

Vyjádření projektanta II – zpracování připomínek

Připomínky SEE Plzeň

1. Požadujeme, aby projektant železničního svršku dopracoval výkres změn (směrových a výškových posunů) geometrické polohy koleje v zájmovém území stavby (oblouk R=190 m!) oproti stávajícímu stavu. Na základě výsledku tohoto dopracování v souvislosti s velikostí těchto posunů (směrových a výškových), bude případně dopracována dokumentace úpravy trakčního vedení.
2. Tuto případnou dokumentaci požadujeme předložit k vyjádření. Rozsah úprav TV musí být řešen v celém zájmovém území úpravy kolejí, včetně přilehlých částí."

Bude dopracováno a předloženo k vyjádření.

Podepsal Čapek Bedřich, Ing. dne 7. 6. 2021

Připomínky SMT Plzeň

Souhlasím

Podepsal Klimeš Josef, Ing. dne 1.6. 2021

Připomínky SPS Plzeň

3. Upozorňujeme, že v blízkosti stavby se nachází objekt ve správě SPS OŘ PLZ:
- čekárna ocelová, p.č. 1191, k.ú. Čenkov u Malšic, km 11.657, IC5000190687.
4. Během stavby musí být umožněn cestující veřejnosti přístup k objektu čekárny.

Přístup k čekárně bude zajištěn po provizorní dřevěné lávce a posléze po nově vybudovaném přístupovém chodníku.

Podepsal Brašnička Jaroslav Ing. dne 1.6. 2021

Připomínky SSZT České Budějovice - Opraveno

SSZT České Budějovice požaduje doplnit do dokumentace následující:

Průvodní zpráva; čl. 4.3.1 - Opraveno

5. Nesouhlasí níže uvedené údaje vůči situačnímu výkresu:
2x stojan s výstražníkem a se závorou
1x stojan s výstražníkem
1x stojan s dvojitým výstražníkem.

Technická zpráva; D.3.7. Kabelizace - Opraveno

6. Konkrétně doplnit kabelizaci pro budoucí technologie:
3 x Trubka HDPE – modrá + TCEPKPFLEZE 5XN 0,8

Schematický kabelový plán - Opraveno

7. Z důvodu sjednocení kabelizace v celé trati požadujeme opravit typ použitého kabelu na kabel TCEPKPFLEZE 5XN 0,8.

Podepsal Kálal Vít, Ing. dne 8.6.2021

Připomínky ST České Budějovice

8. Svodidlo u komunikace, tak jak je zakresleno, není dle požadavků ST České Budějovice. Požadovali jsme osazení svodidla u účelové komunikace souběžně s tratí vpravo za přejezdem ve směru staničení, aby se zabránilo vjezdu sil. vozidel na pozemek SŽ. Komunikace je v těsné blízkosti tratě a hrozí při výjezdu vozidel ze zahrádek vjetí do průjezdného průřezu.

Svodidlo bude zakresleno do správné polohy.

Podepsal Král Pavel, Ing. dne 28.05.2021

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

9. OŘ Plzeň požaduje s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady Pro změnu ZDD a TTP. – vzato na vědomí
10. O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7-2.

Podpsal Sekyra Jan, Ing. dne 8.6.2021

Připomínky ÚT – oddělení investiční

D Zabezpečovací zařízení přejezdu; Všeobecně:

11. Součástí zpracování DUSP má být i Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení přejezdu.
- doplněno

Technická zpráva PS 01 – D.1.3.1: - Opraveno

12. Uvedené typy kabelů k výstražníkům a pohonům závor nesouhlasí s typy uvedenými ve schématickém kabelovém plánu – sjednotit.

D.3. Technické řešení, 2.odstavec - Opraveno

13. Jelikož není a nebude přes přejezd vybudován chodník, pozbývá poslední věta v tomto odstavci významu (to samé upravit i v Souhrnné zprávě, odst. 3.1.11, 2.odrážka).

D.3.7. Kabelizace - Opraveno

14. Elektrifikovaná trať Tábor – Bechyně je opatřena soustavou DC 1,5 kV (nikoli 3 kV) a kabely použité na této trati musí být v provedení s kovovým pláštěm, ale bez jeho propojení – opravit text v článku.

Situace – D.1.3.0101: - Opraveno

15. Požadujeme opravit číslo a název výkresu v obsahu desek PS 01.

Situace – D.1.3.0102:

16. Požadujeme opravit číslo a název výkresu v obsahu desek PS 01.

Situační schéma přejezdu – D.1.3.0103:

17. Umístění a počet všech výstražníků PZS, světelných skříní a břevnen závor – musí být vydáno souhlasné stanovisko PČR s použitím navrženého technického řešení a vydáno Rozhodnutí DÚ o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. - doplněno
18. Umístění přejezdníků X120 a OX116 vlevo od koleje – pro umístění vlevo je nutné doložit souhlasné stanovisko O14 GŘ o povolení tohoto umístění. - řeší komise pro staničení návěstidel SSZT Č. Budějovice, o umístění OX116 bude komisionální jednání

Situace na přejezdu – D.1.3.0104:

19. Výstražník A1/A2 – kóta vzdálenosti osy stožáru výstražníku od osy koleje je 4,7 m, v textu situování výstražníků je uvedeno 5,0 m – sjednotit dle skutečnosti. - Opraveno
20. Výstražník „D“ – v textu situování výstražníků je uvedena kóta 2,0 m od kraje chodníku, na přejezdu je ale jen vozovka, chodník v tomto případě není a nebude zřízen. Naopak zde není uvedena kóta od kraje chodníku zaústěného z nástupiště do vozovky. - Opraveno

Schématický kabelový plán – D.1.3.1000:

21. U znázornění trasy 3x trubka HDPE není použita jen modrá trubka, ale více barev (modrá, fialová, černá). - Opraveno

Tabulka přejezdu – D.1.3.0200:

22. V hlavičce tabulky je uvedena místní komunikace, má být silnice III. třídy. - Opraveno

Směrování výstražníků – D.1.3.0202: - Opraveno

- 23. Výkres není součástí odevzdané DUSP (obsahovala jej pouze dílčí dokumentace k připomínkám) - **doplněno**
- 24. Vyzařovací trojúhelníky – chybí uvedení délek Dz dle ČSN 736380, z jakého místa je rozhled pro řidiče na výstražníky (určení délky Dz např. 40 m) - **doplněno**

D 2 1 3 8 DETAIL ODVODNĚNÍ

- 25. V odkazové kótě chybí popis betonového čela vyústění trativodu do žlabu
Popis bude doplněn.

D 2 1 3 1 TZ

- 26. Chybí popis monolitického betonového čela vyústění trativodu do žlabu
- 27. V jednotlivých řezech chybí zakreslení umístění kabelových tras
Bude doplněno.

Podepsal Zdeněk Petr, Ing. dne 9.6.2021

Připomínky SŽ CTD – Dokumentace a evidence

Souhlasím

Vyjádření viz. samostatná příloha

Podepsal Bednaříková Dagmar Bc. dne 8.6.2021

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

O zpracování připomínek chceme být informováni.

Po zpracování připomínek od OŘ Plzeň – SEE Plzeň je z důvodu jejich nesouhlasného vyjádření nutno předložit doplněnou a opravenou dokumentaci k odsouhlasení.

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

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

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

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

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

Tento požadavek vyplývá z povinností Správy železnic, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Odbor řízení provozu (O11)

- 1) A. Průvodní zpráva. 4. Základní charakteristika stavby. Úsek Malšice - Sudoměřice u Bechyně není (jak je chybně uvedeno) mezistaniční úsek, ale prostorový oddíl. - **opraveno**

2) B. Souhrnná zpráva. 3.1.10 Bezpečnost práce. Názvy předpisů a jejich označení uvádějte jen aktuálně platné. Chybně je v textu uvedeno:

- „... výcvikovým a zkušebním předpisem SŽ s.o. Zam1"
 - „... dopravně-provozními předpisy SŽ s.o. (ČD) D1,D3"
 - „... bezpečnostní předpis a předpis o výlukách SŽ s.o. (ČD) Bp1 a D7/2"
- správně se jedná o předpisy:
- „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy" SŽ Zam1
 - „Dopravní a návěstní předpis" SŽDC D1
 - „Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy" SŽDC D3
 - „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací" SŽ Bp1. Upozorňujeme také na předpis SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace"
 - „Organizování výlukových činností" SŽDC D7/2 - **opraveno**

3) B. Souhrnná zpráva, 4. Provozní a dopravní technologie. V souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních" v této kapitole chybí základní dopravně-technologický popis dotčené regionální dráhy (číslo dráhy, její začátek a konec, traťová rychlost, zábrzdna vzdálenost, rychlost před a po stavbě, dotčený prostorový oddíl, případně popis dotčených dopraven, zastávek) a údaje o rozsahu pravidelné osobní a nákladní dopravy pro stanovení dopravních opatření po dobu výstavby. Nutno doplnit. -**doplněno**

Doplnit je nutné popis zastávky Čenkov u Malšic před a po realizaci stavby. Nástupiště této zastávky je dle platných Tabulek traťových poměrů tratě 702C vymezeno od km 11,609 do km 11,689, tj. v délce 80 metrů, která odpovídá také normativu délky vlaků osobní dopravy. Přitom dle situačního schéma D.1.3.0103 je navrhováno umístit opakovací přejezdník OX116 do km 116,615 a dle Technické zpráva D.2.1.3.1 návěst konec nástupiště do km 11,610. Přejezdník OX116 je nutné umístit až za konec nástupiště (ve směru jízdy vlaku) a novou polohou návěsti konec nástupiště, ani zřízením nového přístupového chodníku **nesmí dojít ke zkrácení stávající využitelné délky nástupní hrany**. Řešení je nutné upravit. Viz dále také připomínky 012. – je v řešení, přejezdník nelze moc posunovat, dostal by se přímo pod živou část trolejového vedení. Jedna z možností je posun přejezdníku směrem k přejezdu na dovolenou vzdálenost od TV. Bude provedeno nové komisionální vystaničení přejezdníku OX116.

4) D. PS 01, D.1.3.1 Technická zpráva. Kapitola D.3.3. Text popisuje umístění přejezdníku OX116 vlevo koleje. Dle situačního schéma D.1.3.0103 je vlevo navržen i přejezdník X120. Nutno sjednotit. - **opraveno**

5) D. D.1.3.0103. Doplněte do situačního schéma název sousedních dopraven D3 vymezující dotčený prostorový oddíl. Uveden pouze název začátku a konce trati. -**opraveno**

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

- 1) B, kap. 3.1 Účel stavby: V poslední odrážce je uvedeno, že stavba umožní zvýšení rychlosti ze stávající rychlosti 40 km/h na traťovou rychlost 60 km/h. Např. dle situace D.2.1.3.2 je ale směrová úprava koleje navržena i v novém stavu na stávající rychlost 40 km/h. Je třeba informace sjednotit.
- 3) V dokumentaci chybí část „zásady organizace výstavby". Např. není řešeno, jak bude po dobu výluky traťové koleje obsluhována většina zástavby obce Čenkov při současném uzavření pozemní komunikace přes přejezd. Doporučuji zvážit např. zřízení provizorního přechodu přes vyloučenou kolej v blízkosti přejezdu pro přístup cestujících z obce na autobusovou zastávku „Malšice, Čenkov, rozc.0.5".

Body do ZOV:

1. Na začátku výluky postavit přístupový chodník pro přístup veřejnosti na nástupiště. Současně je možné začít práce na železničním spodku na začátku úseku, ale nesmí být omezen přechod veřejnosti přes stávající přejezd.
2. Po vybudování přístupového chodníku bude náhradní trasa pro veřejnost vedena na nástupiště a cca 5 m za koncem stavby pomocí provizorní dřevěné lávky přes kolej do prostoru vedlejší komunikace. Až po vybudování přístupového chodníku a provizorní dřevěné lávky je možné začít s demolicí stávající přejezdové konstrukce.

Odbor traťového hospodářství (O13)

Technická zpráva

- Proč se pro tuto trať uvažujete s pražcem dl. 2,6 m? Vzhledem k charakteru tratě a jejímu zatížení je zcela dostatečná délka pražce min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním s rozdělením mimo přejezdovou konstrukci „c“. Požadavek nad rámec předpisu S3 je potřeba zdůvodnit.

Mimo pražců pod přejezdovou konstrukcí budou použity pražce o délce 2,4m s rozdělením „c“.

- Podle nových OTP Kamenivo pro kolejové lože čj. 38992/2020-SŽ-GŘ-O13 se kamenivo dělí do tří tříd BI, BII a B0, opravte toto v TZ. Zde navrhnete BII.

Bude opraveno a navrženo BII.

- Opravte typ nástupiště, v TZ máte typ nástupiště Tischer, ale ve vzorovém příčném řezu je typ Sudop.

Bude opraveno.

Situace

- Pokud bude zřízena bezstyková kolej v celém úseku, budou osazeny pražcové kotvy na každém pražci ve směrovém oblouku podle předpisu S3/2 tab. 1 a zároveň se zvedne hodnota poloměru zakružovacího oblouku LN v km 11,577 400 na min. 3000 m.

Bude navržena hodnota poloměru zakružovacího oblouku na 3000m.

- Jedná se o omezující oblouk pro zvýšení rychlosti, požadujeme uvažovat s řešením pro zmenšení propadu rychlosti tj. navrhnout převýšení a délky přechodnic tak, aby zvýšení rychlosti bylo možné tj. ideálně dosáhnout $V_{130} = 55 \text{ km/h}$ při $I_{\max} = 130 \text{ mm}$ a $n=500$. Vzhledem ke zvýšení rychlosti bude nutné použít upevnění W14R na rozšíření rozchodu 12,5 mm.

Bude navrženo řešení s poloměrem směrového oblouku $R=215\text{m}$ ($D=45\text{mm}$) pro rychlost $V=50\text{km/h}$ ($I=93\text{mm}$) a $V_{130}=55\text{km/h}$ ($I_{130}=123\text{mm}$).

- Poloha hrany nástupiště bude rektifikována na vzdálenost dle Ž8 (platí pro nástupiště nerekonstruované dle ČSN 73 4959).

Bude provedeno.

Podélný profil

- Prověřte zrušení LN v km 11,534 000 (pokud tímto nenastanou příliš velké hodnoty zahlbouení a rozdíly vzhledem trakčnímu vedení).

LN zrušit nelze s ohledem na délku zakružovacího oblouku u LN v km 11,578 476. Při zrušení LN v km 11,534 by se zmiňovaný zakružovací oblouk ($R=3000m$) příliš prodloužil a zasahoval by do přechodnic směrového oblouku.

- Chybí zákres křižujících inženýrských sítí a u nových vč. výšek. V zákresu se rozliší neověřené a ověřené polohy sítí.

Bude zakresleno.

Řezy

- V řezu s přejezdovou konstrukcí doplňte kótu vzdálenosti čela pražce k závěrné zídce „min. 200 mm“.

Kóta bude doplněna.

- Vzorový příčný řez: doplňte kótu vzdálenosti nástupní hrany nástupiště k ose koleje. Podle odhadu je navrhovaná vzdálenost kolem 1,55 m, což nesplňuje Ž8. Doplňte i svislou kótu od spojnice nivelety kolejnic k nástupní hraně, v TZ máte popsáno, že je nástupiště výšky 250 mm, podle výkresu je výška 380mm.

Kóty budou doplněny.

- Vzorový příčný řez: opravte detail napojení KL u nástupiště.

Bude opraveno.

- Podle TZ bude v místě s úpravou GPK doplněno KL, dokreslete toto do řezů.

Bude dokresleno.

Železniční spodek

- V dokumentaci není přiložena zpráva z inženýrskogeologického průzkumu. Větší část je uvedena v technické zprávě, ale není kompletní.

Bude přiložena kompletní zpráva.

- V technické zprávě je popsán návrh KPP a ZKPP z ŠD. V příčných řezech je však na zemní pláni zakresleno KSC v tl. 0,1 m. Z jakého důvodu? Je to pro ochránění skály před vodou? Pokud ano, doporučuji změnu konstrukce na vrstvy s asfaltem.

KSC je navrženo z důvodu ochrany skály před vodou. Bude zaměněno za asfalt.

- Doplňte příčný řez pozemní komunikací.

Bude doplněno.

Železniční přejezdy

- Z PD není jasné, zda je splněn požadavek minimální vzdálenosti 200 mm mezi čelem pražce a závěrnou zídkou (viz SŽDC S3, díl VIII, čl. 18).

Bude doplněna kóta.

- Nedostatečná vzdálenost hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu je řešena odpovídajícím dopravním opatřením pro zajištění bezpečného průjezdu silničních vozidel prostorem přejezdu. V TZ je správně uvedeno upravení dopravního značení omezující levé odbočení z přejezdu. Ve výkresech je uvedeno dopravní značení omezující pravé odbočení z přejezdu (SDZ B 24a). Nutno opravit.

Bude opraveno.

- Doplněvané zábradlí prodlužte na čelo nástupiště až do vzdálenosti 2,5 m od osy koleje.

Bude doplněno.

Odbor 30 – připomínky byly zapracovány