtulemi budou opětovně vloženy bez regenerace.

- Kap. 4.2.1 Vytěžené kolejové lože, pokud není kontaminované, není nutné vozit na skládku, ale lze jej využít na stavbě, např. do zásypů.

Kolejové lože bude zpětně využito na stavbě do zpětných zásypů.

- Tab. č. 5: Kolej č. 5 je ve stávajícím stavu manipulační.

Bylo opraveno.

- Kap. 5.1.1.2: Rychlosti jsou upravovány, první větu opravte. V tabulce č. 5 chybí kolej č. 0. Upravte v souladu se skutečnými možnostmi návrhu, viz obecná připomínka.

Bylo opraveno.

- Kap. 5.1.1.3 Doplněte souhlas s výjimečným řešením.

Jedná se o ustanovení SŽDC S3, díl XVI o článek 37, pro případ, kdy je ve vnější koleji větší převýšení než v koleji vnitřní je nutné osovou vzdálenost zvětšit a hodnotu δ. V našem případě se jedná o zvětšení vzdálenost mezi kolejemi č. 0 a 1 vlivem rozdílného převýšení v koleji č.0 (D=136 mm) a v koleji č.1 (D=103 mm) vychází zvětšení os. vzdálenosti o 68 mm, které s ohledem na stávající stav není možné dodržet.

Byla odeslána žádost o souhlas s výjimečným řešením na GR SŽDC O13.

- Kap. 5.1.1.7 V případě výměny uzlů upevnění doplňte jeho druh v jednotlivých kolejích. Jaké druhy upevnění jsou uvažovány v nákladech? Svěrky ŽS3 se nemohou nově vložit do bezstykové koleje. V koleji č. 8 je nutná minimálně výměna svérků za svěrky ŽS4 a pryžových podložek pod patu kolejnice.

V nákladech byly pro koleje č. 3,4,5,6,8 uvažovány podkladnice R4pl, svěrky ŽS4, šrouby svérkové RS4, matice M24, dvojité pružný kroužek Fe6, pryžová podložka R65. V rámci předkategorizace je uvažována výměna všech součástí kromě podkladnice R4pl, kolejnic a pražců s vrtulemi. Kolejnice byly určeny k regeneraci.

V nákladech byly pro koleje č. 0,1,2 uvažovány úhlové vodící vložky, podložky, svěrky Skl 14 a vrtule. V rámci stavby je uvažována výměna všech uvedených součástí.

- Kap. 5.1.1.7 Pro kolej č. 8 je z předkategorizace nutné určit, jaké součásti železničního svršku budou měněny a čím jsou nahrazeny. Minimálně je nutná výměna pryžových podložek pod patou kolejnice a pružné kroužky.
V případě, že jsou ve stávající stavu svěrky ŽS3, musí být vyměněny za ŽS4.
Výměna upevňovadel v místech stávajících přejezdů musí být popsána pro jednotlivé koleje obdobně.

Na základě předkategorizace byla uvažována výměna svěrek ŽS3, šroubů svěrkových RS4, matic M24, dvojitých pružných kroužků Fe6, pryžových podložek R65. Svěrky ŽS3 budou nahrazeny svěrkami ŽS4, ostatní výše uvedený materiál bude nahrazen novým. V rámci předkategorizace je uvažováno s regenerací kolejnic R65. Pražce s vrtulemi budou zpětně využity bez regenerace.

- Kap. 5.1.1.10 Minimální tloušťka kolejového lože 350 mm neodpovídá tloušťce KL nad podchodem v SO podchodu a nástupišť. Nutné doplnit skutečné tloušťky kolejového lože, případné výjimečné řešení nebo projednání výjimek.

Na základě jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto, že stávající nedostatečná tl. kolejového lože je řešena jako stávající stav bez nutnosti projednání výjimek.

- S ohledem na zdvih koleje kolem 20 cm je nutné popsat způsob provádění a podmínky za kterých je takový zdvih možné realizovat (několikým podbitím s následnou dynamickou stabilizací KL, viz předpis SŽDC (ČD) S3/1 Změna č. 2 Práce na železničním svršku, zejm. čl. 93).

V TZ byl popsán způsob provádění dle předpisu SŽDC S3/1.

- Kap. 5.1.1.10 V místě demontovaných částí nástupišť u všech kolejí je nutné vybourání konstrukce nástupiště do hloubky 0,5 m pod úroveň pláně tělesa železničního spodku. Musí být zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku tak, aby šířka pláně tělesa železničního spodku byla minimálně 3 m od osy koleje. Bude zřízen standardní profil zapuštěného kolejového lože. Ve vzdálenosti 1,7 – 3 m od osy koleje musí být dodržen volný schůdný a manipulační prostor a zřízena drážní stezka na povrchu zapuštěného kolejového lože.

Bylo uvažováno.

- Kap. 5.2.3 Umístění provizorních přejezdů není nikde doloženo situací. Nedojde zřízením provizorních šterkových komunikací k ovlivnění stability kolejového lože? Požadujeme po snesení provizorních přejezdů a komunikací doplnění směrové a výškové úpravy koleje a uvedení kolejového lože do původního stavu, pokud dojde k porušení GPK. Výstavbě nástupišť musí předcházet finální úprava GPK kolejí podél nástupišť.

Do situace SO nástupiště byly zakresleny provizorní přejezdy spolu s provizorními komunikacemi. Na jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto, že výstavbě nástupišť nebude předcházet finální úprava GPK kolejí podél nástupišť s ohledem na navrženou technologii výstavby (při výstavbě je nutno odtěžit část KL bez možnosti zajištění finální GPK po dobu realizace nástupišť).

- Kap. 5.2.3 Není zmíněno zřízení provizorního nástupiště.

Je zmíněno v poslední větě druhého odstavce.

- Kap. 5.2.3 Chybí číslo koleje, rozsah a způsob zapanelování. Jak je uvažován přístup na nástupiště č. 2, když je dle části F zapanelována kolej č. 5?

V rámci SO je uvažováno zapanelování koleje č.5. Přístup na nástupiště č.2 je uvažován po zapanelované koleji č.5 a prostřednictvím provizorního přejezdu přes kolej č.3.

- Součástí jakého SO jsou náklady na demontáže a montáže MIB systému AVV a balíže ETCS?

Jsou součástí objektu SO 12-01 Nástupiště.

- Kap. 9 Nekoresponduje s částí F.1, výčet dočasných konstrukcí není přesný ani úplný.

Výčet dočasných konstrukcí byl dán do souladu s částí F.1.

Situace

- V situaci chybí vyznačení bodů změny křivosti, směrové řešení tak nelze řádně posoudit.

Bylo doplněno.

- Parametry každého oblouku popisujte zvlášť, předložený zápis je nepřehledný.

Bylo opraveno.

- Popisy rychlostí u kolejí neodpovídají popisům v tabulkách parametrů oblouků. Zcela chybí popisy rychlostních profilů v koleji č. 0, ačkoli se liší od stávajícího stavu.

Bylo opraveno.

- V km 371,373 nelze umístit KO/ZP na výměnový styk výhybky.

Bylo opraveno.

- V km 371,554 není dodržena délka mezipřímé mezi koncem přechodnice a začátkem výhybky č. 47 pro rychlost 60 km/h.

Bylo opraveno.

- Ve výhybkách je nutné směrovou a výškovou úpravu navrhnout v obou větvích výhybky. Doplňte u výh. č. 41 a 43.

Bylo doplněno.

- Výhybka č. 43 je v převýšení, doplňte vzetupnici nebo přechodnici mezi výhybkami č. 41 a 43. V tomto úseku je navržené výškové řešení nereálné vzhledem k převýšení výhybky č. 43, chybí vložený lom nivelety.

V předmětném úseku bylo výškové řešení upraveno s ohledem na převýšenou výhybku č.43 a nepřevýšeným navazujícím úsekem.

- V situaci chybí vyznačení provizorních přejezdů a zapanelování koleje č. 5.

V situaci SO nástupiště byly doplněny provizorní komunikace včetně zapanelování a přejezdy.

- Zdůvodněte vkládání protisměrného oblouku $R = 10000$ m do koleje č. 3 v km 370,990, GPK lze řešit jednodušším způsobem.

Bylo opraveno směrové řešení.

- Chybí úpravy kol. lože a zřízení drážní stezky po snesení části nástupiště č. 4 u kolejí č. 6 a 8.

Úpravy kolejového lože a zřízení drážní stezky byly doplněny do příslušných příloh tohoto objektu.

- Popisky v legendě u sanací kolejového lože jsou zavádějící. Pokud má být vyjádřena celková skladba, nahraďte pomlčky čárkou.

Bylo opraveno.

- U sklonovníků chybí parametry zakružovacích oblouků a jednotky u délek.

Bylo doplněno.

- V koleji č. 5 nevyhoví náhlá změna nedostatku převýšení na styku oblouků $R = 501$ m a 300 m v km 371,162.

Na styk oblouků byla vložena mezipřímá dl. 6m.

- V kolejích č. 6 a 8 v km 371,339 a 371,364 pravděpodobně nebude navázání do přímé (KO), ale návaznost na stávající oblouk.

Bylo opraveno.

Příčné řezy

- Prověřte, zda je mezi kolejemi č. 2 a 4 dodržen sklon drážní stezky mezi kolejemi.

Mezi kolejemi č.2 a 4 již v současnosti vychází příčný sklon drážní stezky max.16%, což nevyhovuje SŽDC S3, díl X, čl. 13. V rámci stavby bude upraven sklon drážní stezky na max. 12% úpravou sklonu štěrkové lože koleje č.4 mezi jeho okrajem a hlavou pražce. Navýšení štěrkového lože bude upraveno z vyzískaného materiálu ŠL.

- V místech demolovaného nástupiště v řezu P19 chybí zřízení zapuštěného kolejového lože.

Bylo doplněno.

- V řezu P24 nad podchodem není v kolejích č. 1, 0 a 2 dodržena tloušťka kolejového lože.

Na základě jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto zachovat stávající tl. kolej. lože nad podchodem.

Železniční spodek a geotechnický průzkum

(zpracoval: Ing. Bernatík Radek, tel.: 972 762 485, email: bernatik@szdc.cz)

- TZ, kap. 5.2.1.2: Upravte frakci štěrkodrti na 0/32. Třída A se již nepoužívá.

Bylo opraveno.

- TZ, přílohy 1-3 (návrh KPP): Jak byla stanovena hodnota E_{0,red} 22,5 MPa? Dle průzkumu a nejbližší kopané sondy KS102 bylo v sondě naměřeno 17,4 MPa. Požadujeme vysvětlit. Pak už zemní plán nesplňuje základní požadavek na únosnost a je potřeba ji vhodným způsobem upravit. Proč TZ obsahuje přílohy 1 a 2, když se nikde nenavrhuje tento typ pražcového podloží. Výslednou navrženou konstrukci pražcového podloží včetně úpravy zemní pláňe požadujeme předložit ke schválení.

Bylo opraveno. Relevantní sonda pro návrh KPP a ZKPP je KS104, E_{0,red} vychází 27,9 MPa. Tento typ pražcového podloží se navrhuje v koleji č.8. Navržená konstrukce pražcového podloží byla předložena ke schválení.

- Situace: Chybí vyznačení zaústění trativodů a navázání na stávající stav. U trativodu před podchodem chybí zakreslení vsakovacího objektu (dle TZ; asi stávající vsakovací objekt – ale není popsáno ani v TZ ani v podélném řezu). U trativodu za podchodem taktéž chybí zaústění. Doplněte.

Vsakovací objekt byl vypuštěn, trativody jsou zaústěny do kanalizační šachty, která je součástí SO 16-01 Odvodnění výstupů z podchodu. Zaústění trativodů do kanalizačních šachet bylo doplněno.

- Podélný řez (k.č. 8): chybí zaústění a navázání na stávající stav.

V podélném řezu bylo doplněno zaústění trativodů a navázání na stávající stav.

Podélný řez (k.č. 8): Skladba pražcového podloží nerespektuje TZ, přílohu 3. Tloušťka ŠD je navržena ne jako pro ZKPP ale pro KPP. Upozorňuji, že min. tloušťka ZKPP je 0,5 m.

V úseku nově zřizované koleje č.8 byla zřízena KPP ze ŠD 0/32 v tl. 0,3m, v úseku do vzdálenosti 7 m od konstrukce podchodu bylo zřízeno ZKPP ze ŠD 0/32 v tl. 0,5m.

SO 12-01 Nástupiště

(zpracoval Ing. Hartman, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

Technická zpráva

- Kap. 2.1 Poznámku o nutnosti vstupu do kolejíště vypustěte.

Bylo vypuštěno.

- Kap. 5.2:

- Zdůvodněte návrh zkrácených prefabrikátů, míst užití a k čemu jsou kotvené. Pro tyto prefabrikáty musí být doložena výrobní dokumentace.

Se zkrácenými prefabrikáty bylo uvažováno v místě stávajících kanalizačních šachet. Tyto prefabrikáty budou kotveny k sousedním L prefabrikátům. Propojením se sousedními prefabrikáty bude zajištěna jejich stabilita. V dokumentaci byla doložena dokumentace atyp. prefabrikátů.

- Jaké úpravy prefabrikátů jsou navrhovány? Chybí popis i dokumentace.

Jedná se o vyvrtání otvorů v prefabrikátech pro ukolejnění, odvodnění. Bylo doplněno do dokumentace.

- Chybí popis lože pro dlažbu.

Bylo doplněno.

- Požadujeme základní příčný sklon nástupiště 2%, který je možné lokálně snížit na 0,5%.

V rámci nástupiště je navržen proměnný sklon s ohledem na minimalizaci zásahu do stávající nivelety koleje. Na základě jednání bylo odsouhlaseno řešení se střechovitým sklonem s umístěním vrcholu v rozmezí vnitřních hran VLVP.

- Konstrukci nad podchodem považujeme za předimenzovanou. Navíc není zřejmé, zda je zkoordinována s SO podchodu. Nutno doplnit detaily a zdůvodnění.

Konstrukce nad podchodem je dle závěrů z jednání konaného dne 10.10.2016 součástí SO podchodu. Detaily a zdůvodnění jsou součástí SO podchodu.

- Nopová folie u budovy není v řezech dokladována.

Nopová folie je znázorněna ve vzorovém příčném řezu.

- Vodicí linie je zřizována pouze podél nástupních hran.

Ano, VLVP je zřizována pouze podél nástupních hran.

- Optické značení vodící linie s funkcí varovného pásu musí splňovat kritéria protiskluznosti. Doplňte.

Bylo doplněno do TZ.

- Doplňte, že na nástupišti bude veškerá reliéfní dlažba signálních a varovných pásů v barvě nástupiště (přírodní beton)

Bylo doplněno do TZ.

- Dlažbu s výstupky tvaru „komolých kuželů“ popište obecně jako dlažbu s hmatově vnímatelnými výstupky nášlapem. Dlažba musí odpovídat platným legislativním požadavkům.

Bylo doplněno do TZ.

- Zdrsněný hmatový pás ze žuly blíže specifikujte (dlažební kostky?).

Bylo doplněno do TZ.

- Splňují stávající poklopy kritérium protiskluznosti? Jsou poklopy litinové nebo mají povrch upraven asfaltem jako stávající nástupiště? Minimálně je nutná oprava povrchu.

Poklopy jsou litinové, v rámci stavby je uvažována jejich výměna.

- Kap. 5.4: Vegetační dílce nepodbetonávejte, v otvorech se bude držet voda a dílce roztrhá.

Vegetační dílce byly uloženy do lože ze ŠD.

- Kap. 5.6 Provizorní nástupiště může mít výšku 250 mm nad TK. Doplněte koordinaci se zapanelováním koleje č. 5. Prověřte, zda není časová kolize s využitím zapanelované koleje č. 5 a konstrukcí pro dočasný přístup na provizorní nástupiště. Prověřte užití demontovaných kamenných prvků ze stávajících nástupišť.

Konstrukce pro dočasný přístup na provizorní nástupiště byly vypuštěny. Přístup k provizornímu nástupišti bude zajištěn po zapanelované koleji č.5. Demontované kamenné prvky budou odvezeny na skládku.

- Kap. 5.9 jak je řešeno uložení dlažby nad základem stožáru?

Po obvodě patního plechu návěstidla Lc3 byl navržen obrubník výšky 0,06 m nad úroveň nástupiště. Odvodnění prostoru ukotvení stožáru bylo navrženo prostřednictvím přípojky do nejbližší kanalizační šachty.

- Kap. 5.10 doložte stabilitu stožáru TV č. 63. Chybí specifikace obsypu, který v tomto provedení považujeme z jiných staveb za nedostatečný.

Byl doplněn stabilitní výpočet s navrženým tvarem a specifikací obsypu.

- Kap. 5.12 Doplněte způsob kotvení prefabrikátu. Doložte stabilitu prefabrikátů a požadavky na únosnost základové spáry.

V místech kanalizačních šachet bude nástupní hranu tvořit atypický prefabrikát. Stabilita pref. bude zajištěna prostřednictvím propojení na sousední prefabrikáty.

- Kap. 5.13 Doplněte opravy pochozích poklopů šachet.

Bylo doplněno.

- Kap. 7: Nerozumíme důvodu k první zmíněné výjimce, čelo nástupiště je možné posunout, neb nástupiště řešit asymetricky pro každou kolej zvlášť.

Druhá zmíněná výjimka je pouze konstatováním a není blíže rozvinuta. Požadujeme doplnit komentář, odůvodnění a doložení souhlasu s výjimečným řešením, nebo odstavec vypustíte. Řešení u koleje č. 5 považujeme za odpovídající platné legislativě, z které vychází nutné úpravy na nástupišti č. 1.

V rámci řešení umístění návěstidla a nástupiště č.1 byly výjimky vypuštěny.

Situace + půdorysy

- Není patrné, co jsou nové a co stávající konstrukce. Zejména v místě nového přístupu na nástupiště č. 1.

V situacích a půdorysech je zobrazován pouze stav po dokončení stavby.

- Zábradlí u výtahu na nástupišti č. 1 nahraďte varovným pásem a tabulkou „Průchod pro pěší zakázán“.

Bylo nahrazeno.

- Na nástupišti č. 1 by mělo být navedení nevidomých k výtahu signálním pásem.

Bylo doplněno.

- Na nástupišti č. 1 působí navedení nevidomých signálním pásem ke schodišti zmatečně. Prověřte jiné možnosti značení.

Bylo upraveno.

- V okolí vodící linie s funkcí varovného pásu do vzdálenosti 250 mm (optimálně 400 mm) nesmí být použita dlažba s menší vzdáleností spár než 200 mm, viz Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace č.j. 1645/2015-O13 ze dne 4. 5. 2016. Tato úprava se doporučuje v celé ploše nástupiště. Klad dlaždic nesmí být na vazbu.

Bylo upraveno.

- Proč je na konci nástupiště osazen záhonový obrubník? V půdoryse je u zábradlí naznačena čelní zídka.

Čela nástupiště jsou řešena jako šikmá s použitím vegetačních tvárnic bez čelních zídek.

- Horní pochozí šířku prefabrikátu a otvory z popisu odstraňte, předepisují konkrétní výrobek. Obecně se jedná o nástupištní prefabrikát tvaru L s předsazenou nástupní hranou.

Bylo opraveno.

Příčné řezy

- Nástupiště mají hodně proměnný příčný sklon (v každém řezu jinak) a je střídán jednostranný a oboustranný sklon plochy nástupiště. S takovým řešením nesouhlasíme. Navržené příčné sklony jsou velmi malé, doporučujeme navrhnout základní příčný sklon 2%.

V rámci jednání konaného dne 10.10.2016 bylo dohodnuto řešení se střechovitým příčným sklonem s vrcholem v rozmezí vnitřních hran VLVP.

- L prefabrikáty nad podchodem není možné umístit.

L prefabrikáty byly zkresleny pouze informativně s ohledem na polohu upravené hrany nástupiště.

- U nástupiště č. 1 je v řezech P24 a P25 zakreslena jiná úprava nástupní hrany.

U nástupiště č. 1 dojde k výměně stávajícího kamenného prvku za monolitickou železobetonovou hranu proměnného tvaru, která bude kopírovat směrové a výškové vedení koleje č. 5.

- Chybí výplň po odstranění starých konstrukcí nástupiště. Jelikož je požadována únosnost základové spáry pod nástupištním prefabrikátem 20 Mpa, je nutné navrhnout odpovídající konstrukci.

Prostor po odstranění stávajících konstrukcí nástupiště bude vyplněn materiálem vyzískaným v rámci stavby. Konstrukce pod nástupištními prefabrikáty bude tvořena vrstvou ŠD a betonu.

- Chybí výšková kóta vrcholu nástupiště.

Bylo doplněno.

- Nedojde po odstranění části nástupiště č. 2 v řezu P28 k zamrznání stávající kanalizace?

Po kontrole zákresu výškové úrovně kanalizace v řezu P28 byl zjištěn nesoulad s výsledky pasportu staničního odvodnění (příloha B.14.1). Dle pasportu staničního odvodnění byla mezi šachtami Š18 a Š19 zjištěna úroveň kanalizace v hloubce 2,8-3,1m pod terénem. Nová úroveň kanalizace byla zakreslena do příčného řezu.

- Zábradlí na čelech nástupišť je standardně min. 2,5 m + Δ od osy koleje. Upravte. Zejména na nástupišti č. 3 jsou příliš velké mezery z hlediska pohybu nevidomých.

Bylo opraveno.

- Chybí specifikace lože pod zámkovou dlažbu.

Bylo doplněno.

- Je posouzena stabilita stožáru TV č. 63? Obsyp uvedený v TZ asi nebude postačovat a v řezu není popsán.

Stabilitní výpočet byl doplněn společně s tvarem a specifikací obsypu.

Chybí popis šířky provizorního nástupiště, jeho konstrukce, příčné řezy, koordinace s provizorním zapanelováním koleje č. 5 a řešení přístupu na nástupiště. Doplněte.

Do situace a příčných řezů nástupiště byla doplněna konstrukce provizorního nástupiště společně s provizorními komunikacemi, včetně zapanelování koleje č.5 a vyznačení přístupu na provizorní nástupiště.

SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod

(zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

- Před každý vstup do výtahu mezi Aco drain a skelet výtahové šachty umístit pororošt šíře, jako je šíře dveří včetně ostění a minimální délky 600mm. Tento rošt bude na vaně, která musí být odvodněná v rámci odvodnění podchodu. Může nahradit i Aco drain, a vana může být protékaná do jímky.

Bylo doplněno a zapracováno. Pororošty nahradily ACO žlábký.

SO 16-01 Odvodnění výstupu z podchodu

(zpracoval Ing. Hartman, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

- Zdůvodněte návrh kameninového potrubí DN 200. V situaci je uváděno i potrubí DN300, přičemž je napojováno stávající potrubí DN 150.

Potrubí DN 200 je zde použito oproti DN 150 z důvodu minimálního sklonu a kvůli případnému zanášení stoky (čím větší DN, tím možnost menšího sklonu). V popiscích je chybně uvedeno DN 300 (jednalo se o překlep - bylo upraveno).

SO 18-01 Chodníky rampa

- Betonová dlažba signální pásů na nástupišti č. 1 bude v barvě betonu, nesmí být barevně kontrastní.

Signální pásy jsou součástí SO 12-01 Nástupiště - signální pásy jsou v barvě dlažby nástupiště.

- Doplněte příčný sklon chodníku i podest 2%.

Bylo doplněno.

- Zdůvodněte, proč není na konstrukci chodníku užitá zámková dlažba. Protiskluzovou stěrku s posypem považujeme za málo odolnou a hůře udržovatelnou.

Zámková dlažba není navržena z důvodu odvodnění. Celek je navržen jako rošt a mezi dílčími celky by se v podkladních vrstvách a podloží kumulovala voda. Bylo dohodnuto, že protiskluzová stěrka nebude navržena.

- Zábradlí u schodiště neodpovídá legislativě.

Bylo opraveno.

- Doplněte dilataci zábradlí. V délce 12 m a 13,8 m nemůže být v jednom kuse.

Bylo doplněno.

SO 18-01.1 Přístupová cesta

- Podélný profil s jedním maximálním sklonem je nevhodný. Doporučujeme pozvolné stoupání chodníku k ulici Českobrodská s využitím přebytečného materiálu ze stavby pro vyrovnaní terénu místo odvozu na skládku.

Dle geotechnického průzkumu se nepředpokládá získání většího množství materiálu vhodného do násypů předepsaných parametrů. Vzhledem k předpokládané výstavbě autobusového terminálu je nevhodné v této lokalitě zřizovat zemní tělesa větší než je nezbytně nutné.

- Varovný pás před vstupem do podchodu vynechte.

Varovné pásy byly vynechány.

E.2 Pozemní objekty

(zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

SO 21-01 Drobná architektura a oplocení

- V kapitole 4.1 Demolice se hovoří o demolicích 4 souborů (sloupky, pletivo, jímka, bet. plocha). Jsou tyto demolice součástí tohoto objektu? Nebyl přiložen VV, nedá se zjistit.

Demolice těchto 4 souborů jsou součástí SO 21-01. VV byl doplněn.

SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

- V řezech A-A a F-F není kóta výšky výtahové šachty. Je třeba jasně definovat výšku VŠ ve vztahu k zastřešení a zakreslit přesně detail s distancí, jak prochází odvodňovací a kabelový žlab nad horní hranou VŠ.

Bylo zapracováno – doplněny výškové kóty a schématické podélné řezy.

- Projektant doplní půdorys rastru zastřešení ON, ze kterého bude vidět stávající nosná konstrukce, uložení podélníků, uložení L profilů pod TR plechem. Z výkresu bude zřejmá nová poloha podélníků u žlabu i na kraji zastřešení. Vše okótované.

Bylo zapracováno do půdorysu.

- Ve statickém výpočtu i TZ se mluví o uložení TR plechu přes styčníky přímo na podélníky OK. V detailu půdorysu se objevily příčné L profily 35x35x4 po cca. 1,3m. Z TZ vyplývá, že jsou pro kotvení žlabu. Tento návrh nestandardní. Pokud architekt (projektant) neuvažuje o instalaci příčniců pro kotvení krytiny, proč je tam přidává pro kotvení žlabu? Žádáme prověřit možnost uchycení nosné konstrukce žlabu U 400x150mm jiným způsobem.

Byla prověřena možnost samonosného žlabu.

- Pokud má vzniknout spodním lícem krytiny štěrbina pro stékání kondenzátu, nesmí být spodní vlna TR plechu doražena až na hranu žlabu, ale musí zde být mezera. V takovém případě ale musí být větší přesah krytiny do žlabu než 50mm, aby nedocházelo k vztlínání vody. Případně doplnil okapničku do žlabu.

Bylo zapracováno – krytina je od žlabu odsazena, přesah byl rozšířen na 95 mm (šířka mezi plechy je 100 mm).

- Jakým způsobem budou napojeny svody vody na žlab?

Bylo zapracováno – doplněno do přílohy 6.5.4 – atypický kotlík.

- Bude mezi nosnou částí žlabu a vnitřní klempířskou částí nějaká „výstelka“? Zkreslit detail řezu.

Bylo zapracováno – doplněno do přílohy 6.5.4 – pásek a 100 mm.

- Nepředepisovat repasi konstrukce v místě stavby. Záleží na ročním období a počasí, kdy se budou provádět práce. Nechat na POV a zhotoviteli.

Bylo zapracováno – repase na nástupišti pouze možnost, nikoli nutnost.

- Do klempířských konstrukcí doplnit oplechování čela zastřešení na ostrovních nástupištích

Bylo zapracováno – položka doplněna do výkazu.

E.2.4 Orientační systém

SO 24-01 Orientační systém pro cestující

(Zpracovala: Ing. Šimánková, tel. 9722 44561, Simankova@szdc.cz)

- všeobecně platí pro font písma na tabulích bude ARIAL bold, fólie s trvanlivostí 10 let, barva modrá RAL 5010, text barva bílá RAL 9003.

Bylo opraveno v TZ.

- Tabule 1a – na čele přístřešků kolmo ke kolejím budou prosvětlené nápisy pouze jednostranné (při pohledu zevnitř přístřešku je to zbytečné, protože tabule bude částečně zakrytá sloupem). Tzn., že tabule T1 prosvětlená a zavěšená na zastřešení bude 6x jednostranná a 3x oboustranná.

Bylo zapracováno ve vzhledu tabulí.

- Tabule 1b osvětlená, umístěná na samostatných sloupcích, bude:
 - 4x oboustranná na koncích nástupišť kolmo ke kolejím (tj. ve směru na Kolín na nástupišťích 2,3,4, ve směru na Prahu pouze na nástupišti 4);
 - 4x jednostranná umístěná před vjezdem do stanice po obou stranách kolejí v souladu s §16 odst. 3 vyhl. č. 177/1995 Sb. (tabule se umísťují pod úhlem 45°, pokud to prostorové důvody umožňují, obvykle v místě prvních výhybek).

Bylo doplněno v situaci.

- Tabule 3a, 3b, 3c – neumísťovat na přístřešku (cestující by tak byli nasměrováni do kolejiště), ale až na čelo vstupu do podchodu, které je viditelné při sestupu po schodišti do podchodu (umístění tabulí bude posunuto). Piktogram východu na těchto tabulích může být zavádějící – východ je totiž na obě strany. Jsou dvě možnosti řešení – bude projektantovi vysvětleno telefonicky, výsledek je nutné zkontrolovat a vyjasnit mezi projektantem a O13.

Bylo konzultováno a zapracováno do situace.

- Tabule 4a,4b,4c s číslem nástupiště nad schodištěm zrušit, další umístit jako oboustranné zavěšené na přístřešku vodorovně s kolejemi, obdobnou tabuli doplnit na nástupišti 1.

Bylo zapracováno do situace.

- Tabule 3e, 3d, 3f zrušit.

Bylo provedeno.

- Tabule č. 6 s číslem koleje – zrušit – jsou obsaženy v PS 02-32, kde je č. koleje uvedeno na pevné části informačního systému (cestující při sledování informace o odjezdu vlaku zároveň ihned vidí číslo koleje).

Bylo provedeno.

- sektory:
 - tabule 7.1,7.2 na nástupišti 2 a 3 posunout na druhý sloup zastřešení (směr Praha), do této osy posunout i tabuli sektoru na nástupišti 4 (umístit zde na stožár osvětlení);
 - tabule 7.3,7.4 na nástupišti 2 posunout na vzdálenější stožár osvětlení;
 - vyložení konzoly připevněné na sloup pro upevnění tabule se sektorem je možné zkrátit (budou upravena pravidla SŽDC pro navrhování sektorů);
 - otázka označování sektorů na konci nástupiště (viditelnost prvního a posledního sektoru při chůzi po nástupišti bude ještě vzájemně konzultována).

Bylo konzultováno a opraveno v situaci.

- Tabule 8,9 – budou 4x, jak je zakresleno v situaci prvků podchodu.

Bylo opraveno ve vzhledu tabulí (počet).

- Tabuli 300 x 300 s číslem nástupiště 1 doplnit také do podchodu na roh u výstupu na nástupiště (bude vidět při příchodu z budovy do podchodu).

Bylo doplněno do situace a vzhledu tabulí.

- Tabule 14 se zákazem kouření bude kromě podchodu umístěna pod každým zastřešením, a to na každém nástupišti 2x.

Bylo doplněno do situace.

- „HŠ“ (hmatové štítky) – umísťujú sa na madle zábradlí pouze při výstupu z podchodu na nástupiště (tj. vždy dole). Pokud se nejedná o výstup na nástupiště, tak štítky zrušit – není co na ně uvést za údaj (uvádí se vždy pouze číslo nástupiště a číslo koleje- např.: N3 L4 P2 - znamená to nástupiště 4, vlevo kolej č. 4, vpravo kolej č. 2).

Bylo zapracováno do situace a TZ.

- Podle připravované směrnice SŽDC bude na stěně u výstupu z podchodu (v místě nad štítkem na zábradlí s Braillovým písmem) ve výšce 1450mm - 1650mm plastová tabulka (štítek), na které bude v horní části text s prismatickým písmem s číslem nástupiště, kolejí a s písmeny sektorů v příslušném směru chůze, v dolní části bude stejný text v Braillově písmu. Předpokládá se, že tabulka bude v modrobílém provedení - modrá RAL 5013, výšky 60mm, prismatické písmo výšky 15mm - font Myriad pro light semiCond. Vzhledem k tomu, že uvedené údaje se mohou ještě do schválení směrnice a vytvoření grafického manuálu změnit či upřesnit, žádáme projektanta, aby do projektu uvedl alespoň údaj o existenci tohoto štítku s tím, že konkrétní provedení bude upřesněno O13 při realizaci stavby (zhotovitel se musí před zadáním štítků do výroby v této věci obrátit na O13).

Bylo konzultováno a doplněno do situace a vzhledu tabulí.

- „M“ – orientační hlasové majáčky:
 - v situaci podchodu majáček zrušit – musí být nahoře u vstupu na šikmý chodník vedoucí do podchodu.

Bylo opraveno v situaci.

- nutno doplnit návrh hlasových frází a předložit ke kontrole.

Bylo předloženo ke kontrole a zapracováno do TZ.

D.4 Ostatní technologická zařízení

PS 04-11 Výtahy

(zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

- V kapitole 3 projektant doplní celé číslo vyhlášky takto – Vyhláška č. 398/2009 Sb.

Bylo zapracováno.

- Ce je myšlenou touto větou? „Tlačítka pro obsluhu dveří musí splňovat optický kontrast, maximální síla stisknutí tlačítka, poloha jednotlivých tlačítek.“ Jaká je síla stisku? V jaké poloze?

„Tlačítka pro obsluhu dveří musí dle výše uvedené normy (ČSN EN 81-70:2003) splňovat optický kontrast, maximální sílu stisknutí tlačítka a polohu jednotlivých tlačítek.“ Takto byla věta opravena.

- V kap. 7 projektant nahradí již neaktuální Rozhodnutí komise 2008/164/ES Nařízením komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, ČSN EN 81-70 je aktualizovaná; Nařízení vlády 27/2003 již neplatí; Vyhláška 132/1998 Sb. a Vyhláška 137/1998 Sb. už neplatí.

Bylo zapracováno.

Část F Zásady organizace výstavby

(zpracoval Ing. Hartman, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

- V technické zprávě SO 11-01 žel. svršek se píše o zapanelování blíže neurčené koleje pro přístup k nástupišti č. 2. V části F.1 v kap. 5.4.1. se píše o zasypané (?) manipulační koleji č. 5, ale ve schématech F.4 je přístup na nástupiště č. 2 zřízen mezi výhybkou č. 41 a koncem nástupiště č. 2. Dejte do souladu.

Přes koleje č. 3,5 je navržen staveništní přejezd, 5. SK se zapanelovává z důvodů pohybu mechanismů zhotovitele při nakládce/vykládce materiálu. Důvod byl do dokumentace doplněn.

- F1, kap. 6.3 Nesouhlasíme s ručním doplněním kolejového lože a s ručním podbitím kolejového lože v koleji podél nástupiště. Opakuje se v části F.5. Kolejové lože je nutné dosypat, strojně podbít,

upravit do profilu a dynamicky stabilizovat.

Dosypání KL do koleje č. 8 bude nutné z železničních vozů, neboť pokládka 40 m kolejového roštu železničním jeřábem je patrně kvůli již stojícímu objektu výstupu z podchodu.

Bylo zapracováno.

- F.1, kap. 6.3 Kamenivo je lepší rovnou nakládat do železničních vozů u výrobce kameniva, než jej několikrát překládat. Pro dosypání KL podél nástupišť, zdvih kolejí, směrovou a výškovou úpravu kolejí bude nutné velké množství kameniva dávkovat z železničních vozů.

Dosypání KL viz předchozí připomínka, bylo zapracováno. K přeložení musí dojít tak jako tak, neboť kamenolom nemá vlastní vlečku, místo naložení bylo ponecháno.

- F.1 kap. 6.3 Proč je uvažován dovoz KL z lomu Čenkov vzdáleného 58 km a ne z lomu v Plaňanech, který je od Poříčan vzdálen 14 km? Zbytečně je navyšována cena za dopravu.

Bylo uvažováno s kamenolomem v Plaňanech, v kap.6.3. bylo opraveno.

- F.1, kap. 7.1 Staveništní komunikace v koleji č. 5 nekončí v km 371,800.

Bylo opraveno od cca 370,945 - 371,200.

- F.5 Nesouhlasíme s opětovným zásypem starého kolejového lože odebraného kolem nástupních hran zpět do koleje. Sterk není pročištěn, navíc i po pročištění by byl považován za recyklovaný a v horních vrstvách KL by jej nebylo možné použít. Návrh je v rozporu s částí F.1, kap. 6.2. Požadujeme doplnění kolejového lože novým materiálem (stejně je nutný jeho návoz pro směrovou a výškovou úpravu KL). Stávající odtěžené KL požadujeme užít do zásypů a konstrukcí v rámci stavby místo jeho skládkování.

Bylo opraveno.

Závěr

Dokumentace není kompletní a neodpovídá svým zpracováním stupni projektu stavby. Dokumentace obsahuje mnoho chyb v objektech železničního svršku a nástupišť, z tohoto důvodu s dokumentací nesouhlasíme. Dokumentaci požadujeme upravit, řešení před odevzdáním projednat a předložit opětovně k vyjádření.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): S 5048/PD-30570/2016-SŽDC-OŘ PHA-OPS-Čer

UKLÁDACÍ ZN.:

SKART. ZN.-LH.: S5

POČ. LISTŮ: 2

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Mgr. Čermáková

TEL.: 9722 24840

FAX: 9722 24815

E-MAIL: Cermakova@szdc.cz

DATUM: 16.9.2016

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

Věc: Vyjádření OŘ Praha ke stavbě

/investor: SŽDC /

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) Oblastní ředitelství Praha (dále jen OŘ PHA) posoudila projekt stavby „**Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany**“ a má následující připomínky a požadavky týkající se výše uvedené stavby:

Správa mostů a tunelů /SMT/ OŘ PHA požaduje následující:

- provedení nového SVI celého podchodu.

nový SVI na stávajícím podchodě není součástí rekonstrukce – koleje se nesnášejí

- zdůvodnit použití ochranné geotextilie na tvrdé ochraně izolace vršku tubusu

ochranná geotextilie není součástí izolace vršku tubusu

- ve vstupu do podchodu z 1. nástupiště je nutné vyměnit schodišťové stupně v celém rozsahu, stávající stupně jsou poškozené

výměna stávajících stupňů na 1. nástupišti není součástí rekonstrukce, stupně budou renovovány (otryskány)

- odvodnění čerpací jímky na nástupišti č. 1 nemůže být odvodněno do kolejiště

odvodnění bylo navrženo napojením na kanalizaci

- příloha č.2.7.13chybí detaily napojení stávající izolace na novou izolaci

detail byl konzultován s Ing. Seidlovou a byl doplněn

- příloha 2.7.6 – jímky výtahových šachet je nutno napojit na samostatnou kanalizaci. SMT požaduje předložit detail prostupu odvodňovací roury skrz stěnu výtahové šachty.

jímky jsou napojeny na stávající kanalizaci v nástupištích, detail prostupu byl doplněn

Kontakt: Ludvík Svoboda, tel.č. 728 541 859.

Správa budov a bytového hospodářství /SBBH/ OŘ PHA požaduje instalovat na přístřešky systém proti usedání ptactva (sítě).

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

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

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

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

Bylo doplněno.

Lavičky požaduje rozdělit na jednotlivá sezení – znemožnění ležení na lavičkách.

Bylo zapracováno – doplněna vždy jedna područka uprostřed lavičky.

Výtah SBBH žádá dle původního vyjádření + vyjádření p. Jaurise odd. 013.

Výtahy byly prokonzultovány s p. Jaurisem a všechny vzniklé připomínky byly zapracovány.

Kontakt:

SBBH, p. Fojtů, tel.č. 9722 26564.

Správa sděl. a zab. techniky /SSZT/ Praha východ OŘ PHA souhlasí s předloženou dokumentací za splnění následujících podmínek:

Z výkresu SO12-01-08 není patrné jak bude nový povrch nástupiště vypadat v okolí návěstního krakorce. Není ani zřejmá přesná výška nového povrchu ke stávajícímu sloupu krakorce. Je nutné v každém případě zachovat přístup ke spodní části sloupu včetně jeho podlití (tj. nezakrývat jej ani zámkovou dlažbou) V případě, že povrch nástupiště bude výš než základ, bude nutné zajistit odvod srážkové vody.

V okolí návěstního krakorce bylo povrch nástupiště navrženo zvýšit o cca 10 cm. Po obvodu patního plechu bylo navrženo umístit obrubník výšky 0,06 m. Prostor ukotvení návěstního krakorce bylo navrženo napojit do kanalizace.

V žst. Pořičany bude během stavby kontrolováno, zda nebyla rekonstrukcí nástupišť snížena viditelnost návěstidel, pokud ano, zhotovitel bude muset na své náklady zjednat nápravu.

Dostatečná viditelnost dotčených návěstidel byla prověřena na úrovni projektu s kladným výsledkem. Požadavek na kontrolu viditelnosti návěstidel byl uveden do technické zprávy SO 12-01 Nástupiště.

Z hlediska inženýrských sítí ve správě SSZT tato Správa požaduje před zahájením stavebních úprav jejich vytýčení a v průběhu stavby jejich ochránění zhotovitelem před poškozením. Vytýčení je třeba objednat se 14ti denním předstihem na tel.č. 724 053 527 kontakt p. Kolář.

Týká se zhotovitele.

Případné přeložky kabelů musí být s dostatečným předstihem konzultovány s technickým oddělením naší správy, kontaktní osoba p. Radoňský Michal tel.č. 702 286 860.

Týká se zhotovitele.

Správa elektrotechniky a energetiky /SEE/ OŘ PHA souhlasí s předloženou projektovou dokumentací na základě níže uvedených podmínek:

SO 31-01 Úprava trakčního vedení

- provozovatelem požadovaná výměna trolejového drátu v systémech č.1, 2, 4 je navržena v této PD správně a jako provozovatel s ní plně souhlasíme.

Výměna trolejového drátu byla za účasti zástupce OŘ Praha na jednání 21. 9. 2016 odsouhlasena pro 2 a 4 kolej.

- upozorňujeme, že v případě výstavby přístřešků nebude TV chráněno krycím neutrálním polem a proto je nutné provést dopravní vyloučení v plném rozsahu (kolejově i napěťově)

Po dobu vložených provizorních děličů v kolejích 2 a 4 nebude v těchto kolejích probíhat elektrický provoz. Pokud bude provoz obnoven, musí být děliče vodivě překlenuty do doby jejich demontáže.

SO 36-01 Upr. rozv. NN, osvětl. nást

- všechny sklopné stožárky požadujeme typu, kdy stožárek nesmí mít dvířka (z důvodu neoprávněného vstupu), přístup ke svorkovnici bude možný až po sklopení stožáru, kdy se dolní část plně otevře a umožní snadný přístup ke svorkovnicím
- při návrhu osvětlení doporučujeme dodržení jednotné chromatičnosti;
- požadujeme, aby všechna použitá svítidla na peronních stožárcích a v podchodu měla parametr mechanické odolnosti proti poškození min. IK 9;

- upozorňujeme, že navržená svítidla pod přístřeškem musí být takovým způsobem nakloněna, případně zapuštěna do konstrukce přístřešku, aby nevykazovala nežádoucí oslnění jak proti osobám pohybujících se po nástupišti, tak strojvedoucích dopravní cesty.
- svítidla na konstrukci přístřešků, ramp a schodišť navrhnout tak, aby byla přístupná údržbě a umožněn bezpečný přístup při použití standardních pracovních pomůcek (tahokovy, přístřešky, výška umístění);
- kabelové chráničky na veřejně přístupných místech požadujeme ocelové
- vývody pro označovače jízdenek musí být v rozvaděči osazeny měřícím místem.

Vše bylo opraveno.

SO 36-01.1 Osvetl. pristup. cesty - prov. stav

- bez připomínek

SO 36-01.2 Osvětlení prov. nástup

- bez připomínek

SO 36-02 Úprava DOÚO

- kabelizace DOÚO vycházející se země do samotného pohonu musí být uložena v nerozebíratelných chráničkách a k základu trakčních podpěr přibetonována a nebo přišroubována, s následným zabetonováním chráničky do země, tak aby nemohla být vytažena. V případě užití atypických plechových krytů, ve kterých bude kabelizace uložena, požadujeme provést spojení spodního a horního dílu pomocí jejich snýtování – opět z důvodů omezení neoprávněného rozebírání.

Bylo opraveno.

SO 37-01 Ukolejnění kovových konstrukcí

- bez připomínek

Kontakt: Mgr. Bc., DiS Fiala, tel.č. 9722 45402

Odbor řízení OŘ PHA připomíná skutečnost, že je třeba zajistit dostatečný počet drobné architektury na nástupišťích (lavičky, informační tabule – pro příjezdy a odjezdy vlaků a pro informace ČD a ROPIDu).

Bylo zpracováno – po konzultacích na konferenčním jednání doplněn větší počet laviček na nástupišti č. 3.

Kontakt: Ing. Kálal, tel.č. 9722 41650.

Z hlediska požární ochrany požadujeme, aby v průběhu stavby byla zajištěna přístupnost komunikací pro jednotky HZS a další složky IZS.

Týká se zhotovitele.

Správa tratí Praha východ OŘ PHA souhlasí s předloženou dokumentací stavby a nemá námitek a připomínek.

Požadujeme předložit k vyjádření další stupeň PD, kde budou zpracovány výše uvedené požadavky a připomínky Správ a Odboru OŘ Praha.

Další stupeň dokumentace nebude zpracován – jedná se o projekt (DSP+DPS).

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění - odkaz na internetové stránky:.

Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách SŽDC-TÚDC: www.tudc.cz → *Dokumenty pro zhotovitele.*

Týká se zhotovitele.

Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za OŘ Praha. **Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SŽDC) si musíte také zajistit.**

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

Libor Škvára
náměstek ředitele pro techniku
Oblastní ředitelství Praha

Váš dopis zn. / Ze dne: 14560/2016-SZDC-SSZ-UT1-Van / 1. září 2016 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Číslo jednací: 131861/2016/KUSK Stavební správa západ
Spisová značka: Ing. Vaniček
Vyřizuje / Linka: Ing. Jaroslav Růžička l. 822 Sokolovská 278/1955
Značka: DOP/Růž 190 00 Praha 9
Praha: 19. září 2016

Vážený pane inženýre,

Krajský úřad Středočeského kraje obdržel dne 5. září 2016 Váš dopis č.j. 14560/2016-SZDC-SSZ-UT1-Van ze dne 1. září 2016, ve kterém žádáte o připomínky k dokumentaci „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany ve stupni projekt stavby“.

V této záležitosti Vám sdělujeme následující:

- Stavbu je nezbytné koordinovat s investičními i udržovacími pracemi na trati Praha – Lysá nad Labem – Nymburk, kde v průběhu stavby v žst. Poříčany nesmí docházet k omezením provozu vyžadujícím odklonovou vozbu z této trati přes žst. Poříčany. Tato záležitost bude z pohledu objednatele sledována při přípravě ročního výlukového plánu.

Během projednání bylo dohodnuto, že koordinace mezi stavbami je záležitostí investora, který tento požadavek zohlední v ročním výlukovém plánu.

- V SO 36-01 Úprava rozvodu nn, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu je uvedeno, že se počítá s realizací přípravy odjištěného kabelového přívodu 230 V pro označovače jízdenek PID v počtu 3 ks. Umístění těchto přípojek však není v situaci zakresleno. Požadujeme zakreslení přesných míst přípojek.

Bylo doplněno.

- Bylo by vhodné souběžně s rekonstrukcí nástupišť a podchodu v žst. Poříčany realizovat také stavbu návazného terminálu a parkoviště P+R na pozemku SŽDC v severní části stanice (u nového vyústění podchodu). V současné době již SŽDC

může sama zřizovat zařízení návazných služeb, proto by bylo vhodné doplnit další etapu stavby, která by obsahovala tato zařízení.

Stavba návazného terminálu je samostatnou investicí obce a její realizace se vzhledem ke stádiu projektové přípravy (urbanistická studie) předpokládá až po dokončení realizace akce „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, která je investicí SŽDC.

Odbor dopravy / Oddělení dopravní obslužnosti kraje
Zborovská 11 150 21 Praha 5 tel.: 257 280 822 fax: 257 280 203 ruzicka@kr-s.cz
posta@kr-s.cz www.kr-stredocesky.cz

ſ pozdravem

Mgr. Lukáš Kopřiva
vedoucí Odboru dopravy
podepsáno elektronicky



Obec Poříčany
Lipová 235
289 14 Poříčany

SUDOP PRAHA a.s.
Projektové středisko Plzeň
Husova 71
301 00 Plzeň 3

V Poříčanech, 19.9.2016

č.j. 539/2016/OÚ

Věc: Vyjádření k projektové dokumentaci ke stavebnímu povolení „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

Vážený,

K Vaší žádosti č.j. 230/175/160902/Sý o vyjádření k projektové dokumentaci ke stavebnímu povolení „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ Vám sděluji následující:

Přístup

Stavbou budou dotčeny místní komunikace ve správě obce (ul. Nádražní, Mírová, Lipová). Požadujeme, aby vjezd na staveniště v ul. Nádražní byl používán pro nákladní dopravu v minimální míře a aby tato trasa nebyla užívána pro dopravu těžkých materiálů a odpadů, a to jednak s ohledem na průjezd obytnou zástavbou a dále z důvodu stavu komunikace a dešťové kanalizace v ul. Lipová. Dále upozorňujeme, že ul. Mírová prošla v r. 2015 rekonstrukcí financovanou z prostředků EU a po dobu udržitelnosti projektu je třeba její stav zachovat.

Přístup z ulice Nádražní nebude využíván po celou dobu stavby, ale jen při realizaci nového výjezdu z podchodu na nástupiště č. 1, rekonstrukce nástupiště č. 1 a 2, během čištění kanalizace a doprovodných činnostech s tím souvisejících. S ohledem na objem prací neočekává projektant vysokou zátěž nákladní dopravou srovnatelnou s velkými stavbami. Kromě samotné silniční nákladní dopravy je v projektu navržena i přeprava odpadů a materiálů po železnici, tzn., že dojde k přerozdělení objemu materiálu mezi silnici a železnici.

Veškerá veřejná prostranství a komunikace dotčená stavbou budou uvedeny do stavu předcházejícího stavbě.

Před zahájením stavby požadujeme předání pasportu tras stavby obcí. V rámci pasportu požadujeme uvést předpokládané zatížení komunikací a objem dopravy.

Pasport tras je součástí projektu a je řešen v rámci objektu - SO 18-01.2 Dopravní trasy. Rovněž tak je v projektu uvažováno uvést okolí stavby do stavu před zahájením prací. Zhotovitel je povinen před samotnou stavbou provést pasportizaci komunikací, které bude využívat a projednat s dotčenými vlastníky objem materiálů a přípustné zatížení komunikací. V případě, že je odůvodněná obava, že budou komunikace poničeny stavbou,

doporučuje projektant, aby vlastník silnice požadoval po zhotoviteli použití čtyřnápravových nákladních vozidel ložených na cca 75% užité hmotnosti.

Dopravní opatření

Obec Poříčany souhlasí s předloženým DIO, za předpokladu, že nedojde k omezení počtu parkovacích míst v prostoru přednádraží a nebude omezen přístup a otáčení autobusové dopravy.

Parkovací stání a plochy jsou zachovány. Příjezd a otáčení linkových autobusů je zachováno.

Napojení na stávající chodníky/komunikace

Obec Poříčany souhlasí s vyústěním přístupu a rampy na chodník v ul. Nádražní i s napojením v severní části. Projekt navazujícího přechodu pro chodce přes silnici II/330 je v přípravě a obec počítá s jeho realizací v koordinaci se stavbou.

Dále požadujeme, aby při zřízení provizorního přístupu na staveniště přes chodník v ul. Nádražní byl zachován bezpečný pohyb chodců.

Zřízením provizorního přístupu nedojde k žádným stavebním zásahům do chodníku – chodník zůstává zachován beze změny. Bezpečnost chodců při vjezdu a výjezdu ze staveniště přes chodník musí být zajištěna zhotovitelem vhodným opatřením. Bezpečnost a ochrana při práci je obecně řešena v samostatné části dokumentace B.4.2 Plán BOZP na staveništi a B.4.3 Manuál údržby z hlediska BOZP.

Odvodnění

Obec Poříčany požaduje, aby došlo k likvidaci dešťových vod mimo splaškovou kanalizaci. Dokumentace uvádí, že odvodnění bude napojeno na stávající dešťovou kanalizaci, jejíž pasport však není součástí projektu a není zřejmé, kam a jakým způsobem jsou dešťové vody odvedeny. Z tohoto důvodu požadujeme dopracování pasportu odvodnění až k výústnímu objektu. Dešťová kanalizace v prostoru před nádražím byla vybudována spolu s žel. stanicí a není v majetku a správě obce Poříčany.

Bylo vyjasněno. Pasport kanalizace je součástí projektu v části B.14.1 Pasport staničního systému odvodnění. Projekt obsahuje pouze úpravy přípojek dešťové kanalizace v prostoru nádraží. Množství srážkových vod se nezvyšuje, napojení na stávající kanalizaci, která není dle vyjádření provozovatele vedena jako oddílná, je ve stávající poloze. Problematiku kanalizace mimo zájmové území stavby a následnou likvidaci dešťových vod tato projektová dokumentace neřeší. Pasport mimo zájmové území stavby nebude dopracován. Projektant doporučuje obci řešit požadavky na úpravu kanalizace (požadavek na oddílnou stokovou síť) s provozovatelem této IS.

Kabelové vedení

S přihlédnutím k budoucím záměrům Obce Poříčany v severní části žel. st. (zřízení parkovacích ploch a zastávky BUS, osazení kamerového systému, apod.) si dovoluujeme si požádat o zapracování našeho požadavku na instalaci chrániček pro kabelové vedení (2 x HDPE 40 mm) zakončených na obou stranách podchodu kabelovou komorou na vhodném místě mimo areál žst..

Vzhledem k tomu, že není zpracovaná podrobnější projektová dokumentace na budoucí záměry obce Poříčany v severní části žst. (existuje pouze studie), nelze zapracovat do projektu „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ tento

požadavek jako stavbu ke koordinaci. Požadavku není možno vyhovět rovněž z důvodu nemožnosti financování jiných staveb jiných investorů v rámci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“.

S pozdravem



Mgr. Hana Teršová
starostka obce

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 15510/2016-SZDC-SSZ-ÚT1-Van

Vyřizuje: Ing. Petr Vaníček

Telefon: 972 244 860

Mobil: 702 117 549

E-mail: VanicekP@szdc.cz

Datum: 20. 9. 2016

SUDOP PRAHA a.s.

Projektové středisko Plzeň

pan Jaroslav Soumar

Husova 71

301 00 Plzeň

Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany

K projektu stavby ve verzi z 08/2016 má Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Stavební správa západ (dále SSZ), úsek technický a oddělení životního prostředí následující připomínky:

Obecné (zpracovatel Ing. Petr Vaníček, tel. 972 244 860)

Všeobecně

Dokumentace k připomínkám není označena jako koncept nebo dokumentace k připomínkám.

Pro odlišení byl oproti konceptu označen čistopis dokumentace textem umístěným nad rozpiskou „AKTUALIZACE 11/2016“.

Chybí Soupisy prací vč. výkazu výměr (Vyjma části D.3).

Bylo doplněno.

Chybí Souhrnný a nabídkový rozpočet.

Bylo doplněno.

Chybí Vytyčovací výkresy.

Bylo doplněno.

Chybí části B.7, B.9 – B.12 a I.3 – I.5 – Jestliže je příslušná část vypracována v rámci jiné části dokumentace, požadujeme přiložit odkaz na její umístění.

Bylo vyjasněno. Části B.7, B.9-B.12 nejsou v rámci tohoto projektu zpracovány a tudíž nejsou uváděny na seznamu příloh. Části I.3-I.5 budou doplněny do čistopisu dokumentace.

A – Průvodní zpráva

A.1.10 – Předpokládané zahájení výstavby datovat do 5/2017 – dle tohoto bodu upravit i A.12 a B.1.4.5

Po dohodě bylo upraveno na termín zahájení 07/2017. Kapitoly A.12 a B.1.4.5 byly opraveny.

A.2.3. – Uvádí se, že dokumentace obsahuje přílohy D.2 a D.4 – ve skutečnosti je i D.3.

Bylo opraveno.

- Dále se uvádí, že podrobný popis je uveden v D.1 a D.4 – přitom příloha D.1 zcela chybí a zároveň zde nejsou uvedeny D.2 a D.3

Bylo opraveno.

A.3.4 – CK MD Schválila Záměr projektu nikoliv PD

Bylo opraveno.

A.3.8 – nejsou uvedeny všechny zpracované průzkumy

Bylo vyjasněno. Všechny zpracované průzkumy jsou uvedeny v kapitole A.1.5

B – Souhrnná technická zpráva

B.1.4. – Stavba se nachází na I. a III. TŽK

Bylo doplněno že se stavba nachází i na III. TŽK.

C – Situace stavby

C.2 – Nejsou uvedeny odkazy a nejsou okótovány všechny SO a PS

Bylo vyjasněno. Odkazy jsou řešeny vždy ke každému objektu jen jedním odkazem a to s ohledem na přehlednost výkresu. SO a PS nejsou v koordinační situaci kótovány.

- Nečitelné texty – projít a upravit

Bylo vyjasněno. Texty jsou uváděny tak, aby byl koordinační situační výkres pokud možno co nejpřehlednější.

F – ZOV

F.3.1 – Uvedení časového postupu prací bude v relativních (nikoliv absolutních) termínech.

Bylo vyjasněno – postup prací je uveden v absolutních termínech s tím, že v části F.3 – časový plán prací je uvedeno, že konkrétní data je nutno chápat jako orientační, rozhodující jsou délky stavebních postupů a délky výluk.

Provozní a dopravní technologie a organizace výstavby (zpracovatel Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 851)

Část B.2:

1. kap. 5.2 Jízdy samotíží při jednotlivých stavebních postupech: Délky beznapětových úseků korigovat s ohledem na abnormální hektometry.

Bylo opraveno.

Část F:

2. F.1, kap. 4 Popis staveniště: Přístřešky stejné konstrukce jsou zřejmě na nástupištích 2 – 4, nikoliv 1 – 3.

Připomínka byla zapracována.

3. F.1, kap. 11 Bilance hmot: Část chybí, doplnit.

Bylo doplněno.

4. F.1, kap. 12 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě: Upřesnit způsob komunikace obsluhy pracovního přejezdu s výpravčím. Je třeba dořešit, zda bude stanice po dobu trvání stavby obsazena výpravčím nebo bude příp. komunikace probíhat s dispečerem DOZ na CDP.

Bylo vyřešeno na dodatečně svolaném projednání ze dne 6.10.2016 na OŘ Praha – viz příloha TZ části F.1. Komunikace bude probíhat odborně způsobilým pracovníkem zhotovitele se zaměstnancem řízení provozu na CDP Praha pomocí zařízení GSM-R – pro tyto účely je zhotovitel povinen si zajistit tel. kartu u SŽDC.

5. F.1, kap. 13 Stavební postupy: Upřesnit postup realizace vnějšího nástupiště. Výstup „směr ČB“ a „do přednádražního prostoru“ se jeví být tím samým.

Připomínka byla zapracována. Uzavřen bude výlez na první nástupiště, přístup cestujících bude z přednádražního prostoru. Následně během realizace výtahové šachty bude provoz cestujících převeden na rekonstruované nástupiště a uzavřen bude přístup z přednádražního prostoru.

6. F.1, kap. 13 Stavební postupy: Tubus mezi nástupišti č.2 a 3 nelze realizovat najednou, je-li jeho realizace je navržena do SP2, kdy je v provozu 4. nástupiště, na nějž je nezbytné zajistit přístup cestujících. Najednou lze realizovat tubus mezi 3. a 4. nástupištěm v SP1.

Připomínka byla zapracována, chyba vznikla z důvodu přečíslování nástupišť během projektování.

7. PP: Ověřit realizovatelnost stožárů u 5.SK bez výluky.

Během projednání připomínek bylo dohodnuto, že SK 5 bude vyloučena po celou dobu stavby.

8. PP: Uvést do souladu body 3) Vyloučení kolejí a 9) Dopravní opatření v technické zprávě stran možnosti průjezdu vlaků po 8.SK během nočních výluk.

SK 8 bude vyloučena během montáže svodů TV na 2 x 2h v noci. Nákladní vlaky projíždějící po SK 8 pojedou mimo tento čas.

9. PP 2: V části F.3.1 uvedeny práce na zastřešení – prověřit potřebu výluky 5.SK a případně doplnit (do všech částí dokumentace).

5. SK je vyloučena po celou dobu stavby viz připomínka č. 7.

10. SP1: Upřesnit, jaké práce na zab. zař. (viz bod 6) Zabezpečovací zařízení v technické zprávě) by měly být v tomto postupu realizovány, žádný PS řešící zabezpečovací zařízení není součástí odevzdané dokumentace.

Bylo doplněno, jedná se regulaci kolejových obvodů v SK 8, bude součástí SO svršku.

11. SP1: Obložení výstupu na nástupiště uvedené v části F.3.1, ř.19, je v tomto stavebním postupu zřejmě myšleno u nástupiště č.4, nikoliv nástupiště č.3.

Připomínka byla zapracována.

12. SP1: V části F.4 doplnit vyloučení 5.SK.

Připomínka byla zapracována.

13. SP2: Upřesnit, proč je u výluk pro vložení / vyjmutí děličů vyloučena kolejově též 6. a 8.SK.

Výluka byla odstraněna, v této době jsou již v provozu def. sekce TV.

14. SP2: Doporučuji vložení (a vyjmutí) děličů realizovat v delším čase za menší počet dní, aby nebyl redukován čas pro vlastní práce na 3. nástupišti.

Bylo dohodnuto, že pro vložení a vyjmutí děličů budou navrženy 8h noční výluky.

15. SP2: Upřesnit vymezení nepřetržitosti výluky TV 2. a 4.SK.

Bylo doplněno, že vypnutí TV je v úseku mezi provizorně vloženými děliči TV.

16. SP2: Upřesnit vymezení PJ (ve které koleji a ve kterém km).

PJ bude zavedena ve SK č. 0,6,8 v místě stavebních prací. Přesná poloha je věcí zhotovitele stavby.

17. SP2: Délka nočních výluk v části F.4 neodpovídá ostatním částem dokumentace, sjednotit.

Bylo sjednoceno na 20 x 5h.

18. SP3: Přístup pro automobily je nepřetržitý bez potřeby výluk nebo dohody s výpravčím – koleje 3 a 5 jsou vyloučeny nepřetržitě.

Připomínka byla zapracována.

19. SP3: Není zřejmý důvod nočních výluk 1.SK (3.SK vyloučena nepřetržitě). Návoz a odvoz by měl být možný od staniční budovy kontinuálně bez výluk. Případně je třeba uvést do souladu počet výluk v jednotlivých částech dokumentace.

Připomínka byla zapracována a výluky byly zrušeny.

20. SP3: Do technické zprávy, bodu 1) Rozsah prací doplnit výstavbu provizorního nástupiště, včetně jeho polohy.

Připomínka byla zapracována.

21. SP3: V technické zprávě opravit délku výluky TV.

Délka výluky byla sjednocena s délkou kolejové výluky 3.SK.

22. SP3: Upřesnit vymezení PJ (ve které koleji a ve kterém km).

Bylo doplněno vymezení PJ na SK 1. Přesná km poloha je věcí realizace stavby, informace kolem pracovního místa je dostatečná.

23. SP3: Opravit práce v části F.3.1 – zřejmě myšleno provizorní nástupiště u 3.SK, hrana u 3.SK, nástupiště č.2 a směrové a výškové vyrovnaní koleje č.3.

Bylo opraveno.

24. SP4: Potřeba opravy odvodnění (viz technická zpráva, bod 1) Rozsah prací musí být jasně dána rozsahem prací uvedeném v příslušném SO a rozpočtem tohoto SO!

V projektu jsou navrženy výluky v PP pro kamerový průzkum a vyčištění kanalizace Teprve na základě těchto výsledků může být rozhodnuto o případné opravě. Nicméně věta byla z TZ odstraněna.

25. SP4: Z krátkodobých výluk vypustit kolej č.1 – vyloučena nepřetržitě. Dtto v F.3.2.

Bylo opraveno.

26. SP4: Upřesnit vymezení nepřetržití výluky TV 1.SK.

Bylo doplněno.

27. SP4: Upřesnit vymezení PJ (ve které koleji a ve kterém km).

PJ bude zavedena ve SK č. 0,3 v místě stavebních prací. Přesná poloha je věcí zhotovitele stavby.

28. SP4: V technické zprávě, bodě 9) Dopravní opatření uvedena opatření k výlukám TK Poříčany – Pečky. Takové výluky v bodě 3) (ani 4)) nejsou uvedeny. Je třeba uvést tyto části do souladu.

Bylo opraveno.

29. SP4: V části F.4 neuvedeny noční a víkendové výluky.

Bylo doplněno.

30. DP: V části F.3.1 kolaudaci zaměnit za zkušební provoz.

Bylo opraveno.

31. DP: V technické zprávě upřesnit výluky TV dle sekcí.

Bylo upřesněno čísla trakčních odpojovačů a doplněny výluky TV dotčených TK.

32. DP: Provéřit potřebu výluky pro demontáž provizorního nástupiště a případně sloučit s omezením pro tažení TV.

Je tak navrženo, je navržena 3 denní výluka na úprava GP SK č.5 a snesení provizorního nástupiště. Práce probíhající v profilu SK 1 budou realizovány současně s výlukou pro pracemi na TV.

33. DP: V technické zprávě, bodě 9) Dopravní opatření uvedena opatření k výlukám TK Poříčany – Pečky. Takové výluky v bodě 3) (ani 4)) nejsou uvedeny. Je třeba uvést tyto části do souladu.

Bylo opraveno.

34. F.4: Délka 4. nástupiště v novém stavu neodpovídá částem B.2 a C.2, opravit.

Bylo opraveno.

35. V TZ SO 12-01 uvedena demontáž a následná montáž návěstidla Lc3. Upřesnit dobu realizace a nebude-li provedeno během výluky 3.SK, doplnit dopravní opatření (po tuto dobu nebude možné využívat 3.SK pro sudé vlaky).

Je navrženo během výluky 3. SK.

Ostatní:

36. D.2: Doporučuji vypustit informační panel na 1. nástupišti. Přiléhající 5. SK je kolej manipulační, z níž nemohou odjíždět žádné vlaky.

Bylo opraveno.

37. Není zřejmé, v rámci jakého SO je řešena (a zejména rozpočtována) demontáž a zpětná montáž PHS.

Je řešeno v SO 18-01.2.

38. S ohledem na stožáry TV 57, 59 a 61 doporučuji zapanelovat / vyplnit výdřevou celou 5.SK.

Ano, bylo doplněno.

Zabezpečovací zařízení (zpracovatel Ing. Jozef Dohnálek, tel. 602 343 569)

Předložená dokumentace stavby neobsahuje část D. 1 podle Směrnice SŽDC 11.

Připravovaná stavba se vlastních úprav zabezpečovacího zařízení netýká, týká se venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a kabelizace k nim. Požadavek na vytyčení a ochranu podzemních sítí před zahájením stavební činnosti je sice v projektu obecně obsažen, ale ochrana zabezpečovacích kabelů a dotčeného venkovního zabezpečovacího zařízení v projektu obsažena není. Řešena je pouze ochrana sdělovacích kabelů a to ve stavebních objektech, což je značně zmatečné.

Např. Technická zpráva SO 12.1. uvádí, že zakreslené polohy sítí jsou orientační a přibližné a tyto budou před zahájením stavebních prací vytyčeny a ověřeny jejich správci. Uvádí se však taky, že: „ V prostoru nástupišť je vedeno značné množství sdělovacích kabelů a kabelů zabezpečovacího zařízení“. Ochrana zabezpečovacích kabelů, na rozdíl od kabelů sdělovacích, není dále explicitně řešena. Ochrana a přeložky kabelů (pouze sdělovacích) je předmětem PS 02-34.

Demontáž a montáž návěstidla Lc3 a zřejmě i Lc1, včetně jejich umístění a příslušné kabelizace jsou předmětem pouze stavebního objektu a tato záležitost není dále specifikována. Není zřejmé, zda návěstidla, případně krakorec budou nová, chybí výkaz výměr. Rovněž není řešeno situování a viditelnost návěstidel a situace, kdy není dodrženo ustanovení čl. 6.2.6 TNŽ 34 2620 – viz B.1.8.

Ochrana kabelizace je realizována v rámci jednotlivých stavebních objektů. Konkrétní návrh ochrany bude stanoven při realizaci na základě vytyčení sítě ze strany správce zařízení, neboť ke zpracování dokumentace byl předán pouze orientační zakresl inženýrských sítí. Podle tohoto zakreslu nejsou přeložky zabezpečovací kabelizace nutné.

V projektu bylo navrženo demontovat návěstidlo Lc3 z prostoru stávajícího nástupiště a osadit ho na nový betonový základ v původní poloze. Popis návrhu technického řešení včetně nákladů je součástí SO 12-01 Nástupiště . Poloha návěstidel se stavbou nemění a proto není nutné provést nové situování návěstidel. Požadavek na kontrolu snížení viditelnosti návěstidel byl uveden do technické zprávy SO 12-01 Nástupiště.

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

Všeobecně

V technických zprávách jednotlivých PS jsou uvedeny neplatné směrnice a pokyny SŽDC - směrnice č.50, pokyn O14 „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ a „Využití RFID markerů k lokalizaci inženýrských sítí v majetku SŽDC“.

Bylo opraveno.

Chybí soupisy prací.

Bylo doplněno.

PS 02-33 Kamerový systém

V technické zprávě je odkaz na neplatnou TSI PRM, správně má být Nařízení Komise(EU) č. 1300/2014 ze dne 18.11.2014.

Bylo opraveno.

Z popisu ani schématu není jasné, jaké prostory budou sledovány kamerou K29 umístěnou na osvětlovacím stožáru.

Bylo upřesněno. Jedná o kameru, která je dodána na základě požadavku CDP Praha a sleduje celkový prostor nástupišť v ŽST. Pořičany.

Vysvětlete, jaký rádiový systém ASCOM se má ve sdělovací místnosti demontovat.

Bylo upřesněno. Jedná se o demontáž stávajícího již nefunkčního rádiového systému, který nebyl demontován a je umístěn ve stojanové řadě v místě nových 19" racků.

PS 02-34 Přeložky a ochrana stávajících sdělovacích kabelů

Potvrďte, že vložky překládaných přípojných kabelů PK 1, PK 3, PK 6, PK 7, PK 19 budou realizovány stejnými profily a provedením.

Bylo doplněno. Ano, přeložky budou realizovány stejnými profily a provedením, případně kabely podobného profilu a typu.

Elektrická trakce, silnoprúdová elektrotechnika (zpracovatel Milan Balán, tel. 972 244 834)

Část D.3 Silnoprúdová technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 03-11 Úprava dispečerské řídicí techniky

Bez připomínek

PS 03-12 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT

Bez připomínek

Část E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

Tato část dokumentace neobsahuje soupis prací/výkaz výměr

Bylo doplněno.

SO 31-01 Úprava trakčního vedení

K návrhu technického řešení není připomínek

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

Tato část dokumentace neobsahuje soupisy prací/výkazy výměr

Bylo doplněno.

SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu

- technická zpráva, příloha č. 1.3 Výpočet osvětlení - není doložen výpočet krytých částí (přístřešků) nástupišť
- dokumentace neobsahuje přehled o navržených kabelech – tabulku kabelů
- dokumentace neobsahuje schéma nově navrhovaného vývodního pole rozvaděče RH
- v dokumentaci chybí výkres způsobu umístění svítidel na konstrukci zastřešení nástupišť a prostorů schodišť výstupů a vstupů z podchodu na jednotlivá nástupiště
- z dokumentace není patrný způsob umístění navrhovaných svítidel v podchodu
- dokumentace neobsahuje protokol o určení vnějších vlivů dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3

Bylo opraveno.

SO 36-01.1 Osvětlení přístupové cesty - provizorní stav

- technická zpráva – znění technické zprávy je totožné s TZ SO 36-01, vlastní předmět SO 36-01.1 není z textu vůbec zřejmý
- příloha č.02 Situace – v legendě jsou stožáry OS 26 – OS 31 označené jako součást souvisejících SO
- z textové ani výkresové části dokumentace není patrný způsob napojení a ovládání navrženého osvětlení

- dokumentace neobsahuje protokol o určení vnějších vlivů dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3

Bylo opraveno.

SO 36-01.2 Osvětlení provizorního nástupiště

- technická zpráva – znění technické zprávy je totožné s TZ SO 36-01, vlastní předmět SO 36-01.2 v textu téměř zaniká
- v textové ani výkresové části dokumentace není uveden typ navrhovaných svítidel, není zřejmé jaký počet svítidel má být osazen na OV 10 a jaký na OV 12, která ze 2 ks svítidel zůstanou dále použita pro definitivní stav, jak uvádí čl.4.5 technické zprávy
- dokumentace neobsahuje schéma nově navrhovaných vývodních polí v rozvaděčích ROV 10 a ROV 11
- dokumentace neobsahuje protokol o určení vnějších vlivů dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3

Bylo opraveno.

SO 36-02 Úprava DOÚO

- technická zpráva, čl. 3.4 – uvádí se odkaz na správce SDC SEE České Budějovice
- příloha č.03 Schéma... – z výkresu není patrné, které kabely jsou nové a které zůstávají jako stávající, kabely nejsou ve schéma číselně označeny
- dokumentace neobsahuje protokol o určení vnějších vlivů dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3

Bylo opraveno.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

Tato část dokumentace neobsahuje soupis prací/výkaz výměr

Bylo doplněno.

SO 37-01 Ukolejnění kovových konstrukcí

- K návrhu technického řešení není připomínka

Mosty, propustky, přístřešky, skalní svahy (zpracovatelka Ing. Lenka Seidlová, tel. 972 244 825)

Dokumentace k připomínkování **musí** být označena jako KONCEPT nebo DOKUMENTACE K PŘIPOMÍNKÁM

Pro odlišení byl oproti konceptu označen čistopis dokumentace textem umístěným nad rozpiskou „AKTUALIZACE 11/2016“.

B1

- požadujeme doplnit popis rozebrání a zpětného uložení PHS, manipulaci, odložení. Požadujeme doplnit SO, v kterém je toto rozpočtováno a jak.

Popis byl doplněn do technické zprávy ZOV. Rozpočtování je řešeno v rámci SO 18-01.2 Dopravní trasy.

SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod

Chybí příl. 2.2; 2.6.5, 2.8, 5

Bylo doplněno.

- Technická zpráva - požadujeme doplnit parametry kolejí (oblouky, sklon)
- požadujeme doplnit zatížení (LM 71, $\alpha = 1,21$, 2.třída, D4)
 - kap. 8 - chybně volná výška
 - požadujeme sjednotit XA
 - SO 21-01 neřeší dlažbu - požadujeme relevantní odkaz
 - schod. madla - poslední věta nesrozumitelná
 - odčerpávací šachta - nerez vana - rozpor s výkresy
 - výtah. šachta - požadujeme doložit koordinaci se zastřešením
 - kap. 9 - požadujeme navrhovat dle platných norem (např. ČSN EN 206)

- povrchové úpravy - nejsou součástí SO 21-01, požadujeme relevantní SO, požadavky a rozsahy požadujeme uvést zde
- kap. 12 - izolace požadujeme dle platné TNŽ
- kap. 13 - PKO postačí C4
- kap. 15 - požadujeme doplnit výkresy, výpočet, rozsahy pažení
- kap. 20 - požadujeme uvádět platné předpisy

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.1 - požadujeme doplnit kanalizace, drenáže, žlábek, čerpání jímek
- požadujeme popsat nástupiště

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.2 - požadujeme doplnit všechny vzdálenosti od hran nástupišť (začátky a konce překážek - tzn. konstrukcí, zábradlí, šachet, zastřešení) - kolej v oblouku
- požadujeme doplnit délku překážek (tu nejdelší - zábradlí, konstrukce)

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.3 - geotextilie na tvrdé ochraně požadujeme zrušit
- izolace a jejich ochranu požadujeme dle platné TNŽ
 - zásypy neodpovídají technické zprávě
 - požadujeme doplnit dělení prací
 - obetonávku zpětného spoje požadujeme v min tl. 500mm po celém obvodu a nenatírat
 - dlažbu SO 21-01 neřeší

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.4 - chybně madla zábradlí - výška je od hrany schodu
- chybí přesah
 - popisy dtto příl. 2.4.3
 - výstupní chodník - doplnit madla a kótu mezi nimi
 - tvar nesouhlasí s 2.5.1-3
 - doložit polohu sloupů (nejsou v osách)
 - požadujeme i pohled na druhou stranu - doložení šířky schodišť a volné šířky mezi madly

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.5 - požadujeme řešit napojení madel schodiště na zábradlí na stěně výstupu
- chybí výkres pažení
 - doplnit výšk. kótu madel
 - obetonávku zpětného spoje požadujeme v min tl. 500mm po celém obvodu a nenatírat, v místě pažení až k pažení
 - řez D1 - chybně madla zábradlí - výška je od hrany schodu
 - chybí přesah

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.6 - chybně názvy řezů
- izolace a jejich ochranu požadujeme dle platné TNŽ
 - zásypy neodpovídají technické zprávě
 - požadujeme doplnit dělení prací
 - obetonávku zpětného spoje požadujeme v min tl. 500mm po celém obvodu a nenatírat, v místě pažení až k pažení, u výtahových šachet až do výšky podlahy podchodu
 - řez E - chybně madla zábradlí - výška je od hrany schodu
 - chybí přesah
 - požadujeme řešit napojení madel schodiště na zábradlí na stěně výstupu
 - betony - viz tz

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.7, 2.4.8 - dtto příl. 2.4.6

Bylo doplněno a zapracováno.

- příl. 2.4.9 - přiměřeně příl. 2.4.6

- požadujeme doplnit světlé šířky schodišť a chodníku
- nesouhlasíme s tvarem kcí výstupního chodníku - proč vnější okapničku?, průběh madla zábradlí (resp. vzdálenost od stěny)
- nesouhlasíme s betonem chodníku (neodpovídá TKP a ČSN EN 206)

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.4.10 - doplnit krytí

výkresy tvaru - jakým způsobem je ukončena dlažba na koncích zídek (není vybrání)? - doplnit pohled/detail na příl. 2.5.3

- nesouhlasíme s okapničkami a vybráními na dlažbu (okapničku zrušit, vybrání zmenšit)
- požadujeme vykreslit všechny pracovní spáry (s vyznačením vložených profilů)
- požadujeme vykreslit umístění KMB

výkr. výztuže - krytí požadujeme uvádět minimální a nominální (resp. jmenovité)

- betony požadujeme sjednotit s technickou zprávou
- požadujeme poloměry oblouků rozdělit na nosnou a pomocnou (resp. smykovou) výztuž
- požadujeme doplnit způsob vázání spon (přes kříž nebo za vnitřní profil)
- schody požadujeme vyztužit
- v řezech požadujeme okótovat krytí
- ukotvení izolace do drážky požadujeme brát jako oslabení krytí (neodečítat)
- požadujeme doložit max vzdálenost prutů v hlavách zdí (max 100mm)
- vykreslení poloměrů zaoblení neodpovídá tabulce

zábr. madla - požadujeme doplnit řez v místě přechodu dlažba x beton (jiná vzdálenost)

- požadujeme doložit napojení/ukončení madel na zábradlí (co nejvíce spojit)
- požadujeme doložit přesahy madel (300mm)
- detaily kotvení požadujeme pro všechny 3 madla (různé Ø, různé vzdálenosti od stěny?)

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.5 - požadujeme doplnit zaoblení hran, svary

- nesouhlasíme s pol. 6 - nerez (zdůvodnit)
- požadujeme doplnit detail kotvení tahokovu (projednat s OŘ - bez přítlačného pásu)
- požadujeme doložit nutnost kotvení 6-ti kotvami
- požadujeme doplnit detail kotvení x výztuž stěn

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.7 - nesouhlasí s technickou zprávou (vana)

- ostatní viz předchozí

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.8 - jak bude zajištěna přístupnost pod dlažbou?

- na chodníku požadujeme umístit vně
- požadujeme nerez

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.10 - zpětné spoje požadujeme 500mm

- geotextilie na tvrdé ochraně požadujeme zrušit
- ochrannou vrstvu požadujeme dle platné TNŽ

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.11 - těsnící pásy požadujeme osadit do všech pracovních i dilatačních spár

- dilatace vně požadujeme řešit průtažnými pásy s provazci
- obetonávka zpětného spoje - min rozměr 500mm všemi směry, nenatírat
- v detailu zpětného spoje požadujeme pracovní spáru zvednout a osadit těsnícím pásem
- popisy požadujeme dle platné TNŽ
- izolaci proti tlakové vodě požadujeme předepisovat bez počtu pásů

Bylo doplněno a zapracováno.

2.7.12 - det. pod nástupištěm - vykreslit řádně nástupiště

- spáru požadujeme překrýt
- šachta x podchod - požadujeme řešit jako dilataci

- do spáry požadujeme vložit těsnící pás
- požadujeme doplnit popisy
- tubus - požadujeme řešit jako dilataci s provazcem
- parametry tmelu požadujeme uvést do tz

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.14 - detail neodpovídá skutečnosti, vzdálenost kotev NENÍ 130mm ale 40-50mm

350-30(okapnička)-20(kotvení izolace)-50(krytí)-16(Ø)-12(Ø) - 16(kotva)-12-16-50-25=103-60(zaoblení)=43mm

- požadujeme zrušit vnější okapničku, vnitřní vybrání pro obklad požadujeme snížit, oslabení od kotvení výztuže neuvažovat, spony vázat za vnitřní profil, ev. zvětšit tl. stěny
- tl. stěn požadujeme sjednotit
- det. na nást. - nesouhlasíme s kotvením přes oblou hranu
- vzdálenost kotev dtto předchozí

Bylo doplněno a zapracováno.

příl. 2.7.15 - není jasné ukončení

- požadujeme kotvit na patky (ev. doplnit zdůvodnění do tz)
- prověřit typ zábradlí (městského typu?)
- madla požadujeme spojit

Bylo doplněno a zapracováno.

Pro neuvedené přílohy platí připomínky pro podobné výkresy a připomínky týkající se vykreslených konstrukcí celého SO.

Bylo doplněno a zapracováno.

Požadujeme dodržet vzdálenost 2,0m od hrany nástupiště k překážce (zábradlí, madla zábradlí, kce zastřešení, výtahová šachta, zdi schodišť atd.).

Bylo doplněno a zapracováno.

SO 16-01 Odvodnění výstupu z podchodu

Chybí výkaz výměr

Bylo doplněno.

Požadujeme doplnit koordinační řez - umístění kanalizace s vykreslením souvisejících SO a PS.

Bylo doplněno.

Kanalizaci požadujeme umístit co nejdál od výstupů z podchodu a podchodu.

Bylo vyjasněno. Trasa kanalizace se nachází nejblíže 1,75 m od stěny výstupu.

SO 16-02 Odvodnění přístřešků

Chybí výkaz výměr

Bylo doplněno.

Technická zpráva - požadujeme doplnit, kterých SO jsou součástí práce zde neprováděné (např. odstranění asfaltu)

Bylo doplněno.

příl. 2 - požadujeme doplnit popis souvisejících SO a PS

- požadujeme otočit

Bylo doplněno.

SO 18-01 Chodníky, rampa

Chybí příl. 6.2, 8, 9

Bylo doplněno.

Chybí situace, výkres stávajícího stavu, výkres bourání

Bylo doplněno.

Technická zpráva - požadujeme zdůvodnit nutnost rampy - proč není chodník?

Bylo vyjasněno.

- nesouhlasíme s betony rampy, neodpovídají ČSN EN 206

Bylo zapracováno.

- nesouhlasíme se stěrkou s posypem (požadujeme doplnit parametry)

Stěrka s posypem byla z dokumentace vyjmuta, Byla předepsána úprava povrchu tak, aby splňovala legislativní požadavky na protiskluzné vlastnosti.

- nesouhlasíme s betony zídek a schodiště (TKP)

Bylo zapracováno.

- nesouhlasíme s výškou madel ani u rampy ani u schodiště

Bylo zapracováno - výška madel je 600 a 900 mm.

- popis šířkového uspořádání požadujeme doložit do půdorysu - vzdálenost mezi zídkami a mezi madly (madlo kotvené do zídky chybí na výkrese, madla kotvená do sloupků zábradlí přesahují zídky)

Bylo zapracováno.

- chybí požadavky na ocel. kce (TKP 19)

Bylo zapracováno.

- související SO a PS požadujeme uvádět pouze relevantní

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit popis, rozsahy bourání

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit požadavky na sanace stávajících zídek

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit PKO zábradlí

Bylo zapracováno.

- požadujeme zdůvodnit návrh prefabrikovaných schodnic, které se budou seřezávat

Projektant prověřil možnosti návrhu schodiště tak, aby nebylo nutné řezat prefabrikáty. Byly navrženy prefabrikáty délky 2x1,5 m

- nesouhlasíme s nulovým sklonem podest

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit požadavky na izolace

Bylo doplněno.

- požadujeme zdůvodnit množství různých betonů

Bude zapracováno – navrženy jsou 2 betony.

- stojany na kola nebudou nahrazeny?

Stojany na kola jsou součástí „SO 21-01 Drobná architektura a oplocení“.

příl. 2 - požadujeme doložit ve stejném směru jako koo. sit.

Bylo zapracováno.

- požadujeme vykreslit a popsat veškeré související SO a PS, co jsou červené rovnoběžné čáry?

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit osvětlení (pokud nějaké je)

Osvětlení rampy je řešeno v rámci „SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu“ ze stávající OV12.

- chybně popisy SO 18-01.14 a SO 22-01

Bylo opraveno.

- nesouhlasíme s různými šířkami ramen rampy

Bylo vyjasněno. Šířky prvních dvou ramen rampy byly sjednoceny na 1,75 m (šířka 1,6 m mezi madly). Větev při výstupu na nástupiště má šířku 1,6 m (šířka 1,6 mezi madly je dodržena).

- požadujeme doplnit kóty schodiště

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit rozsahy prací

Bylo zapracováno.

- požadujeme jednoznačně popsat - vyznačit náplň tohoto SO

Bylo zapracováno.

- šipky sklonu u ramp obráceně

Bylo zapracováno.

- požadujeme dodržet přesahy madel zábradlí a doložit je výkresy

Bylo zapracováno.

- nesouhlasíme s jalovým stupněm schodiště v ploše podesty ve styku s rampou

Jalový stupeň zůstane navržen a bude lícovat s hranou rampy, tj. došlo k posunu schodiště ve směru k nástupišti.

- požadujeme zdůvodnit nutnost jalového schodu u rampy

Spodní hrana rampy byla převzata z předchozího stupně a je volena tak, aby lícovala s vnitřní hranou opěrné zdi.

- požadujeme vykreslit terénní úpravy a výškové kóty povrchů

Bylo zapracováno.

- co bude v místě jalové rampy mezi dlažbou a zídkou?

V tomto místě je stávající betonový sokl (součást PHS).

- hmatové prvky zmatečné - požadujeme koordinaci s nástupištěm

Bylo zapracováno.

příl. 3 - nesouhlasí s příl. 2

Bylo vyjasněno - nebyl nalezen rozpor.

příl. 4 - požadujeme doplnit řezy v místě jednoho ramena (s vykreslením okolních ploch a výškových rozdílů)

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit řezy podélné (s vykreslením okolních ploch a výškových rozdílů)

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit výšky zábradlí, světlé šířky ramp, vzdálenost mezi zídkami a madly zábradlí

Bylo zapracováno.

- požadujeme vykreslit izolace a řešit detaily

Bylo zapracováno.

příl. 5 - značení chybí v technické zprávě

Bylo zapracováno.

- dlažba chybí v technické zprávě

Bylo zapracováno.

- požadujeme vykreslit výškové rozdíly (zábradlí městského typu)
- nesouhlasíme s výškou madel

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit řez v druhém směru

Bylo zapracováno.

- požadujeme prověřit počet stupňů a umístění jalových schodů (x příl. 2)

Bylo zapracováno.

- požadujeme dodržet přesahy madel zábradlí

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit pohledy na zídky

Bylo zapracováno.

- zábradlí neodpovídá příl. 2 (na jedné straně upravená zídka, na druhé nová zídka)

Bylo zapracováno.

příl. 7 - požadujeme doplnit vzdálenost madla od sloupku (doložit ve všech případech světlou šířku ramp 1,6m)

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit detail sloupku s tahokovem

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit výkresy tahokovu

Bylo zapracováno.

- chybí výkres madel kotvených do zídek

Bylo zapracováno.

- chybí madla v řezu C-C

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit detaily rohů, řešení dilatací, délky kusů, PKO a její provádění, do půdorysu vyznačit, kde je tahokov a doložit jeho nutnost

Bylo zapracováno.

- nesouhlasíme s výškou madel

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit veškeré požadavky na materiály dle TKP 19

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit svary

Bylo zapracováno.

- požadujeme doložit statický výpočet (doložit nutnost takto masivního zábradlí)

Byl upraven návrh zábradlí tak, aby korespondoval se zábradlím v ostatních SO.

- požadujeme doplnit výkaz materiálu

Bylo zapracováno.

Není jasné, z čeho byl stanoven výkaz výměr.

Bylo vyjasněno – výkaz byl stanoven oměřením z výkresu.

SO 18-01.1 Přístupová cesta - provizorní stav

Chybí příl. 6, 8

Bylo doplněno.

Technická zpráva - chodník není napojen na rampu (rampa má jiné parametry) - požadujeme opravit všude
příl. 2 -požadujeme otočit, popisy požadujeme jedním směrem (resp. zespoda a zprava)

Bylo opraveno

- požadujeme vykreslit a popsat veškeré související SO a PS

Bylo zapracováno.

- chybí odvedení vody z příčného žlábků (požadujeme doplnit i do koo. sit.)

Bylo zapracováno.

příl. 4 - požadujeme doplnit řez v místě výstupu z podchodu

Bylo doplněno.

SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu

Chybí příl. 7, 8

Bylo doplněno.

Požadujeme veškeré odkazy na jiné části dokumentace mimo tento SO zrušit a tyto uvést v tomto SO (např. parametry zásypu, barevné řešení atd.). Zhotovitel nemusí mít kompletní dokumentaci!

Bylo zapracováno.

Technická zpráva - požadujeme doplnit základní parametry, směrové a výškové poměry kolejí a nástupišť a vztah zastřešení k nim, dodržení podchodné výšky (ke všem souvisejícím SO a PS), dodržení předepsaného průjezdného průřezu, vztah k výtahové šachtě atd.

Bylo zapracováno.

kap. 5.1 - popis se má týkat nástupišť, požadujeme uvést jejich úpravy a základní parametry

Kapitola byla přejmenována, týká se zastřešení ostrovních nástupišť.

kap. 6.1 - požadujeme schéma snášených a ponechávaných kcí (zde se píše, že 9ks vlašovek zůstává stát, tudíž se u nich nepředpokládá výměna kotvení, proč potom je tolik nových patek?, navíc ve čl 6.4 se předpokládá výměna 50%))

Bylo zapracováno, nesoulad byl odstraněn.

kap. 6.2 - požadujeme doplnit koordinaci se stávajícími SO (nástupiště, kanalizace, sítě)

Bylo zapracováno.

- požadujeme doplnit zajištění výkopů, dělení prací

Bylo zapracováno do výkresů.

- požadujeme zdůvodnit hlubší základovou spáru

Byla provedena změna z hlubokých patek na plošné.

- požadujeme stanovit parametry základové spáry

Bylo zapracováno.

kap. 6.5 - požadujeme popsat požadavky na veškerý materiál vč. klempířských prvků

Bylo zapracováno v jiných kapitolách.

- parametry zásypu požadujeme uvést zde

Bylo zapracováno.

kap. 6.6 - PKO repase (ONS 14) a PKO nových (ŽSP + ONS 01)kcí se bude lišit

- požadujeme PKO s životností velmi vysokou

- požadujeme předepsat PKO pro C4

Bylo zapracováno.

kap. 6.9 - požadujeme popsat zde

Bylo zapracováno.

kap. 7 - dtto kap. 6

Bylo zapracováno.

kap. 7.3 - požadujeme zdůvodnit nutnost dvou rámu na samostatné desce (sloupy překážkou v chodníku)

Vyplyvá ze statického posouzení.

kap. 7.5 - požadujeme doplnit tl. PKO tahokovu

Tahokov bude pozinkován. Byla doplněna informace o tloušťce.

kap. 9 - požadujeme popsat konkrétní postup v návaznosti na stavební postupy a související SO a PS

- požadujeme doplnit koordinace

Bylo zapracováno.

kap. 12 - požadujeme doplnit upozornění na azbest a tomu přizpůsobit nakládání s odpady

Bylo zapracováno.

Požadujeme doplnit řešení dilatací.

Bylo zapracováno.

příl. 2 - požadujeme vykreslit SO 16-02 (celé)

Bylo zapracováno – zobrazeno SO včetně demolice.

- požadujeme doplnit orientaci (v souladu s koo. sit.)

Bylo zapracováno – doplněny šipky orientace.

příl. 3 - požadujeme doplnit kóty (např. vzdálenosti sloupů, rozměry patek atd.)

Bylo zapracováno.

- požadujeme vykreslit odvodnění (resp. veškeré kolize se základy)

Bylo zapracováno – připojena reference SO 16-01 A 16-02.

- požadujeme vyznačit řezy

Bylo zapracováno – vyznačeny řezy.

příl. 4.1 - zábradlí neodpovídá příl. 5.2

Bylo zapracováno - příloha 5.2 byla upravena.

- požadujeme doložit návaznost madel zábradlí podchodu a přístřešku

Bylo zapracováno – způsob napojení zkoordinován s projektantem podchodu.

příl. 4.2 - požadujeme doplnit délkové kóty, orientaci, popis nástupišť, vykreslení a popis kolejí

Bylo zapracováno – orientace, popisy, koleje.

- požadujeme doplnit průběh zakřivení

Bylo zapracováno.

příl. 5.1 - podkladní beton požadujeme tl min. 100mm

Bylo zapracováno – podkl. beton pod základovou deskou byl upraven.

- požadujeme doplnit výškové kóty (např. doložení podchodných výšek, výška základové patky a desky, výška zídek nad terénem (nutnost madel), výška výtahové šachty x zastřešení, hloubka patky pod nástupištěm atd.)

Bylo zapracováno.

- požadujeme vykreslit veškeré související SO a PS (osvětlení, inf. a orient. systém atd.) a doložit podchodné výšky

Bylo zapracováno – doplněním SO a PS do řezů.

- nesouhlasíme s popisem výškové kóty - dle stávajícího stavu - požadujeme doplnit kóty

Bylo zapracováno – doplněny hodnoty výškových kót.

- řez D - požadujeme doplnit kóty výstupu z podchodu - resp. umístění osy zastřešení (viz podchod

- nesouhlasíme s okapničkama, výkres tvaru nesouhlasí s 2.4.4)

Koty byly doplněny, okapničky a osa zastřešení budou zpracovány vzhledem ke změnám v části SO 14-01

příl. 5.2 - požadujeme zdůvodnit vzdálenost min 50mm (bylo požadováno min. 100mm)

Bylo zpracováno – opraveno na 150 mm.

- požadujeme doložit průběh krytiny ve vztahu k oblouku

Bylo řešeno pomocí detailu na nejzakřivenějším nástupišti.

- požadujeme doložit průběh zastřešení ve vztahu ke sklonu kolejí

Bylo zpracováno – schématické podélné řezy.

- požadujeme vykreslit veškeré související SO a PS (osvětlení, inf. a orient. systém, kabely, kanalizace atd.) a doložit podchodné výšky

Bylo zpracováno - pomocí nových řezů v měřítku 1:50 a odkazem na detaily.

- požadujeme doplnit výškové kóty (např. doložení podchodných výšek, výška základové patky a desky, výška zídek nad terénem (nutnost madel), výška výtahové šachty x zastřešení, výška základové spáry atd.)

Bylo zpracováno – doplněním výškových kót.

- požadujeme vykreslit veškeré související SO a PS (osvětlení, inf. a orient. systém atd.) a doložit podchodné výšky

Bylo zpracováno – doplněním SO a PS do nově vzniklých řezů.

- požadujeme doplnit vzdálenosti překážky od hrany nástupiště

Bylo zpracováno – sloupy posunuty na min. 2m od hrany nástupiště.

- výškové kóty nástupiště, horní plochy patek a zastřešení požadujeme uvést konkrétně pro daný řez

Bylo zpracováno – doplněním výškových kót.

- požadujeme doplnit rozměry výkopů

Bylo zpracováno.

- požadujeme zdůvodnit výšku patky

Patka byla upravena na nižší a širší.

- požadujeme zkoordinovat s nástupišti - nová nástupiště vč. zídek

Bylo zkoordinováno – řezy nástupiště jsou připojeny referenčně (tm. šedá barva).

- požadujeme doplnit řez s odvodněním

Bylo zpracováno v nově vzniklých řezech.

- požadujeme doplnit, kde jsou detaily 2, 3 atd., řezy C, D

Je odkazováno na přílohu 6.5.1.

příl. 6.1.1 až 6.1.6 - požadujeme na kotvení požadujeme uvést do tech. Zprávy

V TZ je tato informace obsažena, ve výkresech je na ní odkázáno.

- hrany požadujeme zaoblit R=2mm

Bylo zpracováno.

- požadujeme vykreslit navazující kce čitelně (římsy, panely)

Bylo zpracováno – barva ztmavena.

- požadujeme doplnit koordinační řezy s umístěním všech souvisejících SO a PS

Tato část výkresů slouží jako detail, SO a PS uvedeny v příloze 5.1 a 5.2.

příl. 6.1.7 - hrany požadujeme zaoblit R=2mm

Bylo zpracováno.

- požadujeme vykreslit navazující kce čitelně

Bylo zpracováno – barva ztmavena.

příl. 6.2 - PKO požadujeme popsat zde, resp. v technické zprávě
V TZ je tato informace obsažena, ve výkresech je na ní odkázáno.

- bet. kce nesouhlasí s podchodem – okapničky

Výkres je dle koordinace s SO 14-01 – změny zapracovány v návaznosti na tento SO.

příl. 6.3.1 - výplň tahokovu požadujeme specifikovat zde (resp. v technické zprávě)

Bylo zapracováno - v jednotlivých výkresech s odkazem na TZ.

- požadujeme vykreslit čitelně navazující konstrukce

Bylo zapracováno – barva ztmavena.

- panel požadujeme osadit tak, aby stékající voda nekončila na římse (předsadit, ev. oplechování)

Bylo zapracováno - úprava rozměru profilu JAC.

- připomínky platí i pro příl. 6.3.2 a 6.3.3

příl. 6.3.2 - jaká je výplň ostatních částí této strany zastřešení (resp. co je v 3 a 4 poli? x 5.2)

Bylo zapracováno – ve 3. a 4. poli žádná výplň není ale upravena délka zábradlí.

příl. 6.4.1 - pozn. 2 - jak lze toto zajistit, když nikde není stabilizována poloha kotvení? Požadujeme doplnit kóty a vytyčovací výkres

Bylo zapracováno – okótována poloha osy kotvení.

- požadujeme uvádět min a jmen. Krytí

Bylo zapracováno – min = 40 mm, jm. = 50 mm

- pol. 1 - chybně délka vodorovné části (3280)

Bylo opraveno.

- není dodrženo krytí ($2830+10+2 \times 55=2950 \times 2930$)

Bylo opraveno.

- hm. výztuže nesouhlasí s tabulkou výztuže

Bylo opraveno.

- chybí kozlíky

Bylo doplněno.

- požadujeme doplnit opatření na bl. Proudý

Bylo doplněno.

příl. 6.4.2 - pozn. 2 - jak lze toto zajistit, když nikde není stabilizována poloha kotvení? Požadujeme doplnit kóty

Bylo zapracováno – okótována poloha osy kotvení.

- požadujeme uvádět min a jmen. Krytí

Bylo zapracováno – min = 40 mm, jm. = 50 mm

- není dodrženo krytí ($2370+2 \times 10+2 \times 5+2 \times 55=2510 \times 2500$)

Bylo opraveno.

- délky jednotliv. částí požadujeme v cm (1054, 624)

Bylo vyjasněno – zůstane v mm.

- hm. výztuže nesouhlasí s tabulkou výztuže

Bylo opraveno.

- požadujeme doplnit rozmístění výztuže

Bylo zapracováno – doplněny kóty.

- řezy požadujeme vyznačit do půdorysu

Bylo zapracováno – vyznačeny řezy.

- jak bude zajištěna stabilita výztuže?

Jedná se o prefabrikát.

- požadujeme doplnit opatření na bl. Proudý

Bylo doplněno.

- tabulku výztuže požadujeme popsat - pro 1 patku a doplnit celkový počet a hmotnost

Bylo doplněno.

příl. 6.5.2 - požadujeme doplnit zaoblení hran

Bylo zapracováno – doplněno do poznámky.

- počet patek neodpovídá půdorysu (26) a technické zprávě, která předpokládá výměnu 50%

Bylo opraveno.

příl. 6.5.3 - požadujeme doplnit zaoblení hran

Bylo zapracováno – doplněno do poznámky.

- požadujeme vykreslit konstrukci (včetně zkosení hran a podlití) do půdorysu i řezů

Bylo zapracováno – podlití doplněno.

příl. 6.5.4 - požadujeme vykreslit podrobně celý rám zastřešení včetně všech konstrukčních detailů, výkazu materiálu, popsáním úprav kcí, spojů, klempířských prvků, řešení odvodnění

Odvodnění bylo řešeno novým výkresem, detaily byly doplněny v nových řezech.

- trapézový plech požadujeme kotvit tak, aby nedocházelo k odkapům na nástupiště (zvednuté nad podélníky a v horní vlně)

Bylo zapracováno – popsány požadavky na kotvení (nikoli určen konkrétní výrobek).

- požadujeme doložit stávající stav, statické schéma

Bylo zapracováno.

- trapézový plech nesouhlasí s technickou zprávou

Bylo opraveno.

Požadujeme doplnit „koordinační půdorys a řezy“ s vykreslením všech souvisejících SO a PS.

Viz výše.

Vykreslení betonových konstrukcí podchodu požadujeme s podchodem zkoordinovat (nesouhlasí např. okapničku)

Viz výše.

Požadujeme doplnit půdorys odvodnění.

Bylo doplněno.

Požadujeme doplnit detail kotvení včetně vykreslení výztuže bet. kcí (patka, veškeré „římasy“).

Bylo doplněno.

SO požadujeme zkoordinovat s ostatními SO a PS a doložit veškeré základní parametry přístřešků

Bylo zapracováno.

Železniční svršek, spodek, nástupiště (zpracoval Ing. Karel Fridrich, tel. 972 244 833)

E.1.1 SO 11-01 Železniční svršek, SO 11-02 Železniční spodek.

Technická zpráva:

- kap. 4.1 rychlosti nejsou „v dopravních kolejích v rozsahu 40 km/h, v manipulační 30 km/h“. Trati nevycházejí „přes obvod jižní předměstí“. Trať směr Nymburk není neelektrifikovaná. V tabulce 1 zcela chybné délky všech kolejí.

Bylo opraveno.

- kap. 4.2.1 uveďte výsledky předkategorizace vyjímání roštu z 8. SK, mj. jako podklad pro to, že se tento rošt vkládá zpět (viz kap. 5.1.1.7).

Výsledky předkategorizace byly doplněny do TZ.

- kap. 4.3 uveďte polohy příslušných sond a jejich relevanci pro konstrukci pražcového podloží 8. SK.

Situace geotechnických sond je přílohou TZ.

- kap. 5.1.1.2 popis směrového řešení v tab. 5 je naprosto nepřehledný, viz dále ke GPK.

Bylo upraveno.

- kap. 5.1.1.3 popište, v čem osová vzdálenost nevyhovuje ustanovení SŽDC S3 díl XVI a jakou formou bylo zachování tohoto stavu odsouhlaseno ze strany GŘ SŽDC O13.

Konkrétně se jedná o článek 37, pro případ, kdy je ve vnější koleji větší převýšení než v koleji vnitřní je nutné osovou vzdálenost zvětšit a hodnotu δ . V našem případě se jedná o zvětšení vzdálenost mezi kolejemi č. 0 a 1 vlivem rozdílného převýšení v koleji č.0 ($D=136$ mm) a v koleji č.1 ($D=103$ mm) vychází zvětšení os. vzdálenosti o 68 mm, které s ohledem na stávající stav není možné dodržet. Byla odeslána žádost o souhlas s výjimečným řešením na GŘ SŽDC O13.

- kap. 5.1.1.7 doplňte, co se bude měnit v místech rušených přechodů (kolejnice, upevňovadla?) a v jakém rozsahu. Doplňte rozsah regenerace vkládaného roštu (výměna svěrek, výměna pryžové podložky pod patou kolejnice, odřezání starých svarů a otvorů...).

V místech rušených přechodů se v kolejích 3,4,5,6,8 budou měnit: kroužky, podložky, matice, svěrkové šrouby a svěrky ŽS3. V rámci regenerace vkládaného roštu dojde k regeneraci kolejnic, která zahrnuje odřezání aluminotermických svarů, odřezání části kolejnice s otvory pro spojkové šrouby, obroušení případných převalků, ostrých hran. V místech rušených přechodů se v kolejích 0,1,2 budou měnit: podložky, úhlové vodící vložky, svěrky Skl 14 a vrtule.

- kap. 5.1 chybí zajištění koleje (využije se v plném rozsahu stávající nebo se mění?).

Využije se v plném rozsahu stávající.

- kap. 5.1 chybí změny výstroje dráhy, tedy zejména osazení rychlostníků 115/120 km/h v 1. a 2. koleji.

V rámci změny rychlosti dojde k osazení rychlostníků 115/120 v ZP/KP v koleji č.1 a 2

GPK (v situaci, TZ, podélných profilech, příčných řezech):

- popis složených oblouků je velmi nestandardní. Popisujte vždy jednotlivé části oblouků samostatně s příslušnými údaji (u oblouků bez převýšení min. R, D, V, I a vytyčovací prvky; obdobně u přechodnic).
- v 1. SK chybný popis převýšení a na něj navazujících parametrů, před výh. 43 je dnes vzestupnice a přes výhybku 43 je převýšení $D=112$ mm. Parametry výstupní přechodnice proto budou jiné, než v dokumentaci. Tento stav je třeba zachovat. Výstupní přechodnice nemůže mít $KO=ZP$ ve výměnovém styku výhybky, ta musí být vzdálena min. na délku zaoblení začátku vzestupnice. Rychlost $V_{150}=130$ km/h z důvodu výhybky 43 není reálná, uveďte 120 km/h.
- v 2. SK uveďte rychlost $V/V_{130}/V_{150}/V_k=115/120/120/120$ km/h.
- v 3. SK není $R=300$ m, popisek patrně patří k 5. SK.
- v 4. SK je dnes rychlost od Peček a od Sadské 80 km/h, úpravy této koleje musí být navrženy a popsány pro tuto rychlost.

- 5. SK je jen manipulační, takže rychlost bude 40 km/h a nikoliv 50 km/h nebo dokonce 80 km/h.
- v propojení výhybek 41 a 43 musí být vzestupnice a vzhledem k poloměru 562 m i přechodnice.
GPK koleje byla upravena dle připomínek a odsouhlasena formou mailu dne 14.10.2016 (SŽDC SSZ) a dne 17.10.2016 (SŽDC O13).

Situace:

- co je to „sanace kolejového lože“ v 8. SK?
Jedná se KPP a následně ZKPP v 8. SK.

Příčné řezy:

- navržené příčné posuny vedou k tomu, že se v některých místech zmenšuje osová vzdálenost pod 4,75 m (např. mezi 3. a 5. SK), s čímž nelze souhlasit – nutno případně upravit v nezbytné míře i sousední SK.
Osová vzdálenost kolejí byla upravena na min. 4,75 m.
- P1 a další kolejové lože krajních kolejí je zapuštěné.
Bylo opraveno.
- P2 až P5 převýšení v 0. SK zde nebude 136 mm.
Bylo opraveno.

Chybí vytyčovací výkresy a tabulka souřadnic.

Bylo doplněno.

Chybí soupisy prací a výkazy výměr (s výpočty hodnot do soupisu prací).

Bylo doplněno.

Chybí výkresy odvodnění (v úseku není ani jeden příčný řez – doplnit, úsek bude podbetonovaný a obetonovaný; řešení odvodnění není patrné ani ze situace; chybí detaily odvodnění).

Bylo doplněno.

E.1.2 SO 12-01 Nástupiště.

Technická zpráva:

- kap. 5.1 nástupiště nebudou „nová“, ale „rekonstruovaná“, opravte opakovaně v textu.
Bylo opraveno v TZ.
- kap. 5.1 tab. 2 chybně (v rozporu se situací) délky nástupišť, mají být 53/210/200/200 m.
Bylo opraveno.
- doplňte zdůvodnění existence a rekonstrukce 1. nástupiště (ve vztahu k přístupu do schodiště podchodu a k výtahu).
Rekonstrukce nástupiště č.1 byla navržena s ohledem na zajištění přístupu k nově zřízenému výtahu.
- kap. 5.1 doplňte zdůvodnění větší délky 2. nástupiště oproti 3. a 4. nástupišti (ve vztahu k budoucí poloze návěstidla Lc3).
Zdůvodnění větší délky nástupiště ve vztahu k budoucí poloze návěstidla Lc3 byla do TZ doplněno.
- kap. 5.1 zdůvodnění nové polohy nástupišť je třeba odvodit především od potřeb cestujících, tedy nová nástupiště jsou pokud možno umístěna tak, aby přístupové schodiště ústilo cca do jejich poloviny. Vůči této poloze je posunuto 2. nástupiště z důvodů, uvedených v TZ. Snaha o ochranu základů stožáru TV56A může drobně ovlivnit přesnou polohu nástupiště, ale rozhodující je výše uvedený důvod.
Předmětný odstavec byl přeformulován.
- kap. 5.2 uložení nástupišť je složitější. Všechny hrany z prefabrikátů L jsou v místě stávajících monolitických nástupištních zídek. Ty budou muset být v plném rozsahu vybourány a pod úroveň nové

základové spáry nahrazeny dostatečně stabilním a nepropustným materiálem (např. betonem). Doplnit do TZ a do řezů. Vybourání a vyplnění se týká i zkrácených částí nástupišť, popis této části chybí zcela.

Dostatečně únosný podklad pod L prefabrikáty bude tvořit vrstva z betonu a ŠD – bylo doplněno do příčný řezů a TZ. V úsecích, kde dojde pouze k demolici stávajících nástupních zídek, byl doplněn zásyp po demolici.

- kap. 5.2 není uvedena lokalizace „zkrácených prefabrikátů“. Chybí výkres detailu popisovaného napojení prefabrikátů.

Zkrácené prefabrikáty budou situovány v blízkosti stávajících kanalizačních šachet. Napojení prefabrikátů bylo doplněno.

- kap. 5.2 uvádí se, že prefabrikát bude zatížen mj. „betonovou mazaninou“, ale taková vrstva není podle řezů navržena.

V řezech nebyly zatíženy zkrácené prefabrikáty. Výkres zkráceného prefabrikátu v blízkosti kanalizační šachty byl doplněn.

- kap. 5.2 konstrukce nástupišť musí vyhovět zatížení dle ČSN 73 4959, příloha B, a to jak vlastní skladba dlažby, tak zejména veškeré atypické úpravy (zkrácené prefabrikáty, prefabrikáty se zkráceným vodorovným ramenem...) – nutno doložit statické posouzení.

Statické posouzení pro atypické prvky bylo doplněno.

- kap. 5.2 atypické řešení nad podchodem (a rozdílné na 1. nástupišti a na ostatních nástupišťích) nutno doložit výkresy detailů – z popisu je řešení zcela nejasné.

Výkres detailu řešení nástupní hrany nástupišť č.1 byl doložen. Výkresy řešení ostatních nástupišť nad podchodem jsou doloženy v přílohách SO podchodu.

- kap. 5.2 ve skladbě se na podstatné části nástupišť nemůže uplatnit dlažba se zkosenými hranami. Buď musí být vymezeno, kde se použije dlažba bez zkosených hran (dle pokynu čj. 16456/2015-O13 z 4. 5. 2016) a kde se zkosenými hranami, nebo může být dlažba bez zkosených hran v celé ploše. Opravit. Dále chybí specifikace lože pod zámkovou dlažbou (není ani v řezech).

V rámci skladby dlažby na nástupišti bylo postupováno v souladu s pokynem č.j. 1646/2015-O13 z 4.5.2016. V blízkosti prvků pro bezbariérové užívání a mezi VLVP a nástupní hranou byla ve dvou řadách navržena dlažba bez zkosených hran ve skladbě na „střih“. Ve zbývajících ploše byl navržena dlažba se zkosenými hranami ve skladbě na „vazbu“.

- kap. 5.2 uvedena únosnost 45 MPa, ale v řezech předepsány jiné hodnoty v jiných úrovních – sjednotit.

Bylo sjednoceno.

- kap. 5.2 není uvedeno, proč je nad podchodem místo šterkodrti navržen pod dlažbu beton.

Nad konstrukcí podchodu byla navržena deska s KARI sítěmi ve dvou řadách. Je to z důvodu navýšení zatížení již stávající konstrukce podchodu. Deska byla přesunuta do SO podchodu.

- kap. 5.2 v popisu slepeckého značení chybějí varovné pásy.

V popisu slepeckého značení byly doplněny varovné pásy.

- kap. 5.3 popis je zcela nedostatečný (nakládání s materiálem, rozsah demolic, zaplnění vytěžených prostor po povrchem...), bez výkresů – nutno dopracovat.

Popis v TZ a zakres do příčných řezů byl doplněn.

- kap. 5.4 nevidíme důvod ukládat vegetační tvárnice na vrstvu z cementové malty a podkladního betonu.

Vegetační tvárnice na čelech nástupišť byly navrženy do lože a na vrstvu ze šterkodrti.

- kap. 5.6 není jasné, odkud bude získán materiál pro provizorní nástupišť. Přednostně by bylo vhodné použít užitý materiál, ověřte u OR ST Nymburk jeho dostupnost.

Dostupnost užitého materiálu pro provizorní nástupiště bylo ověřeno u OŘ ST Praha – východ s výsledkem, že v současné době není možné zajistit užitý materiál pro předmětnou stavbu. V dokumentaci je uvažováno s novým materiálem.

- kap. 5.12 stabilita zúžených prefabrikátů viz ke kap. 5.2.

Výpočet stability zkrácených prefabrikátů bylo doplněno do TZ.

- kap. 5.13 technické provedení nastavení poklopů nutno doložit výkresově.

Do projektové dokumentace byl doplněn výkres výškové úpravy stávajících poklopů.

- kap. 7 uvedeny dva body nedodržení norem, ale ani pro jeden není doložena výjimka a ani není jasné, zda vůbec výjimku vyžadují – pokud by vyžadovaly, musel by je projektant doložit. Pokud jde o polohu návěstidla, posun 2. nástupiště směrem ke Kolínu je bez problémů možný až o cca 40 m, limitem by byla šířka čela nástupiště 3,2 m. Pokud tedy není dodržena vzdálenost návěstidla od čela nástupiště nebo vzdálenost návěstidla od námeztníku, posuňte celé nástupiště tak, aby tyto hodnoty dodrženy byly. V této souvislosti není jasný smysl prodloužení druhého nástupiště na 210 m. Pokud jde o hranu u 5. SK, úsek by se dal chápat jako nástupištní nenástupní (a neupravovaná) hrana, pro niž pak platí pouze provozní odchylky.

Oba body byly s ohledem na výše uvedené a upravené technické řešení 2. nástupiště splněny – tzn., že není vyžadována výjimka.

Situace:

- doplňte staniční začátku a konců nástupišť.

Staničení začátků a konců nástupišť bylo do situace doplněno.

- šířkové kóty na nástupištech v oblasti podchodů se liší od údajů v půdorysech a není jasné, co vlastně označují.

Bylo opraveno.

- chybí zákres poloh příčných řezů.

V situaci je zakreslena poloha příčných řezů.

Vzorový příčný řez:

- není řešena úprava pod základovou spárou prefabrikátů, kde je nutné vybourat celý zbytek původní monolitické hrany – viz k TZ.

Byla zvětšena tloušťka vrstvy betonu a ŠD s ohledem na základovou spáru stávajících nástupních zídek.

- není řešena úprava hrany u 1. nástupiště. Nutno doplnit detail.

Detail řešení úpravy hrany 1. nástupiště byl doplněn.

- skladba dlažby viz k TZ.

Bylo doplněno.

- chybí sklon 1. nástupiště, musí být v rozmezí 0,5 – 2 % k hraně nástupiště.

Sklon nástupiště byl navržen s ohledem na výškovou úroveň vstupů do výpravní budovy a realizované zateplení fasády výpravní budovy.

Příčné řezy:

- viz též ke vzorovému příčnému řezu.

Odpovědi jsou zapracovány u připomínek ke Vzorovému příčnému řezu.

- P19, P26, P27 není řešena úprava po demolovaných částech nástupišť, viz též k TZ.
V řezech byl doplněn záryp v místě stávajících nástupních zídek a navržená skladba upraveného terénu.
- P24 řešení v oblasti podchodu zcela nejasné, prefabrikáty L sem nepatří.
L prefabrikáty jsou zde zakresleny pouze informativně s ohledem na polohu stávajících zídek nad podchodem.
- řez v 56A a v krakorci Lc1 není jasné, zda se změní zakrytí ocelové konstrukce, která by v tom případě musela být ochráněna proti vlhkosti. Doplňte staničení a doplňte zakres prvků připevnění konstrukce k základu.
Po obvodu patního plechu konstrukce návěstidla Lc1 bylo navrženo osadit obrubník výšky 0,06 m. Prostor s kotevními šrouby bylo navrženo odvodnit do nejbližší kanalizační šachty.

Půdorysy nástupišť:

- na všech ostrovních nástupišťích jsou chybně kótované překážky v oblasti podchodu. Kóty se (patrně) vztahují k rubu stěn podchodů, což je hodnota pro návrh zcela nepodstatná. Naopak zásadní je vzdálenost nadzemních konstrukcí od hrany, tedy patrně lící stojek zastřešení od hrany – ty uvedeny nejsou uvedeny vůbec. S ohledem na TSI PRM a ČSN 73 4959 je třeba pokud možno dodržet šířku 2,0 m. Teprve pokud by takové řešení nebylo možné ve smyslu TSI PRM (čl. 7.2.2 „překážky (...), přičemž jejich přesun pravděpodobně nebude možný“), bylo by přijatelné postupovat dle ČSN 73 4959 poslední odstavce, což zde ale nepřipadá v úvahu – v zásadě všechny stojky zastřešení lze posunout (vyměnit za užší, přemístit mimo schodiště, zúžit schodiště), navíc je možný také směrový posun 12. koleje pro zvětšení šířky 4. nástupiště. Předložený návrh proto nelze považovat za potvrzený a možný.
Byly posunuty stojky přístřešků na min. vzdálenost 2,00m mezi lícem stojky a nástupní hranou.
- v půdorysech chybí řada překážek, zejména osvětlení, mobiliář, rozhlas, orientační systém atd. Všechny překážky, které by mohly být blíže než 2,5 m od hrany nástupiště, je nutné zakótovat k hraně nástupiště.
Překážky byly doplněny do nástupiště a okótována jejich vzdálenost k nástupní hraně.
- v půdorysech chybí staničení začátků a konců nástupišť.
Bylo doplněno.
- šachty v nástupišťích, které se nacházejí v místech hmatových pásů (varovných, sloužených, signálních...) nebo v jejich blízkosti (požadavek na nezkosenou dlažbu), musí být překryty novými poklopy, které budou splňovat požadavky na tyto hmatové prvky.
Poklopy v místech hmatových pásů jsou nahrazeny zádlahovými poklopy.
- „niveleta koleje“ má být asi „niveleta TK“.
Bylo opraveno.
- na 1. nástupišti chybí úprava v začátku a konci rekonstruované části, tedy přechod do nerekonstruovaných částí nástupiště.
Přechod mezi rekonstruovaným a nerekonstruovaným nástupišťem byl doplněn.
- na 1. nástupišti chybí návaznosti na výpravní budovu, tedy doložení, že jsou respektovány výšky vstupních dveří do budovy.
Bylo doplněno.
- na 1. nástupišti chybí sklonové řešení (tj. v rozmezí 0,5 – 2 %, návaznost na vodorovný stupeň schodiště a vodorovný vstup do výtahu, návaznosti na dveře...). Doplňte sklony, doplňte výškové kóty v rozhodujících návazných místech.
Bylo doplněno.

- na 1. nástupišti jsou obě nová zábradlí zbytná, postačí místo nich varovné pásy a tabulka se zákazem vstupu.
Obě nová zábradlí byla nahrazena tabulkou se zákazem vstupu.
- na výkrese 1. nástupišti část popisů a zákresu oříznutá.
Bylo opraveno.
- na výkrese 1. nástupišť chybí popis hmatového pásu nad schodištěm do přednádraží.
Bylo doplněno.
- na ostrovních nástupišťích nejasné řešení čel nástupišť. Zákres působí dojmem betonové zídky, k níž ale není důvod. Popis s obrubníkem zase neodpovídá zákresu.
Čela ostrovních nástupišť byla řešena jako zkosená s použitím vegetačních tvárnic. Dlažba mezi nástupními hranami je ohraničena obrubníkem.
- zábradlí je třeba navrhnout tak, aby zasahovalo co nejbližší k hraně, tedy lícem na 2,5 m + přírážka z převýšení dle SŽDC S3 díl XVI, hodnota přes 2,7 m u koleje bez převýšení je nežádoucí.
Bylo opraveno.
- na ostrovních nástupišťích nelze předepisovat konkrétní výrobek, tedy např. H130. Tento prefabrikát (a ani žádný jiný s předsunutou hranou) neplní požadavek na „horní pochozí plochu 240 mm“, požadavek vypustíte.
Bylo opraveno.
- nevidíme důvod zakreslovat vybourané objekty (zdi zrušeného schodiště).
Demolované objekty byly z výkresu vypuštěny.

Zábradlí:

- upravte zábradlí tak, aby měla nad povrchem konstantní výšku, tedy s trubkami v příčném sklonu povrchu nástupišť.
Zábradlí bylo upraveno na konstantní výšku nad povrchem.
- rozkreslete jednotlivá zábradlí na samostatné výkresy – bude jich 8. Na výkresy doplňte polohu zábradlí (nebo zakreslete díly do situace, popř. půdorysů).
Bylo zapracováno. U 1. nástupišť bylo zábradlí vypuštěno.
- na výkresy doplňte specifikaci materiálu (ocel, svary, zaoblení svarů), otvory pro provádění PKO, nátěry.
Bylo zapracováno.

Vytyčovací výkresy a tabulky souřadnic chybí.

Bylo doplněno.

Soupis prací chybí.

Bylo doplněno.

E.1.6 SO 16-01 Odvodnění výstupu z podchodu.

Chybí výkaz výměr a soupis prací.

Bylo doplněno.

E.1.8 SO 18-01.1 Přístupová cesta – provizorní stav.

Název SO je nevhodný a může být zavádějící, upravte na „Chodník do ulice Českobrodské“.

Název SO byl upraven na „SO 18-01.1 Přístupová cesta podél Českobrodské ulice“ (sjednoceno s ostatními SO s přízviskem „provizorní stav“).

Není jasné, zda lze chodník uvést do provozu bez navazující investice obce v místě napojení na silnici II/330, protože vstup chodců do vozovky je v místě bez přechodu, přes řadicí pruhy křižovatky a bez návaznosti na chodník na opačné straně vozovky. Nutno dořešit.

Plnohodnotné zprovoznění chodníku je podmíněno související akcí realizace přechodu v režii obce. V rámci vyjádření obce k dokumentaci je uvedeno, že projekt přechodu je v přípravě a obec s jeho výstavbou počítá.

Nevidíme důvod navrhovat v místě napojení na podchod varovné pásy, jak je uvedeno v TZ.

Varovné pásy v místě výstupu z podchodu byly z dokumentace vypuštěny.

Upravte spádování tak, aby bylo možné vypustit oba liniové odvodňovací žlaby. V žádném případě nelze zpracovávat projekt na konkrétní výrobek a tím předepisovat jeho použití!!!

Bylo dohodnuto, že odvodňovací žlaby zůstanou navrženy. Spádování bylo upraveno tak, aby byl před přístupy do podchodu protisklon. Výrobky byly popsány specifikací.

Chybí informace o zdroji zeminy pro zemní těleso a bilance hmot výkopů. Do náspu přednostně využijte přebytečný materiál z SO nástupišť. Předepište parametry tohoto náspu (podmínky pro hutnění apod.).

Bylo zapracováno.

Doplňte půdorysy s výškovými kótami a detaily (slepecké dlažby, odvodnění liniovým odvodňovacím žlabem, pokud bude navržen) v místě začátku a konce komunikace s návazností na další objekty (silnice, podchod).

Bylo zapracováno.

Chybí vytyčovací výkres, výkaz výměr a soupis prací.

Bylo doplněno.

E.2.1 SO 21-01 Drobná architektura a oplocení.

Dokumentace nesmí předepisovat konkrétní výrobky!!! Lze předepsat jen obecné technické a kvalitativní standardy za podmínky, že je může splnit více dodavatelů.

Bylo zapracováno – závazné jsou technické popisy, obrázky jsou pouze pro ilustraci požadovaného vzhledu (nejsou závazné).

Počet a rozmístění laviček by mělo odrážet skutečnost, že cestujících na třetím nástupišti čeká více, než na druhém (a na čtvrtém je zpravidla přistaven přípojný vlak).

Bylo zapracováno – po konzultacích na konferenčním projednání doplněn větší počet laviček na nástupišti č. 3.

Opěrné pulty k stání již TSI PRM nevyžadují, z dokumentace je vypustíte.

Bylo vypuštěno.

Na tříděný odpad postačí stávající koše.

Bylo zapracováno.

Na výkresu infopanelu chybí v textu zmíněná zarážka pro slepeckou hůl. Infopanel je třeba umístit do míst proti výstupu ze schodiště, kam přijdou všichni cestující – tzn. k jednotlivým sedákům.

Bylo zapracováno – poloha po dohodě na konferenčním projednání bude uprostřed mezi schodištěm a výtahem.

Chybí výkaz výměr a soupis prací.

Bylo doplněno.

SO 21-01 Drobná architektura a oplocení – provizorní stav.

Název SO je nevhodný a může být zavádějící, není důvod vyčleňovat oplocení z SO 21-01 – zahrňte je do předchozího SO.

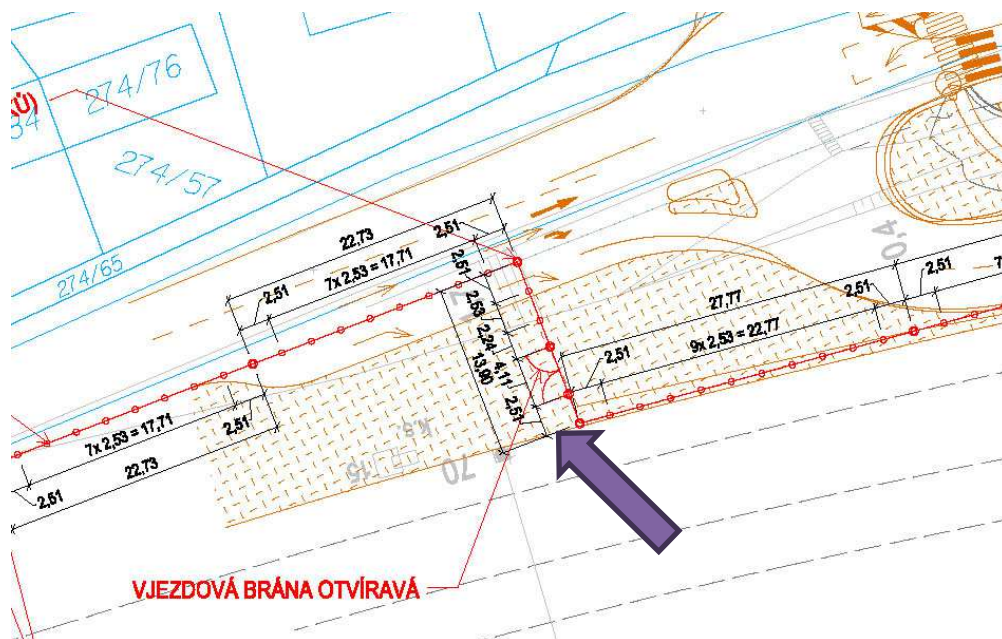
Bylo dohodnuto, že se stávající název SO bude upraven. Vyčlenění bylo vyjasněno – důvodem je koordinace s urbanistickou studií autobusového terminálu.

Není účelné oplocovat celou severní stranu stanice – průchod ze silnice vždy bude muset zůstat minimálně v místě únikových cest zpoza PHS. Smyslem oplocení tedy je odradit od přecházení kolejí alespoň v nejpřímější trase. Navíc oplocení je částečně v rozporu s vizí budoucího autobusového nádraží. Z těchto důvodů zredukujte oplocení jen na část západně od podchodu po konec přístupového chodníku s tím, že součástí nebude branka (která by v praxi sloužila výhradně pro nelegální vstup do kolejíště).

Bylo dohodnuty následující úpravy oplocení:

Část východně od výstupu z podchodu směrem na Prahu (proti směru staničení) – bylo zrušeno

Část západně od výstupu z podchodu směrem na Nymburk/Kolín (po směru staničení) – bylo ukončeno v místě stávajícího prvního lomu před vjezdovou bránou (viz. obr.).



Vzhledem ke zbylé délce oplocení cca 200 m nejsou osazeny žádné vjezdové brány ani servisní branky.

Chybí vytyčovací výkres, výkaz výměr a soupis prací.

Bylo doplněno.

Životní prostředí (zpracovatel Mgr. Lubomír Peterka, tel. 972 244 805)

Průvodní zpráva

Str. 11. – A.3.6 EIA – ve fázi projektu už by stanovisko k Natuře a zákonu č.100/2001 Sb. mělo být vydáno – požadujeme obě stanoviska získat. Nebo specifikovat kdo a kdy je získá. Jakou celkovou délku má stavba?

Bylo vyjasněno. Obě stanoviska budou do dokumentace doplněna (IČ byla zahájena s dokumentací po termínu odevzdání k připomínkám, tudíž stanoviska v připomínkované dokumentaci nemohla být doložena).

Délka stavby je uvedena v situacích a v PZ.

B.1 Souhrnná technická zpráva

Str. 8. – B.1.3.4 Údaje o zeleni – dokladovat, že odstranění dřevin z prostoru stavby je projednáno a odsouhlaseno příslušným OŘ. Doplnit, že vše proběhne v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15 , především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě.

Na základě výsledku kontaktování OŘ, bylo dohodnuto, že investor prověří, zdali bude kácení provedeno formou včasného odstranění dřevin v rámci běžné údržby popř. zda má projektant požádat o kácení příslušný úřad. Pokud bude odstranění dřevin řešeno v rámci běžné údržby, předá investor projektantovi souhlas příslušného OŘ. Pokud má projekt žádat příslušný úřad o kácení, předá investor projektantovi souhlas vlastníka pozemku.

Požadovaný text na provádění v souladu s Metodickým pokynem byl doplněn.

Str. 23. – B.1.4.9 – Rozsah náhradní výsadby a ozelenění – vypustit poslední větu prvního odstavce (o tom nemůže projekt rozhodovat – náhradní výsadba je nařizována OOP). Specifikovat , co znamená pojem „nevyvolá významnou potřebu“ – vždyť podle dendrologie, to musí být již konkrétně stanoveno.

Poslední věta prvního odstavce byla odstraněna.

Text byl upraven a pojem „nevyvolá významnou potřebu“ byl odstraněn.

Str. 25. – 1.5.2 – podmínky posouzení vlivů na ŽP – doplnit, kdo bude žádat o závazná stanoviska. Doplnit posouzení vlivu na krajinný ráz.

Bylo vyjasněno. Dle již obdrženého vyjádření se nejedná o významnou změnu a záměr nebude mít významný negativní vliv na ŽP. Celá stavba se nachází v přeměněné krajině s průměrnou estetickou hodnotou. Žádost o posouzení vlivu na krajinný ráz nebyla tedy podána, protože se stavba nenachází v přírodním parku ani jeho těsné blízkosti.

B.03. Vliv stavby na ŽP

B.3.1. vliv stavby na ŽP

Str.5. – 2.1. Ovzduší – upřesnit zda se počítá s umístěním recyklační základny(když je uváděno, že max. pozornost bude věnována recyklaci). V případě umístění recyklační základny by bylo třeba vypracovat rozptylovou studii.

Bylo vyjasněno. S umístěním recyklační základny ani vypracováním rozptylové studie se nepočítá. Vzhledem k charakteru záměru k tomu není důvod.

Str.5. – 2.3. Voda – zpracovatel projektu vypracuje povodňový havarijní a povodňový plán plán (Q 100 sahá těsně k trati na kolínském zhlaví) a zhotovitel jej bude aktualizovat – požadujeme opravit

Bylo vyjasněno - havarijní ani povodňový plán nebude zpracován.

Stěžejní stavební práce se budou odehrávat v prostoru dostatečně vzdáleném od hranice pro Q₁₀₀ Šembery. Taktéž zařízení staveniště bude zřízeno v bezpečné vzdálenosti od vodního toku. V prostoru kolínského zhlaví dosahuje Q₁₀₀ pod železniční násep, přičemž na kolínském zhlaví dojde pouze k narovnání os dvou kolejí.

Na požadavek investora bylo do textu uvedeno, že zpracování havarijního plánu si zajistí zhotovitel stavby.

Str. 2.4. – Odpady – kapitola neřeší vzorkování žel. spodku ani svršku, ani vzorkování demolic na azbest-alespoň zmínku, nebo odkaz na kapitolu Odpady.

Bylo vyjasněno. V textu je uveden odkaz na část dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství.

Problematika vzorkování žel. spodku a svršku je podrobně řešena v části projektové dokumentace B.14.2.3 Kontaminace šterkového lože.

Vzorkování demolic na azbest provedeno nebylo. Do části projektové dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství kap. 5.11 Nebezpečný odpad bylo do výčtu nebezpečných odpadů vznikajících při realizaci stavby doplněno následující: „Beton ze základů sloupů zastřešení nástupišť obsahující azbestocementové roury (kód odpadu 17 01 06* - Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic). Předpoklad vzniku tohoto odpadu vychází z části projektové dokumentace B.14.3.1 Doplnkový stavebně technický průzkum (kap. 4.1, 4.3 a 4.4). Před zahájením stavby bude provedeno dozorkování demolic na azbest. Tento odpad bude odstraněn na skládce skupiny S – nebezpečný odpad nebo ve spalovně nebezpečného odpadu.“

Str. 8. – 2.5. Půda – zmínit havarijný plán

Vzhledem k charakteru záměru nepočítá projekt s vypracováním havarijního plánu. Na požadavek investora bylo do textu uvedeno, že zpracování havarijního plánu si zajistí zhotovitel stavby.

Str. 8. – 3.1. Ochrana dřevin – doplnit - Metodický pokyn GR ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15, především část II, kapitola VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě.

Bylo doplněno. Původní text: „Kácení by mělo být provedeno v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně (SŽDC 2014).“ změněn na: „Kácení bude provedeno v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně (část II, kap. VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě, SŽDC 2015).“

Str. 8. – 3.2. Ochrana rostlin – na základě čeho je tento odstavec napsán – proběhl botanický průzkum?, kde je doložen? Tvzení o nepřítomnosti KO a SO musí být něčím podloženo

Bylo vyjasněno. Odstavec byl napsán na základě terénní pochůzky – bylo doplněno do textu. Podrobný botanický průzkum neproběhl.

Str. 9. - 3.3. Ochrana živočichů – podobně jako předešlá kapitola – proběhl zoologický průzkum?

- specifikovat, kdo požádá o výjimku a v jaké fázi záměru

Bylo vyjasněno. Odstavec byl napsán na základě terénní pochůzky – bylo doplněno do textu. Podrobný zoologický průzkum neproběhl.

str. 10. – 3.5. PŘP a ochrana krajinného rázu – specifikovat kdo a kdy požádá o souhlas se zásahem do krajinného rázu

Bylo vyjasněno. Žádost o souhlas se zásahem do krajinného rázu nebude podána.

str. 11. – 3.8. Zachování ekofunkcí – kolínské zhlaví zasahuje do reg.BK Kersko I – Klucov – opravit podle záboru stavby

- doplnit kdo a kdy zažádá o souhlas, případně výjimku o zásah do VKP

Bylo vyjasněno a text byl uveden do souladu s výkresem. Žádost o souhlas ani žádost o výjimku na zásah do VKP nebude podána.

str. 11. – 4. Natura – vyloučení vlivu na lokality NATURA musí být vydáno a doloženo, kdo a kdy o něj bude žádat, v jaké fázi, pokud je stanovisko vydáno je třeba jej zmínit

Bylo opraveno na základě dodatečně obdrženého vyjádření.

str. 11. - EIA – je třeba specifikovat, kdo a v jaké fázi o stanovisko podle zák. č. 100/2001 Sb. Požádá

Bylo opraveno na základě dodatečně obdrženého vyjádření.

str. 13. – podmínky... - bod. 1. – ekologický (biologický) dozor ustanovuje OOP, nelze jej stanovit jen tak
- doplnit bod: zpracování a aktualizaci havarijního a povodňového plánu

Bod 1. - text byl upraven takto: „Kácení mimolesní zeleně bude v maximální míře prováděno mimo vegetační sezónu (listopad – březen), v případě nutnosti i v období vegetační sezóny. Orgán ochrany přírody může stanovit ekologický dozor stavby, který shlédne dřeviny a vyloučí hnízdění ptáků.“

Byl doplněn bod, že havarijní plán si zajistí zhotovitel stavby.

**B.3.2 – Hluková studie – Závěr – doplnit, že v případě hlučných prací bude veřejnost včas informována
Bylo doplněno.**

B.3.3 – Odpadové hospodářství

Str. 8. – 4. Množství jednotlivých druhů odpadů – specifikovat zda uvedené hodnoty jsou odhadnuty, nebo vypočteny

Bylo vyjasněno. V dokumentaci k připomínkám se jednalo o odhady, v rámci čistopisu dokumentace se bude jednat o výpočty.

Str. 9. – 5.2 Betonový odpad – bylo provedeno vzorkování na azbest?, pokud ne, doplnit, že bude provedeno dozorkování před zahájením stavby

Do projektové dokumentace bylo doplněno následující:

- **Str. 9 – 5.2 Betonový odpad: „Před započítáním stavebních prací bude provedeno dozorkování demolic na azbest.“**
- **Str. 12 - 5.11 Nebezpečný odpad: do výčtu nebezpečných odpadů vznikajících při realizaci stavby bylo doplněno následující: „Beton ze základů sloupů zastřešení nástupišť obsahující azbestocementové roury (kód odpadu 17 01 06* - Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic). Předpoklad vzniku tohoto odpadu vychází z části projektové dokumentace B.14.3.1 Doplnkový stavebně technický průzkum (kap. 4.1, 4.3 a 4.4). Před zahájením stavby bude provedeno dozorkování demolic na azbest. Tento odpad bude odstraněn na skládce skupiny S – nebezpečný odpad nebo ve spalovně nebezpečného odpadu.“**

B.3.4 Dendrologický průzkum

Str. 5. – 3. Mimolesní zeleň... - jaká část z celkové výměry mýcených křovin je nadlimitní?

V textu doplněno podtržené „Z tohoto výčtu bude nutné odstranit cca 1.981 m² keřů (z toho 1.971 m² mýcených křovin je nadlimitní) a 15 ks dřevin (z toho 3 ks dřevin o výčetním obvodu větším jak 80 cm).“

Str. 6. – 4. Kácení... - odst.2. – žádost nepodá investor, ale zhotovitel stavby – žádáme opravit

Bylo vyjasněno. Zhotovitel stavby už musí mít povolení udělené. O vydání zpravidla žádá investor prostřednictvím inženýringu.

- poslední věta – špatné časové údaje – žádáme opravit

- zmínit Metodický pokyn GR ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15, především část II, kapitola VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě.

V textu opraveno a doplněno podtržené: „Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen) v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně (část II, kap. VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě, SŽDC 2015).“

Str. 6. – 6. Náhradní výsadby – požadujeme přepracovat: náhradní výsadba nebyla ještě uložena – nemůžeme předjímat rozhodnutí dotčených orgánů; ještě nebylo vydáno povolení o kácení, popř. výjimka; max. doba je 5 let

Projektant zde nic nepředjímá, pouze obecně informuje o možnosti uložení náhradních výsadeb zakotvené v zákoně. V textu došlo k úpravě formulace – tučně podržené „Příslušný obecní úřad může dle §9 zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, uložit náhradní výsadbu za zeleň pokácenou z důvodu umístění stavby. V takovém případě bude náhradní výsadba provedena na pozemcích, které určí obec, resp. městská část, v rozhodnutí o povolení ke kácení mimolesní zeleně. V rozhodnutí bude dále specifikováno množství a druhová skladba dřevin. Obecní úřad může nařídit následnou péči o výsadbu po dobu max. 3 roky od založení.“



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Regionální správa osobních nádraží Praha

Ukrajinská 304

101 00 Praha 10 - Vršovice

Váš dopis zn.: 14560/2016-SZDC-SSZ-UT1-Van
 Ze dne: 1.9.2016
 Naše zn.: 5085/2016-SZDC-SON-RSON PHA
 Vyřizuje: Brandejsová
 Telefon:
 Mobil: 725517449
 E-mail: Brandejsova@sazdc.cz
 Datum: 3. října 2016

SŽDC, s.o.
 Stavební správa západ
 Oddělení přípravy staveb
 Ing. Vaníček Petr
 Sokolovská 278/1955
 190 00 PRAHA 9

Vyjádření k projektové dokumentaci stavby: „**Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany**“.
 Spis. zn.: 25/16

Zájmová oblast se nachází na TÚ 1501: Česká Třebová – Praha Masarykovo n., žkm 371,000 – 371,200 cca. Stavba bude realizována i v objektu p.č. 906, k.ú. Poříčany – výpravní budova, žst. Poříčany – ve správě SON Praha. Přilehlé kolejiště vč. podchodu na p.č. 899/1, k.ú. Poříčany – ve správě SŽDC, s.o. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

SON Praha, pověřená správou osobních nádraží, eviduje inženýrské sítě ve své operativní správě a nemá námitek k provedení stavby dle Projektové dokumentace od SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a 130 80 Praha 3, z 10/2016, při dodržení těchto podmínek:

- v trase přes odjezdovou halu žst. Poříčany je plánovaná kabeláž k informačnímu panelu do trubky. Požadujeme trasu změnit přes přilehlé pokladny s uložením napájecího el. kabelu informační tabule do lišty;

Bylo zapracováno.

- zpevněná plocha 1. nástupiště je ve stávajícím stavu, u vstupu do podchodu, špatně vyspádována - při větším dešti voda stéká do podchodu - při realizaci stavby, požadujeme řešit odvodnění předmětné plochy, dle doplněné projektové dokumentace;

V rámci projektu bylo navrženo přespádování plochy 1. nástupiště.

- v lokalitě se nachází inženýrské sítě ve správě SON Praha, které nesmí být poškozeny;

Týká se zhotovitele. Stavební práce v okolí sítí budou prováděny se zvýšenou opatrností.

- stavbou nesmí být omezen chod nádražní budovy žst. Poříčany;

Stavbou nedojde k potřebě uzavření nádražní budovy. Nádražní budova bude při realizaci stavby nadále v provozu. Stavební úpravy budou probíhat zejména v okolí budovy, uvnitř budovy dojde k minimálním zásahům (osazení sdělovacího zařízení).

- stavbou nesmí být omezen provoz České pošty, jež je v pronájmu v přízemí objektu;

Stavbou nedojde k potřebě uzavření České pošty. Česká pošta bude při realizaci stavby nadále v provozu. Realizace prvního nástupiště bude probíhat po částech tak, aby byl vždy zajištěn provoz České pošty. Předláždění v místě vstupu bude realizováno o víkendu, kdy má pošta zavřeno. Aby nedošlo k omezení provozu České pošty, musí zhotovitel při realizaci stavby zajistit vhodná organizační opatření.

- činnosti stavebníka nesmí dojít ke znečištění pozemku ani objektu ve správě SON Praha.

Týká se zhotovitele. Případné vzniklé znečištění musí být průběžně odstraňováno.

Před zahájením stavby, bude investor informovat pracovníka SON Praha, pana Petra Libala tel: 802 776264, o termínu zahájení stavby.

Po dokončení a před uvedením stavby do provozu požádá investor stavby SON Praha, pana Petra Libala o prohlídku dokončené stavby. Dokladem bude souhlas pracovníka SON Praha a kladné vyjádření s uvedením stavby do provozu.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Správa osobních nádraží Praha
Ukrajinská 304, 101 00 Praha 10
IČ: 70994234, DIČ: C270994234

Lukáš Fořt

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Ředitel Správy osobních nádraží Praha

Příloha

Situace se zákresem inženýrských sítí

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 40087/2016 – SZDC - O15

Vyřizuje: Ing. Rudolf Zelinka

Telefon: 972 244 672

Mobil: 724 076 530

E-mail: Zelinka@szdc.cz

Datum: 25.10.2016

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Stavební správa západ

Ing. Petr Vaníček

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Stanovisko k dokumentaci „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, části dotýkající se vlivu stavby na životní prostředí

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí, kdy k výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že nemáme žádné připomínky. Dále dodáváme, že i nadále je zpracovatelem dokumentace a zhotovitelem stavby potřeba problematice ochrany životního prostředí věnovat pozornost danou legislativou ČR.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru provozuschopnosti

Váš dopis čj. _____

Ze dne _____

1. 9. 2016

Naše čj. _____

987/2016-O3

Datum _____

13. 10. 2016

Vyřizuje _____

Bc. Pavlína Hružová
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 projektu stavby

„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

Zpracování projektu stavby je zařazeno v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2016 pod číslem ISPROFIN/ISPROFOND: 3273214901/5213720017 – příprava a zabezpečení staveb. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

CIN dle plánu jsou 110,500 mil. Kč.


Odpovědný projektant: SUDOP Praha a.s.

Projekt stavby řeší rekonstrukci stanice s navýšením technické vybavenosti a současně se zajištěním bezbariérového přístupu cestujících na všechna čtyři nástupiště od výpravní budovy a z protější severní strany kolejí, odkud v současnosti přístup do stanice zajištěn není.

Stavba obsahuje úpravy kolejí, úpravy železničního svršku a spodku, rekonstrukci nástupišť včetně zastřešení a osvětlení, osazení drobné architektury, prodloužení stávajícího podchodu, realizaci přístupových chodníků, osazení výtahů, úpravy železničního sdělovacího zařízení (rozhlasové zařízení, kamerový a informační systém), silnoproudé technologie vč. DŘT, úpravy potrubního vedení, osazení orientačního systému vč. osazení prvků pro osoby s omezenou schopností orientace. Dále se jedná o úpravu trakčního vedení, rozvodů nn, úpravu dálkového ovládání úsekových odpojovačů a ukolejnění.

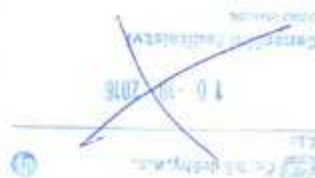
Projekt stavby byl projednán na odboru kolejových vozidel, na odboru provozu osobní dopravy a na odboru správy a prodeje majetku bez připomínek. Stanovisko RSM Praha je přiloženo.

S vydáním stavebního povolení souhlasíme za předpokladu dodržení připomínek ve stanovisku RSM Praha.


Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA
ředitelka odboru investic

Příloha

Stanovisko RSM Praha, č. j. 2486/2016 ze dne 3. 10. 2016



Váš dopis č. _____

Ze dne _____

31.8.2016

Naše č. _____

Č.j. : 2486/2016

Spis č.: 394/16

Datum _____

03.10.2016

Vyřizuje _____

Ing. Ondřej Pospíšil
Regionální správa majetku Praha | TÚ
T 725 517 443

ČD, a.s.
GR Praha, Odbor 03
Bc. Pavlína Hružová
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

E froschova@rsm.cd.cz

Vyjádření ke stavbě „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“

Zájmová oblast se nachází na TÚ 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo nádraží v žst. Poříčany. Stavba se nachází na pozemku ve vl. ČD, a.s., a to p.č. p.č. 908/1, k.ú. Poříčany. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

RSM Praha, pověřená správou majetku ČD, a.s., neevokuje inženýrské sítě ve své operativní správě a souhlasí s provedením stavby dle projektové dokumentace z 10/2016, stupeň PD Projekt, č. smlouvy 16-155.230 při dodržení podmínek:

- upozorňujeme, že dotčený pozemek ve vl. ČD, a.s. se nyní projednává k prodeji. Zatím nebyl vyhotoven geometrický plán na oddělení;
- musí být dodržena platná legislativa na ochranu životního prostředí, zejména zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění;

Týká se zhotovitele.

- činností stavebníka nesmí dojít ke znečištění pozemků ve vl. ČD, a.s.;

Týká se zhotovitele.

- po ukončení veškerých stavebních prací musí být pozemek ve vl. ČD, a.s. musí být uklizen.

Týká se zhotovitele.

Toto vyjádření pozbývá platnosti za dva roky od jeho vydání.

České dráhy, a.s.
RSM Praha
Ukrajinská 304/2b
T 672 111 111, www.cd.cz

Ing. Zdeněk Sedláček, MBA
ředitel Regionální správy majetku Praha

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. 3937/2016-SŽG PHA/PHA

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: 0

POČ. LISTŮ PŘ.:

VYŘIZUJE: Ing. Jiří Vančura

TEL.: 724064098

ZAK: G731Z7216039

E-MAIL: vancura@szdc.cz

DATUM: 28.11.2016

SŽDC, s. o., SS západ, Úsek technický
PHA, odd. uzel PHA
Vaníček Petr, Ing.
Sokolovská 1955/278
Praha 9
190 00

Věc: Vyjádření k projektu stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérového přístupu v žst. Poříčany.“

Dobrý den. Zasílám Vám posouzení k projektové dokumentaci část I. k výše uvedenému projektu stavby.

I.-1 Technická zpráva - TZ je s odpovídajícími náležitostmi, tj. v uzavřeném formátu a je ověřená s razítkem UOZI.

I.-2 Majetkoprávní část - náležitostmi odpovídá, bez připomínek

I.-3 Návrh vytyčovací sítě - náležitostmi odpovídá, bez připomínek

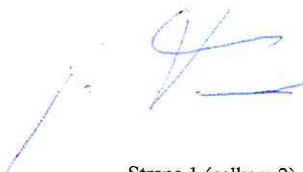
I.-4 Koordinační vytyčovací výkres - náležitostmi odpovídá, bez připomínek

I.-5 Obvod stavby - náležitostmi odpovídá, bez připomínek

I.-6 Geodetické mapové podklady - ŽPB bylo převzato od SŽG Praha, vyhovuje TKP staveb státních drah. Z tohoto bodového pole byl zaměřen mapový podklad pro projekt.

Závěr - Předložená geodetická dokumentace je v souladu s dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci stavby“ v platném znění s platným ustanovením TKP staveb státních drah podle př.č. 6 „Pravidly pro předávání dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ a „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty.“

Za investiční oddělení SŽG Praha: Ing. Jiří Vančura



Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(36)

Strana 1 (celkem 2)

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
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384
www.szdc.cz

Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
ID datové schránky: uccchjm