



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Sdružení
PRODEX-VALBEK



1	Dokumentace po zpracování připomínek	05/2016		Číslo soupravy:
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Objednatel:



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



Odpovědný projektant stavby	Ing. Pavol Bartoš	
Odpovědný projektant PS, SO, části	Ing. Pavol Bartoš	
Vypracoval	Ing. Pavol Bartoš	
Technická kontrola	Ing. Pavel Novák	

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice

Zpracování připomínek

PRODEX spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2
tel.: +420 277 007 726
e-mail: info@prodex-cz.eu

Zak. číslo zhotov.	15XP24005
Datum	05/2016
Stupeň	PROJEKT (DSP)
Měřítko	-
Část	Příloha
H	6

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK

STAVBA: **Zvýšení tražové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **PROJEKT (DSP)**

Vypracoval: Ing. Pavol Bartoš

V Praze, 05/2016

Obsah:

1.	Úvod	5
2.	Zpracování připomínek	8
2.1	SŽDC, Stavební správa východ	8
2.2	SŽDC, Odbor přípravy staveb (O6)	11
2.3	SŽDC, Odbor investiční (O7)	12
2.4	SŽDC, Odbor operativního řízení a výluk (O11)	12
2.5	SŽDC, Odbor základního řízení provozu (O12)	12
2.6	SŽDC, Odbor tražového hospodářství (O13)	14
2.7	SŽDC, Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)	29
2.8	SŽDC, Odbor provozuschopnosti (O15) - Oddělení životního prostředí	30
2.9	SŽDC, Odbor jízdního řádu (O16)	32
2.10	SŽDC, Odbor strategie (O26)	32
2.11	SŽDC, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)	32
2.12	SŽDC, Oblastní ředitelství Brno	33
2.13	SŽDC, Správa železniční geodézie Praha	48
2.14	SŽDC, Správa železniční energetiky	49
2.15	SŽDC, Technická ústředna dopravní cesty	49
2.16	ČD, Odbor investic a veřejných zakázek - O3	50
2.17	ČD, Odbor železničních stanic O31	51
2.18	ČD, Odbor správy a prodeje majetku O32	51
2.19	ČD, ROJ - Regionální organizační jednotka	51
2.20	ČD Telematika a.s.	53
2.21	ČD, ROC Jihlava (KCOD - Krajské centrum osobní dopravy Jihlava)	54
2.22	Kraj Vysočina, Odbor dopravy a silničního hospodářství	54
2.23	ČD Cargo, a.s.	54
2.24	RAILREKLAM	54
3.	Přílohy	54

1. ÚVOD

V rámci zpracování projektu stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice" proběhlo dne 17.3.2016 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice konferenční projednání připomínek. Náplní jednání bylo odborné připomínkové řízení, na kterém byly dohodnuty úpravy dokumentace pro definitivní odevzdání vyplývající z projednání odborných vyjádření, připomínek a požadavků určených zástupců objednatele.

K vyjádření v rámci připomínkového řízení byly vyzvány následující organizace, potažmo jejich složky:

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc
2. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
3. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
4. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor operativního řízení a výluk (O11)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
5. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor základního řízení provozu (O12)
Křižíkova 552/2
186 00 Praha 8
6. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor traťového hospodářství (O13)
Křižíkova 552/2
186 00 Praha 8
7. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Křižíkova 552/2
186 00 Praha 8

8. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor provozuschopnosti (O15) - Oddělení životního prostředí
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
9. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor jízdního řádu (O16)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
10. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
11. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)
Pernerova 2819/2a
130 00 Praha 3
12. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26
611 43 Brno
13. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtupnou 645/8
186 00 Praha 8
14. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správa železniční energetiky
Markéty Kuncové 990/12
615 00 Brno - Židenice
- přeposláno na SŽE Pardubice
15. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
16. České dráhy, a. s.
Odbor investic a veřejných zakázek - O3
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

17. České dráhy, a. s.
Odbor železničních stanic O31
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
18. České dráhy, a. s.
Odbor správy a prodeje majetku O32
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
19. České dráhy, a. s.
ROJ - Regionální organizační jednotka
Kounicova 26
611 43 Brno
20. ČD Telematika a.s.
Pod Tábořem 369/8a
190 00 Praha 9
21. České dráhy, a. s.
ROC Jihlava (KCOD - Krajské centrum osobní dopravy Jihlava)
Havlíčková 2408/122
586 01 Jihlava
22. Kraj Vysočina
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Žižkova 57
587 33 Jihlava
23. ČD Cargo, a.s.
Havířská 724
580 01 Havlíčkův Brod
24. RAILREKLAM
Štětкова 1638/18
140 00 Praha 4

Reakce na připomínky byly po dodatečných projednáních rozeslané všem složkám elektronickou poštou dne 14.4.2016 k odsouhlasení. Další drobné úpravy doručené připomínkujícími složkami do daného data (21.4.2016) byly do dokumentace zapracované. Po tomto zapracování je znění připomínek konečné a je popsáno v této příloze dokumentace.

V dalším textu bude užito zkratk:

SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

ČD České dráhy, a.s.

Zapracování připomínek

2. ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK

2.1 SŽDC, STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD

Jednotlivé připomínky:

A Průvodní správa:

Str. 14 - Část 3.2 – upravit text

Text byl upraven - zůstal pouze popis ZOK a PHS u objektu Chlístov č. p. 21.

Str.18 - část 5.1 – sporný 4. Odstavec

Odstavec byl vypuštěn.

Str.20 – odstranit SO 00-00

Bylo odstraněno.

Str.24- odstranit odkazy na neobsazené objekty

Bylo upraveno. Neobsazené části dokumentace zůstávají - dle Směrnice GŘ č. 11/2006 - s popisem např. neobsazeno.

Str.30 – Oprava kolejových obvodů ... - tento odstavec je nutné přepracovat – nelze se odkazovat na nabídku určitého zhotovitele

Bylo upraveno na: Projektant upozorňuje, že nově instalované zařízení UNZ je v záruce, a tak je potřeba při zadání úprav uvést podmínku převzetí záruky na doplněném zařízení.

Související stavby – Říkonín – Vlkov(5/17-12/18)

Bylo doplněno.

Chybí části: B.4- Odolnost a zabezpečení stavby a B.8 dopravní opatření

V definitivním odevzdání bylo doplněno.

Souhrnná technická zpráva

Kde v rozpočtu je zahrnuto měření na dokončených SO mostních na standartních protikorozních opatřeních

Do rozpočtů dotčených SO mostů byly doplněny položky:

75Z240 Trvalá zařízení pro sledování bludných proudů - vývody z výztuže KČ/KUS

75Z250 Trvalá zařízení pro sledování bludných proudů - vývody pro měření na mostních závěrech, příp. na OK KČ/KUS

75Z120 Měření vlivu bludných proudů při dokončení stavby KČ komplet

Str.19 1.odstavec – pozor jsme v PS – upravit

Bylo vypuštěno.

str.33 - kácení ~~bude~~ je navrženo- 2.odst.

Bylo opraveno.

1.3.4.6 + 1.3.5. revitalizace?

Bylo opraveno v celém dokumentu na "rekonstrukce".

Str.38 -1.4.2.1- 3 odrážka opravit

Bylo opraveno - chybějící zdroj odkazu byl odstraněn.

Str.42 -2.odst. název výrobku – optický rozvaděč –upravit

Bylo upraveno.

Str.44 – 2.odst rekonstrukce kolejnic – souvislá výměna kolejnic

Bylo opraveno na "souvislá výměna kolejnic".

3.odst. vynechat „jenž původně nebyl součástí PD“

Bylo vypuštěno.

Str.63 A-kabel 6 kV v úseku HB-O SDC-SEE se požaduje je nutné provést

Bylo upraveno.

Str.67 SO 11-01 – poslední věta zmatečná

Věta byla vypuštěna.

Str.68- úprava povrchů vozovek- upravit na základě vyjádření správců – půjde jako bod do zadávacích podmínek

Bylo opraveno.

Str.71 – 1.4.10 – neuvažuje se s náhradní výsadbou x str.33 může být uložena náhradní výsadba

Kapitola 1.4.10 STZ upravena: Na základě § 9 zákona č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Náhradní výsadba bude provedena na pozemcích, které určí příslušné orgány ochrany přírody. Konkrétní podmínky budou stanoveny v rozhodnutí o kácení dřevin.

Str.76 1.4.13.2 další požadavky na realizaci stavby –ČEZ, 2.odst. zrušit

Bylo vypuštěno.

str.78 demolice – součást žel.spodku?

Ano, drobné demolice popsané v 1.6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ (např. v prostoru přístupu pro realizaci PHS vpravo v Horním Chlístově) jsou součástí SO žel. spodku. V rozpočtu jako:

981167 DEMOLICE BUDOV DŘEVĚNÝCH S ODVOZEM DO 16KM

967154 VYBOURÁNÍ ČÁSTÍ KONSTRUKCÍ BETON S ODVOZEM DO 5KM

1.6.2 – 2.odst. předkategorizace již existuje!!

Bylo upraveno na: Materiál železničního svršku bude na základě předkategorizace a rozhodnutí Komise pro hospodaření s vyzískaným materiálem z majetku SŽDC určen k dalšímu případnému využití.

B.2

str.27 – 1.stavební postup jaké činnosti na SO 14-13 ??

Stavební činnosti na tomto SO jsou podrobně popsány v odrážkách na začátku kapitoly o stavebním postupu č. 1 (část „popis činnosti“).

Výroba ocelové konstrukce byla doplněna do přípravných prací.

Ve stavebním postupu 2 je nyní počítáno také s výměnou ložisek pod kolejí č. 1 pro možnost využití opravy (výměny ložisek) správcem.

Str.29 - stavební postup č.2- snesení stávajících přejezdových konstrukcí- po celou dobu výstavby budou přejezdy nefunkční???Vhodné by bylo umožnit přejezd především u zastávky Perknov

Nikoli, přejezdy budou po dobu výstavby funkční (konstrukce je vždy snesena a nově zřízena po polovinách dle kolejí), vyloučené budou pouze krátce v době práce na nich. Přístup pro cestující na nástupiště přes upravovanou kolej bude zabezpečen provizorní plochou - výdřevou.

- Vhodné by bylo nejprve udělat potřebné výpichy v 5 ŽST a poté teprve snášet kabel zavěšený na TV

Doplněno.

- Kdy se předpokládá broušení?- doplnit

Úprava poježděných ploch kolejnic se dle TKP provádí u nově vložených kolejnic po dokončení směrové a výškové úpravy koleje vyhovující pro rychlost vyšší než 80 km/h a po zřízení bezstykové koleje nejpozději do jednoho roku od zahájení zkušebního provozu. Organizátor broušící kampaně si u SŽDC OTH vyžádá pokyny pro úpravu poježděných ploch kolejnic. V pokynech mu OTH upřesní kvalitativní požadavky a stanoví předepsané výsledné profily. Vzhledem k tomu, že tato činnost již zasahuje mimo HMG stavby, nebylo doplněno, byla pouze doplněna textace v dokončovacích pracích.

C – koordinační situace – doplnit cizí síť

Veškeré zjištěné sítě jsou ve výkresech zaneseny.

SO 31-01.1 - příloha 7 – v kterých položkách jsou zahrnuty provizorní úpravy TV?

Provizorní úpravy jsou sumarizovány v položce č. 81 „Úpravy stávajícího TV - provizorní stavy za 100m“.

SO 22-01 – příloha 1.06 – obě koleje označené č.1

Bylo opraveno.

POV – příloha 4 PS21-01.1- časově nespecifikováno – doplnit

Doplněno.

Protihlukové stěny- všeobecně

chybí část příloh dokumentace

Bylo doplněno.

SO 10-05.1 – do TZ doplnit: Před zahájením prací na SO je nutné nechat vyhotovit statický pasport rodinného domu č.p.21

Bylo doplněno.

Žel. svršek a žel.spodek

TZ

Str.7 – 2.3 SO 11-01 (jež původně nebyl součástí PD)-odstranit

Bylo opraveno. Věta byla vypuštěna.

Str.17 - 5.8 – materiál bude kategorizován(dle předkategorizace, který je užitý, případně k regeneraci-směrnice č.42)

Bylo opraveno. Byl doplněn odkaz na Směrnici č. 42.

Využití pražců SB6- 1200ks- dle předkategorizace je většina pražců užitých, budeme jich mít v době realizace rozšíření stezky dostatek ???

Dle předkategorizace bude v 1. koleji vyzískáno 650 ks a ve 2. koleji 550 ks pražců SB 6 kategorizovaných jako šrot. Bylo přepracováno umístění rovinanin podél kolejí tak, aby veškeré pražce z demontovaného roštu koleje byly využity na drážní stezky té stejné koleje v rámci jednoho stavebního postupu.

50% recyklátu zpět do kolejového lože??

Bylo opraveno. Recyklát 32/63 mm 50 % objemu vytěženého KL bude předrcen a použit do podkladních vrstev a zásypů drážní stezky (polo)zapuštěného kolejového lože.

Str.18 – 5.10 neznám SO 04-11-01, „Návrh osazení zajišťovacích značek předá zhotovitel stavby v rámci projektu ke schválení objednateli stavby.“ – zmatečné-opravit

Bylo opraveno. Údaj nesprávného objektu byl odstraněn. Uvedená věta byla přeformulována. Návrh, počet zajišťovacích značek a jejich umístění je uveden ve Výkaze výměr.

Str.25- 9. 1.odst., poslední věta– zmatečné-opravit

Bylo opraveno. Zavedení projektované rychlosti bude možné až po svaření do bezстыkové koleje a po souhlasu Správou tratí.

- Bylo by vhodné doplnit km úseků s kolejnicí s vyšší otěruvzdorností a vytvrzenou hlavou

Bylo zapracováno. Údaje úseků typů kolejnic a materiálu jsou součástí Výkazu výměr.

Příloha 3.1 na začátku úseku by bylo vhodné směrové a výškové vyrovnání

Bylo zapracováno. Před začátkem úseku bylo v obou kolejích doplněno směrové a výškové koleje ve stávajícím stavu v délce 25 m.

Příloha 3.3 směrové a výškové vyrovnání končí „0“ u Váš 0,014

Bylo opraveno v obou kolejích. V podélném profilu jsou uvedeny výškové odchylky a niveleta stávající koleje v době před začátkem související stavby Oprava výhybek v žst. Okrouhlice, která bude provedena v předstihu v první polovině 2016. Opravené hodnoty jsou již vztaženy k niveletě související stavby.

Kolej č 2 Dtto

Bylo opraveno - viz předchozí odpovědi.

SO 12-01 nástupiště

VV pol.č.27 - 2m²- nedostačuje

Bylo opraveno, plocha signálního pásu činí 2,767m².

Proč pol.č.25+26- 219m nástupiště je celkem 220m

Bylo opraveno, omylem bylo odečteno 2x 0,4m přerušení VLsVP, zároveň byly přidány 4 m nátěru pro služební schody (celkově tedy nyní 224 m).

SO 18-01- chybí svodidla a silniční značení

Po domluvě s por. Bc. Petrem Tomšovským, komisařem DI PČR Havlíčkův Brod, bylo rozhodnuto o umístění silničních svodidel za výstražníkem u koleje č. 1 na přístupové komunikaci mezi km 0,093 70 – 0,195 70.

SO 13-02 a SO 13-01 – doplnit rozhledové trojúhelníky

Rozhledové trojúhelníky byly doplněny.

SO 14-13 pol.č.37-kolejové lože??

Bylo koordinováno s SO žel. svršku.

Všeobecně- doplnit soupis prací dle vyhlášky 230, ze dne 25. června 2012,

Bylo doplněno v definitivním odevzdání.

2.2 SŽDC, ODBOR PŘÍPRAVY STAVEB (O6)

Obdrželi jsme k připomínkám projekt výše uvedené stavby, ke kterému uplatňujeme následující připomínky:

Dopravní technologie (zpracoval Ing. Zeman, tel.: 702 209 232):

- Bez připomínek.

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

- Bez připomínek.

Železniční svršek a spodek (zpracoval Ing. Panchartek, tel.: 724 030 021):

- Bez připomínek.

Pozemní stavby (zpracoval Ing. arch. Andršt, tel.: 724 951 970):

- Bez připomínek.

Protihlukové objekty (zpracoval Ing. arch. Andršt, tel.: 724 951 970):

- V dokumentaci není doložen statický výpočet, ani nejsou stanoveny požadavky na zatížení protihlukové stěny ve smyslu technických norem a předpisů. Žádáme doplnit.

Bylo doplněno.

- Zásadní připomínka – dle pokynu náměstka GŘ pro modernizaci dráhy č.j. 17038/11-OI ze dne 8. 4. 2011 nelze v dokumentaci stavby a v zadávací dokumentaci stanovovat materiálové řešení konstrukce PhS z důvodu vyloučení možné diskriminace při zajišťování dodávek PhS (PhS je ve smyslu platné legislativy výrobek). Žádáme v tomto smyslu dokumentaci upravit.

V TZ byly specifikovány požadované vlastnosti protihlukových stěn bez uvedení materiálového řešení.

Byl doplněn odstavec „Projektový návrh protihlukové stěny“ ve kterém je popsán materiál, který byl použit pro účely grafického znázornění v projektu a pro sestavení rozpočtu objektu.

- Některé navržené únikové východy nejsou funkční – nejsou dostatečně šířkově dimenzovány a neumožňují vedení zásahu ani transport zraněných na nosítkách. V situacích není jejich poloha staničena (obecně dokumentace svým rozsahem nesplňuje požadavky na stupeň „projekt“).

Šířkové uspořádání únikových východů bylo opraveno, bylo doplněno staničení.

- Tzv. „panely s nouzovými průchody“ se standardně nazývají „prostupné panely“ a nesmí být opatřeny takovým značením, které by bylo pro nepoučenou osobu jednoznačně identifikovatelné. Nesouhlasíme tedy s jejich barevně kontrastním vyznačením (možné řešení je např. barevné reflexní označení na sousedních sloupcích).

Barevné řešení prostupných panelů bylo sjednoceno s ostatní částí PHS. Bylo doplněno reflexní označení polí na sloupky ze strany nástupu IZS do kolejiště, též v souladu s připomínkou složky O30.

- Žádáme doložit, že bylo projednáno a odsouhlaseno napojení PhS na sloupy TV (pozn.: jde o nestandardní řešení zásadním způsobem ovlivňující kontroly TV).

Trakční podpěra č. 74 má samostatný standardní svorníkový základ. Podpěra typu HEB 200 bude sloužit pro zasunutí panelů PHS a zároveň bude sloužit jako bránová podpěra TV. Při údržbě bude mít správce TV přístup ke všem podstatným částem této podpěry. Řešení bylo prezentováno na závěrečné poradě 5.2.2016 a tamtéž odsouhlaseno správcem trakčního vedení. Záznam z porady je doložen v části dokumentace H.2 Záznamy z výrobních porad.

Projekt byl předložen k připomínkám nekompletní. Některé zásadní součásti Souhrnné části nebyly v předložené dokumentaci doloženy, nejsme tedy schopni konstatovat, že stavba je v souladu s platnou legislativou a splňuje všechny požadavky předpisů provozovatele dráhy. Dále chybí části G (náklady) a I (geodetická dokumentace), některé části jsou nekompletní (např. H - doklady). Žádáme o předkládání kompletních dokumentací k připomínkovému řízení.

Část G se k připomínkám nepředkládá, část I je předložena pouze v omezeném rozsahu (I.2), část H je doložena ve stavu rozpracovanosti, standardně se k připomínkám také nepředkládá.

Projektant vyzval zástupce všech připomínkujících složek k tomu, aby specifikovali problematiku přílohy a projektant je dodá k posouzení v domluveném rozsahu - nebyl vznesen žádný další požadavek.

2.3 SŽDC, ODBOR INVESTIČNÍ (O7)

Bez připomínek.

2.4 SŽDC, ODBOR OPERATIVNÍHO ŘÍZENÍ A VÝLUK (O11)

Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel paní Lenka Komínová, tel. 972 244 280)

Bez připomínek.

2.5 SŽDC, ODBOR ZÁKLADNÍHO ŘÍZENÍ PROVOZU (O12)

K projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542)

Bez připomínek.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

- A. Průvodní zpráva;
V celé zprávě se u kilometrické polohy přejezdu musí používat evidenční číslo přejezdu, které je součástí označení přejezdu.

Bylo doplněno.

- A. Průvodní zpráva; 2. Základní údaje o stavbě; 2.1 Údaje o umístění stavby; Místo stavby;
Je uvedeno: „Trať dle č. JŘ: č. 324 Brno hl.n. - Kutná Hora hl.n.“.
Správně má být uvedeno: „Trať dle NJŘ: č. 324 Brno hl. n. - Kutná Hora hl. n.“.

Bylo upraveno.

- A. Průvodní zpráva; 2. Základní údaje o stavbě; 2.1 Údaje o umístění stavby; Traťový úsek;
Je uvedeno: „č. 230 Kolín - Havlíčkův Brod“.
Správně má být uvedeno: „dle KJŘ č. 230 Kolín - Havlíčkův Brod“.

Bylo upraveno.

- A. Průvodní zpráva; 2. Základní údaje o stavbě; 2.3, Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízení; 2.3.1 Základní technické parametry stavby;
Je uvedeno: „... elektrifikovaná, ...“.
Správně má být uvedeno: „... elektrizovaná, ...“.

Jedná se o synonymum (z webu ÚJČ AVČR v Akademickém slovníku cizích slov, Slovníku spisovné češtiny i Slovníku spisovného jazyka českého). V zadávací dokumentaci (SoD, ZTP,...) používán výraz elektrifikovaná a proto bylo použito také v projektové dokumentaci.

Bylo změněno na "elektrizovaná".

- A. Průvodní zpráva; 2. Základní údaje o stavbě; 2.3, Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízení; 2.3.1 Základní technické parametry stavby;
Doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy v traťovém úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice je dle předpisu SŽDC D1.“

Bylo doplněno.

- A. Průvodní zpráva; 13. Použité zkratky
Doplnit: JŘ; NJŘ (nákresný jízdní řád); KJŘ (knižní jízdní řád);

Bylo doplněno.

Upravit:

Je uvedeno: „ČD, a.s. České dráhy, akciová společnost“.

Správně má být uvedeno: „ČD, a.s. České dráhy, a. s.“. Je to oficiální název.

"České dráhy, a. s." není oficiální název, je jím "České dráhy, a. s.". Bylo upraveno na "České dráhy, a. s."

Je uvedeno: „Výh. (výh.) výhybna, případně výhybka (dle kontextu)“.

Není možné mít zkratku, která má více významů.

Dle názoru zpracovatele je možné mít zkratku, která má více významů, když je její význam patrný z kontextu. V textu Průvodní zprávy se ale zkratka ve významu výhybna nevyskytuje - bylo upraveno.

Správně má být uvedeno:

„Výh. výhybna

výh. výhybka“.

Nelze zaměňovat používané zkratky.

Nejedná se o záměnu, ale zkratku, která má víc významů, přičemž její konkrétní význam je patrný z kontextu - bylo odstraněno, protože zkratka ve významu výhybna se v textu nenachází.

- B.1. Souhrnná technická zpráva;
V celé zprávě se u kilometrické polohy přejezdu musí používat evidenční číslo přejezdu, které je součástí označení přejezdu.

Bylo doplněno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.1 Zhodnocení staveniště; 1.1.1 Údaje o současném stavu;
Doplnit: „Organizování a provozování drážní dopravy v traťovém úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice je dle předpisu SŽDC D1.“

Bylo doplněno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.2 Průzkumy a podklady; 1.2.1 Rozsah prací; Další průzkumy a podklady;
Je uvedeno: „... a připravovaný předpis SR 5/7).“.
Správně má být uvedeno: „... a připravovaný předpis SŽDC (ČD) SR 5/7(S)).“.

Bylo upraveno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu; 1.4.2.1 Obecné technické požadavky; třetí odrážka;
Je uvedeno: „Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.)“.

Bylo odstraněno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.4.11 Bezpečnost práce;
Je uvedeno: „... podle čl. 4 předpisu Bp1, a která vykonává ...“.
Správně má být uvedeno: „... podle čl. 4 předpisu SŽDC Bp1, a která vykonává ...“.

Bylo upraveno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.4.11 Bezpečnost práce;
Je uvedeno: „... o odborné zkoušce dle předpisu Zam1*, dokladem ...“.

Správně má být uvedeno: „... o odborné zkoušce dle předpisu SŽDC Zam1*, dokladem ...“.

Bylo opraveno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.4.11 Bezpečnost práce;

Je uvedeno: „... na odbornou způsobilost dle předpisu Zam1, v platném znění,“.

Správně má být uvedeno: „... na odbornou způsobilost dle předpisu SŽDC Zam1, v platném znění.“.

Bylo opraveno.

- B.1. Souhrnná technická zpráva; 1.4.11 Bezpečnost práce;

Je uvedeno: Odborné zkoušky vykonané podle předpisu ČD Ok 2, předpisu SŽDC Zam1 (prozatímní) a Směrnice SŽDC č. 50 v době před účinností SŽDC Zam1 se uznávají v celé délce platnosti a v plném rozsahu osnov, podle nichž byly provedeny.

Předpis SŽDC (ČD) Ok 2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance SŽDC, Českých drah, byl nahrazen předpisem SŽDC Zam1 (prozatímní) účinný od 1. července 2008 a ten byl nahrazen předpisem SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy platný od 01. září 2014 a změnou číslo 1 platnou od 01. září 2014 a všechny k tomuto vydané dokumenty a Směrnice SŽDC č. 50 byly zrušeny.

Dle názoru projektanta tyto texty nejsou v rozporu, ale odstavec bude na žádost připomínkujícího vypuštěn.

- Použité zkratky

Upravit:

Je uvedeno: „ČD, a.s. České dráhy, akciová společnost“.

Správně má být uvedeno: „ČD, a.s. České dráhy, a, s.“. Je to oficiální název.

Je uvedeno: „Výh. (výh.) výhybna, případně výhybka (dle kontextu)“.

Není možné mít zkratku, která má více významů.

Správně má být uvedeno: „Výh. Výhybna; výh. výhybka“.

Nelze zaměňovat používané zkratky.

Bylo opraveno.

- D.1.1.1 Technická zpráva; Příloha1; PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ; 3.4. Kabelizace;

Je uvedeno: „... TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5715, ...“.

Správně má být uvedeno: „... SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609, SŽDC (ČD) TNŽ 37 5715, ...“.

Bylo opraveno.

- D.1.1.2 Technická zpráva; Příloha1; PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ; 3.4. Kabelizace;

Je uvedeno: „... TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5715, ...“.

Správně má být uvedeno: „... SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609, SŽDC (ČD) TNŽ 37 5715, ...“.

Bylo opraveno.

- D.1.2.1 Technická zpráva; Příloha1; PS 12-01Tražové zabezpečovací zařízení; 3.7. Kabelizace;

Je uvedeno: „... TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5715, ...“.

Správně má být uvedeno: „... SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609, SŽDC (ČD) TNŽ 37 5715, ...“.

Bylo opraveno.

- D.2.1.1 Technická zpráva; Příloha1; PS 21-01 DOK A TK; 4. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci;

Je uvedeno: „BP1 – předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“.

Bylo opraveno.

- D.2.1.1 Technická zpráva; Příloha1; PS 21-01 DOK A TK; 4. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci;

Je uvedeno: „TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení“.

Správně má být uvedeno: „SŽDC TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách“.

Bylo opraveno.

2.6 SŽDC, ODBOR TRAŽOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ (O13)

K předloženému projektu stavby mám následující připomínky a dotazy:

(Ing. Bárta 727 827 271)

Všeobecně

Odpovědným projektantem mostních objektů bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

Autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce byla uvedena v poli Technická kontrola.

V situacích nutno doplnit legendu sítí, neboť pro zhotovitele mostů (stavbu) jsou celkové situace nedostupné.

Bylo doplněno.

U všech objektů bude v TZ doplněna tabulka zatížitelnosti s hodnotami pro jednotlivé části mostního objektu. U stávajících objektů a nově navržených monolitických podle statického výpočtu, u nových prefabrikovaných bude předepsána zatížitelnost větší než 1,21.

Bylo doplněno.

Z dokumentace je nutno odstranit neplatné předpisy, u ostatních předpisů doplnit všechny změny či opravy.

Bylo zapracováno.

U všech objektů bude v TZ provedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Dále bude jasně deklarováno, že mostní objekty jsou přechodné např. pro traťovou třídu D2 při rychlosti 160 km/h nebo D4 při rychlosti 120 km/h. (nestačí obecné tvrzení, že je přechodná pro všechny třídy, neboť přechodnost je udávána pouze s přidruženou rychlostí).

Bylo zapracováno.

Schválené prefabrikované trouby nejsou běžně vyráběny pro XA2. Je nutno zvážit nutnost použití tohoto betonu, případně na tuto skutečnost jasně v projektu upozornit.

Na tuto skutečnost bylo upozorněno.

SO 14-57

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

Viz všeobecné připomínky.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

Viz všeobecné připomínky.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

Bylo zapracováno.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí;

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 3

- schválené prefabrikované trouby nejsou běžně vyráběny pro třídu XA2, proto je nutno na tuto skutečnost jasně upozornit v TZ.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je u předpjatého betonu.

Bylo zapracováno.

Příloha 8.1

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. K připomínkám nebyla předložena příloha 8.2 – výkres výztuže.

Bylo zapracováno.

Příloha 9

- detail dilatační spáry základu trub neřeší konkrétní případ přerušení základu z důvodu etapizace výstavby – dolní výztuž bude přerušena za dilatační spárou, je nutno navrhnout způsob napojení (např. přesahem na kotevní délku a ve spáře provést ošetření protikorozním nátěrem).

Bylo zapracováno.

Příloha 10

- je nutno prokázat přechodnost traťové třídy D2/160 a D4/120 podle nové metodiky - nikoli podle SR5 (S).

- v kapitole 1.3 je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Zatížitelnost stávající konstrukce byla stanovena v Přípravné dokumentaci, dle v té době platného předpisu, nově je navržen ŽB trubní propustek z typových schválených prefabrikátů.

SO 14-58

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

Viz všeobecné připomínky.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zařazení trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

Viz všeobecné připomínky.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

Viz všeobecné připomínky.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

Bylo zapracováno.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:
Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
Směrnice č. 50

Bylo zapracováno.

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Bylo zapracováno.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí;

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 4

- půdorysné vedení drenáže je navrženo nešikovně se zbytečnými ohyby potrubí. Požadují navrhnout drenáž rovnoběžnou s osou propustku s vyvedením na terén.

- Vytvoření plochy nad konstrukcí z armovaných zemin se jeví jako neopodstatněné, doporučuji pokračovat se svahem sklonu 1:1,5 až k lici zpevnění, čímž dosáhneme menší výšky konstrukce armovaných zemin (horní vrstva může být zrušena).

- u volně ložené izolace je nutno buď navrhnout minimální gramáže obou geotextilií, nebo uvést poznámku, že gramáže geotextilií se řídí navrženým a schváleným SVI.

K příloze 4 - Bylo zapracováno.

Příloha 5

Pro lepší orientaci doporučuji k obrázkům půdorysu a příčného řezu doplnit zmínku „etapa 1“, resp. „etapa 2“. V půdorysu postrádám hlavní kóty výkopů pro lepší orientaci.

Bylo zapracováno.

Příloha 7 a 8

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je u předpjatého betonu.

Bylo zapracováno.

Příloha 12

- je nutno prokázat přechodnost traťové třídy D2/160 a D4/120.
- u normy ČSN 1991-2 je nutno doplnit změnu Z4 z 11/2015.
- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015

K příloze 12 - Zatížitelnost stávající konstrukce byla stanovena v Přípravné dokumentaci, dle v té době platného předpisu. Přechodnost pro požadované traťové třídy byla zdůvodněna.

SO 14-60

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.
- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.
- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.
- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.
- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:
 Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
 SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
 Směrnice č. 50
- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7, 8 a 9

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 12

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-61

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- bude přiložen statický výpočet s tabulkou zatížitelnosti rozhodujících částí objektu - viz všeobecně.
- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.
- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.
- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy:
 - Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
 - SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
 - Směrnice č. 50
- V kapitole 15 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 4

- ocelová trouba nebude dodána v délce 34,5 m, je nutno dopracovat skladebný výkres (příloha 6) a navrhnout spojení jednotlivých částí.

Bylo upřesněno, TP (manipulace, spojování apod.) bude zpracován výrobcem ocelové trouby.

Příloha 7 a 9

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-62

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.
- bude přiložen statický výpočet s tabulkou zatížitelnosti rozhodujících částí objektu - viz všeobecně.
- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.
- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy:
 - Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
 - SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
 - Směrnice č. 50
- V kapitole 15 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 4

- ocelová trouba nebude dodána v délce 23,3 m, je nutno dopracovat skladebný výkres (příloha 6) a navrhnout spojení jednotlivých částí.

Bude upřesněno, TP (manipulace, spojování apod.) bude zpracován výrobcem ocelové trouby.

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-64

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 9

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-66

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7, 8 a 9

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 11

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-67

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 Cl na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7, 8 a 9

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu Cl na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 11

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-68

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 Cl na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 6

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-69

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.
- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.
- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.
- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.
- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:
 - Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
 - SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
 - Směrnice č. 50
- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 9

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-70

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.
- V základních údajích o propustku bude uvedeno zatřídění trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.
- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz všeobecné připomínky.

Příloha 7, 8 a 9

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 11

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-71

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

- V základních údajích o propustku bude uvedeno zařazení trati z hlediska mostů podle ČSN EN 1991-2, změna 4 a bude zde (kromě zatěžovacích schémat) uveden i koeficient α . Tento údaj bude zmíněn i ve statickém výpočtu.

- v souladu se statickým výpočtem je nutno doplnit tabulku zatížitelnosti - viz všeobecně.

- v odstavcích se specifikací betonu je nutno upravit hodnoty 0,1 a 0,2 CI na normové (0,4 a 1) - viz ČSN EN 206.

- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy:

Směrnice čj. 434/96-S6 DDC

SŽDC Bp1 s odkazy na ČD

Směrnice č. 50

- V kapitole 14 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 7

- u specifikace betonu je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,4 (železový beton) – viz ČSN EN 206. Hodnota 0,2 je požadována u předpjatého betonu.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 11

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-90

Příloha 1

- V kapitole 12 nutno nahradit neplatné předpisy:
Směrnice čj. 434/96-S6 DDC
SŽDC Bp1 s odkazy na ČD
Směrnice č. 50
- V kapitole 13 nutno nahradit neplatné předpisy pod číslem 20); 34); 35); 36); 38); 39); 49)

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 6

- čl. 1.3 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-09

Příloha 1

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské.

Viz připomínky SO 14-58.

- u specifikace betonu čl. 9.10.2, 9.10.3, 9.11 a 9.12 je nutno upravit hodnotu obsahu CI na 0,40% u železového betonu a 1,0% u prostého betonu (podkladního) – viz ČSN EN 206. Podle jaké normy je stanoven nesmyslný obsah CI 0,10%?

Viz připomínky SO 14-58.

- v čl. 9.19 je nutno odstranit odkazy na předpis ČD S5/4 a nahradit platným, používaným u SŽDC.

Bylo zapracováno.

- v čl. 13 je nutno odstranit na zrušený Směrnici č.50 (434/96-S6 DDC) a nahradit novým platným. Je nutno aktualizovat i článek týkající se předpisu SŽDC Bp1 ve vztahu k ČD - práce nebudou vykonávány pro ČD, ale pro SŽDC.

Viz připomínky SO 14-58.

- v čl. 14 upřesnit dokumenty pod číslem 13 a 14, novelizovat neplatné předpisy pod čísly 36, 39, 45 (nevztahuje se k dopravním stavbám) a 49 a doplnit normu ČSN EN 13670.

Viz připomínky SO 14-58.

- součástí TZ bude tabulka zatížitelnosti, kde bude stanovena minimální zatížitelnost jednotlivých částí konstrukce. Dále je nutno prokázat přechodnost traťové třídy D2/160 a D4/120 podle ČSN EN 15528 (2008)

Bylo zapracováno.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 4

- u řezu uhlovou zdí (lépe křídlem) je nutno doplnit kótu její tloušťky, u pohledu je nutno znázornit vyústění drenáže

Bylo zapracováno.

- potrubí drenáže doporučuji odsadit od povrchu NK mostu a provést izolaci se zatažením pod drenáže.

Bylo ponecháno původní řešení. Na rubu konstrukce nebyla navržena kamenná rovinanina, jedná se tedy o klasický detail používaný v silničním stavitelství.

- u podélného řezu chybí popis (skladba) u svislých částí konstrukce.
- u příčného řezu je odlišné vyústění drenáže vlevo a v pravo za křídlem, což neodpovídá situaci v půdorysu.

V půdoryse bylo vyústění znázorněno schematicky s ohledem na drážní pozemek a přehlednost výkresu. Provedení vyústění drenáže bylo v dokumentaci zdůrazněno.

Příloha 6.2

- Specifikace betonů opravit ve smyslu poznámek k TZ.

Bylo zapracováno.

- je nutno okótovat rozměry zkosené horní příčle, nebo udat sklon v %. dále je nutno v půdorysu (řezu) popsat polohu pracovních spar.

Bylo zapracováno.

Příloha 6.3

- Specifikace betonů opravit ve smyslu poznámek k TZ.

Bylo zapracováno.

Příloha 7.2 a 7.3

- Specifikace betonů opravit ve smyslu poznámek k TZ.

Bylo zapracováno.

Příloha 8.2 a 8.3

- Specifikace betonů opravit ve smyslu poznámek k TZ.

Bylo zapracováno.

Příloha 11

- čl. 1.2 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

SO 14-13

- připomínky viz ing. Podlipný

Bylo projednáno a zapracováno samostatně - ze záznamu z jednání 14.4.2016:

- **Zúčastnění prošli dokumentaci SO 14-13 Most v ev. km 229,415 se zapracovanými připomínkami Ing. Podlipného (SŽDC OTH (O13)) ze 7.4.2016. K zapracování nebyly další připomínky vyjma následujících bodů, které zhotovitel PD zapracuje do čistopisu:**
 - **Zajistit podrobnou prohlídku mostu z roku 2013 a vložit do TZ**
 - **Popsat nové kolejnice UIC**
 - **Do postupu výstavby uvést minimální časovou náročnost jednotlivých fází výstavby (ve dnech) a prověřit možnosti přístupu při zavážení a odvážení ocelové nosné konstrukce mostu**
 - **Upřesnit jednotlivé práce při výměně ložisek (pomalé jízdy, synchronizované zvedání)**
 - **Do výkresu ocelové konstrukce upřesnit zkoušené svary**
 - **Ve výkazu OK uvést požadavky na zkoušky materiálu**
- **Uvedené připomínky budou zapracovány do odevzdaného čistopisu PD, Ing. Podlipný nevyžaduje další kontrolu tohoto zapracování.**

SO 14-15

- připomínky viz SO 14-09 - podobný objekt i dokumentace.

Viz připomínky SO 14-09.

SO 14-22

Příloha 1

Zapracování připomínek

- odpovědným projektantem objektu bude autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 2

- v situaci chybí legenda sítí.

Viz připomínky SO 14-58.

Příloha 4

- u pohledu zprava je nutno znázornit polohu a průběh gabionů, včetně výběhu, aby byl patrný jejich důvod.

Bylo zapracováno.

Příloha 6.3

- u smršťovací spáry bude (v případě předpokladu výskytu trhliny v betonu) ocelová výztuž opatřena nátěrem.

Bylo zapracováno.

Příloha 11

- čl. 1.2 je nutno aktualizovat do roku 2016, nebo (lépe) psát "v platném znění", či "včetně změn" - např. ČSN EN 1991-2 má podstatnou změnu z roku 2015. Dále je nutno neplatný předpis 11) nahradit dokumentem: „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“, platným od 1.9.2015.

Viz připomínky SO 14-58.

Protihlukové stěny: Ing. Šídlo Jiří, sidlo@szdc.cz; tel. 972 224 489

Všeobecně: - doplnit způsob ochrany betonových dílů na styku se zemínou izolačními nátěry dle OTP a TKP Kapitola 22.

Bylo doplněno.

- SO 10-03 a SO 10-04 – dle mapy tyto stěny chrání pouze trvalý lesní porost a ne obydlí – zdůvodnit návrh PHS!!

SO 10-03 PHS v km 228,261 – 228,307 P: ochrana obytného objektu Veselice 13, parc. číslo 15, k.ú. Veselice u Havlíčkova Brodu.

SO 10-04 PHS v km 228,266 – 228,354 L: ochrana obytného objektu Veselice 17, parc. číslo 19, k.ú. Veselice u Havlíčkova Brodu a další objekty v obci Veselice.

1. SO 10 – 01 km 226,013-226,358 vlevo

- Jaký má smysl zásyp hutněnou zemínou – viz příčné řezy – např. km 226,075 a 226,100 (pokud to není uložení přebytečné zeminy). Pokud by nestačila úprava stávajícího terénu doplňte potřebné pokyny pro zhotovení – např. stržení vrchní humusové vrstvy, hutnění po xx cm vrstvách a jakým hutním prostředkem, finální úpravu takto vytvořeného povrchu svahu apod.

Zásyp hutněnou zemínou je z důvodu vytvoření revizního chodníčku šířky 600mm podél PHS. Hutnění, atd. je doplněno.

2. SO 10-02 km 226,145-226,358 vpravo

- Vzorový řez v km 226,200 – doplňte terénní úpravy okolo základové patky a informaci, jak je zabráněno, aby se okolí základové patky nestalo nádrží na vodu,

Úprava zeminy kolem patky doplněna (konstrukce bude zasypána zemínou, jejíž parametry budou srovnatelné s okolní zemínou, nevznikne tak zóna propustnějšího materiálu než v okolí).

- Úsek založení na úhlové zdi (nové??) je nutno posoudit na stabilitu jako celek s PHS – doplnit,

Posouzeno, viz. Statický výpočet.

- Vzorový řez E-E doplnit o konečný průběh terénu.

Bylo doplněno.

3. SO 10-03 km 228,261-228,307

- v TZ Čl. 6.6.1 ve druhé větě na konci vypustíte slovní spojení „ z Liaduru“ nebo doplňte slovem „např“,

Text TZ byl upraven.

4. SO 10-04 km 228,266-228,354

- Pokud předložený vzorový příčný řez má být vzorový, tak se všemi údaji! Chybí např. výška nástupiště nad TK, osová vzdálenost kolejí nebo řešení železničního spodku a nezáleží na tom, že to je příčný řez s PHS. Zde se musí ukázat součinnost s ostatními SO!!

Nejedná se o vzorový řez, ale pouze o řez PHS (opraven popis).

- V TZ se píše „v patě stěny“ 0,25m nad TK. Co je to ta „pata stěny“?? Je to stak stěny s povrchem nástupiště nebo vetknutí sloupku do piloty nebo úroveň ponoření soklového panelu do zeminy?? Uváděný rozměr 0,25m v příčném řezu chybí!!

Patou stěny se rozumí její konstrukční spodní okraj, tedy v daném případě spodní okraj soklového panelu. Rozměr je přibližný (v TZ uvedeno cca 0,25m) a popisuje zásadu výškového osazení PHS vůči koleji vyplývající z návrhu hlukové studie, tj. nejedná se o konstrukční rozměr a v řezu kótován není.

5. SO 10-05 km 229,472-229,607

- Nesouhlasíme s čl. 6.8.. Pro daný úsek navrhnete alespoň jedno pole s garantovaným prostupem pro složky IZS!

Protihluková stěna SO 10-05 se nachází na okraji horní hrany zářezu proměnné výšky o velikosti 1,08 až 6,04 m. Výška stoupá ve směru staničení. Za rubem PHS je souběžně veden odvodňovací příkop z rybníčku nad tratí. Za příkopem je souběžně vedeno oplocení sousedních pozemků. Přístup do území pro složky IZS je možný po místní komunikaci v Horním Chlístově přes železniční nadezd na protilehlou stranu železnice, kde je volná plocha zemědělsky obdělávaného pole a přístup není limitován oplocením soukromých pozemků.

Vzhledem k místním podmínkám s velmi obtížnou přístupností k rubové straně PHS (zásah složek IZS je zde nereálný) pole s garantovaným prostupem v úseku PHS nebude uvažováno.

- Km 229,606-229,647 u použití transparentního panelu doplňte jaká opatření musí obsahovat aby bylo zabráněno nárazům ptactva do tohoto panelu.

V TZ byl doplněn text:

Transparentní výplň bude vybavena systémem zamezujícím nalétávání ptáků do transparentní plochy. V celé ploše transparentní výplně budou vytvořeny horizontální proužky 2mm široké se vzájemným odstupem 28mm v černé barvě.

6. SO 10-06 km 231,342-231,415

- Bez připomínek

7. SO 10-07 km 232,032-232,433

- Doplňte příčný řez se základovým pasem a doplňte km polohu navrženého základového pasu

Bylo doplněno.

8. SO 10-08 km 232,403-232,532

- Bez připomínek

Železniční přejezdy (Ing. Boublerlová Hana, tel.:972 244 498; email: boublerlova@szdc.cz)

SO 13-01 Přejezd v km 228.255:

- bez připomínek

SO 13-02 Přejezd v km 231,622:

- Nejedná se o posunutí přejezdu do nové kilometrické polohy (jak je uvedeno v TZ), ale o zrušení přejezdu v km 231,622 a zřízení nového přejezdu v km 231,425! Bude nutné administrativně dořešit s DÚ. Dořešit, zda bude přiděleno nové Pxxxx?

Dne 16.3.2016 proběhlo místní šetření na změnu zabezpečení žel. přejezdů svolané DÚ - označení přejezdu zůstává původní, tj. P3684.

- Jinak bez připomínek

Železniční spodek a geotechnický průzkum (zpracovatel: Ing. Bernatík Radek, tel.: 972 762 485, email: bernatik@szdc.cz)

K předložené projektové dokumentaci výše uvedené stavby máme následující připomínky:

Část B.14.2 – Geotechnický průzkum

- Kap. 3.1.4: Příkopy pod zářezovými svahy jsou téměř všechny zarostlé trávou, mokré, případně v nich stojí voda. Vyskytovaly se někde vývěry vody ze svahů nebo bujnější vegetace na svahu? Jak je to s hladinou podzemní vody v zářezech? Bude potřeba někde zřizovat svahová žebra?

Vývěry vody ze svahů ani nadměrně bujná vegetace se nevyskytovaly, HPV je značena v geotechnických profilech a svahová žebra nejsou navržena.

Část E

SO 11-02 Železniční spodek

Obecně

- Všechny výplně trativodů budou vytaženy alespoň na pláš tělesa železničního spodku! Chybně např. v řezu č. 3 km 226,075 a následujících.

Bylo opraveno ve všech řezech.

Technická zpráva

- Kap. 6.3, odst. 3: Pevnost v tahu geomřížky je myšlená při protažení 2 % nebo při porušení?

Pevnost v tahu geomřížky je myšlena při protažení 2%. Bylo doplněno do technické zprávy.

- Kap. 6.3, odst. 4: Separační geotextilie bude mít tyto limitní parametry:
 - Pevnost v tahu min. 15 kN/m (netkaná GTX), příp. 40 kN/m (tkaná GTX),
 - Odolnost proti statickému protržení (CBR) min. 2,5 kN.

Bylo zapracováno do TZ.

- Kap. 6.3: chybí údaje o upravených zeminách. U zlepšených zemin chybí požadované vlastnosti (Ezlep min 40 MPa, CBR min. 47 % - pokud se počítá s promrzním 1/3 tloušťky vrstvy ze zlepšené zeminy), jaké pojivo a jeho množství se předpokládá pro zlepšení. U stabilizací (do ZKPP) chybí stanovení křivky zrnitosti materiálu, jaké pojivo a jaké množství se předpokládá použít, a také požadované vlastnosti. Do TZ také doplňte požadavek na provedení počátečních zkoušek zejména pro zlepšené zeminy k ověření, zda použitým pojivem bude opravdu dosaženo požadovaných hodnot.

Bylo zapracováno. Do TZ byly doplněny nové odstavce o zlepšených zeminách a stabilizaci, mj. návrhové parametry, podmínky provádění, požadavky na počáteční a průkazné zkoušky zemin pro ověření výběru druhu, typu a dávkování pojiva.

- Kap. 6.5, odst. 4, gabiony: popište údaje o výplni (frakce), zda bude kámen skládaný celý nebo jen líc nebo bude zcela sypaný, jak bude vypadat ocelový koš (průměr drátu, velikost oka, typ koše/sítě - svařovaný, dvouzákrutový - antikorozi ochrana, spojování košů, atd.) atd. Uvedte také odkaz na předpis SŽDC S4, přílohu 27 stanovující požadavky na gabiony.

Bylo zapracováno. Do TZ byly doplněny specifikace gabionových sítí, požadavky na kamenivo a provádění gabionů, antikorozi ochrana, ochrana před nebezpečím dotyku pod TV a doplněn odkaz na předpis SŽDC S4.

Situace

Zpracování připomínek

- V km 228,251 chybí odlišná šrafa pro ZKPP v přejezdu.

Bylo opraveno. Šrafa byla zaktualizována.

Vzorové příčné řezy

- Dle směrnice GŘ č. 11/2006 mají být součástí dokumentace vzorové příčné řezy se zakreslením geologických vrstev a HPV, které chybí. Doplněte.

Bylo opraveno. Do vzorových příčných řezů byly zakresleny geologické vrstvy a hladina podzemní vody.

- Km 230,575: Gabion se má ukládat dle TZ na bet. vrstvu nikoliv na vrstvu ze ŠD. U pražcové rovnaniny je to také přehozené oproti tomu, co je v TZ. Dejte do souladu.

Byla opravena chybná formulace v TZ. Gabion bude uložen na vrstvu ŠD, pražcová rovnanina na vrstvu betonu.

- Km 230,575: separační GTX za gabionem nevytahujte až nad gabion, ale ukončete na zemní pláni. Úpravu také popište v TZ.

Bylo opraveno v řezech i TZ.

Příčné řezy

- Řez 6 km 226,150 až řez 14 km 226,350: chybí zakreslení výkopu pro založení protihlukové stěny, chybí údaje o zpětném zásypu a požadavky na zpětný zásyp. Doplněte do SO 10-02 a 11-02.

Bylo opraveno v obou objektech.

- U kót šířkového uspořádání pláň spodku je špatně rozpoznat, odkud a kam jsou kótovány. Např. řezy 14 a 15 uvádí u koleje č. 2 tři kóty od osy koleje směrem vpravo (2,7 m, 2,6 m a 3,0 m) a není zřejmé, která kam až směřuje. Kóty jsou matoucí v mnoha řezech – zřehledněte. Chybí okótovat šířky drážní stezky – doplňte.

Kótování v řezech bylo zaktualizováno a zřehledněno. Byly doplněny kóty drážních stezek.

- Řez 94 km 228,350: výplň trativodu pod nástupištěm je nutné zhutnit ke zmírnění sedání nástupištní zídky! Stanovte I_d . Zároveň požadujeme navrhnout širší frakci výplně pod nástupištěm (např. fr. 1 až 4/16 až 32).

Do TZ a příčných řezů byla doplněna poznámka o odlišné frakci trativodní výplně pod nástupištěm fr. 1/4 mm až 16/32 mm a o nutnosti zhutnění této vrstvy na $I_d = 0,9$.

- Příčný řez č. 98, 101: Z důvodu zachování minimální šířky stezky 400 mm se rozšiřuje pláň tělesa železničního spodku (zemní těleso) pouhým přisypáním zeminy ke stávajícímu náspu (svahu). Požadujeme, aby všechna rozšíření náspu byla provedena v souladu se vzorovým listem železničního spodku Ž.2.11. V tomto řezu to znamená zřídít svahové stupně.

Bylo zapracováno. Přisypávky byly upraveny v souladu se vzorovým listem Ž 2.11. Svahové stupně byly doplněny.

- Řez 112 km 228,800 a řez 113, 118-120: Čím se zasype jamka/rýha pod kolejí č.1? Požadujeme zasypat materiálem podobných vlastností jako okolní zemina a zhutnit alespoň na minimální požadovanou míru zhutnění.

Bylo zapracováno. Zásypy pod kolejí budou vyplněny vhodnou zeminou z propustného nenamrzavého materiálu a budou zhutněny na $I_d = 0,90$.

SO 10-02 PHS v km 226,145 - 226,358 vpravo

- Část PHS je založená na úhlové zdi. Ta je monolitická nebo prefabrikovaná?

Monolitická, popis doplněn do výkresů.

- V řezech chybí znázornění výkopu pro založení PHS, dále chybí stanovení požadavků na zpětný zásyp (z jaké zeminy, míra zhutnění, po jak mocných vrstvách se bude hutnit atd.) – doplňte i do SO 11-02. Míru zhutnění zásypu u úhlové zdi požadujeme alespoň $I_d=0,8$ resp. 95-103 % PS (dle typu zeminy), případně pokud má zemina již nyní vyšší míru zhutnění, než je minimální požadovaná, tak zeminu zhutnit do původní (vyšší) míry zhutnění.

Zapracování připomínek

Vše doplněno.

- Zvažte nahrazení založení PHS úhlovou zdí za založení pomocí velkopřůměrových ŽB pilot.

Založení na pilotách není možné vzhledem ke skalnatému podloží.

SO 14-60 propustek v ev. km 227,638

- Jak se bude zlepšovat zemina zemní pláň v blízkosti propustku?

Propustek je přesypáný. Viz SO žel. spodku.

Tuto projektovou dokumentaci považujeme z oblasti železničního spodku za schválenou v případě řádného vypořádání připomínek. Vypořádání připomínek zašlete také elektronicky na výše uvedenou emailovou adresu.

2.7 SŽDC, ODBOR AUTOMATIZACE A ELEKTROTECHNIKY (O14)

Na základě vašeho dopisu čj. 1547/2016-SŽDC-SSV-U1 zasíláme níže připojené vyjádření k projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“.

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

Připomínky neuplatňujeme.

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Kolář, 972 244 342)

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 23-01 ZAST. HAVLÍČKŮV BROD-PERKNOV, ROZHLAS za telekomunikace bez připomínek.

Ostatní technologie nejsou předmětem dodané projektové dokumentace.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)

V předložené dokumentaci není (mimo mostní objekty) řešena problematika ochrany proti elektrochemické korozi.

Korozní průzkum ani jiné korozní měření autorizovanou osobou není doloženo, nelze tedy posoudit výsledné hodnoty přítomnosti bludných proudů a agresivity půdního prostředí vyžadujících ochranu před negativními účinky bludných proudů ve smyslu platných TKP 25A a TP 124.

Výsledky provedených korozních měření je nutno promítnout do příslušných SO. Nejen s ohledem na odolnost a zabezpečení vlastní stavby, ale také s ohledem na odolnost a zabezpečení dalších zařízení nacházejících se v blízkosti stavby.

Bylo zpracováno dle dohody z výrobní porady konané dne 5.11.2015: Zástupce GŘ SŽDC, O13 upozornil na problematiku protikorozní ochrany, kterou je potřeba řešit také na tratích se střídavou proudovou trakční soustavou (platné TP 124 a připravovaný předpis SR 5/7). Domluveno bylo, že v rámci projektu budou navrženy standardní protikorozní opatření odpovídající kategorii č.4 a po realizaci proběhne měření - zahrnout do rozpočtu.

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

SO 36-01 Nový kabel 6 kV

Technická zpráva se odvolává na protokol o určení vnějších vlivů – protokol v projektové dokumentaci není obsažen. Doplněte.

Bylo doplněno.

SO 36-02 Zast. H. Brod - Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení

Technická zpráva se odvolává na protokol o určení vnějších vlivů, avšak tento protokol není v projektové dokumentaci obsažen. Doplněte.

Bylo doplněno.

Projektová dokumentace neobsahuje Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy s požadovanými hodnotami osvětlení podle ČSN EN 12464-2 (12/2014) a Předpisu SŽDC E11. Z tohoto pohledu není možné výpočty osvětlení jednotlivých prostor posoudit. Doplňte.

Bylo doplněno.

SO 36-03 Přípojka nn pro napájení PZS v km 228,255

SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425

Pro výše uvedené elektrické přípojky PZS platí společné připomínky:

V předložené projektové dokumentaci pro přípojku nn pro napájení PZS není stanovena kategorie důležitosti podle ČSN 37 6605 ed.2 přílohy A.

Bylo doplněno.

Dále není definováno v rozvodu NZZ pro napájení PZS rozhraní a dělicí místo podle předpisu SŽDC E8 kapitoly III. Dělicí místo musí být popsána v PD a dále vyznačeno i v přehledovém schématu napájení.

Bylo doplněno.

V PD dále chybí protokol o určení vnějších vlivů, na který se technická zpráva odkazuje.

Bylo doplněno.

Připomínka vznesená v průběhu konferenčního projednání:

Jistič před měřicími hodinami ČEZ zůstane 32A - bude opraveno v dokumentaci.

2.8 SŽDC, ODBOR PROVOZUSCHOPNOSTI (O15) - ODDĚLENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem (PRODEX) věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci projektu stavby uvádíme následující připomínky.

Problematika odpadů je stručně uvedena v části B.1. Souhrnná technická zpráva, bod 1.6.6 Likvidace škodlivých odpadů. Doporučuji užívat současně platnou terminologii, která je v souvislosti se zajišťováním odpadového hospodářství názvosloví uvedené v zákonu č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 223/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb. Na základě aktualizace zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., došlo ke změně definice nebezpečného odpadu a také ke zrušení přílohy č. 2. V současné době jsou nebezpečné vlastnosti uvedeny v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů. Další dokumentace chybí, případně nebylo možné ji otevřít.

Kapitola 1.6.6 STZ byla přepracována:

Během stavby vznikne velké množství výzisků a odpadů různých kategorií (např. kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory). Veškerý vyzískaný materiál je majetkem SŽDC, resp. ČD. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí GR č. 42/2009 – Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty, vydané pod č.j. S 6495/09-MTZ dne 20.5.2009 včetně Změny č. 1 z července 2013 vydané pod č.j. 45731/2012-ONVZ/1.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele a bude vycházet z jeho použitých technologií.

S odpady bude naloženo dle platné legislativy, především dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v aktuálním znění. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit.

Původce je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo zneškodnění a je povinen zařadit odpad podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů (vydán vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb.). Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikem, zcizením nebo znehodnocením. Původce je povinen si ověřit, že ten, komu odpady předává, má oprávnění k nakládání s odpady. Původce odpadu povinen řídit se ustanoveními vyhlášky č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání

odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu (s účinností od 5.8.2005) a vyhlášky 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady, vše v platném znění.

Nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství pojednána v samostatné části dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství.

K předložené dokumentaci z hlediska návrhu protihlukových opatření uvádíme následující připomínky; S ohledem na nedávnou novelu zák. č. 258/2000 Sb. (od 1.12.2015) a blížící se vyhlášení novelizovaného NV 272/2011 Sb. (s předpokladem účinnosti od 1.5.2016) upozorňujeme, že navržená protihluková opatření v podobě PHS budou poněkud neefektivní s ohledem na malý počet chráněných objektů. Týká se zejména PHS označenými čísly 3 až 6.

Při zpracování dokumentace nelze uplatňovat legislativu, které ještě není v platnosti.

Aby bylo možné dokumentaci projednat, je třeba, aby byla v souladu s platnými předpisy. Novela NV 272/2011 Sb. Ještě není v platnosti. Měla by být schválena tento měsíc. Nové projednání s KHS po tom, co vstoupí v platnost nová vyhláška je možné, ale dojde ke zdržení přípravy celé stavby. Tyto změny by vedly k aktualizaci hlukové studie a návrhu protihlukových opatření včetně příslušných SO.

Dokumentace zůstane beze změn s možností provést změnu stavby před dokončením.

V případě PHS 1+2 upozorňujeme na to, že sousední úsek trati ve směru žst. Havlíčkův Brod byl před cca 8 lety rekonstruován za využití veškerých dostupných prvků železničního svršku (mimo jiné kolejnicové absorbéry hluku, podpražcové podložky), což vedlo ke snížení hladin hluku až o 8 dB. Nebyly realizovány PHS. S ohledem na to jejich realizace v krátkém okrajovém úseku města, jak je navrženo, může přivodit nežádoucí situace, kdy SŽDC bude poměrně obtížně vysvětlovat OOVZ, resp. obyvatelům města, že v navazujícím úseku je realizace PHS nutná a v předchozím úseku (navíc s koncentrovanější zástavbou směrem do centra města) nikoli.

Zmiňovaný úsek je veden jako úsek v provozním ověřování, proto tam nejsou použité standardní prvky protihlukové ochrany. Projektantovi není známo, že by byl předmětný pokusný úsek definitivně vyhodnocen včetně schválení/certifikace nově použitých prvků protihlukové ochrany pro použití na dráhách ČR. Proto bylo při návrhu užito standardně využívaných prvků, jako jsou PHS.

S ohledem na nově definovaný chráněný venkovní prostor „významný“ z hlediska pronikání hluku zvenčí (§ 30/3 ZOVS), který bude blíže určen v novelizovaném NV, doporučujeme návrh PHO přehodnotit a tuto situaci projednat s KHS.

Jednání na KHS proběhlo 9.3.2016. Zástupce KHS potvrdil stanovisko k PD a odsouhlasil také nově navrženou PHS u č.p. 21 v k.ú. Chlístov u Okrouhlice, parc. č. 150. Zohlednění budoucího NV požadováno nebylo.

O15 dále uvádí, že počty vlaků na str. 5 hlukové studie jsou pro „stávající stav“ poněkud mimo realitu. Např. skutečné počty nákladních vlaků se za poslední 3 kalendářní roky pohybují okolo průměrných ročních hodnot 15 pro dobu denní, resp. 10 pro dobu noční (HS uvádí téměř dvoj až vícenásobné hodnoty pro rok 2013). Je evidentní, že návrh budoucích počtů nákladních vlaků pro rok 2020 (téměř trojnásobný oproti stávajícímu stavu), resp. 2030 (ještě vyšší) jsou důvodem k návrhu masivních protihlukových opatření (pokud bychom uvažovali pouze cca dvojnásobný stav, tj. do 50 nákladních vlaků za 24 hodin, byl by rozsah budoucího předpokládatelného překročení limitů hluku menší). Co je dále velmi překvapivé - a vede k dalšímu zhoršení predikovaných hodnot hluku v noční době - je výrazný nárůst počtu rychlíků v noční době ze 2 (2013) na 6 (2020) a následně až na 14(!) v roce 2030. Je pro takto zadávané údaje nějaké odůvodnění (předpoklad navýšení objednávky dálkové noční dopravy ze strany MD, příp. výhledový požadavek některého z dopravců na zavedení nových nočních spojů mimo celostátní objednávku)?

Pro hlukové výpočty a návrhy opatření se vždy počítá s maximálními hodnotami. Počty vlaků výhledové dopravy projektant získal jako podklad od investora (SŽDC GŘ, Odbor strategie, Oddělení koncepce, skupina výhledu) dne 7.10.2015 a jejich úprava není předmětem této dokumentace.

V zaslané dokumentaci na CD bohužel chybí, případně nebylo možné je otevřít, některé kapitoly týkající se problematiky ŽP B.3.1. spolu s přílohami.

Projektant vyzval zástupce všech připomínkových složek k tomu, aby specifikovali problematiku přílohy a projektant je dodá k posouzení v domluveném rozsahu - nebyl vznesen žádný další požadavek.

Závěr: Posuzovaná dokumentace po zpracování našich připomínek a doplnění chybějících kapitol splňuje základní předpoklady pro minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Nutnou podmínkou je i nadále dodržení platné legislativy z oblasti životního prostředí a ochrany veřejného zdraví. Je třeba počítat se sledováním a kontrolou ze strany veřejnosti i orgánů státní správy.

2.9 SŽDC, ODBOR JÍZDNÍHO ŘÁDU (O16)

Bez připomínek.

2.10 SŽDC, ODBOR STRATEGIE (O26)

Bez připomínek.

2.11 SŽDC, ODBOR BEZPEČNOSTI A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ (O30)

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má následující připomínky k předložené projektové dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice“:

- 1) Část B, B01_STZ obsahuje nepravdivé informace – viz str. 83 odkaz na samostatnou B.4 – do B.4 není vložen žádný soubor a nelze tedy provést vyhodnocení provedené úrovně zajištění požární bezpečnosti v B.4.1, proto požadujeme alespoň vložit na str. 83 STZ obdobně jak je uvedeno v TZ části D21_01_01 text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření v návaznosti na předpis SŽDC Ob 14 a směrnici SŽDC č. 56.“

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Bylo doplněno do STZ.

Konkrétní podmínky požární bezpečnosti by měly obsahovat i příslušné TZ např. PS 21-01 popř. SO10-01 atd.

Bylo doplněno dle části B.4.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby.

Doplněnou část B 4.1 případně požadujeme předložit k vyjádření.

Byla zaslána k vyjádření.

- 2) V části E, E1 Inženýrské objekty, v bodě E110 Protihlukové stěny, E10_01_01 doporučujeme do bodu 6.8. a obdobně i do dalších částí textu řešících PHS vložit text popisující způsob označení prostupů např. „Instalace snadno průchodné části PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně bude zřetelně označena např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové části PHS“.

Do TZ pro SO 10-01, SO 10-02, SO 10-07 a SO 10-08 byl doplněn text:

Pole s prostupným panelem budou pro jejich snadnou identifikaci 24 h denně zřetelně označena umístěním nalepovacích reflexních pruhů nebo odrazek na sloupech po obou stranách takových polí. Označení bude umístěno z té strany PHS, ze které bude veden nástup složek záchranného integrovaného systému do kolejí, tedy z opačné strany než je kolejiště.

Do kladečských výkresů příslušných SO byl doplněn popis a grafické znázornění nalepovacích reflexních pásů.

- 3) Do části F, F00_TZ , bodu 7 na str. 15 požadujeme vložit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti (určení podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti).“

Bylo doplněno.

4) Při kácení dřevin a jejich ukládání nejen při déletrvajícím suchu musí zhotovitel přijímat konkrétní opatření k eliminaci vzniku a zejména rozšíření požárů podél železničních tratí. Zahájení a ukončení prací je nutné ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC - JPO Havlíčkův Brod, Havířská 3571 Havlíčkův Brod, 580 01 nepoplachové č. tel. 972 645 560, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce v případě mimořádné události.

Bylo doplněno do STZ a B.4.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby.

2.12 SŽDC, OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ BRNO

Účelem stavby je zvýšení rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice v km 224,397 – 232,636 a rekonstrukce zastávky Havlíčkův Brod – Perknov včetně osvětlení a infosystému. V mezistaničním úseku bude rovněž doplněna diagnostika vozidel, rekonstruována trakce a traťové zabezpečovací zařízení.

Na základě žádosti Stavební správy východ předává Oblastní ředitelství Brno stanovisko k projektu výše uvedené stavby, **projekt požadujeme doplnit a opravit** podle následujících připomínek:

SBBH (p. Josef Pomajzl, tel.: 724 819 568)

S předloženou dokumentací souhlasíme bez připomínek.

SEE (p. Pavel Gruber, tel.: 606 024 302)

Všechny připomínky byly již vznešeny a řešeny v rámci výrobních porad.

SMT (Ing. Klimeš P., tel.: 725 502 821)

SO 14-57 Propustek v ev. km 226,028

Technická zpráva

- čl. 4.1 – Chybně uvedena šířka propustku 3,5m; není známo, jak byla získána zatížitelnost stávajícího propustku (uvedeno $z_{uic}=5,28$ pro K01 a $z_{uic}=2,93$ pro K02; výpočet skutečné zatížitelnosti se zohledněním poruch a stavu je diskutabilní, raději v případě přestavby hodnotu neuvádět); hodnocení stavebního stavu se u propustků udává společně pro konstrukci i pro spodní stavbu, v tomto případě „2“.

Šířka a délka bude uvedena v souladu s evidenčními údaji správce. Zatížitelnost byla stanovena v Přípravné dokumentaci, bude uvedena pouze rozhodující. Ostatní bylo zapracováno.

- čl. 7 – Záměna délky a šířky propustku.

Bylo opraveno.

- čl. 7.2 – Konstrukci ze zabetonovaných kolejnic z r. 1936 nepopisovat jako novou konstrukci.

Bylo zapracováno.

- čl. 9.8.6 – Předpínané zemní kotvy ve fázi II lze variantně jednodušeji nahradit osazením táhel a štetovnice vodorovně uložené rovnoběžně s kolejí při provádění nové části zásypu pod kolejí č.1.

Bylo doplněno.

- čl. 9.15 – Jaký je důvod k návrhu dilatační spáry, včetně zdůvodnění proč není navržena pouze pracovní spára.

Dilatační spára byla navržena dle MVL 649 jako konstrukční opatření v místě nejvyšší pravděpodobné deformace podloží.

- čl. 9.20.3 – Popis odizolování zábradlí - na objektu není zábradlí.

Bylo vypuštěno.

- čl. 9.2.5 – Doplnit popis polohy kabelových tras (přestože nejsou součástí tohoto SO).

Bylo doplněno.

Výkres tvaru jímky E.1.4.1 - 8.1

- Doplnit do výkresu stupadla do jímky a návaznosti desky a jímky (týká se i výkresu tvaru a vyztužení základu - pracovní spára nebo společná betonáž desky a dna jímky).

Bylo doplněno.

Výkres nového stavu E.1.4.1 - 4

- Tvar kolejového lože a pláň upravit do normového tvaru (týká se i dalších SO), do příčného řezu zakreslit polohu kabelů (týká se i dalších SO).

Bylo upraveno, doplněno.

SO 14-58 Propustek v ev. km 226,471

Technická zpráva

- čl. 4.1 – záměna délky a šířky propustku (dtto čl. 7); hodnocení stavebního stavu se u propustků udává společně pro konstrukci i pro spodní stavbu, v tomto případě „2“.

Bylo zapracováno.

- čl. 7 – Záměna délky a šířky propustku.

Bylo opraveno.

- čl. 9.6 – Demolice zábradlí - objekt ve stávajícím stavu bez zábradlí.

Bylo opraveno.

- čl. 9.9.4 – Nejasná formulace – „reprofilace betonu bude, vzhledem k nedostatečné soudržnosti povrchových vrstev...“ – nesoudržné vrstvy by mely být odstraněny. U injektáže uvažovat přímo s injektáží cementovou směsí.

Bylo upřesněno, že povrchové vrstvy po odstranění degradovaného materiálu nemají dostatečnou soudržnost pro použití běžných správkových hmot. Injektáž cementovou směsí byla uvedena v Soupise prací, bylo doplněno i do TZ.

- čl. 9.14 – Doplnit požadavky na vlastnosti podkladní konstrukce přesypávky (zhuštění, ID=...).

Bylo doplněno.

- čl. 9.15 – Popsaná úprava pracovních spár není uvedena ve výkresové části dokumentace, otázkou je, zda má smysl do stávajících spár zasahovat.

Do stávajících spar nebude zasahováno mimo rozsah hloubkového přespárování.

- čl. 9.17 – Ověřit, zda je nutné v tomto případě ukolejnění zábradlí (propojovací kabel by pak musel obcházet armovanou zeminu)

Bylo prověřeno, ukolejnění zábradlí nebude na tomto objektu provedeno.

- čl. 9.20.5 – Potřeba doplnit popis kabelových tras a vztah k objektu (viz připomínka k výkresu nového stavu).

Bylo doplněno.

Příloha č. 3 – Zatížitelnost

- Přepočet není kontrolovatelný, obsahuje jen vstupní údaje, princip výpočtu a výslednou hodnotu zatížitelnosti. Není uvedeno, jaký byl použit software, hodnoty vnitřních sil od zatížení stálého, proměnného a proměnného od UIC.

Zatížitelnost byla stanovena v Přípravné dokumentaci, proto nebyla podrobněji doložena.

Výkres nového stavu E.14.2.4

- Do řezu doplnit zakres kabelových tras – vztah k izolaci na pláni a časovému postupu výstavby – zdůraznit, že výkopy po zhotovení SVI nejsou možné!

Bylo doplněno.

- Doplnit rozsah izolované plochy do půdorysu (izolace na pláni i v prostoru za římsami); drenážní potrubí z pláň prochází dle zákresu v půdoryse přes geomříže – oddálit drenáž.

Bylo zapracováno.

- Do půdorysu zakreslit reálný tvar zemního tělesa - přechod mezi armovaným svahem a návazným tělesem.

Bylo zapracováno, i vzhledem ke zhoršení přehlednosti výkresu v daném místě.

- Na výkresech se vyskytuje čára „ochranné pásmo plynovodu“, v situaci zákres ale zákres potrubí nenalezen.

Vzdálenost plynového potrubí je 40m od hranice ochranného pásma, proto ho nelze v daném výřezu zobrazit, byla pouze doplněna vzdálenost ochranného pásma.

Výkres tvaru a výztuže římsy E.1.4.2.8

- Požadujeme vysvětlit, jaký je důvod k návrhu třmínkové výztuže větší dimenze než výztuže podélné (týká se i dalších SO) a důvod k nerovnoměrnému rozdělení po délce.

Třmínková výztuž byla změněna na profil 10 mm, nerovnoměrnému rozdělení po délce bylo upraveno na max. vzdálenost 150 mm. Nerovnoměrné rozdělení zohledňuje polohu kotev zábradlí.

- Do výkresu je třeba naznačit polohu kotvení zábradlí (ověření, zda není v kolizi s výztuží).

Viz předchozí připomínka.

- Tvar římsy není přizpůsoben k zakotvení izolace - upravit a do výkresu detailu doplnit detail SVI.

HDPE izolace bude ukončena v místě římsy, tvar říms byl tomu přizpůsoben.

SO 14-60 Propustek v ev. km 227,638

Technická zpráva

- Platí stejné připomínky jako k SO 14-57 a navíc kolize objektu s SO 36-01; zápora pažení (na výkrese pažení č. 2) s trubkou dočasného převedení vody.

Trubka bude osazena až po zhotovení výkopu, při případné kolizi bude zápora zkrácena. Zápora je po odtěžení držena dvěma převážkami a zemními kotvami. Konečné řešení bude v režii zhotovitele, proto bylo ponecháno.

Výkres nového stavu E.1.4.1-4

- Výtok z propustku je řešen nevhodně, bez návazného zpevnění koryta, dále je na výtokové straně kolize s kabelovou trasou SO36-01 – je třeba doplnit odláždění za výtok, upravit polohu kabelové trasy (případně i do chráničky pod základovou deskou propustku) nebo řešit čelo stejným způsobem jako na levé straně propustku.

V místě vyústění se předpokládá stávající odláždění dna, je navržena jeho oprava v délce 2,0 m. Převedení kabelové trasy v chráničce řeší SO 36-01, bylo koordinováno.

- Na pohledu zleva pažící štětovnicová stěna, v půdoryse ani na výkrese výkopů není uvedeno, zda se jedná o zajištění stability stávajícího sloupu TV nebo má jiný význam. Nutno upřesnit a rozpracovat podrobněji v návaznosti na postup výstavby.

Pažení je navrženo pro dočasný odklon zatrubnění vodoteče mimo základ čela propustku a slouží pouze pro omezení rozsahu výkopu. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o pomocné opatření, které bude provedeno dle konkrétních podmínek na stavbě, nebylo toto dále rozpracováno. Do TZ a do výkresu bylo doplněno zdůvodnění pažení.

SO 14-61 Propustek v ev. km 228,207

Technická zpráva

- čl. 4.1 – Záměna délky a šířky propustku. Dále není známo, jak byla získána zatížitelnost stávajícího propustku (uvedeno $z_{uic}=16,6$); hodnocení stavebního stavu se u propustků udává společně pro konstrukci i pro spodní stavbu, v tomto případě „2“.

Šířka a délka bude uvedena v souladu s evidenčními údaji správce. Zatížitelnost byla stanovena v Přípravné dokumentaci. Ostatní bylo zapracováno.

- čl. 7 – Záměna délky a šířky propustku.

Viz předchozí připomínka.

- čl. 9.10 – Doplnit nutnost zajištění polohy nové konstrukce proti vyplavení tekutou popílkobetonovou směsí.

Bylo doplněno.

- čl. 9.20.5 – Potřeba doplnit popis kabelových tras a vztah k objektu.

Bylo doplněno.

Zapracování připomínek

- Příloha 2 - hydrotechnické posouzení – doložen výpočet pro troubu DN800.

Bylo opraveno, propustek vyhovuje.

Výkres tvaru a výztuže přibetonávky čela E.1.4.5-7

- Ohybem kari sítí se sleduje kopírování stávajícího základu čela, provedení ohybu bývá na stavbě problematické, doporučujeme volit buď odbourání výstupku nebo náhradu ve spodní části vázanou výztuží. Rozsah přibetonované plochy čela lze zmenšit, není nutno odkopávat až na úroveň stávající zakl.spáry na celou délku čela (viz pohled zleva).

Doporučení bylo zapracováno.

SO 14-62 Propustek v ev. km 228,446

Technická zpráva

- Platí stejné připomínky jako pro SO 14-61.

Viz SO 14-61.

Výkres nového stavu E.1.4.6.4

- Stávající dlažbu na výtoku z propustku dokreslit i do půdorysu, doplnit požadavek na „opravu dlažby“ nebo navrhnout ukončení trouby ve větším sklonu s rozšířením rozsahu odláždění okolí trouby a novým odlážděním (ve vztahu k pozemku a terénu).

Propustek byl zkrácen a zbývající část na pozemku dráhy předlážděna.

- Na výkrese se jeví sklon svahu vpravo s popisem 1:1,5 reálně zakreslený v menším sklonu.

Délka propustku byla zkrácena ve sklonu svahu 1:1,5, na základě konečného návrhu pražcové rovnaniny souvisejícího SO.

SO 14-64 Propustek v ev. km 230,268

Technická zpráva

- Platí téměř totožné připomínky jako pro SO 14-57.

Viz SO 14-57.

Výkres nového stavu E.1.4.8.5.

- Vzhledem k posunu osy stávajícího a nového propustku lze výrazně redukovat rozsah výkopů a pažení zachováním opěry O02 (stísněný prostor mezi troubou a opěrou možno vyplnit betonem).

Bylo ponecháno původní řešení, aby se omezily případné vícepráce.

- Není důvod k provedení pražcové rovnaniny, která je v půdoryse.

Bylo koordinováno s objektem železničního spodku. Rovnanina byla vypuštěna.

- Doplnit sanaci jímky na výtoku (a případné doplnění roštu).

Byla doplněna sanace jímky pročištěním a injektáží trhlín, vzhledem k malé výšce nebyl rošt navržen.

Výkres výkopů a demolice E.4.8.5

- Záporny č. 4 a 5 jsou navrženy v poloze stávajícího propustku, což by představovalo zřejmě problematické provrtání opěr a základů.

S ohledem na běžně používané průměry jádrových vrtů byly záporny v místě propustku nahrazeny menšími mikrozápornami.

SO 14-66 Propustek v ev. km 230,612

Technická zpráva

- Platí téměř totožné připomínky jako pro SO 14-57.

Viz SO 14-57.

Výkres výkopu a demolice E.1.4.10.5.

- Převedení vody pode dnem základu s následným čerpáním za výtokem není vhodným řešením, hrozí podmačení pod základovou spárou; pokud se uvažuje s čerpáním, pak lze čerpat v jímce již před vtokem; výšková úroveň stávajícího a nového stavu je přibližně totožná, dočasné převedení částí původního propustku v koleji 2 a nového v koleji 1 by mělo být možné.

Byly zvýšeny nároky na čerpání a jímkování, s tím, že voda bude pokud možno přečerpávána vrchem (protažením hadice kolejovým ložem pod kolejnicemi).

Výkres tvaru a výztuže čela a římsy E.1.4.10.8; E.1.4.10.9

- Připomínky k ohybu Kari sítě a průměru třmínků římsy jako u předchozích SO.

Průměr třmínků byl změněn na 10 mm. Kari sítě budou dovezeny na stavbu již uhnuté, proto bylo toto řešení ponecháno.

SO 14-67 Propustek v ev. km 230,781

Technická zpráva:

- čl. 4.1 – Záměna šířky a délky propustku; není známo, jak byla získána zatížitelnost stávajícího propustku; hodnocení stavebního stavu se u propustků udává společně pro konstrukci i pro spodní stavbu, v tomto případě „2“.

Šířka a délka byla uvedena v souladu s evidenčními údaji správce. Zatížitelnost byla stanovena v Přípravné dokumentaci. Ostatní bylo zpracováno.

- čl. 8 – Lze využít (prakticky se jedná o jediný SŽDC schválený typ) rámové prefabrikáty bez nutnosti zhotovení izolace.

Projektant souhlasí.

- čl. 9.10 – Doplnit požadavek na dodání rámu opatřených těsněním pro vodotěsný spoj.

Bylo doplněno.

Výkres výkopu a demolice E.1.4.11.5

- Záporny 3, 5 navrženy v poloze stávající opěry a základu s vrtáním pr. 400 mm se dá očekávat v této poloze problematické; zápora 4 nebude zachycena, bude jen na převážku - doplnit popis do tech. zprávy, včetně popisu dočasného převedení vody.

Trubka bude osazena až po zhotovení výkopu, při případné kolizi bude zápora zkrácena. Zápora 4 byla doplněna převážkou i v horní úrovni. S ohledem na běžně používané průměry jádrových vrtů byly záporny v místě propustku nahrazeny menšími mikrozáporami.

- Vzhledem k posunutí poloze stávajícího a nového propustku, lze výrazně redukovat rozsah výkopů, bourání a pažení zachováním opěry O01 (stísněný prostor mezi opěrou a novým rámem možno vyplnit betonem).

Vzhledem k malé úspoře a možným vícepracím v průběhu stavby bylo ponecháno.

Statický výpočet E.1.4.11.11

- Výpočet řeší stabilitu úhlových zdí, nezahrnuje však posouzení betonového průřezu vlastní zdi. Na základě čeho je pak navržena výztuž na výkrese E.1.4.11.8?

Posouzení výztuže rozhodujícího průřezu zdi (rámového rohu) je uvedeno na straně 8 v článku „Dimenzace čís. 1“, pouze byl dokladován špatný průřez – bylo opraveno.

SO 14-68 Propustek v ev. km 231,059

Technická zpráva

- Údaje ke stávajícímu stavu – platí téměř totožné připomínky jako pro SO 14-57 (stavební stav „2“).

Viz SO 14-57.

SO 14-69 Propustek v ev. km 231,369

Technická zpráva

- Údaje ke stávajícímu stavu, dilatační spára, kabelové trasy – platí téměř totožné připomínky jako pro SO 14-57 (aktuální stavební stav „2“).

Viz SO 14-57.

- Je třeba zdůraznit vazbu polohy založení stojek PHS a konstrukce propustku.

Rozmístění pilot PHS je dostatečně patrné v půdoryse, pohled na PHS se zakresleným propustkem je součástí objektu PHS. Bylo dále zdůrazněno v TZ.

- Vzhledem k výraznému zmenšení průtočného profilu oproti stávajícímu stavu a blízkosti rodinného domu na vtokové straně požadujeme v tomto případě potvrzení hydrotechnického výpočtu osobou autorizovanou v oboru vodohospodářských staveb.

Bylo zapracováno.

Výkres nového stavu E.1.4.13.4

- Není zřejmý důvod pro zřízení pražcové rovinaniny podél koleje č.1, protože stezka může být vytvořena i bez rovinaniny.

Bylo koordinováno s objektem železničního spodku. Rovnanina byla ponechána v návaznosti na přilehlé úseky a vnitřní provázanost prvků - pražců.

- Doplňit kóty rozměrů založení PHS a vzdálenost od osy propustku.

Bylo doplněno.

SO 14-70 Propustek v ev. km 231,640

Technická zpráva

- Údaje ke stávajícímu stavu, dilatační spára, kabelové trasy – platí téměř totožné připomínky jako pro SO 14-57 (aktuální stavební stav „2“).

Viz SO 14-57.

Výkres nového stavu E.1.4.14.4

- Trasa GSM-R v kolizi se založením propustku, je třeba počítat s úpravou trasy, veškeré kabely nutno zakreslit do řezu.

Bylo koordinováno se souvisejícím PS. Kabely byly zakresleny.

Výkres výkopů a demolice E.1.4.14.5

- Záporny č. 4 a 5 jsou navrženy v poloze stávajícího propustku, což by představovalo zřejmě problematické provrtání opěr a základů.

S ohledem na běžně používané průměry jádrových vrtů byly záporny v místě propustku nahrazeny menšími mikrozáporami.

SO 14-71 Propustek v ev. km 232,125

Technická zpráva

- čl. 4.1. – Záměna délky a šířky propustku (dtto čl. 7); hodnocení stavebního stavu se u propustků udává společně pro konstrukci i pro spodní stavbu, v tomto případě „2“.

Šířka a délka byly upraveny v souladu s evidenčními údaji správce. Ostatní bylo zapracováno.

- čl. 7 – Záměna délky a šířky propustku.

Šířka a délka byly upraveny v souladu s evidenčními údaji správce.

- čl. 9.14 – Doplňit požadavky na vlastnosti podkladní konstrukce přesypávky (zhutnění, ID).

Bylo doplněno.

- čl. 9.15 – Popsaná úprava pracovních spár není uvedena ve výkresové části dokumentace, otázkou je, zda má smysl do stávajících spár zasahovat.

Do stávajících spár nebude zasahováno mimo rozsah hloubkového přespárování.

- čl. 9.17 – Ověřit, zda je nutné v tomto případě ukolejnění zábradlí (propojovací kabel by pak musel obcházet armovanou zeminu).

Bylo prověřeno, ukolejnění zábradlí nebude na tomto objektu provedeno.

- čl. 9.20.5 – Potřeba doplnit popis kabelových tras a vztah k objektu (viz připomínka k výkresu nového stavu).

Bylo doplněno.

Příloha č. 3 – Zatížitelnost

- Přepočet není kontrolovatelný, obsahuje jen vstupní údaje, princip výpočtu a výslednou hodnotu zatížitelnosti. Není uvedeno, jaký byl použit software, hodnoty vnitřních sil od zatížení stálého, proměnného a proměnného od UIC.

Zatížitelnost byla stanovena v Přípravné dokumentaci, a proto nebyla podrobněji doložena.

Výkres nového stavu E.4.15.4

- Do řezu doplnit zákres kabelových tras - vztah k izolaci na pláni a časovému postupu výstavby. Zdůraznit, že výkopy po zhotovení SVI nejsou možné!

Bylo doplněno.

- Doplnit rozsah izolované plochy do půdorysu (izolace na pláni i v prostoru za římsami); doplnit zákres drenážního potrubí (do půdorysu i příčného řezu) pro odvedení z izolované plochy. Je třeba potrubí navrhnout tak, aby nebylo v kolizi s geomřížemi.

Bylo zapracováno.

- Do půdorysu zakreslit reálný tvar zemního tělesa (přechod mezi armovaným svahem a návazným tělesem).

Bylo zapracováno, i vzhledem ke zhoršení přehlednosti výkresu v daném místě.

- Pokud by byl strmý svah z armované zeminy vyšší než 2 m, tak by z bezpečnostních důvodů zřejmě muselo být nad svahem zábradlí. Je třeba snížit výšku armované části svahu o jednu úroveň (tj. pod 2 m).

Bylo zapracováno.

- Základy PHS podrobně zakreslit, okótovat rozměry a vzdálenosti od osy propustku.

V TZ bylo upozorněno na nutnost koordinace s objektem PHS.

Výkres tvaru a výztuže římsy E.1.4.2.8

- Požadujeme vysvětlit, jaký je důvod k návrhu třmínkové výztuže větší dimenze než výztuže podélné (týká se i dalších SO) a důvod k nerovnoměrnému rozdělení po délce.

Třmínková výztuž byla změněna na profil 10 mm, nerovnoměrnému rozdělení po délce bylo upraveno na max. vzdálenost 150 mm. Nerovnoměrné rozdělení zohledňuje polohu kotev zábradlí.

- Do výkresu naznačit polohu kotvení zábradlí, aby bylo jasné, zda není v kolizi s výztuží.

Viz předchozí připomínka.

- Tvar římsy není přizpůsoben k zakotvení izolace, je třeba jej upravit a do výkresu detailu doplnit detail SVI.

HDPE izolace bude ukončena v místě římsy, tvar říms byl tomu přizpůsoben.

SO 14-09 Most v ev. km 227,178

Technická zpráva

- V částech, kde se uvádí možnost využití prefabrikátů, požadujeme doplnit, že v současné době nejsou dostupné prefabrikáty takovýchto rozměrů, které by byly schváleny pro použití na ŽDC. Použití prefabrikátů je případně možné na základě odsouhlasení dokumentace prefabrikátů navržených konkrétně pro tento most. Dále je nutno uvést nutnost přerušení dálkového kabelu v případě použití rámových prefabrikátů. Kabel bude působit problémy i v případě navrženého postupu výstavby monolitické konstrukce, doporučujeme projednat přeložku trasy mimo most, např. provedení protlaku.

Do TZ bylo doplněno: Použití prefabrikovaných dílců se v projektu neuvažuje a je možné pouze po odsouhlasení investorem na návrh zhotovitele. V současné době nejsou dostupné prefabrikáty obdobných rozměrů, schválených pro použití na ŽDC. Použití prefabrikátů je tak možné pouze na základě odsouhlasení dokumentace prefabrikátů, konkrétně pro tento most.

Kabel přestavbě mostu nebrání a v případě použití rámových prefabrikátů se předpokládá uzavřený rám ze dvou kusů, dolní a horní části tvaru "U", Přeložka kabelu nebyla navržena.

- V případě použití prefabrikátů by musel být proveden masivnější podkladní beton.

Technologický předpis výrobce prefabrikátů uvažuje podkladní beton v tloušťce 200 mm, vyztužený kari sítí a se zvýšenou náročností na přesnost. Vzhledem k navrženému řešení z monolitického betonu však není toto nutné a nároky na podkladní beton tedy nebyly zvyšovány, bylo na to pouze upozorněno.

- čl. 9.15 – V popisu izolace se uvádí natavení na pečetící vrstvu, v použitých skladbách SVI pak penetračně adhezní nátěr bez další specifikace (zřejmě by pak mělo být uvedeno, že se jedná o penetračně adh. nátěr na bázi pryskyřic, pokud je důvod k tomuto řešení).

Zapracování připomínek

Pečetící vrstva byla opravena ne penetračně adhezni nátěr.

- čl. 9.21.5 – Popsat kabelové trasy v novém stavu ve vztahu k umístění a postupu výstavby.

Bylo zapracováno.

Výkres nového stavu E.1.4.3.4

- Těsnící vrstvu z nepropustné zeminy nahradit např. izolační vrstvou z bentonitových rohoží nebo asf. pásů (dodání jílu pro těsnící vrstvy bývá pro stavbu problém). Rozsah odvodňované plochy je třeba výrazně zredukovat, nepřivádět tak k rubu opěr veškerou vodu z prostoru výkopu. Drenáž nenavrhovat těsně na rub konstrukce (nesvádět vodu do místa „kritického“ detailu izolace), ale navrhnout část (rozšířenou) betonové podkladní vrstvy ve spádu od konstrukce, s úžlabím pro osazení drenáže. Za rubem stěn rámu a křídel doplnit drenážní vrstvu (dle MVL102).

Alternativně byly uvedeny bentonitové rohože. Byly použita schválená skladba izolace za použití nenasákavého a nenamrzavého XPS polystyrenu, v kombinaci s ochrannou geotextilií. Bez drenážní vrstvy z kamenné rovnániny tak není nutné drenáž odsouvat od rubu opěry, jedná se o klasický detail používaný u silničních mostů. Protože zemní těleso v navazující trati je ze zemin třídy G3 G-F, byl rozsah těsnící vrstvy omezen na délku vytažení izolace, přičemž nebude docházet k hromadění vody v místě mostu.

- Vrstva šterkopísku pod spodní příčlí rámu není vhodná, může docházet k podmáčení. Požadujeme ji nahradit podkladní deskou tl. cca 0,2 m, vlastní dno výkopu na vyšší úroveň.

Byla vypuštěna vrstva šterkopísku, základová spára bude po demolici upravena hubeným betonem.

- Spodní příčel rámu vodorovná, není řešeno odvedení vody z komunikace pod mostem (spádována směrem k opěrám).

Rám je založen v nezámrné hloubce a komunikace je tvořena zatravněným krytem na podkladní šterkodrti, přítomnost vody v zemině tedy nenaruší žádné konstrukční vrstvy vozovky. Případné odvodnění povrchu polní cesty (přikopy, trativody apod.) nelze vyřešit na úseku drážního pozemku v místě mostu, proto je respektován stávající stav. V rámci zlepšení stavu pod mostem byl navržen jednostranný sklon polní cesty a příkopový žlab s vyústěním do vsakovací jímky mimo most.

Výkres výkopu a demolice E.1.4.3.5

- Záporny jsou navrženy v poloze stávajících opěr a předpokládaného čela kamenné části. Vhodnější bude provedení kompletního odbourání stávající části mostu až na rozhraní kamenné a betonové části, zachovanou část opěr není nutno ve stavebním postupu 1 pažit.

Dodržení hrany mezi kamennou a betonovou hranou může být problematické vzhledem k poloze stávající provozované koleje. S ohledem na běžně používané průměry jádrových vrtů byly záporny v místě propustku nahrazeny menšími mikrozápornami, stávající řešení bylo ponecháno.

- Při navrženém pažení není realizovatelné provedení (návaznost) SVI a drenáže v poloze pažic stěny!

Drenáž je svedena od osy na os na obě strany, pro lepší navázání SVI byly záporny odsunuty dále od konstrukce rámu a drenáž navržena jako nepřerušovaná. Dále bylo v TZ a na výkrese upozorněno na nutnost použití pomocných pažicích konstrukcí při přepažování, aby bylo možné provést přetažení izolace do navazujícího stavebního postupu.

- Rozsah výkopů lze výrazně redukovat, prostor za rubem nové konstrukce je zbytečně velký. Svahovaná část výkopu může začínat od rubu stávajících opěr.

Délka přechodové oblasti je navržena min. 7,0 m dle předpisu SŽDC S4 a zmírnění sklonu svahu by nepřineslo výrazné úspory na pažení, přičemž úspora na zemních pracích je sporná, navržené řešení bylo ponecháno.

Výkres detailů E.1.4.3

- Viz připomínky k poloze drenáže uvedené k výkresu E.1.4.3.4.

Viz reakce uvedené k výkresu E.1.4.3.4.

- Vzhledem k tomu, že drenáž bude vedena podél křídel, měla by být na rubu křídel izolace řešena stejně jako na rámu samotném, včetně řešení vodotěsného detailu na styku rámu a křídla (dilatační spára).

Bylo zapracováno.

Zapracování připomínek

Statický výpočet

- Statický výpočet musí být ve výsledné podobě doplněn přehledem zatížitelnosti tak, jak je uveden v příloze E metodického pokynu pro určování zatížitelnosti. Tabulku zatížitelnosti rovněž doplnit jako přílohu k technické zprávě.

Bylo doplněno.

SO 14-15 Most v ev. km 230,408

- Most je řešen stejným způsobem jako SO 14-09 (km 227,178) – platí připomínky uvedené k tomuto SO.

- Uvedená zatížitelnost a přechodnost stávajícího objektu není doložena přepočtem (předložená dokumentace neobsahuje). V technické zprávě se uvádí přechodnost D4/40, což by znamenalo potřebu okamžitého omezení provozu, do doby přestavby. Požadujeme použít Porovnáním návrhového zatížení použitého pro návrh stávajícího mostu (zatěžovací vlak I/1937) se zatížením UIC vychází konstrukce přechodná pro D4/70, nevychází však přechodnost D4 pro plánované zvýšení rychlosti – použít raději tuto argumentaci.

Bylo zapracováno. Při zohlednění součinitelů materiálu dle nového metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů, tj. $\gamma_G=1,2$ (dle přílohy F) a $\gamma_{Q,LM71}=1,3$ (nosné prvky starší 30 let) vychází přechodnost mostu opravdu D4/70 – bylo aktualizováno.

SO 14-22 Most v ev. km 232,341

Technická zpráva

- Bude zajištěna trvanlivost při krytí výztuže 20mm (uvedeno na výkrese sanace)? Protikarbonatační nátěr uvedený v technické zprávě není uveden na výkrese.

Korozní rychlost v pasivním stavu je méně než 0,1 mm za rok a koroze je rovnoměrná, přičemž výztuž se do aktivního stavu dostane (zrychlení korozní rychlosti, lokálně až 10mm rok) po dosažení karbonatační fronty betonu k výztuži. Rychlost postupu karbonatační fronty je přibližně v desetinách milimetru za rok, přičemž urychlení karbonatace, přítomností chloridů nebo kyselých dešťů, se nepředpokládá. Krycí vrstva je tedy navržena na životnost > 20 let, což může přesáhnout životnost samotné sanace, navržené řešení bylo tedy, s ohledem na stáří a stav mostního objektu, ponecháno. POZN: Běžně se u reprofilací správkovými hmotami požaduje dodržení krytí obnažené betonářské výztuže min. 20 mm.

- Zapracovat připomínky uvedené níže k výkresové části.

Viz připomínky níže.

- čl.9.19 – Provéřit, zda je ukolejnění zábradlí nutné.

Bylo prověřeno, ukolejnění zábradlí nebude na tomto objektu provedeno.

Výkres nového stavu E.1.4.16.4

- Prostor mezi římsou vlevo a návazným odlážděním svahu neřeší odtok povrchové vody ze svahu, požadujeme doplnit za římsu (mezi římsou a odlážděním) žlabovky v podélném sklonu.

Bylo doplněno.

- Smršťovací spáru by bylo z estetického hlediska vhodnější (není však podmínkou) volit mimo vrchol klenby (tzn. rozčlenit na 3 plochy). Stejně tak by zřejmě bylo vhodné dilatovat římsu po kratších úsecích.

Římsa a čelní zeď na levé straně byla rozdělena 2 smršťovacími spárami.

- V detailu drenáže nahraďte zhutněnou vrstvu ŠP pod izolací betonem (přechod mezi deskou a šterkopískem nelze bezproblémově provést do tvaru dle výkresu, protože by došlo ke vzniku ostré hrany v konci desky a z toho plynoucí nebezpečí porušení izolace).

Bylo zapracováno.

- Do příčného řezu doplnit zakres kabelových tras a do výkresu stavebních postupů způsob vyvěšení kabelů (pomocná konstrukce).

Bylo doplněno.

Výkres výztuže nosné konstrukce E.1.4.16.6.3

Zapracování připomínek

- Prokázat, zda je zajištěno dostatečné zakotvení výztuže pol. 2 v tlačené části průřezu.

Bylo prověřeno.

Výkres tvaru a výztuže říms.

- Zakreslit detail kotvení PHS a prověřit, zda poloha kotvení není v kolizi s výztuží římsy.

Bylo koordinováno se zpracovatelem PHS.

Statický výpočet

- Doplnit přehled zatížitelnosti pro nový stav.

Bylo doplněno.

SO 14-13 Most v ev. km 229,415

Technická zpráva

- čl. 4.1. – Chybně je uveden popis konstrukce v 2. koleji, nejedná se o příhradovou konstrukci.

Bylo opraveno.

- čl. 8 – Do odůvodnění doplnit nízkou hodnotu zatížitelnosti konstrukcí v 2. koleji a požadavek na zvýšení rychlosti.

Bylo doplněno.

- čl. 9.3.2 Sanace stávajících částí kamenných opěr, pilíře a kamenných křídel - Obecné formulace o tom, že zkoušky musí být předepsány v projektu, informace ke klenbám (netýká se tohoto mostu). Jelikož se nacházíme ve fázi projektu, musí znít požadavek konkrétně a ne např. *“pokud bude projekt kontrolní zkoušky zahrnovat...”*. Vodní tlakovou zkoušku je nutné přímo vyžadovat, opravit formulaci *„Kvalitu provedení je možno provést vodní tlakovou zkouškou...”*.

Bylo opraveno.

- čl. 9.14.1. Sanace stávajících částí nosné konstrukce a římsy v koleji č. 1 - Očištění povrchu a lokální reprofilace doplnit i do výkresové části a upřesnit, zda je v této souvislosti uvažováno se stavbou lešení. Dále je třeba doplnit do samostatného odstavce popis toho, jak má být postupováno v případě potřeby manipulace (např. výměna ložisek atd.) se sousední nosnou konstrukcí, zda navržená příhradová ztužidla umožňují demontáž, jaká je potřeba přijmout dopravní opatření apod. Totéž se týká zásahu do podélné a příčné těsněné spáry mezi konstrukcemi.

Bylo opraveno a doplněno.

- čl. 9.14.3. – Neodkazovat na neplatné OTP ČD, ty jsou nahrazeny směrnici SŽDC č.11/2006.

Bylo opraveno.

- čl. 9.18. Mostní závěry – doplnit řešení na styku podélného a příčného dilatačního závěru a popis způsobu srovnání průhybu stávající a nové konstrukce v době osazování podélného závěru.

Bylo doplněno.

- čl. 9.19. Izolace nosné konstrukce a spodní stavby – dle popisu bude pod izolaci zhotovena „spádová vrstva z vhodného materiálu“, podle výkresu tvaru desky je spádová vrstva vytvořena přímo v desce, požadujeme upřesnit a dále neodkazovat na neexistující ŘDDC, musí jít o schválený systém SVI (osvědčení pro schválené systémy vodotěsných izolací železničních mostních objektů vydává SŽDC OTH).

Bylo opraveno.

- čl. 9.21 – Připomínka k odvodnění přechodové oblasti – viz připomínka k výkresu nového stavu.

Bylo opraveno.

- čl. 9.24.4. – Požadujeme popsat způsob převedení kabelu 6kV po dobu výstavby, pokud bude umístěn na zábradlí u koleje č. 1, pak je nutné doplnit opravu PKO zábradlí (dá se předpokládat poškození při manipulaci s kabelem).

Bylo doplněno.

- čl. 9.24.7 Tabulky – upřesnit způsob a místo.

Bylo doplněno.

- čl. 12.2 Fáze 0 – „osazení prefabrikovaného základu trakčního sloupu na pilíři P2“ – ve výkresové části je uvažováno s monolitickou konzolou.

Bylo opraveno.

- Příloha 4 Hydrotechnické posouzení – Nejasnost s kapacitní rychlostí kruhového profilu, z posouzení nevyplývají další údaje (návrhová hladina, kontrolní návrhová hladina atd.). Jelikož se mostní otvor oproti stávajícímu stavu nemění, přikláníme se k vyřazení této přílohy z dokumentace.

Bylo odstraněno.

- V technické zprávě chybí údaj k podrobnějšímu popisu zásahu do řečiště pro umístění dočasných podpor a výsledky projednání s Povodím Vltavy.

Bylo provedeno předběžné projednání se zástupcem Povodí Vltavy, který se záměrem souhlasí, v dokumentaci stavby požaduje Povodňový plán.

- Jako přílohu technické zprávy doplnit přehled zatížitelnosti (dle přílohy E metodického pokynu pro určování zatížitelnosti).

Bylo doplněno.

Statický výpočet E.1.4.7.29

- Doplnit zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti (pro LM71 se souč. alfa=1,00), včetně uvedení přehledu zatížitelnosti podle přílohy E tohoto pokynu.

Bylo doplněno.

Výkres výkopů E.1.4.7.07

- Záporové pažení je zakresleno chybně, dle popisu v technické zprávě se má jednat o HEB180 po 1 m s výdřevou, zakresl odpovídá spíše štětovicovému pažení.

Bylo opraveno.

Nový stav E.1.4.7.04

- Prefabrikáty v přechodových oblastech jsou navrženy v podélném sklonu 10 %, není důvod ke svodu vody do drenáže pod těmito prefabrikáty (s rizikem podmáčení). Plochu je třeba zaizolovat a vodu odvádět až příčnou drenáží, s protažením izolace do betonového žlabu pod tuto drenáž.

Bylo opraveno.

Pohledy E.4.7.06

- Na pilíř P01 je navržena rozdílná výška úložného prahu pod kolejí č. 1 a 2, opravdu je s tímto řešením uvažováno? Požadujeme odpověď, zda byla prověřena navržená výšková úroveň odbourání na kótu 406,870 ve vztahu k rozměrům kamenných bloků (poloze spár).

Bylo opraveno.

- Vzhledem k blížící se deklarované životnosti ložisek konstrukcí v 1. koleji a nově navrženému propojení konstrukcí mezi 1. a 2. kolejí, které výměnu v budoucnu znesnadní, doporučujeme do stavby zařadit i výměnu těchto ložisek v 1. koleji.

Navrhovaná výměna ložisek nosné konstrukce mostu v koleji č.1 nebude součástí této stavby, provedení výměny ložisek je možné pouze s využitím výluk rámci stavby, na náklady SŽDC OŘ Brno.

D - Technologická část + SO 36-01 - Nový kabel 6kV

Doplnit detailní řešení přechodu tras přes mosty v km 225,030 a 225,373 – popis v technické zprávě (podrobný popis umístění, rozměru žlabu, počtu kabelů, způsob vymístění v případě opravy mostu...) a výkresová část (řez mostem, půdorys, detaily).

Řešení mostů v km 225,030 a 225,373 není součástí stavby a tudíž popis postupů v případě opravy a detaily v PS a SO kabelových vedení jsou nad rámec zadání. Dokumentace jednotlivých SO a PS je přesto v některých případech zpracována nadstandardně:

Z polohopisů v PS 12-01 a PS 21-01 je patrné umístění kabelů, dále jsou zde popisky s určením počtu kabelů a délky chráničky popř. žlabu. U podchodu pro pěší je uvedeno že bude zřízena kabelová lávka nad podchodem. V TZ byl popis přechodu tras přes mosty doplněn. U SO 36-01 bylo zpracováno do TZ, situace a navíc schematicky v řezu mostem v km 225,030.

V případě kabelové trasy 6kV u mostu v km 225,030 požadujeme zachovat polohu stávajícího situování pod silniční komunikací.

Poloha byla určena na místním šetření 10.12.2016 i za účasti zástupců OŘ - bude dodržena dle dohody z tohoto šetření, tj. na mostě.

SSZT Jihlava (p. Jakub Šeba, tel.: 606 712 972)

V zájmovém prostoru, nebo jeho blízkosti se nachází inž. sítě a zařízení ve správě SSZT Jihlava. Před započítáním zemních prací je nutné žádat o vytyčení sítí v naší správě a to v dostatečném časovém předstihu, alespoň 14 dnů. Ochranné pásmo inž. sítí ve správě SSZT Jihlava je 1,5m na obě strany.

Do STZ a do TZ zabzař. byl doplněn požadavek na vytyčení sítí před zahájením stavby.

PS 12-01 Technická zpráva

- u obou PZS chybně uvedeno: "PZS bude ovládáno: ...obsluhou ovládacího panelu v DK žst. Hustopeče nad Bečvou".

Bylo opraveno.

- Technická zpráva neobsahuje výpočty dle ČSN 34 2040 ed.2 (Předpisy pro ochranu sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení před nebezpečnými, rušivými a korozivními vlivy elektrické trakce 25 kV, 50 Hz), konkrétně ochrana od nebezpečných elektromagnetických vlivů a maximální délky kabelů jak zabezpečovacích tak sdělovacích (v Havlíčkově Brodě je umístěna TNS).

Výpočty energetických vlivů jsou součástí Souhrnné části (B.14.6 Výpočet vlivů trakčního vedení), na konferenčním projednání bylo dohodnuto doplnění výpočtů do TZ PS zabezpečovacích zařízení.

- Požadujeme předložení výpočtu úbytků napětí v místě připojení zařízení na kabelové vedení a návrh vedení z hlediska jištění, zkratových proudů a impedančních smyček pro napájení PZS km 231,425 z UNZ v žst. Okrouhlice.

Po odevzdání dokumentace došlo ke změně způsobu napájení PZS, oba přejezdy v mezistaničním úseku budou napájeny z rozvodu 6kV/75Hz z trafo kiosků u přejezdů. Napájení PZS z nového UNZ v Okrouhlici nebude realizováno.

- Je třeba stanovení maximální vnitřní teploty ve stavědlové ústředně a případně navrhnout doplnění klimatizace.

V rámci PSŘ nelze stanovit ztrátové teplo nového zařízení, u něhož nelze určit dodavatele. Na projednání připomínek bylo dohodnuto, že se do TZ doplní požadavek na prověření vnitřní teploty ve stavědlové ústředně po doplnění nového TZ. Z výše uvedeného vznikne požadavek na doplnění klimatizace případně nucené ventilace. V rozpočtu bude pro tento případ doplněna položka klimatizace. Bude dořešeno v rámci DPSŘ.

Část D 2.3.1.

- V příloze 3 je v zastávce Perknov chybně uvedena outdoorová skříň místo domku.

Bylo opraveno.

- Kompletní rozvod reproduktorových větví na zast. Perknov musí být ve dvojí izolaci včetně reproduktorů.

Bylo respektováno.

- Ve výkazu výměr chybí revize rozhlasového zařízení.

Bylo doplněno.

- Stavba GSM-R provedla korekci umístění zařízení, která v této dokumentaci není zohledněna.

Bylo respektováno.

ST Jihlava (paní Irena Tomšovská, tel.: 725 761 440)

V dokumentaci chybí SO 11-02 Železniční spodek, požadujeme, aby byla tato část dokumentace dodatečně doplněna.

Byl opraven název podsložky digitální dokumentace odkazující pouze na objekt SO 11-01 Železniční svršek, ačkoli je v něm z důvodu vzájemné úzké technické provázanosti výkresová dokumentace a technická zpráva společná pro železniční svršek i spodek dle příl. 2 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.

Technická zpráva E.1.1.1

- začátek SO 11-02 – km 224,344 není v situaci

Začátek objektu SO 11-02 Železniční spodek je dán prvním příčným přechodem kabelové trasy nn přes koleje. V situaci chybělo v daném místě zaměření, které bylo doplněno.

- čl. 4.1 Žel. svršek – v posledním odstavci jsou chybně uvedeny údaje o rychlostech.

Bylo opraveno. Stávající rychlosti v obou kolejích byly dány do souladu s dopravní technologií.

- čl. 5.7 Bezstyková kolej – v posledním odstavci chybná kilometráž.

Bylo opraveno. Začátek úseku pražcových kotev byl aktualizován.

- čl. 5.10 Zajištění PPK – ve druhém odstavci opravit čísla kolejí a články předpisu.

Bylo opraveno. Zaktualizovány byly odkazy na předpis SŽDC S3 a čísla kolejí.

- čl. 6.7 Přechody kabelů – objasnit z jakého důvodu jsou navrženy ve šterkovém loži.

Bylo opraveno. Přechody kabelů v úseku bez rekonstrukce svršku budou provedeny výkopem v mezipražcovém prostoru technologií bez snášení koleje. Kolejový rošt bude během výkopových prací zajištěn deskou.

- čl. 7 Provizorní stav – je třeba popsat, jaký technologický postup je myšlen.

Bylo zapracováno.

SO 12-01 Zast. Havlíčkův Brod – Perknov, nástupiště

Vzorový příčný řez E.1.10.2.

- příloha 3 – Doplnit podélné kóty (blok U 95 – vzdálenost od osy koleje).

Bylo doplněno

- Osvětlení umístit mimo plochu nástupiště do vzdálenosti 2,5 m od osy koleje.

Z prostorových důvodů jsou stožáry po koordinaci s SO 36-02 osazeny přímo v nástupišti, nelze je osadit za něj, kde se nacházejí PHS a odvodnění, resp. hranice DP. Takto umístěné stožáry splňují vzdálenost min 2,00 od hrany nástupiště pro překážku kratší než 10 m (ČSN 73 4959, příl. C obr. 4). Po vzájemné dohodě se ST bude toto řešení zachováno.

E110 Protihlukové objekty

- Sklony svahů doporučujeme 1:1,5. Dále doporučujeme doplnit zajištění pažení při hloubkách výkopů větších než 1,5 m (viz nařízení vlády 591/2006).

Vzhledem k zastiženým zeminám a hloubce výkopu je námi navržené dočasné svahování stavebních jam ve sklonu 1:1 vyhovující. V projektu není situace kde by bylo nutné zajištění stavební jámy pomocí pažení.

- V příčných řezech doplnit terénní úpravy kolem základových patek.

Bylo doplněno.

SO 13-01 Přejezd v ev. km 228,255

Technická zpráva E1.3.1.

- příloha č.1 – odst. 3.1 – evidenční / stavební / délka přejezdové konstrukce 13,- m.

- Chybný údaj, ve skutečnosti je stavební délka 3,40 m.

Bylo opraveno.

SO 13 – 02 Přejezd v ev. km 231,622

Technická zpráva E1.3.1.

- příloha č.1 – odst.3.1. – Chybný údaj evidenční délka přejezdové konstrukce 14,- m, ve skutečnosti je stavební délka 6,- m.

Bylo opraveno.

Úsek provozu infrastruktury (Ing. Macálka J., tel.: 725 502 691) –

Tato akce musí být zařazena do ročního plánu výluk. Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá o výluky.

Bylo doplněno do STZ.

Majetkové oddělení (paní Pavlína Taberýová, tel.: 602 758 793)

Kolem celé trati jsou pronajaté pozemky, evidujeme tyto nájemní smlouvy:

- k.ú. Havlíčkův Brod

NS 6388001608 - p.č.2572 km 226,030-226,050

NS 6398501813 - p.č.2457/82 km 225,100-225,145

- k.ú. Okrouhlice

NS 6388001609 - p.č.375/23 km 231,00-231,600

- k.ú. Veselice u Havlíčkova Brodu

NS 6388019403 - p.č.205/11 km 228,270-228,340 p.

Stavba se pravděpodobně dotkne pronajímaných ploch, v takové případě je třeba s dostatečným časovým předstihem upozornit nájemce.

Bylo doplněno do STZ.

Přílohou a nedílnou součástí tohoto dopisu je vyjádření **Úseku řízení provozu** č.j. 04301/2016-SŽDC-OŘ BNO-OT ze dne 8. 3. 2016.

SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Brno, úsek náměstka pro řízení provozu má následující připomínky k dodanému stupni PD – Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice.

Část B – souhrnná tech. zpráva

Bod D.1.1

PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ

- Není uvedeno, že bude vytvořena závislost SZZ a traťových PZZ, a není navržena souhrnná indikace pohotovostní stav pro traťové přejezdy – požadujeme doplnit.

Bylo doplněno v PS 11-01 i v STZ.

- V souvislosti se změnou umístění oddílových návěstidel TZZ a se zřízením závislosti SZZ a PZZ požadujeme předložit ke schválení závěrovou tabulku včetně situačního schéma.

Bylo předloženo ke schválení samostatně.

PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ

- Není uvedeno, že bude vytvořena závislost SZZ a traťových PZZ – požadujeme doplnit.

Bylo doplněno v PS 11-01 i v STZ.

- V souvislosti se změnou umístění oddílových návěstidel TZZ a se zřízením závislosti SZZ a PZZ požadujeme předložit ke schválení závěrovou tabulku včetně situačního schéma.

Viz odpověď k PS 11-01 níže.

Bod D.2.3

PS 23-01 zast. Havlíčkův Brod – Perknov, rozhlas

- Je uvedena nesprávná informace, že v ŽST Havlíčkův Brod je vybavený informačním počítačem napojeným na GTN.

Bylo upřesněno.

Bod E.1.4.6.1 Postupné uvádění do provozu

Zpracování připomínek

- Není jednoznačně uvedeno, že současně s uvedením 1. traťové koleje do provozu bude uvedeno také nové TZZ této koleje při zachování původního TZZ 2. traťové koleje.

Po zprovoznění k.č.1 včetně nového TZZ v k.č.1 bude původní TZZ 2. traťové koleje vyloučeno v rámci navazujícího prac. postupu (úprav v k.č.2). V STZ bylo upraveno na:

Z důvodu velkého rozsahu zde nejsou vyjmenovány všechny SO a PS, které budou předávány do zkušebního provozu, potažmo do užívání. Zásadní je uvedení do užívání k. č. 1 - po ukončení 3. stavebního postupu. Samotná kolej bude stavebně připravena k užívání již na konci 2. stavebního postupu, ale je potřeba dokončit související SO a PS, jako např. nástupiště, sdělovací zařízení, trakční vedení a další, ale zejména zabezpečovací zařízení, které bude aktivováno pro k. č. 1 včetně prozkoušení jeho funkčnosti až ve 3. stavebním postupu. Obdobně se bude postup opakovat pro k. č. 2 ve stavebním postupu č. 4, kde bude deaktivováno stávající zabezpečovací zařízení v k. č. 2 a proběhnou úpravy samotné k. č. 2. K. č. 2 bude uvedena do zkušebního provozu až po ukončení stavebního postupu č. 5, kde bude aktivováno pro k. č. 2 nové zabezpečovací zařízení.

Část B.2 – Provozní a dopravní technologie

Přípravné práce

Je zde uveden požadavek na 140 výluk v denní směně v čase 8:00 – 16:00 hod. Návrh opatření, že se „Předpokládá zpoždění vlaků“ považujeme s ohledem na skutečnost, že na tento problém bylo upozorňováno již od počátku přípravy této akce za velmi nedostatečné. V příložených grafech je uveden pouze úsek H. Brod – Okrouhlice, nejsou řešeny dopady zpoždění v uzlu H. Brod nebo ve stanici Světlá nad S. (jednokolejné tratě a přenášení zpoždění z vlaku na vlak).

Obdobně i u SP1 + SP3.

Požadujeme vyřešit.

Doplňen odkaz na kapitulu 4.3 dokumentu B.2 (rozbor zpoždění vlaků během výstavby). Počet výluk byl zmenšen za cenu toho, že je uvažováno se dvěma betonárkami pro budování základů TV. K řešení druhotných zpoždění nemá projektant dostatečné podklady a tento požadavek překračuje rozsah zadání - nelze akceptovat.

Bod 4.2 organizace výstavby

- SP 2 je uvedena rekonstrukce části přejezdů v koleji č. 1 SO 13-01 a SO 123-02, není uvedena související výluka PZZ.

Textace upravena.

- SP 3 je uvedena aktivace nového ZZ v TK č. 1 a navázání TZZ, není uvedena aktivace nových PZZ pro 1.TK a aktivace návazností SZZ a TZZ (pro SP4 je nové PZZ v provozu).

Textace upravena.

Část D – technologická část

D1.1 SZZ – PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ

- Jako součástí PD není předložena upravená Závěrová tabulka a situační schéma – požadujeme doložit.

Bylo předloženo ke schválení samostatně.

- V dokumentaci není uvedeno, že bude vytvořena závislost SZZ a traťových PZZ – doplnit.

Bylo doplněno.

- Je uvedeno, že se upraví indikace traťových PZZ, není však specifikováno, že bude doplněna souhrnná indikace traťových přejezdů „Pohotovostní stav“.

Bylo doplněno.

- Bod 3.8 postup výstavby – na konci textu upravit zkratku ROVZZ na ROV.

Bylo upraveno.

- Není předložen návrh ovládacího pultu v souvislosti s novým elektronickým TZZ a s umístěním indikace PZZ Pohotovostní stav.

Bylo doplněno.

D1.2 SZZ – PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ

- Jako součástí PD není předložena upravená Závěrová tabulka a situační schéma – požadujeme doložit.

Bylo předloženo ke schválení samostatně.

- V odchylkách od předchozího stupně není uvedena změna v umístění kontrolního stanoviště PZS – viz výpis ze zápisu z porady dne 6. 11. 2015.

Bylo doplněno.

- V dokumentaci není uvedeno, že bude vytvořena závislost SZZ a traťových PZZ – doplnit.

Bylo doplněno.

D1.1.2 příloha 11_02_OK pult – ovládací pult SZZ Okrouhlice

- Ovládací a indikační prvky TZZ směr Havlíčkův Brod nejsou umístěny dle předpisu SŽDC Z1 – zelená indikace „Příjem“ včetně ovládání „Žádost“ musí být při jízdě ze stanice.

Bylo opraveno.

- V souvislosti s předchozí připomínkou požadujeme upravit také umístění ovládacích a indikačních prvků TZZ ve směru Světlá nad Sázavou.
- Upozorňujeme, že elektronické TZZ, které je zde předpokládáno, obsahuje také další ovládací a indikační prvky (např. ZBP, RBP atd.), se kterými není uvažováno. Také upozorňujeme, že jsou indikovány pouze dva přibližovací resp. vzdalovací úseky (předpoklad zvýšení rychlosti až na 120 km/hod) a není provedena úprava v označení návěstidel 2-2313 a 1-2313. V pultu nejsou navrženy indikace příp. ovládání nového UNZ. Požadujeme dorešit případně doporučujeme zvážit doplnění další sekce.

Na základě dohody bude doplněna další sekce ovládacího pultu. Indikace a ovládání byla doplněna dle požadavku.

- Navrhujeme umístit tlačítka pro zavedení DKNP pro každé PZS pod indikaci „Bezvýlukový stav“ pro příslušnou kolej.

Bylo opraveno.

D1.2.1 příloha 1 PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení – Technická zpráva

- Bod 3.6 přejezdy – omylem uvedeno žst Hustopeče nad Bečvou pro PZS v km 228,255 a pro PZS v km 234,425

Bylo opraveno.

- Bod 3.11. Postup výstavby – není uvedeno vypnutí stávajících PZS a aktivace nových PZS s počítači náprav ani úpravy pro navázání PZZ a SZZ.
- Bod 3.11 Postup výstavby – pro SP 4 je uvedeno, že bude v provozu nové TZZ v koleji č. 1 bez činnosti PZZ – není však specifikováno, jaké bude opatření pro PZS na přejezdech.

Bylo dohodnuto, že činnost PZZ bude řešeno následovně: Po aktivaci nového TZZ v 1.T.K. bude aktivováno i nové PZS P3683 výstražník se závorou u 2.T.K. bude umístěn provizorně.

2.13 SŽDC, SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ GEODÉZIE PRAHA

Bez připomínek - byla domluvena kontrola před odevzdáním čistopisu. Vyjádření po kontrole je doloženo jako příloha na konci H.6 Zpracování připomínek.

2.14 SŽDC, SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ ENERGETIKY

ÚS SŽE Pardubice souhlasí s poskytnutou projektovou dokumentací bez připomínek.

2.15 SŽDC, TECHNICKÁ ÚSTŘEDNA DOPRAVNÍ CESTY

Technická ústředna dopravní cesty (jako správce železničního telekomunikačního majetku Správy železniční dopravní cesty s.o. – dále jen TÚDC) obdržela Vaši žádost o vyjádření k projektové dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti Havlíčkův Brod – Okrouhlice“. Telekomunikačního zařízení SŽDC s.o. (ve správě TÚDC) se týká následující PS:

-PS 21 – 01 DOK a TK

K předané projektové dokumentaci má TÚDC následující připomínky:

- TZ 3.3. Provizorní stavy

Před zahájením stavebních prací požádá zhotovitel o vytýčení inženýrských sítí ve správě SŽDC TÚDC.

Bylo doplněno.

V případě obnažení kabeláže a jakékoliv manipulace bude provedena kontrola kabelů servisem ČDT před záhozem, se zápisem do stavebního deníku.

Bylo doplněno.

- TZ 3.5. Měření a montáž kabelizace

na OK budou provedena měření na třech vlnových délkách dle směrnice čj. 22942/2015-SŽDC-O14

Bylo doplněno.

Doplnit měření na rezervní HDPE (Kalibrace a hermetizace)

Bylo doplněno.

- Veškerá závěrečná měření na metalických, optických kabelech a HDPE trubkách budou provedena po ukončení zemních prací, vč. poježdění těžké mechanizace.

Bylo doplněno.

- V případě nevyhovujících hodnot stávajících uzemnění bude zřízeno uzemnění nové

Bylo respektováno. TZ toto sdělení již dokumentace obsahuje.

- TK – TCEPKPFLEZE 15 XN 0,8 bude pokládán po výrobních délkách. Veškerá hloubková uložení neodpovídající ČSN 73 6005 budou schválena správcem sítě. Pochozí žlabové trasy nebudou akceptovány. V případě mostních objektů a propustků požadujeme zemní uložení. V případě kolize s cizími pozemky požadujeme zavedené žlabové technické řešení ze stavby GSM-R

Bylo respektováno. Pokládka TK je řešena jako příloha do kabelové rýhy řešené v PS zab. zař.. TK je v celé délce pokládky oddělen od kabelů zab. zař. deskou, kromě míst uložení TK do žlabů či chrániček.

- V případě kolize, resp. potřeby překládat stávající vedení ze stavby „GSM-R“ nesmí být dotčeny záruční podmínky, včetně podmínek dotované stavby.

Byl dodržen postup dohodnutý na poradách. Na DOK GSM-R a ČD-T překládky neprovádíme – jedná se pouze o drobné stranové úpravy a ochrany kabelů bez jejich přerušení. Stavba musí jejich trasy respektovat.

- V rámci stavby požadujeme převedení veškerých možných okruhů ze stávajícího DK na nový TK resp. optický kabel.

Bylo respektováno.

- Trasu nového TK je nutno zpracovat do kabelové knihy plánů optického kabelu GSM-R, resp. převzít podklad ze stavby GSM-R

Bylo respektováno.

- Úpravy na dálkovém metalickém kabelu budou zakresleny do stávající knihy plánů.

Bylo respektováno.

- V rámci výkopových prací stavby požadujeme pokládky TK a HDPE na odbočné tratě v případě, že tak neučinila stavba GSM-R

Bohužel tomuto požadavku nelze vyhovět z důvodu, že jde o investici mimo rozsah naší stavby, se kterou nebylo uvažováno ani v předešlém stupni dokumentace.

- V rámci stavby požadujeme demontáže nahrazených technologií, vč. kabeláže.

U technologií bylo respektováno. Kabeláž demontována nebude.

- Veškeré zemní práce v ochranném pásmu DOK pokládaného v rámci stavby GSM-R budou prováděny ručně.

Bylo respektováno. TZ toto sdělení již dokumentace obsahuje.

2.16 ČD, ODBOR INVESTIC A VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK - O3

Vážení,

na základě žádosti Stavební správy východ Vám zasíláme vyjádření odboru strategie k předloženému projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“.

Část B Souhrnná část

B.7 Grafy rychlosti

- grafy rychlosti pro jednotlivé rychlostní profily (V_{100} , V_{130} , V_{150} i V_k) jsou v dokumentaci uvedeny samostatně, pro větší přehlednost a možnost porovnání jednotlivých rychlostních profilů doporučujeme sloučit grafy rychlosti pro všechny uvedené rychlostní profily pro každý směr do jednoho souboru

Byly zpracovány a doloženy také sloučené grafy rychlosti pro všechny uvedené rychlostní profily pro oba dva směry.

- z předloženého popisu v části B.2 Dopravní a provozní technologie není zřejmé, jaký je uvažován výhledový vozidlový park, což má vliv i na zpracování grafů rychlosti; projektant uvádí pouze řady HV bez bližšího popisu souprav, např. v současném stavu je ale na osobní vlaky nasazována souprava ve složení 363 (362) + Bdmteeo + BDsee, která je omezena maximálním nedostatkem převýšení v obloucích do 100 mm a rychlostí pouze 100 km/h, v grafech rychlosti však i osobní vlaky využívají jak rychlost nad 100 km/h, tak nedostatek převýšení nad 100 mm; otázku výhledového vozidlového parku tedy požadujeme upřesnit a případně odpovídajícím způsobem upravit i grafy rychlosti, současně doporučujeme zvážit náhradu stávajícího vozidlového parku v regionální dopravě moderními vozidly např. typu ř. 650 ČD, podobně jako bylo požadováno na stejném vozebním rameni v rámci stavby „Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo)“

Uvažované soupravy jsou uvedeny v kapitole 4.2.2 (jízdní doby) a také v legendě rychlostních grafů. Zde je nutno poznamenat, že pro tyto výpočty není bližší popis složení souprav rozhodující (do výpočtu vstupují pouze trakční charakteristika HV, délka soupravy a celková zátěž).

Co se využívání rychlosti nad 100 km/h v rychlostních grafech týče: zaprvé, toto omezení nevzniká ze strany HV (např. ř. 362 i 363 umožňují rychlost více než 100 km/h), ale ze skladby celého vlaku. Za druhé, rychlost vyšší než 100 km/h je dokládána na příkladu uvažovaných výpočtových souprav. V projektovém stavu odpovídají použité soupravy těm v současnosti provozovaným pouze po stránce HV (a jeho trakční charakteristiky), délky a zátěže, nikoli však po stránce konkrétní vozové skladby (která, jak je uvedeno výše, není rozhodující). Překročení současné max. rychlosti soupravy tedy není chybou, avšak důsledkem předpokladu, že bude možné provozovat soupravu stejných parametrů HV, délky a zátěže, ale bez tohoto omezení.

Obdobně je postupováno i co se využívání nedostatku převýšení více než 100 mm týče: současná HV umožňují $l = 130$ mm, omezení vzniká ze skladby celého vlaku. Ta však není parametrem uvažované výpočtové soupravy, roli hraje pouze trakční charakteristika, délka a zátěž.

Důvodem pro tento přístup je to, že pro vyčíslení úspor jízdních dob je nutné srovnávat vždy údaje vypočtené s použitím identických vstupních údajů, kdy proměnným parametrem je pouze omezení rychlostním profilem. Proto je také úspora jízdních dob v tabulkách dána jako rozdíl výpočtové V100 a V130.

V souvislosti s výše uvedeným je nutné rychlostní profily V150 a V270 chápat pouze jako teoretické. Na závěr je nutno podotknout, že užití výpočtových souprav bylo odsouhlaseno na poradě dne 6.11.2015.

Část C Situace stavby

C.2 Koordinační situace

- v letech 2007 – 2008 proběhla v traťovém úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice cca v km 224,4 – 226,0 rekonstrukce obou traťových kolejí, řešená stavba uvedený úsek sice „kolejově“ neřeší, nicméně vzhledem k tomu, že i po rekonstrukci obou kolejí je ve zmiňovaném úseku i nadále využíván pouze rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 100 mm, požadujeme v rámci řešené stavby prověřit možnost zavedení rychlostních profilů V_{130} , V_{150} a V_k i v km cca 224,4 – 226,0 a to i za cenu případných úprav převýšení v uvedeném úseku pro dosažení vyšších rychlostí, teoreticky by mělo být možné i zvýšení stávající rychlosti pro nedostatek převýšení do 100 mm

Požadavek je mimo rozsah zadání stavby "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice". Požadavek nebude zapracován.

2.17 ČD, ODBOR ŽELEZNIČNÍCH STANIC O31

Bez připomínek.

2.18 ČD, ODBOR SPRÁVY A PRODEJE MAJETKU O32

Bez připomínek.

2.19 ČD, ROJ - REGIONÁLNÍ ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA

Stanovisko ČD a.s., Regionální správy majetku Brno

Akce: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“

Investor: SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1, IČO 70 99 42 34

Žadatel: SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Umístění stavby: p.č. 2457/1 a 2457/41 k.ú. Havlíčkův Brod a p.č. 375/1 k.ú. Okrouhlice

Popis: Předmětem stavby je zvýšení rychlosti v km 224,397 – 232,636 trati Havlíčkův Brod – Kolín v délce 8,239 km spočívající v úpravě traťového zabezpečovacího zařízení a k pokládce nové kabelizace v obvodu přilehlých žst. Havlíčkův Brod a Okrouhlice. Stavbou budou dotčeny pozemky ve vlastnictví ČD a.s. p.č. 2457/1 a 2457/41 k.ú. Havlíčkův Brod a p.č. 375/1 k.ú. Okrouhlice.

Stanovisko:

RSM Brno (organizační jednotka ČD, a.s.)

nesouhlasí s předloženou přípravnou dokumentací.

Předložená dokumentace nerespektuje již uzavřené společné stanovisko Regionální správy majetku ČD (dále jen RSM Brno) a Správy dopravní cesty SŽDC (dále jen OŘ Brno) o dělení nemovitostí v žst. Chrlice (ÚMVŽST), které bylo vyhotoveno v rámci Dohody o spolupráci při úpravě majetkoprávních vztahů k nemovitostem v obvodech železničních stanic. Řídící osoba za RSM Brno ing.arch. Tomáš Neugebauer (tel. 972621011, mob. 724205773)

Stavbou bude dotčen pozemek p.č. **375/1 k.ú. Okrouhlice**, na kterém je vedení kabelových tras (věcné břemeno) v rozporu s ÚMVŽST - úsek trasy kabelů mezi st.p.č. 53 a p.č. 375/34 a úsek mezi st.p.č. 37 a 228, včetně umístění nadzemního zařízení vedle st.p.č. 228 směrem k st.p.č. 361. Tyto úseky trasy je

nutné převést do ploch určených stanoviskem ÚMVŽST Okrouhlice pro SŽDC, s.o. Stejně tak není možné umísťovat zařízení na příslušenství pozemků st.p.č. 53, 37, 228 a 359,360,361 vše k.ú. Okrouhlice.

Stavbou bude dotčen pozemek **p.č. 2457/1 k.ú. Havlíčkův Brod**, na kterém je vedení kabelových tras (věcné břemeno) v rozporu s ÚMVŽST. V žst. Havlíčkův Brod byl zpracován oboustranně odsouhlasený geometrický plán vyhotovený v rámci ÚMVŽST – GP č. 7371-1131/2015 zpracovaný ing. Jaroslavem Choutkou – kolize se zbytnými plochami ČD, a.s.- úsek trasy jdoucí přes dosud nezapsaný pozemek p.č. 2457/95. Tento úsek trasy je nutné převést do ploch určených stanoviskem ÚMVŽST Havlíčkův Brod pro SŽDC, s.o. Stejně tak není možné umísťovat zřízení a věcná břemena na příslušenství pozemků st.p.č. 4980, 4979, 567/1, 567/2, 7497 k.ú. Havlíčkův Brod.

Z hlediska projednání projektové dokumentace a vyslovení následného souhlasu s vydáním územního rozhodnutí sdělujeme, že budeme jako účastník územního řízení souhlasit za splnění těchto podmínek:

1. Budou dodrženy podmínky v již dříve vydaných vyjádřeních a stanoviskách RSM Brno pod č.j. 858/14- RSMBRNO ze dne 1.4.2014 a pod č.j. 1989/2015- RSMBRNO ze dne 21.10.2015.
2. Předložit k našemu vyjádření projektovou dokumentaci stavby na pozemcích ČD a.s., a to v tištěné i digitální podobě. Situace budou zpracovány na podkladu katastrální mapy i na podkladu uzavřeného stanoviska dané žst. ze systému MISYS (plochy určené pro SŽDC, s.o. oranžová barva, plochy zůstávající ČD, a.s. zelená barva) a budou v nich zakresleny inženýrské sítě ČD a.s. se správně uvedenou legendou. Projektová dokumentace musí obsahovat majetkoprávní část s identifikací všech dotčených pozemků a objektů, v případě zaboru pozemků ČD a.s. pak i **záborový elaborát** s vyznačením trvalých a dočasných záborů.

Veškerá trvalá zařízení zřizovaná v rámci stavby musí být umístěna v objektech a v hranicích pozemků vymezených pro železniční dopravní cestu uzavřeným platným Stanoviskem železniční stanice ze systému projektu ÚMVŽST. V případě, že to není technicky možné, je povinnou součástí dokumentace i kladné projednání změny již uzavřeného stanoviska žst., potvrzené v systému MISYS všemi osobami oprávněnými k jeho podpisu (Ř RSM, Ř OŘ a Ř SS). Mapový podklad z KN s aktuálním vyznačením ploch uzavřeného stanoviska žst. je povinnou součástí všech dokumentací akcí, které zasahují do pozemků a objektů ve vlastnictví ČD, a.s.

Podrobné podklady k dělení pozemků ČD, a.s. mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. (stanovisko žst.) je možno získat od SŽDC, s.o.

3. Případné zařízení staveniště doporučujeme umísťovat na pozemky ČD, a.s., které jsou v rámci společného projektu ČD, a.s. a SŽDC, s.o. ÚMVŽST (úprava majetkoprávních vztahů v železničních stanicích) blokovány pro převod na ČR s právem hospodaření na majetku státu pro SŽDC, s.o. Zařízení staveniště bude možné na základě úplatné nájemní smlouvy.
4. Dotčení nemovitostí ČD a.s. projednávanou stavbou bude na základě žádosti investora/projektanta pověřeného investorem řešeno uzavřením Smlouvy o právu provést stavbu. Návrh smlouvy vypracovaný dle vzoru odsouhlaseného mezi SŽDC s.o. a ČD a.s. bude elektronicky předložen protistraně k odsouhlasení a následně zajištěno uzavřením smlouvy.

Vyjádření se týká stavby pouze v rozsahu dle předložené projektové dokumentace. Případné změny a doplňky musí být znovu projednány.

Toto stanovisko k přípravné dokumentaci stavby definuje podmínky ČD, a.s. Regionální správy majetku Brno jako organizační složky Českých drah, a.s. a správce dotčeného majetku a nenahrazuje souhrnné stanovisko a stanovisko vlastníka pozemků Českých drah, a.s., které vydávají České dráhy, a.s. Generální ředitelství odbor investiční.

Dokumentace byla zpracována dle výsledku doplňujícího projednání ze dne 14.4.2016:

- ***Část budoucí parcely ČD (po rozdělení mezi ČD a SŽDC) v ŽST Okrouhlice byla v prostoru mezi sklady (současná parcela č. 228) a VB (současná parcela č. 227) dohodnuta po rozdělení pozemků do majetku SŽDC (hranice budoucího pozemku ČD upravena na spojnici zdí a rohů budov parc. č. 37 a 228 - ze strany od VB, tj parc. č. 227).***

- **Kabelová trasa 6kV v ŽST Havlíčkův Brod i ŽST Okrouhlice byla upravena (je vedena mimo budoucí parcely ČD, a.s.). Kiosek SO 36-01 v ŽST Okrouhlice je situovaný u skladů (současná parcela č. 228), a to 1,0m od zdi budovy. Poznámka: Při situování kiosku do dohodnuté polohy bylo zjištěno, že ve vymezené ploše není možné umístit zemnicí síť (cca 150m²), proto byl kiosek navržen na okraji nádvoří situovaného za nakládkovou rampou u k. č. 5. Toto řešení bylo dodatečně odsouhlaseno zástupcem ČD.**
- **Navržené plochy zařízení staveniště byly upraveny tak, aby nezasahovaly do budoucích parcel ČD (po rozdělení mezi ČD a SŽDC).**

2.20 ČD TELEMATIKA A.S.

K dokumentaci projekt stavby akce „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“, máme tyto připomínky.

Železniční sdělovací zařízení

- Vyvedení vláken 1 až 12 optického kabelu určených pro zabezpečovací zařízení provést podle směrnice SŽDC.
Nepokládáme nový DOK, nicméně bude v tomto duchu upravena PD.
- Na zastávce Havlíčkův Brod Perknov technologický domek doplnit do PD nové uzemnění pro sdělovací zařízení, umístění a připojení VTO, umístění výpichu TK v racku, doplnit vytyčovací kabel k místnímu optickému kabelu
Bylo doplněno. Jako vytyč. vodič MOK poslouží z části rozhlas. kabel napájející reproduktory na nástupišti a z části vytyč. vodič DOK GSM-R, s nimiž bude MOK uložen ve společné trase.
- Venkovní silový přívod pro rack rozhlasového zařízení na zastávce Perknov ukončit v rozvaděči mimo rack.
Bylo doplněno.
- Do PD části sdělovacího zařízení traťový kabel technická zpráva a doplnit popis týkající se zapojení traťového kabelu do provozu. (Osazení translátorů, přepěťových ochran, přepojení okruhů z dálkového kabelu na traťový kabel)
Bylo doplněno v TZ. Ve výkresech obsaženo.
- Do PD doplnit osazení nového TK
Bylo doplněno.
- Do PD doplnit umístění serveru IS Havlíčkův Brod.
Bylo doplněno.
- Doplnit počet adaptérů pro tabule informačního zařízení Havlíčkův Brod (smyčka 4x)
Bylo vysvětleno, informační tabule jsou instalačně propojeny datovým kabelem a napojené přes rozhraní RS 485.
- Pro PC klient informačního systému Havlíčkův Brod doplnit UPS
Bylo doplněno.
- PD Technickou zprávu PS 21-01 část 3.3., Provizorní stavy, doplnit místa hloubkového nebo stranového posunu kabelových tras kabelu DK 44 a kabelů GSM-R.
Bylo doplněno.
- Provéřit dotčení dálkového kabelu DK 44 v místech křížení železniční trati km 230,8. Při nedostatečné hloubce kabelu doplnit jeho přeložku.
Ve VV počítáno s 2x sondou a překrytím po čas stavby silničních panelů. Ve výkresech bylo doplněno.
- Kabelové trasy, které kříží provizorní příjezdové komunikace stavby chránit panely.
Ve VV počítáno s překrytím po čas stavby silničních panelů.

- Do technické zprávy doplnit popis ochrany dálkového kabelu DK 44 (místa uložení do chráničky)
Při manipulaci s kabelem je nutno provést měření kabelu před přeložkou a po přeložce.
Bylo doplněno. Měření ve VV uvedeno.

2.21 ČD, ROC JIHLAVA (KCOD - KRAJSKÉ CENTRUM OSOBNÍ DOPRAVY JIHLAVA)

Připomínky k projektu nemáme.

2.22 KRAJ VYSOČINA, ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ

Oddělení dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina podporuje zvýšení traťové rychlosti, zatraktivnění a zlepšení parametrů tratě Havlíčkův Brod – Kolín a souhlasí se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice“ dle předložené dokumentace.

2.23 ČD CARGO, A.S.

Případné požadavky na obsazení kolejí č. 26 – 40, 53 – 57 a manipulačního prostoru přilehlého ke kolejím 53 a 57 v Havlíčkově Brodě předjednat s ČD Cargo, PP H. Brod před zasláním návrhu na zpracování ROV.

Připomínka se týká realizace. Bude na ni upozorněno v dokumentaci ZOV, Průvodní zprávě a STZ v kapitole 1.4.13.2 DALŠÍ POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY.

V ŽST Okrouhlice požadujeme zachování možnosti vykládky uhlí na koleji č. 5u rampy firmě Hejkal (736 486 077).

V prostoru rampy je uvažované zařízení staveniště (ZS). Na požadavek (vč. kontaktu) bude upozorněno v dokumentaci ZOV, Průvodní zprávě a STZ v kapitole 1.4.13.2 DALŠÍ POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY, aby v případě využití předpokládané plochy ZS mohl zhotovitel projednat řešení (možnosti předzásobení, zmenšení plochy ZS, případně jiné). Na žádost připomínajícího bylo projednáno s RSM a následně i s firmou Hejkal, platí předešlý popis.

2.24 RAILREKLAM

Bez připomínek.

3. PŘÍLOHY



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

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 1549/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: 1

POČ. LISTŮ PŘ.: 1

VYŘIZUJE: Ing. Jiří Vančura

TEL.: 724064098

FAX:

E-MAIL: vancura@szdc.cz

DATUM: 11.5.2016

ZAKÁZKA: G731Z7215111

SŽDC, s. o., SS východ, úsek
technický, odd. ostatních staveb
Szabóová Lenka, Ing.
Nerudova 1
Olomouc 772 58

Věc: Vyjádření k projektové dokumentaci na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti Havlíčkův Brod – Okrouhlice“.
SŽG Praha obdržela od zhotovitele e-mailem projektovou dokumentaci v otevřené i uzavřené formě, pouze část I.

Za SŽG Praha Vám zasílám tyto připomínky k projektové dokumentaci:

I.1 Technická zpráva - bylo by dobré pod název zakázky uvést číslo DÚ a km. Uvedeno níže. V TZ 1.2 je uvedeno k.ú. Perknov – mapa DKM – na části je i platná mapa KMD. K.ú. Perknov + k.ú. Havlíčkův Brod – chybí seznam pozemků PUPFL do 50m od obvodu stavby. K.ú. Vadín - chybí seznam pozemků PUPFL do 50m od obvodu stavby, seznam pozemků ČD a SŽDC **Pokud se žádné pozemky dle uvedených seznamů nevyskytují, je nutné tuto informaci uvést v TZ.**

I.2.2 Předběžný výkup pozemků – Ve výkresech není uvedena kilometráž – žkm. Ve výkrese č.1 není uvedeno katastrální území. V případě trvalých záborů byly poskytnuty geometrické plány pro stavbu druhé koleje (1941) v rámci, kterých se kromě výkupů provedly dle §39 kat. zákona opravy vlastnických hranic zakreslených chybně v mapě PK. Hranice parcel jsou vedeny v k.kv 8 **doporučuji zpřesnění hranice, nikoliv výkup.**

Pro názornou ukázkou digitalizace přikládám soutisk rastru PK a KN v k.ú. Veselice u Havlíčkova Brodu, kdy nebyl v rámci obnovy obtažen, ani rastr PK.

I.3.3. Výkres návrhu vytyčovací sítě – Vytyčovací síť vychází z bodů splňujících TKP staveb státních drah. Ve výkresu návrh vytyčovací sítě není zobrazena katastrální hranice.

Mohlo by dojít k umístění bodů na cizí pozemek bez projednání, proto je potřeba ji zobrazovat. V tomto případě není již nutno doplňovat.

I.6 Geodetické a mapové podklady – Mapové podklady byly zaměřeny z bodového pole, které splňuje TKP staveb státních drah. Soubor geodetické dokumentace neodpovídá aktuálnímu datovému modelu, tj. je poplatný době svého vzniku tj. k roku 2013-2014 včetně Datového modelu (DM) a digitální době onoho času. Není nutno předělávat.

Závěr: Předložená dokumentace je v souladu s platným ustanovením TKP staveb státních drah
V dokumentaci je potřeba opravit body zvýrazněné červeně. Co se týče výkupu pozemků,
je potřeba doložit sporné katastrální hranice a postupovat dle dohody s Ing. Szabóovou.

Za SŽDC s.o., SŽG Praha, vedoucí oddělení investiční geodézie
Ing. Jiří Vančura

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtupnou 645/8, 186 00 Praha 8
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(38)

Strana 1 (celkem 1)

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



Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

se sídlem: Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČO: 70994234

DIČ: CZ70994234

www.szdc.cz

ID datové schránky: uccchjm



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

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): 1684/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: 0

POČ. LISTŮ PŘ.: 0

VYŘIZUJE: Ing. Jiří Vančura

TEL.: 724064098

FAX:

E-MAIL: vancura@szdc.cz

DATUM: 18.5.2016

ZAKÁZKA: G731Z7215111

SŽDC, s. o., SS východ, úsek
technický, odd. ostatních staveb
Szabóová Lenka, Ing.
Nerudova 1
Olomouc 772 58

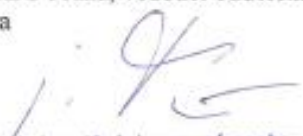
Věc: Vyjádření k projektové dokumentaci na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti Havlíčkův Brod – Okrouhlice“.
SŽG Praha obdržela od zhotovitele e-mailem projektovou dokumentaci v otevřené i uzavřené formě, pouze část I.

Za SŽG Praha Vám zasílám tyto připomínky k projektové dokumentaci:

- I.1 Technická zpráva -** opraveno, bez připomínek
- I.2.2 Předběžný výkup pozemků –** projednáno, dále bez připomínek.
- I.3.3. Výkres návrhu vytyčovací sítě –** bez připomínek
- I.6 Geodetické a mapové podklady –** bez připomínek

Závěr: Předložená dokumentace je v souladu s platným ustanovením TKP staveb státních drah
Co se týče výkupu pozemků, je potřeba dorešit sporné katastrální hranice a postupovat dle
dohody s Ing. Szabóovou.

Za SŽDC s.o., SŽG Praha, vedoucí oddělení investiční geodézie
Ing. Jiří Vančura


Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Správa železniční geodézie Praha
Pod Výtupnou 645/8, 186 00 Praha 8
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(38)

Strana 1 (celkem 1)

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



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



















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



Prezenční listina

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice"
Konferenční projednání připomínek

konaná dne: 17.3.2016 od 9:00 hod. v zasedací místnosti budovy SŽDC s.o., Stavební správa východ, Palackého třída 208, Pardubice

Strana: 1

organizace	jméno a příjmení	telefon	e-mail	podpis
1 SŽDC s.o., SSV	Ing. Lenka Szabóová	724 576 126	Szaboova@szdc.cz	
2 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Pavol Bartoš	605 372 494	bartos@prodex-cz.eu	
3 PRODEX spol. s r.o.	Ing. František Zimmermann	778 402 856	zimmermann@prodex-cz.eu	
4 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Leoš Hromádko	277 007 724	hromadko@prodex-cz.eu	
5 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Petr Steiner	603 252 649	steiner.pf@gmail.com	
6 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Petr Čechura	277 007 727	cechura@prodex-cz.eu	
7 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Karel Ogoun	775 198 618	ogoun@prodex-cz.eu	
8 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Radek Navrátil	731 683 853	navratil@prodex-cz.eu	
9 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Vránek	778 402 856	vranek@prodex-cz.eu	
10 PRODEX spol. s r.o.	Ing. Ondřej Holomý	728 949 444	holemy@prodex-cz.eu	
11 Signal Projekt s.r.o.	Ivo Jabůrek	777 008 253	jaburek@signalprojekt.cz	
12 NOVÁK & PARTNER, s.r.o.	Ing. Pavel Kašťánek	731 524 408	kastanek@novak-partner.cz	
13 SUDOP Brno spol. s r.o.	Radim Cíkl	972 625 897	rcikl@sudop-brno.cz	
14 SUDOP Brno spol. s r.o.	Mgr. Gabriela Růžicková	972 625 422	gruzickova@sudop-brno.cz	
15 OŘ BRNO SŽD Ž.Ú.	Václav Havlíček	724 998 400	havlik@szdc.cz	
16 SŽDC s.o. BR 012/2	ALDO SERVIT	972 646 212	servit@szdc.cz	
17 SŽDC 013	Jiří Leleň	702 021 552	leleh@szdc.cz	
18 SŽDC OŘ Brno ST	Rouven Projeť	602 147 413	projet@szdc.cz	
19 OŘ Brno SŽE	ZDENEK KOSINA	972 645 530	kosina@szdc.cz	
20 NOVAK-PARTNER	VÍRA CHODORA	721 592 067	chodora@novak-partner.cz	
21 SŽDC OŘ Brno SHT	PETR KLIMEŠ	725 502 824	klimespe@szdc.cz	
22 V-CON s.o.	JAN DLAŽEK	724 983 110	blazek@v-con.cz	
23 SŽDC - SŽE-PČE	Jan Turek	972 645 230	turek@szdc.cz	

24	ED Cargo a.s.	Pavel Chmelíček	724 074 315	Pavel Chmelíček@edcargo.cz	
25	SŽDC - Třáta	Václav Štěpánek	F25 75 36 36	vultraj.stepan@szdc.cz	
26	SŽDC - Třáta	Stanislav ČMADR	972 544 621	stanislav.cmadr@szdc.cz	
27	SŽDC 026	PETR BOŠEK	072 235 505	Bosek@szdc.cz	
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					