***„Výstavba PZS na přejezdech v km 33,131, 33,330 a 33,597 na trati Kolín (mimo) – Rataje nad Sázavou odbočka (mimo), P5948, P5949, P5950“***

Vypořádání připomínek

1. SSZT Nymburk, Zdeněk Rydlo, [rydlo@szdc.cz](mailto:rydlo@szdc.cz)
   1. Technická zpráva – PS02 – PZS v km 33,597 trati Kolín – Ledečko: strana 4 opravit v bodě 3.3 5. odstavec.
   2. Technická zpráva – PS01 – PZS v km 33,131 a 33,330 trati Kolín – Ledečko: strana 5 opravit 4. odstavec.
   3. Výkres D.1.3.2/0400 – opravit značky PB11 a PB12
   4. Výkresy D.1.3.1/1000 a D.1.3.2/1000

doplnit 3. kolej a PB11, PB12 Rataje předměstí

změnit číslování kabelů k PB podle přiloženého scanu

ve schématu kabely pro PB11 a PB12 „otočit doleva“

* 1. Opravit tabulky přejezdů
  2. Opravit v TZ PS01 i TZ PS02 umístění PN – všechny PN umístit do domku RD1
  3. Opravit výkres D.1.3.1/1000 a D.1.3.2./1000 číslování kabelů k PN
  4. Oprava značky v kabelovém schématu PB11, PB12 doplnit 3k+PN

*Reakce: V předkládané dokumentaci část D opravena textová část TZ, dále situační a kabelové schémata, Tabulky PZS vypracovány nové, diagnostika PN umístěna pouze v RD s výstrojí pro PZS v km 31,131, resp. 33,330, přečíslovány čísla kabelů PN, změny zapracovány do přiložené Tabulky kabelů.*

1. ČD Telematika, Stanislav Hrbek, [skspha@cdt.cz](mailto:skspha@cdt.cz)

Upřesnění: Je potřeba dořešit přípolož kabelu SŽDC TÚDC TK5XN + HDPE Uhlířské Janovice – Rataje n. Sáz. S p. Sládkem (tel 725122904) a p. Čápem (tel. 728017728). Bylo projednáno s projektantem Ing.. Štětkou z f. Monzas spol. s r.o. dne 19.10.2017 na společném jednání.

*Reakce: Nový kabel 5XN bude v rámci stavby položen od VO v km 32,595 až do místa RD v km cca 33,583 u PZS v km 33,597 – dále je možná přípolož kabelu až do km 33,964 kde bude umístěn poslední prvek (PN) technologie PZS. Přípolož 1xHDPE je možná s dodávkou materiálu od TÚDC.*

1. SŽDC, s.o. O24, Ing. Ondřej Plocek, [plocek@szdc.cz](mailto:plocek@szdc.cz)

* nemá k předložené dokumentaci připomínek

1. SŽDC, s.o. SON Praha, Ivana Brandejsová, [Brandejsova@szdc.cz](mailto:Brandejsova@szdc.cz)

* nemá k předložené dokumentaci připomínek

1. Railreklam, spol. s r.o., Ing. Roman Čermák, [RomanCermak@railreklam.cz](mailto:RomanCermak@railreklam.cz)

* nemá k předložené dokumentaci připomínek

1. SŽDC, s.o. SSZ pro řízení úseku investičního, oblast Praha, Ing. Kuník, [kunik@szdc.cz](mailto:kunik@szdc.cz)
   1. B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického stavu po jednotlivých PS a SO: Zcela chybí popis všech SO (popsány jen PS), doplnit
   2. B.2: Text se zřejmě týká zcela jiné stavby (staničení přejezdů nekoresponduje s předmětem stavby)
   3. B.7: část graf rychlosti chybí, doplnit
   4. B.8: Informace z části „dopravní opatření“ by měly být obsaženy v části F Zásady organizace výstavby, dle směrnice GŘ SŽDC č.11 označené jako F
   5. B.8 (F): uvedené informace jsou v rozporu s technickou zprávou SO03. S ohledem na náplň stavby je potřeba výluky traťové koleje zcela zjevná. Je třeba doplnit délku výluky a to zejména ve vazbě na možné nebo nemožné provádění prací na jednotlivých přejezdech současně s ohledem na objízdné trasy pro uživatele pozemních komunikací. Pro jednotlivé uzavírky je třeba též stanovit a projednat (!!!) objízdné trasy.

Upozorňuji rovněž na potřebu vyčíslit náklady na NAD a to opět se zohledněním silničních uzavírek a tedy prodloužením tras NAD. Doporučuji způsob organizace NAD konzultovat s dopravcem (ČD, a.s., ROC Praha).

* 1. B.8 (F): Doplnit alespoň jednoduchý harmonogram prací s vyznačením posloupnosti realizace přejezdových konstrukcí a s vyznačením délky výluky traťové koleje pro realizaci celé stavby. Viz též předchozí připomínka.
  2. B.8 (F): Není důvod, aby v mezičase mezi dokončením přejezdových konstrukcí a aktivací PZS bylo nutné realizovat jízdy na rozkaz Op. Přejezdy budou až do doby aktivace PZS zabezpečeny stávajícím způsobem. Po aktivaci PZS bude realizována úprava výstroje trati pro nový stav (zvýšení traťové rychlosti).
  3. Není zřejmé, která část dokumentace (který SO/PS) řeší úpravu výstroje trati. Doplnit.

*Reakce: Přepracována textová část B dokumentace, nově přiloženy grafy rychlostí pro jednotlivé směry. Zpracována F část dokumentace a přiložen harmonogram prací, přiloženy DIO (v dokladové části schválené od PČR). Do rozpočtu zapracovány náklady na NAD (náhradní autobusovou dopravu).*

1. SŽDC, s.o. SŽG Praha, Ing Pokorný, [pokornyv@szdc.cz](mailto:pokornyv@szdc.cz)

* nemá k předložené dokumentaci připomínek

1. SŽDC s.o. TÚDC, Jiří Sládek, [jiri.sladek@tudc.cz](mailto:jiri.sladek@tudc.cz)
   1. Požadujeme pokládku TK 5XN 0,8 + HDPE v rámci stavby, řešení realizace bude projednáno se SŽDC s.o., TÚDC na závěrečném konferenčním projednání stavby.

*Reakce: Obsaženo v bodě č.2 v reakci na připomínky ČD Telematika.*

1. SŽDC-O13, Ing. Radovan Kovařík, [bouberova@szdc.cz](mailto:bouberova@szdc.cz)
   1. PD opětovně navrhuje živičné přejezdové konstrukce s kolejnicovým žlábkem z úhelníku. Již v přípravné dokumentaci jsme s tímto řešením nesouhlasili. Požadujeme použít roze-bíratelnou přejezdovou konstrukci. Vzhledem k tomu, že se jedná o komunikaci III. třídy doporučujeme železobetonovou nebo plastbetonovou konstrukci.
   2. Nové přejezdové konstrukce by již měly být v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, č.j. 15497/2017-SŽDC-DŘ-O13
   3. Požadavky na žel. spodek, Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., [brestovky@szdc.cz](mailto:brestovky@szdc.cz)

Celý text uveden v přiloženém dokumentu – vyjádření O13

*Reakce: Navržené řešení živičných přejezdových konstrukcí vychází z původního požadavku objednatele - dokument „Technické podmínky“. V připomínkách v dokumentaci ve stupni PD bylo pouze* ***doporučeno*** *nahradit původní řešení rozebíratelnou konstrukcí, ovšem s ohledem na rozpočet stavby bylo ponecháno původně navrhované řešení.*

*Požadavky na žel. spodek (zřízení ZPP, odvodnění a geotechnický průzkum) jsou nové, mimo rozsah v pův. zadávacích podmínkách požadovaného řešení.*

1. SŽDC-O14, Ing. Kalač, [kalac@szdc.cz](mailto:kalac@szdc.cz)
   1. Doplnění do textových částí dokumentace – viz. přiložený dokument.
   2. Nesouhlasíme s použitím kmenových přejezdníků (X327 a X339) ve formě atrap. Použití kmenového přejezdníku ve formě atrapy by bylo možno akceptovat ze směru od Kolína (X327) pouze v případě, kdyby všechny vlaky osobní přepravy zastavovaly v zastávce Rataje nad Sázavou – předměstí.
   3. Vzhledem k tomu, že dálka venkovní kabelové trasy mezi RD a výstražníky u přejezdu v km 33,330 přesahuje 100m, požadujeme aplikovat dodatečné úpravy pro zvýšení spolehlivosti poskytování světelné výstrahy PZS.
   4. S navrženým postupem obsluhy nákladiště Rataje nad Sázavou – předměstí nesouhlasíme. Uvedený postup (kdy jen obsazení 3 koleje při současné volnosti úseku J1 zajistí ukončení výstrahy na přejezdech v km 33,131 a km 33,330) by mohl být akceptovatelný pouze v případě, kdyby prakticky nedocházelo k obsluze nákladiště Rataje nad Sázavou – přeměstí.

*Reakce: Náhrada atrapy přejezdníku X339 – dle původních požadavků O14. Dle vyjádření zástupce SSZT vzhledem k traťové rychlosti a profilu trati (v situačního schématu doplněny sklonové poměry) souhlasí O14 s původně navrženým řešením bez světelného přejezdníku.*

*Do kabelového plánu dle požadavku O14 doplněny nové kabely k výstražníkům PZS v km 33,330 (vzdálenost od RD přesahuje 100 m) - dodatečné zvýšení spolehlivosti poskytování světelné výstrahy PZS (rozděleno napájení hlavních a náhradních vláken výstražníků).*

*Vzhledem k tomu, že k obsluze nákladiště Rataje nad Sázavou – předměstí prakticky nedochází (není dlouhodobě využíváno) bylo ponecháno původně navržené řešení.*

1. SŽDC-GŘ-O6, Ing. Petr Hofhanzl, [KubecR@szdc.cz](mailto:KubecR@szdc.cz)
   1. Jednotlivé technické zprávy neobsahují standartní rámeček s povinnými údaji o stavbě, logo investora apod.
   2. V TZ nesmí být uveden název chráničky KOPOFLEX 160.
   3. V PS01 chybí situační schéma , v PS02 tabulka kabelů.
   4. V obou PS chybí blokové schéma napájení přejezdů.

*Reakce: Do jednotlivých TZ doplněno logo investora, údaje o stavbě apod. V textové části opravena (vypuštěna) specifikace ochranné trubky.*

*Do PS01 vloženo chybějící situační schéma, do PS02 tabulka kabelů.*

*Blokové schéma je součástí SO01, resp. SO02 – SO realizující přípojku, nicméně blokové schéma napájené je v PS zřejmé ze Kabelového schéma.*

1. SŽDC-OŘ-O12, Ing. Josef Hendrych, [louzensky@szdc.cz](mailto:louzensky@szdc.cz)
   1. Požaduje přepracovat kapitoly B.2 a B8 Provozní, resp. Dopravní technologie.
   2. V části D u PS01 chybí Situační schéma.

*Reakce: Kapitoly v B čísti TZ přepracovány i na základě připomínek O14.*

*Do PS01 vloženo chybějící situační schéma, viz. přechozí odstavec.*

1. SŽDC-GŘ-O15, Ing. Marcela Pernicová, [chovanec@szdc.cz](mailto:chovanec@szdc.cz)

Odbor provozuschopnosti není z hlediska náplně své činnosti připomínek.

1. SŽDC-GŘ-O15, Mgr. Pavel Neoral, [trpisovska@szdc.cz](mailto:trpisovska@szdc.cz)
   1. Doplit do TZ v části B údaje o požárních odolnostech jednotlivých materiálů.
   2. Řešení utěsnění objektů při přechodu z jednotlivých prostředí (objektů).
   3. Požadavek na požární odolnost, resp. oddělení sděl. a zab. vedení.
   4. Dopracovat do TZ odůvodnění chybějícího mobilního hasící přístroje v RD.
   5. Dopracovat textovou část F, v následující RD zapracovat soupis požárních ucpávek.

*Reakce: Přepracovány (doplněna) textová část TZ o doporučené citace. Do RD vstupují kabely pouze z volného terénu. V TZ kapitola B.4 upřesněny požadavky na požární odolnost.*

*Doplněna část F dokumentace, zdůvodněno nepoužití přenosného HP v objektu RD.*

1. *SŽDC-*SSZ*-OŽP, Ing. Milan Maršálek,* [*MarsalekM@szdc.cz*](mailto:MarsalekM@szdc.cz)
   1. *Je třeba v dokladové části H doložit vyjádření Natura2000 a EIA*
   2. *V textové části B zprávy, kapitola B.1.6 Příprava pro výstavba, upravit zhodnocení Biologického průzkumu, Hluku ze stavební činnosti a nakládání z odpady.*

*Reakce: Vyjádření Natura2000 a EIA doplněny do H části PD.*

*Kapitola B.1.6. ZT upravena na základě doporučených citací.*