

Váš dopis zn.: 12301/2018-SZDC-SSZ-ÚT2-Voj  
Ze dne: 16.02.2018  
Naše zn. (č.j.): 13144/2018-SZDC-OR PLZ-ÚT (19/18-INV)  
Poč. Listů: 8  
Poč. Příloh: 6  
Poč. Listů př.: 6  
Vyřizuje: Ing. Zdeněk Petr  
Telefon: 972524450  
Mobil: 724 808 583  
E-mail: [Zdenek@szdc.cz](mailto:Zdenek@szdc.cz)  
Datum: 26.03.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ  
oblast Plzeň  
Sokolovská 278/1955  
190 00 PRAHA 9  
Na vědomí: **Pavel Vojáček**

METROPROJEKT Praha a.s.  
I.P.Pavlova 2/1786  
120 00 Praha 2  
Ing. Václav Křivánek

**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k projektu stavby:  
„Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedený projekt zpracovaný firmou:

METROPROJEKT Praha a.s., I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2 Veselí n. L., HIP –  
Ing. Václav Křivánek

**K předloženému projektu předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.**

**Připomínky SBBH Plzeň**

SO 05-41-01 Žst. Pačejov, zastřešení výstupů z podchodu

1. Tabule tahokovu resp. skla budou předsazeny o 100 mm před betonovou stěnu, aby voda nezatékala do podchodu a nebylo třeba dodatečný klempířský prvek.
2. Střechy přístřešků budou odvodněny pomocí žlabu minimálního profilu 80 x 80 mm, svody budou min. sv. průřezu 80 x 80 mm s lomy směru pod úhlem 15 stupňů, max. však 30 stupňů, svody budou na vtoku opatřené záchytným systémem proti vnikání větších mechanických nečistot do svodu.
3. Patky ocelové konstrukce budou po osazení a upevnění OK podmazány plastbetonem se stejnou povrchovou úpravou jako železobetonový sokl.
4. Vitrína k vyvěšení informací pro cestující bude na ostrovním nástupišti oboustranná, uzamykatelná univerzálním trojhránkem velikosti 9.
5. Zastřešení bude opatřeno systémem proti sedání a hnízdění ptactva (sítě).

SO 05-41-02 zast. Kovčín, přístřešky

6. Přístřešek v zářezu pod svahem bude z boků a zadní strany odvodněn povrchovými žlaby zaústěnými do vsakovací jámy.
7. Přístřešky budou z probarveného betonu v odstínu totožném s odstínem Mais 13 dle vzorníku CaparolColorSystem.

8. Budou přístřešky osvětleny? V případě umístění svítidel v přístřešcích, budou tyto v provedení "antivandal" a zapuštěné v podhledu v nikách připravených již při výrobě prefabrikátu.
9. Vitrína k vyvěšení informací pro cestující bude uzamykatelná, odemknutelná univerzálním trojhránkem velikosti 9.

#### SO 05-43-01 Žsz. Pačejov, Orientační systém

10. Mezi prvky OS doplnit cedulky "Zákaz kouření" normové velikosti, vzhledu a umístění.

#### SO 05-43-02 zast. Kovčín, orientační systém

11. Mezi prvky OS doplnit cedulky "Zákaz kouření" normové velikosti, vzhledu a umístění.

#### SO 05-70-01 Žst. Pačejov, dešťová kanalizace

12. Schází lapače střešních splavenin v napojení svodů ze zastřešení, na které odkazuje SO 05-41-01.
13. Lapače střešních splavenin požadujeme navrhnout s kapacitnějším zachytným prostorem než je u klasických "gajgrů".

#### OBECE:

Případné budoucí změny projektu požadujeme předložit k vyjádření.

Před zahájením realizace bude správce SBBH OŘ Plzeň (e-mail: [ORPLZSBBH@szdc.cz](mailto:ORPLZSBBH@szdc.cz)) vyzván s předstihem min. 10 pracovních dnů, k předání staveniště.

Podepsal Makovec Radek, Ing. dne 16.03.2018

### **Připomínky SEE Plzeň**

#### Přípojka pro GSM-R; SO 811 zast. Kovčín, rekonstrukce přípojky NN

14. Nutná koordinace projektantů Metroprojekt Praha a.s. a Ixprojekta s.r.o. z důvodu sjednocení realizace přípojek pro výše uvedené stavby. Proběhlo jednání za účasti pracovníka VPS Klatovy - p. Špeta tel. 724 843 850.

Podepsal Eliášová Radka dne 01.03.2018

### **Připomínky SMT Plzeň**

#### Most (podchod) km 300,177:

15. Jako konečnou úpravu betonových konstrukcí upřednostňujeme "pohledový beton" na který bude aplikován antigraffiti nátěr s opakovanou možností mytí (oplachem tlakovou vodou) a stálou životností nátěru minimálně 60 měsíců (včetně záruky na odstraňování graffiti).
16. Pochozí povrchy v podchodu budou provedeny z kamenné dlažby tmavého odstínu s předepsanou drsností povrchu.
17. Žlutý pruh na stupnicích bude z trvanlivého, odolného materiálu částečně zapuštěný do žulové desky.
18. Účelem odvodňovacích žlábků je pouze svedení vody z prováděného úklidu nebo z obuvi cestující veřejnosti, jiná voda by se neměla v podchodu vyskytovat.
19. Ke stabilnímu čerpadlu požadujeme doplnit signalizaci funkčnosti.



20. Požadujeme prověřit přístřešky nad výstupy z podchodu, zejména z důvodu zamezení zatékání dešťové vody do podchodu (dostatečné profily okapových žlabů a svodů, přesahy, svislé stěny atd.).

propustek km 300,504:

21. Upravit dno vtokové jímky do jedné roviny se dnem propustku na vtoku.

obecně upravit:

22. Kamenné dlažby pokládat do betonového lože tl 200 mm vyztuženého KARI sítí.

Podepsal Suchý Václav, Ing. dne 13.03.2018

## **Připomínky SSZT Plzeň**

Zabezpečovací zařízení

Kabelizace:

23. Při pokládkách kabelových tras budou mimo jiné dodrženy „Zásady SSZT Plzeň pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách“ (součást vyjádření – viz níže), které stanovují dodržování podmínek provedení kabelových tras (hloubky uložení, provedení atd.). Upozorňujeme na povinnost použití RFID markerů pro lokalizaci podzemních inženýrských sítí v majetku SŽDC a dodržení zásad k jejich použití – viz dopis GR-O14 č.j.30354/2016-O14 ze dne 21.7.2016. Kabelizace musí být provedena výhradně na pozemcích SŽDC.

Zásady (podmínky) pro provádění vnějších kabelových rozvodů na stavbách

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

Je požadováno dodržování následujících podmínek provedení kabelových tras :

- jednotlivé kabelové trasy musí být uspořádány samostatně vedle sebe, vzájemně se nesmí křížit v jedné trase a musí být uloženy výhradně na pozemcích SŽDC s.o.
- do kynety s metalickými kabely, na nichž se mají provozovat obvody zabezpečovacího zařízení, se nesmí ukládat zemniče (musí být uloženy samostatně)
- při ukládání do země budou kabely uloženy v kynetě do hloubky nejméně 80cm (krytí) a překryjí se ochrannou fólií a min. vzdálenost od osy koleje 2,35m (kraje výkopu)
- v případě nemožného dodržení minimální hloubky u kabelových tras (jen ve výjimečných případech, kdy nelze např. vypikovat skalní terén apod.) musí být tyto kabelové trasy žlabové a přebetonovány, nebo budou trasy uloženy v betonových žlabech s krycími deskami o minimální hmotnosti 130 kg (pro dodržení podmínek uvedených v TKP, kapitola 27.3.3, 3.odstavce)
- kabelové trasy budou provedeny co nejpříměji bez obcházení vzrostlých stromů, pařezů, betonových základů, starých drátovodných sloupků a nesmí procházet pod kořeny
- kabelové trasy vedené po mostních objektech a propustcích budou uloženy v ocelových silnostěnných žlabech s minimální tloušťkou plechu 1,5 mm, plechový žlab v náběhu na mostní objekt je třeba zaústit až na dno výkopu do minimální

hloubky 30cm, žlaby budou neděrované, přepáskované nerezovou páskou a v provedení pevného spojení (např. snýtování) přesahů jednotlivých vík žlabů

- víka na žlabech musí být instalována tak, aby nevznikaly mezery mezi víky a nezapadával tak do žlabů štěrk a zemina
- u všech kabelových tras je bezpodmínečně nutné dodržet použití ochranné fólie pro označení jejich existence.

#### SZZ Pačejov:

24. Součástí zřízení nové místnosti stavědlové ústředny musí být bezpodmínečně ochrana místnosti a skříní technologií zab.zařízení proti možnému vniknutí (zatékání) vody z horních pater výpravní budovy.

#### Kabelovody

25. Požadujeme zamezení zaplavování (zatopení) kabelovodů spodní vodou.
26. Dle našeho názoru je u cestového návěstidlo Sc3 použití žlutého světelného pruhu zbytečné.

#### Situační schema v.č.0200

27. Chybí název odjezdového náv. S3a.
28. Úsek „K1a“ mezi V4 a V5 označit jinak –např. „4-5“.

#### Technická zpráva

29. V seznamu návěstidel chybí seř.návěstidla Se9, Se10, Se11, Se12.
30. Doplnit do názvů „Horažďovické záhlaví“ a „Nepomucké záhlaví“ výraz „zhlaví a“.
31. V projektu chybí stavební objekt pro výstavbu navrženého návěstního krakorce pro odjezdová návěstidla L1 a L3 v navržené km poloze 301,980.

#### SZZ Nepomuk:

32. V projektu chybí Pohledy na nové, případně upravené kolejové desky, umístěné v DK a na st.1 v žst.Nepomuk.

#### TZZ:

33. U obou TZZ jsou vždy ve směru trať.souhlasu neodpovídající návěsti na oddílových návěstidlech a jejich předvěstí.
34. Kabelová přípojka do RD včetně podružného elektroměrového rozvaděče u obou TZZ nebude součástí PS, ale jako samostatný SO.

#### Situační schéma TZZ Pačejov – Nepomuk

35. Na oddílových návěstidlech 1So, 2So chybí štít s návěstí „Očekávejte otevřený přejezd“ doplněný pod ním žlutou obdélníkovou deskou s uvedením km polohy dotčeného přejezdu (v tomto případě 306,247).

#### TZZ Pačejov – Nepomuk

36. V technické zprávě v kapitole „Úpravy PZZ v km 304,090, 304,770 a 306,247“ chybí, že bude zrušeno i přenosové zařízení ELZAS umístěné ve stávající reléovou místnosti na st.2 v žst. Nepomuk, toto doplnit i do odstavce 2.2. (případně i do odstavce 3.2.) Demontáže.



#### PZZ :

37. Přestože v části E\_1\_3 Žel. přejezdy je v SO 05-13-01 je u přejezdu v km 304,090 vyprojektována výměna přejezdové konstrukce a úprava převáděné komunikace v místě přejezdu po stránce stavební, není nikde řešena úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení ve stejné km poloze. S tím úzce souvisí i rekonstrukce nástupišť na zast. Kovčín včetně přístupů na nástupiště z prostoru přejezdu, kde nejsou opět řešeny úpravy PZZ. Upozorňujeme, že je nutné v rámci samostatného provozního souboru vyprojektovat úpravy či změny zabezpečení PZZ včetně nutného přemístění stávajících a doplnění nových chybějících výstražníků ze všech zaústěných komunikací vyvolané úpravami ve stavební části tohoto projektu a změnou místních poměrů v prostoru přejezdu s bezpodmínečným dodržáním podmínek uvedených v platných normách. V opačném případě nelze toto úrovněvé křížení včetně zabezpečovacího zařízení bezpečně provozovat.
38. Pro jednotlivá PZZ dotčená stavbou chybí v projektu upravené a schválené Tabulky přejezdů.

#### Všeobecně:

39. Součástí realizace zab.zařízení musí být i provedení ochrany zařízení před atmosférickými vlivy dle platných norem a zásad.

#### Uzemnění

40. Do projektu je nutné zahrnout v rámci řešení nově budovaného uzemnění technický způsob provedení jednotlivých uzemnění stanovený na základě výpočtu z místních podmínek (rezistivita půdy). Hodnota samostatného uzemnění musí být v rozmezí 5 – 10  $\Omega$ . Provedení musí odpovídat znění dle TKP staveb.
41. Názvy nových počítacích bodů (čidel) jsou v žst. Pačejov a v obou traťových úsecích netradiční. Navrhujeme v žst. Pačejov označit počítací body symbolem PPB1, PPB2 atd. počínaje vjezdovým náv. 1L a pokračovat postupně až k opačnému vj. náv. 2S, v žst. Nepomuk zase např. 1NPB1 atd. V obou trať. úsecích zvolit označení např. 1HPPB2 respektive 1PNPB2 postupně od začátku ke konci trati a takto opravit veškerá ostatní označení (z důvodu budoucí realizace stavby modernizace trati s výstavbou DOZ).
42. Jednotlivá zařízení budou vybavena diagnostikou umožňující dálkový přenos stavových informací a naměřených hodnot zab. zařízení do lokálního diagnostického systému prostřednictvím intranetu. Diagnostika bude kompatibilní s diagnostikou použitou na pracovišti OŘ Plzeň – SSZT v Sušické ulici.
43. Jednotlivé PS pro zab. a sděl.zařízení neobsahují Výkazy výměr.
44. Upozorňujeme, že je nutné zajistit v rámci stavby včetně jejího projektování vzájemnou koordinaci mezi jednotlivými profesemi!

#### Ukolejnění

45. V projektu chybí jednotlivé situace KSU a TP.

#### Sdělovací zařízení

##### PS 05-02-08 Zastávka Kovčín, sdělovací zařízení

46. Navržený kabel CYSY má elektrickou pevnost jen 2kV. Kabeláž 100V včetně svorkovnic musí být na 4kV. Předpokládáme, že předepsaná měření zahrnují i měření hluku. Požadujeme doplnit druh ochrany na 100V rozvodu.

#### PS 05-02-07 Kabelizace

47. Rozvláknění DOK neodpovídá směrnici. Není zpracované připojení SÚ Horažďovice předměstí na DOK.

#### PS 05-02-06 Žst. Pačejov, kamerový systém

48. Chybí situační schéma a zapojení kamer K11 a12, u nichž předpokládáme přepětovou ochranu datových přípojek. Kamerový systém musí odpovídat směrnici SŽDC 97 a 108. Není uvedeno, zda jsou kamerové stožáry v POTV, není řešeno případné uzemnění nebo ukolejnění.

#### PS 05-02-05 Žst. Pačejov, informační systém

49. Odstavec 2.1 popisuje PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující. Informační systém musí odpovídat směrnici SŽDC č. 118 ze dne 14. října 2017. Není řešen rozdílný provoz Žst. Horažďovice předměstí a Pačejov. Není uvedeno, zda jsou stožáry IS v POTV, není řešeno případné uzemnění nebo ukolejnění.

#### PS 05-02-04 Žst. Pačejov, rozhlas pro cestující

50. Chybí situace VB. Navržený kabel CYSY má elektrickou pevnost jen 2kV. Kabeláž 100V včetně svorkovnic musí být na 4kV. Předpokládáme, že předepsaná měření zahrnují i měření hluku. Požadujeme doplnit druh ochrany na 100V rozvodu.

#### PS 05-02-03 Žst. Pačejov, vnitřní sdělovací zařízení; 4.2 Hodiny, datové a tel. rozvody

51. Hodiny na fasádě VB musí mít zajištěné spínání osvětlení.

#### 4.4 Zapojovač

52. Nejsou specifikovány okruhy zapojovačů, rozsah ovládání a nahrávání zapojovačů.

#### 4.5 EZS

53. Jedná se o zařízení EZS/ZPDP.  
54. InS DDTS je umístěn v Plzni ÚS Triangl.

#### PS 05-02-02 Žst. Pačejov, přenosové systémy

55. V Nepomuku v současné době není řídící PC KS, EZS.

#### PS 05-02-01 Žst. Pačejov, místní kabelizace

56. MOK do SÚ musí být 36 vláken, protože se z DOK vyvádí 12 vláken oboustranně a propojení 12 vláken SÚ - SM.  
57. Součástí projektu D.2 nebyly výkazy výměr.

#### PS 05-06-05 ED Plzeň, doplnění InS K systému DDTS ŽDC

58. Od 25.1.2018 platí TS 2/2008-ZSE Třetí vydání.

#### PS 05-06-04 Žst. Pačejov DDTS ŽDC

59. Od 25.1.2018 platí TS 2/2008-ZSE Třetí vydání

#### PS 05-04-01 Žst. Pačejov, orientační systém

60. Umístění a fráze OHM musí schválit SONS.

Nijak se nevyjadřujeme ke správnosti technického provedení a výpočtů, ani žádným způsobem nepřebíráme odpovědnost za následky způsobené případným pochybením výrobce při výrobě zařízení, případně pochybení projektanta při nevhodném použití, ani za



následky způsobené případným pochybením zhotovitele při realizaci díla. Odpovědnost za technickou správnost a volbu vhodného řešení nese vždy projektant a zhotovitel stavby.

Podepsal Schuh Josef dne 13.03.2018

### **Připomínky ST Plzeň**

#### Přejezd km 304,090:

61. Nesouhlasíme se šterbinovou prahovou vpustí třídy zatížení D400. Požadujeme monolitický polymerbetonový žlab třídy zatížení F900.
62. Doplnit zakružovací oblouky do podélného profilu přejezdu v místě napojení komunikace na přejezdovou konstrukci.
63. Povrch komunikace mezi kolejemi (závěrnými zídkami) a vně kolejí, vlevo k prahové vpustí a vpravo min. 2,5 m od osy koleje, požadujeme z asfaltobetonové směsi zakončenou ležatým obrubníkem (vpravo) včetně pružné modifikované zálivky.
64. Požadujeme zdůvodnění, proč není dodrženo opatření OTH „Železniční přejezdy – zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ ze dne 3. 4. 2017.

#### Železniční svršek:

65. Doporučujeme projektovat poloměry oblouků na celé metry.
66. Požadujeme zdůvodnit navržení obloukových výhybek č. 8 a 10 v ŽST Pačejov. Pokud to bude možné, požadujeme vložení výhybek jednoduchých i za cenu zvýšených úprav železničního spodku.

#### Železniční spodek:

67. Požadujeme zdůvodnit rozšíření drážní stezky opěrnou zdí U3 v km cca 300,720 – 300,740.
68. V km 301,800 až 302,000 je navržena opěrná zeď. Příčné řezy opěrné zdi nejsou v souladu se vzorovými příčnými řezy železničního spodku. Zárubové odvodnění opěrné zdi je třeba posoudit a vzhledem k tomu, že toto odvodnění je společné i pro železniční spodek, je nutné vzít v úvahu, zda nenavrhnout kontrolní šachty. Je také nutné skladbu zásypu opěrné zdi sjednotit s řešením železničního spodku. Nesouhlasíme s vložením desek XPS do tělesa železničního spodku.
69. V km 301,700 – 301,850 byl dle geotechnického průzkumu zastižen lokální výskyt škváry. Požadujeme navrhnout do projektu přetěžení těchto míst.
70. V některých úsecích je konstrukční vrstva navržena v místě stávajícího šterkového lože a není zasahováno do spodku. Proto požadujeme popsat řešení těchto míst, zda bude konstrukční vrstva ležet na původním šterkovém loži, nebo toto bude odtěženo, pak ale není zřejmé, jaký bude podklad.
71. V koleji č. 1 v úseku od km 303,630 do km 304,700 byly doplňkovým GTP zjištěny jílovité zeminy. Požadujeme změnit navrženou konstrukční vrstvu za zlepšené zeminy (mimo skalní úsek).
72. V místech, kde je zemní pláš tvořena zvětralou skalní horninou požadujeme pražcové podloží typu 5 dle předpisu SŽDC S4 a Ž 4.15.
73. Změna skladby konstrukčních vrstev v místech uložení nových výhybek (km 300,620 – kolej č. 2 a km 302,080 – kolej č. 1) není vhodná. V km 301,270 je změna konstrukčních vrstev v místě nástupiště.

- 74. Projektovou dokumentaci požadujeme doplnit o situaci pražcového podloží pro zpřehlednění změn konstrukčních vrstev a úklonů plánů.
- 75. Dále požadujeme popsat napojení na stávající stav.
- 76. V místech úpravy stávajících svahů ve větší šířce než 1 m, požadujeme vhodnou ochranu nového svahu.
- 77. Pro objekty zajištění skalních svahů požadujeme doložit vzorový příčný řez s vykreslením umístění záchytných sítí a kotevních prvků. V dokumentaci se uvádí, že rozsah síťování bude upřesněn v dalším stupni dokumentace, tuto dokumentaci požadujeme předložit k vyjádření.

#### Odvodnění:

- 78. V km 301,000 – 301,300 vlevo pod svahem je stávající příkop. V místě příkopu jsou navrženy sloupky trakčního vedení. Není zřejmé řešení tohoto odvodnění, resp. jeho funkčnost. Na levé straně tratě podél stávajícího příkopu nutno provést odřez stávajícího tělesa do levého příkopu (příčný řez v km 301,275).
- 79. V příčných řezech (např. 301,275) není zřejmé, zda nad trativodem v úrovni konstrukční vrstvy bude materiál výplně trativodu, nebo materiál konstrukční vrstvy. Proto požadujeme opravit detail řešení obsypu trativodu. Tento obsyp musí být až do úrovně pláň tělesa železničního spodku a je nutno prostor vyplnit vhodným propustným zásypem jednotné frakce.
- 80. Tam kde budou použity odvodňovací žlaby UCH, požadujeme celý prostor od koleje zasypat pouze novým drážním štěrkem 31,5/63, a to včetně prostoru za žlaby UCH.
- 81. V místech, kde jsou zemní zářezy vyšší než 3m a ve všech skalních zářezech, kde jsou navrženy jen trativody, požadujeme i zpevněné příkopy.
- 82. V místech vyústění odvodnění na svah je nutné vhodným způsobem zabránit erozi svahu, např. odlážděním.
- 83. Z důvodu častých krádeží požadujeme poklopy komínů šachet trativodů plastové.
- 84. V některých řezech je pláň ukloněná jednostranně a trativody jsou po obou stranách koleje. Nutno zvážit úklon pláň nebo nezbytnost trativodu (např. km 301,175 a 301,200).
- 85. Požadujeme zdůvodnění, proč není odvodněná pláň v koleji č. 5a.

#### Kabely:

- 86. Navrženou kabelovou trasu požadujeme zakreslit i do příčných řezů.
- 87. Přechody kabelů pod kolejí musí být zřizovány přednostně protlaky. V případě překopů musí být tyto provedeny před rekonstrukcí železničního spodku.
- 88. Trasa kabelovodu mezi Š5 a Š4 v ŽST Pačejov by měla být kolmo k ose koleje.
- 89. Požadujeme před započítáním výkopových prací ve spolupráci se zástupcem ST, SSZT, investora a dodavatele upřesnění kabelových tras při místním šetření. Před tímto upřesněním musí být zaměřeny pozemky.

#### EOV:

- 90. Přístup k dálkovému vedení a k diagnostice provozu EOv požadujeme umístit i na pracoviště traťového okrsku TO Horažďovice.
- 91. Délky topných tyčí musí být v souladu se vzorovými listy pro výhybky 2. generace.



#### Výstroj trati:

92. V technické zprávě výstroje trati je vhodné opravit identifikační a základní údaje o trati.
93. Součástí výměny výstroje dráhy by měla být i návěst Posun zakázán na koleji č. 5a v ŽST Pačejov.
94. Staničníky v km 304,900 požadujeme ve variantě cedule se žlutým nátěrem umístěné na sloupku. Betonový staničník může být ponechán s bílým nátěrem.
95. Konečné osazení zajišťovacích značek požadujeme projednat se ST.

#### Komunikace:

96. Požadujeme zvážit oplocení volné skládky v ŽST Pačejov nebo jinou zábranu před nežádoucím vjezdem vozidel, aby se volná skládka nepřeměnila na skládku divokou.

#### Nástupiště Kovčín:

97. Ukončení nástupiště služebním schodištěm není potřeba zřizovat.
98. Z dokumentace není zřejmá skladba svahových tvárnic. Požadujeme doplnit detail předpokládaného řešení.
99. V příčném řezu km 304,025 je zakresleny trativody a svodné potrubí černě (stávající?), ve vzorovém řezu km 304,050 červeně. Požadujeme pouze nové odvodnění a zdůvodnit nízkou hloubku uložení. Z dokumentace není zřejmé, jak budou trativody ochráněny před působícími silami roznášenými prefabrikovaným základem. Výšku obetonování svodného potrubí požadujeme doložit výpočtem.
100. Nesouhlasíme s číslováním nástupišť v zast. Kovčín. Požadujeme číslování stejné se stávajícím číslováním na celé trati. Bylo projednáno s Odborem provozuschopnosti O15.
101. Požadujeme doložit soulad umístění nástupiště s ČSN 73 4959, čl. 5.4. Doplnit hodnotu převýšení na začátku a konci nástupiště.

#### Nástupiště ŽST Pačejov:

102. Řešení železničního spodku v místě nástupištního prefabrikátu požadujeme upravit. Konstrukční vrstvu nutno ukončit před prefabrikátem a prefabrikát založit na únosné základové spáře.

#### Obecně:

103. Kdy se předpokládá zavedení rychlostního profilu V130 vyšších hodnot (modrá verze v situacích)? Požadujeme prověřit limitní hodnoty nedostatků převýšení.
104. Do TZ požadujeme doplnit navržené rychlosti ve výhybkových spojkách.
105. Při zemních pracích v blízkosti vzrostlých dřevin musí být postupováno v souladu s ČSN 83 9061. Bude-li přesto výkopovými pracemi narušen kořenový systém vzrostlých dřevin, musí být tyto dřeviny odstraněny ještě před ukončením výluky koleje.
106. Užitý vyzískaný materiál (včetně výzisku z kácení dřevin na pozemcích SŽDC) požadujeme přepravit na TO Horažďovice (Horažďovice předměstí).
107. Vodicí linie s funkcí varovného pásu musí splňovat pokyn O13 ze dne 4. 5. 2015 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace - pokyn“. Natřené části vodicích linií s funkcí varovného pásu musí být v protiskluzovém provedení dle sdělení

O13 ze dne 16. 9. 2010 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – sdělení“.

Podepsal Hrdlička Radek, Ing. dne 13.03.2018

### **Připomínky ÚE - majetkové oddělení**

#### **Souhlasím**

Pouze upozorňuji, že probíhá převod komunikace parcela č. 1195/17 k.ú. Pačejov na Plzeňský kraj a obec Pačejov. Z dokumentace ale vyplývá, že stavba se tohoto pozemku nedotkne.

Podepsal Zdeněk František dne 22.02.2018

### **Připomínky ÚŘP – kontrolní operátor regionu**

#### **Souhlasím**

Podepsal Tlčimuková Jiřina dne 08.03.2018

### **Připomínky ÚŘP – odbor technologie**

D. Technologie; D.1 Železniční zabezpečovací zařízení; PS050101 SZZ; Obecně:

108. Pro zpřesnění požadavků na kolejová řešení dopravní s provozem vlaků pod dohledem systému ERTMS/ETCS úrovně 2 byl zpracován na O6 GR SŽDC dokument „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“ (dokument přikládáme jako přílohu těchto připomínek), který má dle našeho názoru dopad i na SZZ žst. Pačejov ve vztahu k navrženým úpravám kolejového řešení. Je potřeba provést posouzení projektu stavby podle těchto zásad a případně upravit řešení projektu stavby tak, aby bylo ve shodě se zmiňovaným dokumentem O6 GR.

PS050101 SZZ 0001 TZ; 1. Všeobecná část; 1.7 Stávající stav zabezpečovacího zařízení

#### 1.7.1 ŽST Horažďovice předměstí

109. Je nutné projektantem prověřit dobu výluk (vypnutí zabezpečovacího zařízení) na vyzkoušení a nasazení nového SW. Vzhledem k tomu, že dojde ke změně systémového SW Horažďovice předměstí, musí dojít k jeho řádnému přezkoušení (nejen na simulátoru, ale i s vnějšími prvky).

#### 2. Provizorní stav SZZ; 2.2 Stavební postupy

110. Je potřeba dopsat nutnost obsluhy alespoň PN (přivolávací návěsti) na nově aktivovaných návěstidlech z důvodu nemožnosti rozjezdu vlaků nákladní dopravy na velkém stoupání po zastavení u vjezdového návěstidla.

3. Technické řešení zabezpečovacího zařízení; 3.1 Koncepte řešení zabezpečovacího zařízení; 3.1.5 Návěstidla; 3.1.5.1 Seznam návěstidel

111. Dopíšte návěstidla Se9 – Se12.

PS050101 SZZ 0201 Sit. schema

112. Dopíšte název odjezdového návěstidla u S3a;



113. Cestové návěstidlo Sc3 musí mít dle TNŽ distanční vložku mezi spodní žlutou a zeleným pruhem;
114. Je uvedena rozdílná km poloha návěstidel 1S, 2S, Př1S, Př2S v Tabulkách návěstidel a poloha napsaná ve schématu u těchto návěstidel. Správnou km polohu těchto návěstidel uveďte i v souboru PS050104\_PANE v 0201;
115. V tabulce rychlostí uveďte rychlost i pro cesty z 1.TK HOPA při poloze V1/2- na liché koleje a opačně;
116. V tabulce rychlostí uveďte rychlost i pro cesty z 2.TK PANE při poloze V11/12- na 2. kolej a opačně;
117. Přejmenujte úsek „K1a“ na „4 - 5“, protože nejde o kolej, ale jen o kolejový úsek (mezi výh. 4 a 5). Dále toto opravte i v tabulce počítačů náprav.

#### PS050101 SZZ 0601 Pohled na monitor

118. Opravit nesoulad v číslování výhybek ve schématech 0201Síťové schéma a 0601 Pohled na monitor;
119. Jestliže v Pačejově nebude samostatná JOP, měl by být pohled na JOP i s ŽST Horažďovice předměstí.
120. Umístění nápisů zastávek Kovčín a Nekvasovy neodpovídá přesné vzájemné poloze zastávek a přejezdů.
121. Je třeba doplnit indikace od přejezdů v úsecích Horažďovice předměstí – Pačejov a Pačejov – Nepomuk.
122. Značka dopravní kanceláře má odpovídat skutečné poloze ovládacího pracoviště (DNO) – otočte.

#### PS050101 SZZ 0602 Deska nouz obsluh

123. Nápis „Volnost mezistaničního úseku Pačejov – Nepomuk 1. TK“ je u obou kolejí pro 1. TK – 1x opravte na 2.TK.
124. Nápis „Volnost mezistaničního úseku Horažd. předm – Pačejov 1. TK“ je u obou kolejí pro 1.TK – 1x opravte na 2.TK.
125. Název tlačítek pro uzavření přejezdů je správně jen „Uzavření“;
126. Také ve směru Pačejov - Nepomuk je nutné mít indikace bezanulačního, bezvýlukového a bezporuchového stavu pro každou TK (jako je to ve směru Horažďovice předměstí - Pačejov).

#### PS050103 TZZ HOPA; PS050103 TZZ HOPA 0001 TZ; 2. Technické řešení zabezpečovacího zařízení; 2.1. Koncepce řešení zabezpečovacího zařízení; 2.1.6. Úpravy PZZ v km 293,204

127. Dopište ve druhé větě odstavce, že bude zrušeno zařízení Remonte a indikační a ovládací prvky budou v JOP.

#### PS050103 TZZ HOPA 0201 Sit schema

128. Ve směru uděleného traťového souhlasu má AH základní návěst volno – opravte.

#### PS050104 TZZ PANE; PS050104 TZZ PANE 0201 Sit schema

129. Ve směru uděleného traťového souhlasu má AH základní návěst volno – opravte.

#### D 2 Zel sdel zarizeni; PS 050208 Kovcin sdel-zarizeni; PS050208 001 TZ

130. V dokumentaci není popsána možnost ovládní rozhlasu v Kovčíně z DK Pačejov.

F\_Organizace\_vystavby; F\_1\_Technicka zprava ZOV; 15. Stavební postup č.3 a; 7. Jízdy vlaků

131. V dokumentaci je uvedeno v poslední větě odstavce, že „Pro vlaky v nezávislé trakci je možné využít stávající kolej č. 5“. Kolej č. 5 je opravdu bez TV, ale pouze odjezdová pro vlaky směr Horažďovice předměstí – nelze na ni vjíždět ze žádného směru ani odjíždět směr Nepomuk. Je nutné v celé dokumentaci opravit, že SP3a, SP3b nelze v Pačejově vlaky křížovat ani předjíždět;

#### 16. Stavební postup č.3 b

132. V poslední větě úvodního odstavce SP 3 b opravte, že je do Nepomuka sjízdná pouze 1. TK.

#### 7. Jízdy vlaků

133. V dokumentaci je uvedeno v poslední větě odstavce, že „Pro vlaky v nezávislé trakci je možné využít stávající kolej č. 5“. Kolej č. 5 je opravdu bez TV, ale pouze odjezdová pro vlaky směr Horažďovice předměstí – nelze na ni vjíždět ze žádného směru ani odjíždět směr Nepomuk. Je nutné v celé dokumentaci opravit, že SP3a, SP3b nelze v Pačejově vlaky křížovat ani předjíždět;

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 12.03.2018

### **Připomínky OPS Plzeň - Oddělení investiční**

#### SO 05-10-01 Železniční svršek

134. Požadujeme vysvětlit nasazení protisměrných oblouků do obou kolejí v km 302,220 až 302,323 v koleji č.1 a v km 302,269 až 302,344 v koleji č.2 (za výhybkou č.12). Dle našeho názoru postačí provést vyrovnání osových vzdáleností kolejí ze 4,75m na 4,00m protisměrnými oblouky pouze v jedné koleji.

#### SO 05-10-01 Železniční svršek

135. Transformované obloukové výhybky č.8 a 10 požadujeme nahradit jednoduchými i za cenu vysunutí zhlaví směrem na Nepomuk.

#### SO 05-11-01 Železniční spodek

136. V situačních výkresech nejsou zakresleny obtoky odvodnění u těchto trakčních stožárů (TS):

TS 305 až 320 obě strany – žlaby UCH/UCB

TS 322 až 326 pravá strana – krabicový díl U3

TS 327 až 333 a TS1 levá strana – krabicový díl U3

TS 85 a TS 1 až 7 levá strana – žlaby UCH/UCB

TS 86 a TS 2 až 6 pravá strana – žlaby UCH/UCB

TS 41 a TS 55 levá strana – žlaby UCH/UCB

TS 76 až 84 pravá strana – krabicový díl U3

Podepsal Lískovec Jiří, Bc. dne 23.03.2018



### **Připomínky OPS Plzeň - Oddělení ekologie**

**Souhlasím**

Podepsal Ryba Stanislav, Ing. dne 20.02.2018

### **Připomínky ÚT - PLZ – energetika**

137. Pro každé nově vzniklé odběrné místo požaduji samostatné měření el. energie.

Podepsal Drncová Andrea dne 27.02.2018

### **Připomínky ÚT - PLZ – požární ochrana**

138. Požadavek na opravu resp. doplnění příslušného znění v odstavci "Nouzové osvětlení".

139. Prostor Sdělovací místnosti N 1.01 a stavební ústředny N 1.04 provozovatel požaduje z důvodu bezpečnosti práce - nebezpečí úrazu el. proudem - dotykem živých částí vybavit svítidly s vlastním zdrojem s funkcí svítidla např. "osvětlení únikové cesty" či "protipanické osvětlení".

Zdůvodnění: Prostory nejsou vybaveny přirozeným osvětlením-okny a práce zaměstnanců včetně externích servisních společností, zde může probíhat na technologickém zařízení i v době výpadku základního napájení, včetně práce v noční době.

140. Opravit resp. vypustit v kapitole "Hasicí přístroje" citaci o PHP, že slouží i pro venkovní trakční TS - zde se vyskytuje střídavé napětí o hodnotě 25 kV ! (PHP je pouze pro hašení EZ do 1000 V). Hašení pomocí PHP se v takovýchto případech z výše uvedených důvodů (nebezpečí úrazu el. proudem) vůbec neuvažuje neboť u zařízení musí být nejprve bezpečně zajištěn beznapěťový stav.

Podepsal Knížek Karel dne 27.02.2018

### **Připomínky ÚT - vodohospodář**

**Souhlasím**

Podepsal Mülling Karel dne 09.03.2018

### **Připomínky SŽDC - SŽE Plzeň**

**Souhlasím**

Podepsal Hásek Luděk dne 16.03.2018

### **Připomínky SŽDC - SŽG Praha IG**

Níže jsou uvedena vyjádření k majetkoprávní části a vyjádření správců ŽBP, PPK a ŽMP ke geodetické části dokumentace.

Oficiální vyjádření k předložené dokumentaci stavby za SŽG Praha vydá Ing. Ondřej Kugler, ÚOZI ze strany investora.

#### KONTROLA SPRÁVCE ŽBP:

Ke kontrole byla předložena geodetická dokumentace projektu výše uvedené stavby.

141. Bodové pole vyhotovila SŽG v letech 2006 až 2013, přičemž měření bylo provedeno dle TKP tak, aby bylo možno body použít pro úpravu geometrické polohy stávajících kolejí i úpravu tvaru železničního tělesa včetně staveb železničního spodku.
142. Ve složce I\_GEODETICKA\_DOKUMENTACE se nachází pouze technická zpráva, vlastní dokumentace se nachází v adresáři ZZZ\_OTEVRENA VERZE.
143. O možném poškození bodů stavbou se v dokumentaci nehovoří.

Závěr: Dle technické zprávy byly jako mapový podklad použity body platného ŽBP. Bodové pole je možné použít v plném rozsahu.

#### KONTROLA SPRÁVCE PPK:

Byla provedena početní kontrola projektu železničního svršku s těmito výsledky:

144. Ve výkresu chybí podrobnější popisy u oblouků vyšších kolejí.
145. Ve výkresu pdf má být délka Lkm (3. kolej, km 301.962) rovna hodnotě 38.320m, nikoliv 38.487m.
146. U kolejí č. 3, 5, 7 jsou chybné hodnoty u zakružovacích oblouků lomu nivelety ( $R_v = 1000000$  atd.).
147. Není dodržena osová vzdálenost na širé trati (4000mm) mezi 1. a 2. kolejí (km 304.122-304.177) 3998, 3997 mm.
148. Na 3. koleji v km 302,017 využívá projektant minimální hodnoty délky prvku 16,000m – doporučuji ještě jednou zvážit nutnost použití minimální hodnoty
149. Dále byla provedena kontrola návaznosti 2. koleje na GPK opravné práce ST Plzeň v km 299,6 – nenavazuje směrově ani výškově. Žádáme o úpravu návaznosti způsobem tečna-tečna.

Případné podklady projektantovi této stavby poskytne správce PPK (Ing. Poustka - Poustka@szdc.cz).

Prosíme o doplnění a úpravu projektové dokumentace.

#### KONTROLA SPRÁVCE ŽMP:

Kontrolovaná dokumentace:

I\_GEODETICKA\_DOKUMENTACE – (ZZZ\_OTEVRENA VERZE)

I.3 Geodetická dokumentace

I.3.1 Technická zpráva - TZPRO0401KM290-314ML215-253.pdf

I.3.2 Dokumentace ZBP – Kontrolu provede SŽBP

I.3.3 Přehled kladu ML - KLAD0401KM290-314\_P0.dgn (\*.dwg)

I.3.4 Seznam souradnic - 0401KM290-314\_P0.txt

I.3.5.1 Vykres - 0401KM290-314\_P0.dgn

I.3.5.2 Podklady z KN

Geodetické podklady zpracovala SŽG Praha, pracoviště Plzeň v květnu r.2017. V říjnu r.2017 proběhla v daném úseku reambulace a doměření nových prvků.



V příloze přikládám nově zaměřené a upravené podklady: Výkres 0401KM290 314\_P0\_nov.dgn, Seznam souřadnic 0401KM290-314\_P0\_nov.txt a Technickou zprávu TZPRO0401KM290-344ML215-303\_P0.pdf.

Uvedené přílohy jsou přiloženy v souboru přílohy\_SZMP.zip.

Ostatní podklady jsou bez připomínek.

Prosím o zapracování těchto podkladů do finální dokumentace.

#### VYJÁDŘENÍ K MAJETKOPRÁVNÍ ČÁSTI:

Vyjádření k majetkoprávní části je přiloženo - soubor Maj.Vyjádření Peronizace Pačejov.rtf a spolu s ním i přílohy k vyjádření – soubory UMVZST\_Nepomuk.zip a UMVZST\_Pačejov.zip.

Podepsal Karlíková Eliška Ing. dne 15.03.2018

#### Připomínky TÚDC Praha

##### **Souhlasím**

Nutno splnit podmínky viz přílohy

Podepsal Cířhan Bohumil Ing. dne 19.03.2018

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

**O zapracování připomínek chceme být informováni.**

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

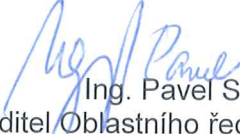
**Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby.** Odpovědnost za předložené dílo zůstává na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

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

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

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

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

  
Ing. Pavel Surý  
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Plzeň  
Sušická 23, 326 00 Plzeň  
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ70994234  
(05)

▪ **Přílohy:**

- Příloha 1.** Vyjádření ÚŘP – ISPD č.j.19/18-INV ze dne 12.3.2018
- Příloha 2.** Vyjádření SŽG Praha IG – ISPD č.j.19/18-INV ze dne 15.3.2018 (elektronicky)
- Příloha 3.** Vyjádření SŽG Praha IG – ISPD č.j.19/18-INV ze dne 15.3.2018 (elektronicky)
- Příloha 4.** Vyjádření SŽG Praha IG – ISPD č.j.19/18-INV ze dne 15.3.2018 (elektronicky)
- Příloha 5.** Vyjádření SŽG Praha IG – ISPD č.j.19/18-INV ze dne 15.3.2018 (elektronicky)
- Příloha 6.** Vyjádření TÚDC Praha – Tomáš Fencel ze dne 16.3.2018 pod č.j.03386/2018-O