



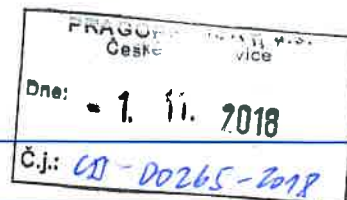
Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Plzeň

Sušická 1168/23

326 00 PLZEŇ



Váš dopis zn.: CB/BLI/0038/2018
Ze dne: 2.7.2018
Naše zn. (č.j.): 25594/2018-SZDC-OR PLZ-ÚT-687
Poč. listů: 4
Poč. příloh: 5
Poč. listů př.: 19
Vyřizuje: Čapek Václav
Telefon: 972 544 577
Mobil: 724 700 869
E-mail: capekv@szdc.cz
Datum: 23.10.2018

PRAGOPROJEKT, a.s.
ateliér České Budějovice
Čechova 726/50
37001 České Budějovice

Souhrnné stanovisko Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

zastoupené Oblastním ředitelstvím Plzeň

k **projektové dokumentaci ke stavebnímu řízení** pro stavbu:

„Jižní tangenta České Budějovice (km 0,000 – km 2,706), okr. ČB“

Trať: České Budějovice – Černý Kříž, žkm cca 1,750 – 2,330 oboustranně
Horní Dvořiště – Č. Budějovice, žkm cca 113,250 – 113,720 oboustranně
Žadatel: PRAGOPROJEKT, a.s., ateliér Č. Budějovice
Stavebník: JIHOČESKÝ KRAJ, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

Předložená dokumentace řeší liniovou stavbu dopravní infrastruktury včetně všech souvisejících konstrukcí, protihlukových opatření, doprovodné zeleně a tras inženýrských sítí. Stavba obsahuje novostavby, rozšiřování a přeložky silnic, místních komunikací a IS. Stavba hlavní trasy je v celé délce novostavbou, která bude propojovat stávající silnici I/3 a budoucí dálnici D3 a kříží obě výše uvedené trati. Křížení trati České Budějovice – Černý Kříž je řešeno okružní křižovatkou překlenutou dvěma železničními mosty. Trať Horní Dvořiště – České Budějovice pak podchází pod novým žel. mostem v místě stávajícího klenbového mostu.

Jedná se o stavbu na dráze a v ochranném pásmu dráhy a v případě úprav železniční infrastruktury o stavbu dráhy. **Na veškeré SO, které jsou stavbou dráhy, vydá stavební povolení Drážní úřad.**

Stavba se nachází v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy, vpravo i vlevo trati České Budějovice – Černý Kříž v žkm cca 1,750 – 2,330 a vpravo i vlevo trati Horní Dvořiště – České Budějovice v žkm cca 113,250 – 113,720. Stavba se dotkne pozemku dráhy p.č. 771/20 v k.ú. Boršov n/Vlt., p.č. 3103 a p.č. 3953 v k.ú. Č. Budějovice 7, p.č. 799/1 v k.ú. Včelná a 572 v k.ú. Roudná, v majetku CR, s právem hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Podklady pro vydání Souhrnného stanoviska: žádost a dokumentace předložená žadatelem (DSP), vyjádření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SZDC) zastoupené odbornými složkami SZDC s.o., odbornými správami Oblastního ředitelství Plzeň (dále jen OR Plzeň), Stavební správou západ (dále jen SSZ) a Správou nádražních budov Plzeň (dále jen SNB Plzeň).

Předložená dokumentace je určena pro vydání stavebního povolení.

V dalším stupni projektové dokumentace požadujeme v souladu s Pokynem generálního ředitele č. 4/2015 zpracovat stavební objekty v majetku SŽDC v rozsahu daném vyhláškou č. 146/2008 Sb. upřesněnou směrnicí GR č. 11/2006.

Na základě předložených vyjádření je nutno dodržet a respektovat následující podmínky a upozornění SŽDC, s.o.:

1. Na žel. trati České Budějovice - Černý Kříž se plánuje možná elektrizace, která se bude prověřovat. Stavba by měla být řešena dle platné legislativy pro elektrizovanou trať.
 - 1.1. Dále uvádíme, že při plánované dálnici D3 je v ZÚR vymezen koridor D3/6 pro stavbu IV. TŽK. Pro tento železniční záměr byla zpracována Technická a ekonomická studie Horní Dvořiště, st. hranice - České Budějovice, IKP Consulting Engineers, s.r.o. a SUDOP Praha a.s., 2008. Žádná další (podrobnější) dokumentace pro eventuální koordinaci není k dispozici.
2. Stavbou budou zatíženy pozemky v právu hospodařit pro SŽDC p.č. 771/20 v k.ú. Boršov nad Vltavou, p.č. 3103 a p.č. 3953 v k.ú. České Budějovice, p.č. 799/1 v k.ú. Včelná a p.č. 572 v k.ú. Roudné. Majetkoprávní vztahy budou řešeny:
 - 2.1. **Prodej trvale zatížených částí pozemků** p.č. 799/1 v k.ú. Včelná (SO 101) a p.č. 3953 v k.ú. České Budějovice 7 (SO 103, SO 106, SO 130, SO 131, SO 132) **bude realizován na základě GP skutečného provedení stavby.**
 - 2.2. **Na dobu do realizace prodeje bude uzavřena nájemní smlouva.**
 - 2.2.1. Stavebník si v rámci stavebního řízení a nejpozději 30 dní před zahájením stavby zažádá o vyhotovení nájemní smlouvy na trvalý a dočasný zábor pozemků dle záborového elaborátu. Kontakt: OŘ Plzeň, pí. Radová Alena, tel. 972 544 775, e-mail: RadovaA@szdc.cz.
 - 2.2.2. V případě trvalých záborů podá samostatnou žádost o odkup pozemků na GR Praha, oddělení prodeje majetku.
 - 2.3. Vyvolané investice SO 202 až SO 204, SO 652 až SO 657 **budou bezúplatně předány SŽDC** na základě Smlouvy o budoucím bezúplatném předání technického zhodnocení dráhy. SO 658 a SO 659 budou předány (provozovány) na základě podmínek Správy tratí Strakonice či Správy tratí České Budějovice.
 - 2.4. **Investor zabezpečí na svoje náklady zřízení služebností k tíži SŽDC** u pozemků: p.č. 771/20 v k.ú. Boršov nad Vltavou (SO 301) a u p.č. 3953 v k.ú. České Budějovice 7 (SO 301, SO 302, SO 311, SO 422, SO 423, SO 503)
 - 2.5. **Zrušení železničních přejezdů** SO 650 a SO 651 **je na náklady investora.**
3. Zahájení prací v ochranném pásmu dráhy, případně v obvodu dráhy (na pozemku dráhy) oznámí stavebník písemně nebo elektronicky nejpozději 15 dnů předem na
SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň,
- OPS, p. Čapek, e-mail: CapekV@szdc.cz
- ST Strakonice, p. Jarušek, e-mail: Jarusek@szdc.cz
- ST České Budějovice, p. Pileček, e-mail: Pilecek@szdc.cz
4. V zájmovém území **se nachází** podzemní vedení a zařízení v majetku SŽDC, s.o. - TÚDC a ve správě ČD-Telematika a.s. Nutno dodržet podmínky uvedené ve vyjádření č.j. 14681/2018-SŽDC-TÚDC-ÚATT ze dne 30.7.2018, které je přílohou č. 2 tohoto souhrnného stanoviska, včetně zákresu sítí a Všeobecných podmínek SŽDC.
5. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí **se nachází** podzemní vedení a zařízení ve správě SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, a to:
 - 5.1. Správy sdělovací a zabezpečovací techniky - SSZT (kabelová vedení - příloha č. 3)
V obou úsecích dotčených tratí jsou uloženy sítě SSZT, průběhy sítí jsou přiloženy v situacích - viz příloha č. 3. Sítě je nutné před zahájením prací vytýčit. Případné požadavky na úpravy tras drážních zabezpečovacích kabelů je nutné projednat s přednostou SSZT Č. Budějovice p. Hůrkou, tel. 972 544 420.
 - 5.2. Stavebník požádá při předání staveniště, **nejpozději 15 dnů před zahájením prací**, o vytýčení těchto zařízení a zajištění odborného dohledu při provádění prací. Prokazatelně seznámí všechny zaměstnance provádějící zemní práce s polohou vedení.

- 5.2.1. Žádost o vytyčení zařízení a o dohled při provádění prací adresujte objednávkou SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Č. Budějovice (SSZT Č. Budějovice), p. Tůma, tel. č. 972 544 406 mob. 606 045 557
- 5.2.2. Popřípadě projednejte ochranu zařízení vzhledem k pravděpodobnosti používání těžké mechanizace nad 3,5 t.
- 5.3. Podmínky SSZT a SEE k ochraně kabelů při provádění prací v blízkosti kabelových tras a zařízení SSZT a SEE - Kabelové trasy a zařízení SSZT a SEE nesmí být uvedenou stavbou dotčeny, ani poškozeny. Zemní práce musí být prováděny min. 1,5 m od zařízení a kabelů SSZT a SEE ručně a opatrně. Pevné stavby a úpravy terénu musí být svým okrajem min 1,0 m od kabelů a zařízení SSZT a SEE. Zemními pracemi nesmí dojít ke změně hloubky uložení kabelů a zařízení SSZT a SEE. Stavbou nesmí dojít k omezení přístupu ke kabelovým trasám a zařízení SSZT a SEE (oplocení). V případě dotčení, souběhu, nebo křížení zařízení a kabelů SSZT nebo SEE stavbou, musí tato odpovídat platným normám. V případě obnažení kabelů SSZT nebo SEE nutno zajistit jejich mechanickou ochranu během stavby (vyvěšení). V případě zřízení komunikace přes trasu kabelů, je nutné zajistit odpovídající definitivní, nebo dočasnou (příjezd na staveniště) úpravu uložení kabelů (hloubka, chránička). V případě nemožnosti jiného řešení ochrany kabelů a zařízení SSZT a SEE, musí investor v rámci stavby zajistit odpovídající přeložku kabelových tras, nebo zařízení SSZT a SEE. Řešení přeložky a zpracovaná projektová dokumentace přeložky musí být předem projednána na SSZT nebo na SEE. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízením dráhy a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie (ČSN 73 6006 Označování podzemních vedení výstražnými fóliemi). Před provedením záhozu obnažených kabelů je dodavatel zemních prací povinen přizvat zástupce SŽDC, s.o., OŘ Plzeň – SEE, SSZT ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly může být provedena definitivní úprava terénu v místě stavby.
- 5.4. Případné protlakové jámy musí být min. 1,0 m za úrovní krajních kabelových tras vně (při hluboké protlakové jámě je nutno provést zapažení).
- 5.5. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveniště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem.
- 5.6. V zájmovém území přeložky tratě nejsou žádné podzemní sítě ve správě SEE.
6. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí **se nachází** nadzemní vedení a zařízení ve správě SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, a to:
- 6.1. Správy elektrotechniky a energetiky – SEE (trakční vedení):
- 6.1.1. Do technické zprávy SO657 bod č. 8 Výluky navrhujeme úpravu (navýšení) výlukové činnosti pro obě převedení TV z 2 x 8 hodin na dva dny nepřetržitě.
- 6.1.2. S ohledem na skutečnost, že trať H. Dvořiště - Č. Budějovice je elektrifikovaná jednofázovou trakční soustavou 25 000 V 50 Hz musí i další stupeň PD vč. stavby samotné splňovat veškeré platné normy a bezpečnostní předpisy týkající se staveb a prací na elektrizovaných tratích. Projektant, či investor stavby je povinen zajistit posouzení eventuálního provedení opatření k ochraně stavby před vlivy el. trakce.
- 6.1.3. Při realizaci akce a zvláště v případě použití pracovních mechanizačních prostředků, je nutno dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy týkající se prací v blízkosti trakčního vedení tak, aby nedošlo k jeho poškození
- 6.1.4. Pokud při stavbě nebude možné dodržet vzdálenost osob, nástrojů, mechanismů či částí stavby větší, než 2 m od živých částí trakčního vedení pod napětím, je nutné požádat o vypnutí a zajištění trakčního vedení. Napětovou výlukou je nutné v dostatečném časovém předstihu projednat s odborem provozu infrastruktury OŘ Plzeň.
- 6.1.5. Závěrem upozorňujeme, že všechny osoby pracující na elektrifikovaných tratích musí mít elektrotechnickou kvalifikaci dle přílohy č. 4 vyhl.100/95 Sb. a §4, vyhl.50/78 Sb. – pracovník poučený. Osoby, které na elektrizovaných tratích organizují a řídí stavební a jiné neelektrické práce, musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (zejména SŽDC Zam.1).

7. V daných lokalitách v obou traťových úsecích (0191, 1691) má SŽG Praha ve své správě body ZGB a GB. Tyto body jsou v souladu s platnými TKP staveb státních drah a slouží tudíž k posuzování prostorové polohy koleje. Bližší určení bodů je patrné z příložených geodetických údajů – viz příloha č. 4. V případě možného poškození bodů je nutné předem informovat místně příslušného správce ŽBP Ing. Sochora (tel. 724249733).

8. **V dalším stupni PD musí být respektovány následující podmínky a připomínky níže uvedených složek SŽDC, s.o.:**

8.1. **Připomínky SŽDC, GŘ O12** - viz příloha č. 5

8.2. **Připomínky SŽDC, GŘ O13**

8.2.1. **Železniční svršek a spodek** (Ing. Bednář, tel. 972244564, BednarJo@szdc.cz)

8.2.1.1. **SO 650 Zrušení přejezdu v žkm 1,9**

Ochrana pružných svěrek na vnější straně kolejnice bude pomocí krytek.

8.2.1.2. **SO 651 Zrušení železničního přejezdu v žkm 2,1**

- a) Žel. spodkem v místě přejezdu km 2,126 600 není odvodněn. Doplňte jeho odvodnění.
- b) Před přejezdem požadujeme do středu vozovky osadit sloupek pro zamezení vjezdu silničních motorových vozidel.

8.2.1.3. **SO 652 - Kolejové úpravy trati č. 194**

- a) Technická zpráva – v kap. 6.2 doplňte specifikaci pražců o požadavek na jejich min. délku 2,6 m. V místě přejezdu bude použito upevnění v antikorozi úpravě.
- b) Kap. 7.2 – v popisu návrhu KPP a ZKPP není popsáno splnění/nesplnění filtračních kritérií. Není doloženo posouzení návrhu KPP a ZKPP. Dle dokumentace KS km 1,8 (ve vzorovém řezu) nejsou splněny požadované únosnosti na zemní pláni pro typ KPP 2.1. Návrh je potřeba více okomentovat a zdůvodnit příp. upravit. Kompletní GTP pro návrh pražcového podloží nebyl v předložené dokumentaci dohledán.
- c) Situace – chybí legenda. Řešení odvodnění není ze situace zřejmé. Je potřeba vykreslit hrany, popsat km začátků a konců a jeho vyústění. U žel. přechodu pro pěší bude zakreslen přechod na zapuštěné kol. lože.
- d) Podélný profil – bude doplněn o náležitosti požadované Směrnicí č. 11/2006 a TNŽ 01 3468. Podélný profil prodlužte na obou stranách, aby bylo zřejmé výškové navázání nivelety TK na obou stranách. Taktéž vykreslete zaměřená dna navazujících příkopů. Propracování koleje pro navázání na stávající stav by mělo být v dl. min. 50 m. V místě přechodu pro pěší chybí odvodnění. U návrhu odvodnění nejsou žádné výškové kóty.
- e) Vzorové řezy – požadujeme doložit zákres uložení kabelových tras v drážním tělese v souladu se zásadami předpisu S4. Úprava stezky z DK 4/16 se na podkladní vrstvě ze ŠD nezřizuje. Příkopové tvárnice budou uloženy do betonu Č16/20 X0.
- f) Řezy – krom km polohy je číslujte i ve všech souvisejících přílohách, stačí po 25 resp. v trati 50 m. Taktéž i v těchto řezech musí být zakresleny kabelové trasy. V km 1,720 proveďte, zda není překročena max. tl. kol. lože. Km 1,740 a dále – proč je vlevo tak kapacitní příkop? Km 2,120 – kam je odvodněno úžlabí vpravo?
- g) U demolice propustku ev. km 2,134 budou popsány hutněné zasypy po vybourání st. propustku.

8.2.1.4. **SO 653 Kolejové úpravy trati č. 196**

- a) Technická zpráva – v kap. 4 opravte údaje o převýšení na správně 119 mm a rychlostní profily jsou zde pouze V/V130 = 90/95 km/h.
- b) Kap. 6.2 – z textu není zcela zřejmé, zda bude nový celý kol. rošt, nebo jen kolejnice?
- c) Kap. 7.2 - vzhledem k mocnosti sanace v úseku před mostem je potřeba návrh ZKPP doložit výpočtem na základe GTP. Svahy jsou velmi strmé, navrhnete i zatravnovací geotextilie, aby nedošlo k erozi před uchycením vegetace.
- d) Požadujeme doplnit informaci, zda kabelové trasy na stávajícím tělese budou nedotčeny, nebo navrhnout jejich uložení v nové poloze vč. zákresu v řezech.
- e) Situace – doplňte zákres propracování koleje vč. parametrů GPK. Doplňte legendu. Vrstevnice nezobrazujte, zpráhledňují kresbu.

- f) Podélný profil – bude doplněn o náležitosti požadované Směrnicí č. 11/2006 a TNŽ 01 3468. Podélný profil prodlužte na obou stranách, aby bylo zřejmé výškové navázání nivelety TK na obou stranách.
- g) Řezy – pokud se budou do tělesa ukládat nové kabelové trasy, tak je vykreslete.

8.2.1.5. **SO 658 Provizorní vedení trati č. 194**

- a) Základní délka kolejnic pro SK je 25 m. I přesto, že se jedná o provizorní stav, preferujeme kolej svařit do BK. Směrové poměry jsou vyhovující, mostní provizoria zde nejsou. Podkladnice v přejezdu budou dle Ž10.
- b) Upřesněte polohu sondy J6 – je v místě přeložené koleje?
- c) Situaci i podélný profil prodlužte o úsek směrových a výškových úprav vč. popis GPK.
- d) Řezy – na začátku úseku realizujte sanační vrstvu z lomového kamene i pod přísypávkou. V km 2,060 doplňte zazubení do st. svahu.

8.2.1.6. **SO 659 Provizorní vedení trati č. 196**

- a) Technická zpráva – kap. 6.1 – je opravdu nutné snášet kol. rošt v celé délce přeložky i když stavbou přeložky nebo mostu nebude dotčen?
- b) Vzhledem k výšce násypového tělesa přeložky a základovým poměrům (F8) požadujeme jeho stabilitní posouzení na základě GTP podzákladí.
- c) Pokud bude provizorní přeložka do doby jednoho roku, lze souhlasit s tím, že protierozní ochrana na svazích nebude zřízena. Je potřeba ale počítat s tím, že po velkých deštích bude nutné drážní těleso zkontrolovat a v případě vytvoření erozních rýh je odstranit.
- d) Pro definitivní úpravy svahů doplňte u protierozní ochrany zatravnovací geotextílie dle Ž5, aby nedošlo ke splachu ornice.
- e) U hutněného nasypu tělesa přeložky předepište tl. vrstev, po kterých se bude hutnit.
- f) V krajních řezech na začátku a konci přeložky, kde je navrhována min. šířka přísypávka její šířku zvětšete alespoň na 2 m (viz Ž2), aby bylo možné použít těžkou hutnící techniku pro dosažení řádného zhutnění.

8.2.1.7. Ostatní obecné připomínky dle předchozího SO.

SO 202 Železniční most přes kruhový objezd č. 1

SO 203 Železniční most přes kruhový objezd č. 2

Do příčného řezu mostu zakreslete upravované zabezpečovací a sdělovací kabely, aby nezasahovali do profilu pro čištění kol. lože. V předloženém návrhu je pro ně minimální prostor. Řešení je potřeba projednat se správcí kabelových vedení.

8.2.2. Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Laifr, tel. 972 244 255, Laifr@szdc.cz)

8.2.2.1. **Jednotné připomínky ke všem třem SO žel. mostů:**

- a) Za rubem opěr požadujeme kamennou rovinaninu dle MVL 102 (+ drobný odsun rubové drenáže)
- b) Rubovou drenáž požadujeme v jednostranném příčném sklonu (umožnění proplachování), horní konec zavíčkovat
- c) V prostoru mezi závěrnou zídou, ložisky a nosnou konstrukcí požadujeme průlezny otvor 600x600 mm (minimálně kruhový prostor prům. 600 mm)
- d) Formálně okótujte délku ZKPP
- e) Ve tvaru opěr naznačte prostor pro lisy pro umožnění zvedání nosné konstrukce
- f) Podélný sklon horního povrchu základu opěr za rubem dřívku opěry doporučujeme spádovat min. 4% směrem od dřívku
- g) V řezech popište hydroizolační systém
- h) TZ – kap. 6.4 – požadovaný dokument kontroly hlavních nosných částí specifikujte jako „3.2/TÚDC“
- i) Další stupeň dokumentace požadujeme předložit k odsouhlasení.

8.2.2.2. **SO 659 Provizorní vedení trati č. 196 – pažící stěna**

- a) Zcela chybí kapitola zatížení – vzhledem k provizornímu charakteru konstrukce souhlasíme s $\alpha = 1,0$. Byly ve výpočtu zohledněny příčné vodorovné síly (odstředivá, vítr, boční ráz)? Požadujeme doplnit.

- b) Chybí kapitola posouzení – jednoduchá verifikace, že štetovnice, které přenesou spočtené síly, reálně existují.
- c) Nebylo by vhodné jít F8, či navážky měkké konzistence odtěžit a nahradit materiálem vhodnějším? Důvodem je obava, že při hutnění vyšších vrstev, dojde k prosednutí této méně kvalitní vrstvy a v důsledku toho k ohýbání táhel mezi štetovnicemi i vzhledem k okolnímu násypovému tělesu. K úvaze.
- d) Výpočet s četnými okrajovými podmínkami vítáme, nicméně se domníváme, že realita bude odlišná, dolní kotvy budou tužší (jsou blíže k podloží, tuhost štetovnic bude jistější), horní naopak měkčí. V dalším stupni doporučujeme řešit na komplexním 2D modelu.
- e) Na základě posledního jednání požadujeme do tohoto SO zahrnout sledování pohybu koleje.

8.3. Připomínky SŽDC, GŘ O14 – bez připomínek

8.4. Připomínky SŽDC, GŘ O24 – bez připomínek

8.5. Připomínky SŽDC, GŘ O26 (Ing. Křemen, e-mail: kremen@szdc.cz, tel.: 972235641)

8.5.1. SO 652 Kolejové úpravy trati č. 194

- a) Dle závěrů z pracovních porad má být v rámci řešené stavby sjednocena traťová rychlost v úseku Rožnov – Boršov na 90 km/h, tj. cca v km 1,6 – 3,1 má dojít ke zvýšení rychlosti ze stávajících 80 na 90 km/h. Zmínka o zavedení rychlosti 90 km/h v celém úseku Rožnov – Boršov n. Vlt. v dokumentaci sice je (viz Technická zpráva k tomuto SO), ale popis této problematiky je naprosto nejednoznačný (např. kapitola 6.4 Výstroj trati je v tomto ohledu velmi nejasná). Ve schématu ZZ k SO 654 Úprava zabezpečovacích zařízení trati č. 194 (část C 654.0200) je navíc výstroj trati v podobě rychlostníků ponechána ve stávajícím stavu, tj. s omezením rychlosti na 80 km/h, což je opět matoucí.
- b) Současně s výše uvedeným má příslušná ST předložit stanovisko, za jakých podmínek by mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti na cílových 100 km/h. V případě souhlasného stanoviska ST pak má být zvýšena rychlost na cílových 100 km/h již v rámci řešené stavby (ZZ a GPK mají být pro tuto rychlost v rámci řešené stavby navrženy a připraveny).
- c) S ohledem na výše uvedené nejasnosti požadujeme do textové části k SO 652 Kolejové úpravy trati č. 194 doplnit jednoznačnou informaci, že v rámci řešené stavby bude cca v km 1,6 – 3,1 zvýšena rychlost na 90 km/h (pokud nebude na základě vyjádření ST možné zvýšit traťovou rychlost rovnou na cílových 100 km/h v celém úseku Rožnov – Boršov), a odpovídajícím způsobem upravit všechny související části dokumentace. Dále požadujeme do dokumentace doplnit také schéma výstroje trati v dotčeném úseku, ze kterého budou jasně patrné změny týkající se především umístění rychlostníků a předvěstníků (snesení, doplnění nových, změna polohy atd.).

8.5.2. SO 654 Úprava zabezpečovacích zařízení trati č. 194

- a) Navržené řešení ZZ nerespektuje požadavky týkající se výhledových parametrů tratě, které byly projednány na příslušných pracovních poradách (především výhledová rychlost v úseku býv. odb. Rožnov – Boršov nad Vltavou 100 km/h). Přejezd P1565 nově v km 2,127 je dle předložené tabulky přejezdu (část C 654.0211) počítán pouze pro stávající rychlost 80 – 90 km/h místo požadovaných 100 km/h. V návaznosti na předpokládané úpravy ZZ není v dokumentaci řešena ani otázka přepočtu a případných úprav dalších přejezdů v úseku Rožnov – Boršov, do jejichž ovládacích úseků zvýšení rychlosti na 100 km/h zasáhne (tj. P1566 v žkm 3,728, P1563 v žkm 0,751, P 1562 v žkm 0,409 a P5581 v žkm 115,808). Ve schématu ZZ (část C 654.0200) jsou navíc chybně ponechané některé údaje týkající se rušeného přejezdu P1564 v km 1,872 (např. označení spouštěcích bodů tohoto přejezdu).
- b) Část dokumentace řešící ZZ tedy požadujeme s ohledem na výše uvedené upravit tak, aby ZZ včetně všech dotčených přejezdů v celém úseku býv. odb. Rožnov – Boršov nad Vltavou vyhovovalo pro cílovou rychlost 100 km/h.

8.6. Připomínky SSZT České Budějovice

8.6.1. chybný popis - přejezd PZS v žkm 2,123 - jedná se o přejezd se závorou 3ZBI

8.6.2. chybný popis - PZS 1,872 je přejezd PZZ-K uvedený do provozu v roce 2014 a je osazen třemi výstražníky. Výstražník C není nikde zanesen a ani řešen v rámci etap

- 8.6.3. celý mezistaniční úsek Rožnov - Boršov měl respektovat z hlediska zab. zař. výhledovou rychlost 100km/hod dle vstupní porady a to včetně nového PZS 2,127 počítáno pouze na 80km/hod
- 8.6.4. při změně traťových poměrů včetně přejezdu 1,872 je nutná SW úprava pro ŽST Boršov, DOZ Kájov a SW ŽST Č. Budějovice nutno zapracovat
- 8.6.5. v etapě 1 a etapě 2 dojde ke změně parametrů přejezdu v km 1,872 vůči stávajícímu stavu. Nutno změny zapracovat do stávajícího zab. zař. (délka přejezdu, šířka přejezdu, tabulka přejezdu, délka závor atd....)

8.7. Přípomínky ST CBE

ST České Budějovice souhlasí s předloženou TZ (stávající stav, navrhovaný stav, nový žel. svršek, atd.) a situací (parametry - navrhovaný stav) na stavbu jižní tangenta. Podklady korespondují s posledním jednáním, kde byla dohodnuta přeložka (provizorium), její parametry (směry, sklony, materiál), a také byl dohodnut její monitoring. Také byla již provedena předkategorizace žel. materialu, před samotnou stavbou provést kategorizaci žel. materiálu.

O termínu zahájení stavby informovat ST České Budějovice (naplánování prací).

8.8. Přípomínky ST Strakonice

K předložené dokumentaci nemáme žádných zásadních připomínek. Dílčí připomínky k ní byly vzneseny při interním projednávání s projektantem i na dalších poradách. S návrhem konstrukčního uspořádání i použitých materiálů na žel. svršek i spodek souhlasíme. Dotčená výstroj dráhy bude nahrazena novou. Přeložka trati je uvažována na rychlost 50 km/h - nutno včas zapracovat do přehledu plánovaných PJ (s vlivem na GVD) nebo řešit jako TOR. Termín realizace přeložky musí sdělit investor stavby

8.9. Přípomínky SŽDC, Stavební správa západ PLZ

SŽDC SSZ ukončila realizaci investiční akce "Revitalizace trati České Budějovice - Volary". Požadujeme respektovat stav po realizaci této investiční akce.

9. Upozornění:

V souvislosti s požadavky stavby na **výluk koleje, výluk trolejového vedení (TV), vypnutí zabezpečovacího zařízení, včetně případného snížení traťové rychlosti** upozorňujeme:

- u výluk delších než 24 hodin a výluk s nimi souvisejících, popřípadě u výluk delších než 5 hodin konaných více než 5 dní bezprostředně po sobě jdoucích se musí žádat do konce března (popř. v termínu stanoveném OR dle konání celostátní porady) před kalendářním rokem zahájení prací. Žádost o výluky podává investor popř. CPS prostřednictvím OR Plzeň.

Kontaktní spojení tel.: 602 279 275, 972 544 403, **email:** Adamek@szdc.cz

- u ostatních výluk je nutné žádat 70 až 100 dní před zahájením výluky. Žádost o výluk podává investor popř. CPS prostřednictvím OR Plzeň.

Kontaktní spojení tel.: 602 279 275, 972 544 403, **email:** Adamek@szdc.cz

- k zajištění požadovaných výluk a k zajištění omezení traťové rychlosti musí být předem mezi SŽDC, s.o. a CPS popř. investorem uzavřena smlouva. Součástí smlouvy je i sjednaná úplata na zajištění uvedené činnosti dle platných sazeb. Smlouvy na provedení výluky, nebo omezení provozování dráhy - zajištění pomalé jízdy - za SŽDC, s.o. uzavírá zaměstnanec p. Jaroslav Adamec - pracovník oddělení technologie a přípravy výluk, Odboru operativního řízení a výluk (Odbor 11) na GR SŽDC, s.o. Uvedený zaměstnanec zároveň provádí i cenový návrh.

Kontaktní spojení tel.: 602 385 417, 972 244 551, **email:** AdamecJ@szdc.cz

10. Stavby musí být v souladu se všemi příslušnými normami, předpisy a směrnici SŽDC v platném znění. Veškeré zásahy do infrastruktury SŽDC musí být realizovány podle TKP.

11. Veškeré inženýrské a datové sítě realizované v rámci této stavby v obvodu dráhy musí být provedeny v souladu s platnou legislativou; zvláště požadujeme dodržení ustanovení platného předpisu SŽDC S4 kapitola V. a ostatních souvisejících předpisů a norem.

12. Všechny případné změny stavby musí být předem projednány.

13. Z hlediska výskytu telekomunikačních sítí ČD, a.s. společnosti ČD-Telematika, a.s. požádejte o vyjádření na adrese: ČD-Telematika, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3 - kontakt pracoviště České Budějovice, Nemanická 438, 370 10 České Budějovice - pan Cípín, č. tel. 972 544 417, nebo paní Dvořáková č. tel. 972 544 422.



14. Upozorňujeme, že dokumentaci (ve dvojím vyhotovení) je nutné doložit k žádosti o vydání souhlasu **Drážnímu úřadu**. Žádost adresujte: Drážní úřad, sekce stavební, Oblast Plzeň, Škroupova 11, 301 36 Plzeň (č. tel. 972524098). Bez tohoto souhlasu nesmí být vydáno stavební povolení ani stavba v ochranném pásmu a na dráze zahájena.
15. OŘ Plzeň požaduje být informována o termínu zahájení stavby a následně přizvána na předání staveniště.
16. **Vzhledem k předloženým dokladům platí toto stanovisko výhradně pro vydání stavebního povolení pro předmětnou stavbu a nelze je použít pro realizaci stavby drážních objektů.**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, zastoupená Oblastním ředitelstvím Plzeň,
při dodržení výše uvedených podmínek tohoto Souhrnného stanoviska

s o u h l a s í

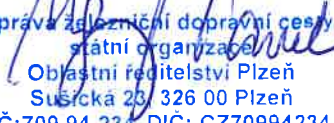
s vydáním příslušných rozhodnutí pro výše uvedenou stavbu pověřeným stavebním úřadem.

Souhrnné stanovisko se vydává pro potřeby správního řízení. Jeho platnost je omezena na **dva roky** a nenahrazuje souhlas Drážního úřadu. V dalším písemném styku uvádějte vždy číslo jednací tohoto souhrnného stanoviska. Kontaktní adresa pro zasílání korespondence je uvedena v hlavičce tohoto stanoviska.

Nedílnou součástí tohoto souhrnného stanoviska je ověřený výkres situace (razítkem OŘ Plzeň, datem ověření a odkazem na č.j. souhrnného stanoviska) – viz příloha č. 1.

Pouze takto ověřená dokumentace, na základě které bylo vydáno toto souhrnné stanovisko, je platná pro vydání příslušných rozhodnutí nebo souhlasů dle Stavebního zákona. V opačném případě je souhrnné stanovisko neplatné a stavbu nelze považovat za projednanou se SŽDC, s.o.

Ing. Pavel Surý, MBA
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň


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

- Přílohy: Ověřená situace (1)
Vyjádření a zákres sítí TUDC+Všeobecné podmínky SŽDC (2)
Zákres sítí SSZT (3)
Geodetické údaje (4)
Vyjádření SŽDC-GR-012 (5)

