

## Obsah

1.	Správa železnic, s.o. GŘ .....	2
1.1.	Stavební správa západ .....	2
1.2.	O11 Odbor řízení provozu .....	3
1.3.	O12 Odbor plánování a koordinace výluk .....	3
1.4.	O13 Odbor traťového hospodářství .....	4
1.5.	O16 Odbor jízdního řádu .....	6
1.6.	O18 Odbor řízení provozu, NRP .....	6
1.7.	O14 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky .....	9
1.8.	O15 Odbor provozuschopnosti .....	10
1.9.	O24 Odbor elektrotechniky a energetiky .....	10
1.10.	O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení .....	10
2.	Správa železnic, s.o., SŽG .....	11
3.	Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem .....	13
3.1.	ČD a.s., Telematika UL: .....	13
3.2.	OŘ UNL SEE - oblast UL: .....	13
3.3.	OŘ UNL SMT: .....	13
3.4.	OŘ UNL SPS: .....	13
3.5.	OŘ UNL SSZT – oblast UL: .....	13
3.6.	OŘ UNL ST MO .....	14
3.7.	OŘ UNL ÚNT - Odd. elektrické energie: .....	15
3.8.	OŘ UNL ÚNT - Odd. životního prostředí: .....	15
3.9.	OŘ UNL ÚNT - požární ochrana .....	15
3.10.	OŘ UNL Útvar nám. pro provoz infrastruktury: .....	15
3.11.	OŘ UNL Útvar nám. pro řízení provozu UL: .....	15
3.12.	SŽ Centrum telematiky a diagnostiky Praha: .....	17
3.13.	SŽG Praha: .....	18

### Legenda:

**Červeně**      *reakce projektanta*

**Modře**      *úprava reakce na základě projednání*

## 1. Správa železnic, s.o. GŘ

### 1.1. Stavební správa západ

#### Výluky a dopravní technologie

(zpracovatel: Ing. Tomáš Moravka, tel. +420 702 209 093)

K zaslané dokumentaci mám 1 připomínku. Je potřeba přípravu udělat tak, aby realizace mohla proběhnout nejpozději do konce června roku 2022. V termínu **7.3. – 29.6.2022** totiž poběží nepřetržitá výluka traťové koleje Lovosice – Litoměřice horní nádraží pro investiční akci „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, a v tomto úseku se nachází i váš přejezd. Revitalizace skončí dne 4.8.2022, poté začínají výluky na opačném úseku toho ramena, které jsou poskládané z regionální porady.

Je tedy organizačně nemožné dostat výluku v měsících 08-11/2022. Je nutné stavbu připravit tak, aby 8 dní nepřetržité výluky běželo **nejpozději** v termínu **22.6. – 29.6.2022.**

*Bylo opraveno.*

#### Životní prostředí

(zpracovatel: Mgr. Lubomír Peterka tel. 702 028 747)

#### B. Souhrnná technická zpráva

Str. 2. – c) : prosíme doplnit podmínky týkající se životního prostředí

*Bude doplněno po zaslání vyjádření.*

Str. 2. – f) : větu upřesnit - ...ve velkoplošném chráněném území CHKO České středohoří, v jeho IV. zóně odstupňované ochrany CHKO....

*Bylo doplněno.*

Str. 6. – f) : podobně jako str. 2. – c)

*Bude doplněno po zaslání vyjádření.*

Str. 19. – B.6 a) : upřesnit jako str. 2. – f); doplnit popis umístění záměru – podle osnovy, doplnit, že jde o urbanizovanou oblast, kde se nepředpokládá výskyt chráněných druhů, doplnit vzdálenosti nejbližších prvků ochrany přírody; doplnit vyjádření podle § 45i) zákona č. 114/1990 Sb., a tím potvrdit, že záměr nemá vliv na chráněná území a životní prostředí a krajinu...

*Bylo doplněno. Vyjádření § 45i) zákona č. 114/1990 bude doplněno po zaslání.*

Str. 20. – ochrana vod : chybí doklad o projednání, zda vodoprávní úřad požaduje vytvoření havarijního plánu (ZTP) – doplnit a upravit podle výsledku; doplnit, že na stavbě bude mobilní havarijní souprava (ZTP)

*Dokumentace byla určena k připomínkám a k projednání s DOSS. Po zaslání bude doklad doplněn.*

Str. 21. – b) : jako str. 2. – c)

*Bude doplněno po zaslání vyjádření.*

Str. 21. – B.6 : chybí stanovisko OOP ( S CHKO České středohoří) k Natuře podle § 45 i) – doplnit

*Bude doplněno po zaslání vyjádření.*

Str. 21. – B. 8 d) : proč nejsou zábory stavby doplněny – upřesnit

*Bylo doplněno.*

Str. 24. - B. 9 : měla by být zmínka o povodňovém plánu, byl – li požadován

*Nebylo zapracováno. Stavba se nenachází v záplavovém území.*

**Chybí – Odpadové hospodářství –viz ZTP**

*Bylo doplněno.*

- Hluk ze stavební činnosti – konzultace s KHS – ZTP

*Bude doplněno po vyjádření s KHS.*

- Havarijní plán

*Byl doplněn.*

- Dokladová část – vyjádření OOP – ZTP

*Bude doplněna.*

### **Souhrnný rozpočet a EH**

(zpracovatel: Ing. Josef Křemen, 725 963 524)

SR Krycí list

- prosíme doplnit S-KÓD: S631900285

*Bylo doplněno.*

1A

- prosíme doplnit do položky A.2.1.1.1 náklady na SŽG ve výši 97 200 Kč

*Bylo doplněno.*

**EH**

- v případě aktualizace nákladů je nutné aktualizovat tabulku IN

*Byla aktualizována.*

### **1.2. O11 Odbor řízení provozu**

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) B.4 – v této části dokumentace postrádáme přehled vlaků, které jsou na regionální dráze (v místě dotčeném stavbou) příslušnými dopravci vedeny. Dokumentaci nutno dopracovat mimo jiné i pro potřebu náhrady vlaků osobní dopravy autobusy.

*Bylo doplněno.*

- 2) D 1.1.3.2 – v dokumentaci je vloženo zcela neaktuální traťové schéma zabezpečovacího zařízení a situační schéma neobsahuje všechny náležitosti předepsané TNŽ 34 2602. Do-kumentaci požadujeme **aktualizovat a dopracovat**.

*Situační schéma bylo doplněno a zasláno k připomínkám.*

### **1.3. O12 Odbor plánování a koordinace výluk**

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 487)

- 1) B.4 Provozní a dopravní technologie + B.8 g) Návrh postupu výstavby: Pro stavební postup č. 1 **chybí návrh** náhradní autobusové dopravy, doplnit.

*Bylo doplněno.*

- 2) B.8 g) Návrh postupu výstavby: U stavebního postupu č. 1 zmíněny práce na SZZ v ŽST Litoměřice horní nádraží, výluka SZZ ale není uvedena, upřesnit.

*Bylo doplněno.*

- 3) B.8 g) Návrh postupu výstavby: Provéřit délku výluky PZZ s ohledem na navrženou výměnu stávajícího technologického objektu za nový ve stejném místě.

Vypořádání připomínek

*Bylo prověřeno. Výstavba přejezdu P 3340 bude probíhat souběžně s dlouhodobou výlukou stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03 - 06/2022.*

4) Požadujeme realizovat výluku této stavby souběžně s výlukami stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“. Tento souběh umožní mj. také redukovat počet zásahů do SZŽ ŽST Litoměřice horní nádraží

*Realizace přejezdu P3340 byla upravena v souladu se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.*

#### 1.4. O13 Odbor traťového hospodářství

(zpracovatel: Ing. Hana Bouberlová, tel. 725 530 539)

K předložené projektové dokumentaci (stupeň DUSP) od zhotovitele MONZAS, spol. s.r.o. Ústí nad Labem, máme z hlediska našeho odboru následující připomínky.

##### Zásadní připomínka k dokumentaci

V současné době není splněna podmínka dle čl. 5.5.1 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, tj. křižovatka musí být umístěna tak, aby vzdálenost nejbližší hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu byla nejméně 10 m. Není-li u stávajících přejezdů možné dosáhnout vzdálenosti 10 m, musí být bezpečnost zajištěna odpovídajícím dopravním opatřením. Ve stávajícím stavu jsou na obou stranách přejezdu v bezprostřední vzdálenosti křižovatky včetně přechodů pro pěší. Vzhledem k současné dopravní intenzitě této křižovatky nelze řešit bezpečnost změnou trvalého dopravního značení. Z tohoto důvodu doporučujeme zřídit světelné signalizační zařízení se závislostí na PZS.

*Nebylo zapracováno. Splněním této podmínky, by si vyžadovalo bourání okolní zástavby v městské památkové rezervaci, což je neproveditelné. Křižovatka není světelná a v zadávacích podmínkách se ani s instalací světelné signalizace neuvažovalo. Navíc již proběhla změna zabezpečení železničního přejezdu, kde zúčastnění s přeloženým návrhem souhlasili.*

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

##### Koordinační situace

(zpracoval Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@spravazeleznic.cz)

☐ Požadujeme její zpracování dle Směrnice č. 11/2006. Předložená příloha neobsahuje ani základní náležitosti.

*Bylo opraveno.*

☐ Ve vazbě na navržené dopravní opatření v oblasti přejezdu je potřeba prověřit vlečné křivky zejména pro pravé odbočení, které musí být pro všechna vozidla bezkolizní.

Nebylo zapracováno. V koordinační situaci

*Bylo doplněno. Vlečné křivky budou doplněny do dokumentace – situace přejezdu, nikoliv do koordinační situace.*

##### Železniční svršek

(zpracovala Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, Chudejova@spravazeleznic.cz)

##### Technická zpráva

☐ V technické zprávě popište zřízení rozšíření rozchodu vč. jeho výběhu.

*Doplněno.*

☐ V úseku úpravy GPK, kde bude docházet ke snížení nivelety, požadujeme úpravu PTŽS s požadovanou únosností a tloušťkou KL 350 mm.

*Doplněno.*

☐ Trať je podle provozního zatížení zařazená do řádu 6, postačí tedy pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“, pod přejezdovou konstrukcí s rozdělením „u“ a s upevněním v antikorozi úpravě. Pod přejezdovou konstrukcí jsou v současné době pražce B91S, je předpoklad jejich opětovného užití nebo zde budou pražce nové stejného typu?

*Bylo opraveno na užití pražců dl. 2,40 m. Pražce B91S budou opětovně využity v upravené konstrukci (konzultováno se ST).*

### Situace

☐ Proč bylo sníženo převýšení ve směrovém oblouku  $R=240$  m? Obecně se snažíme nenavrhnout maximální nedostatky převýšení  $I_{130}=130$  mm, při původně navrženém převýšení by  $I_{130}=125$  mm což preferujeme.

*Úprava převýšení byla provedena po dohodě se ST a SŽG z důvodu snížení převýšení na přejezdu a lepšího napojení na silniční komunikaci.*

☐ Oblouk  $R=20\,000$  m neodpovídá standartní délce kružnicové část pro rychlost  $V_{130}=60$  km/h ( $0,25V_{130} = 15$  m), proveďte zvětšení poloměru tak, aby byla zachována délka kružnicové části min. 15 m.

*Opraveno a bude předáno SŽG jako změna projektu PPK.*

☐ Upravte měřítko čáry směrové a výškové úpravy.

*Opraveno.*

### Podélný profil

☐ Proveďte zmenšení poloměru zaoblení v km 43,570 889 tak, aby zaoblení nezasahovalo do přejezdové (přechodové) konstrukce. Obecně platí požadavek ČSN 73 6360-1 čl. 9.3.5, kdy se doporučuje dodržet hodnotou maximální pořadnice vrcholu zaoblení  $y_v = 0,005$  m resp. ji minimalizovat.

*Opraveno.*

☐ U nového svršku nelze uvádět konkrétní názvy výrobků (B91S2), pouze obecně požadavky na kol. rošt dle S3 díl VII.

*Opraveno.*

### Řezy

☐ Mezi závěrnou zídou a čelem pražce musí být min. 200 mm.

*Opraveno.*

☐ Doplněte řezy v přechodech přes kolej a v místě maximálního snížení nivelety.

*Doplněno.*

### Železniční spodek

(zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@spravazeleznice.cz)

☐ Jak bude řešen stávající stav železničního spodku, vzhledem k tomu, že dojde k poklesu nivelety o více než 15 cm? Jaký je stav železničního spodku a návazného odvodnění?

*GTP nebyl požadován a ani proveden, s úpravou spodku se nepočítá. Odvodnění v místě přejezdu v současnosti neexistuje.*

*Navrženo a odsouhlaseno ST: V celém úseku obnoveného žel. svršku bude ukloněná pláň a s odvodněním do podélného trativodu s napojením na 1. šachtu ze stavby Litoměřice h.n. Délka trativodu umístěného vpravo koleje 90 m. Navrženy jsou 4 šachty, polovina délky ve spádu shodném s kolejí (6,2‰), 2. polovina ve spádu 5‰. Problém s kabelovou trasou v zab. zař. v souběhu (řeší zpracovatel zab. zař.).*

### Technická zpráva

☐ Při skloněné pláni tělesa železničního spodku je nutné provést obnovu odvodnění. V předloženém návrhu nemá voda kam odtéct.

*Bude zapracováno.*

### Situace

☐ Je nutné doplnit další součásti tratě. Vyznačení osy je nedostatečné.

*Opraveno.*

☐ Je nutné dořešit všechny plochy pro chodce v prostoru přejezdu.

*Doplněno.*

☐ U levého přechodu pro chodce vpravo od koleje upravte polohu zábradlí tak, aby zábradlí nebylo umístěno za břevnem.

*Opraveno po projednání se ST. Prostor mezi výstražníkem A1/A2 a pravým přechodem již nebude mít funkci chodníku. Bude uzavřen zábradlím kolmým ke koleji. Ostatní zábradlí bude odstraněno bez náhrady, asfaltový povrch za novým ohraničujícím obrubníkem vybourán. Povrch zde bude dosypán ŠD fr. 8-16. Stávající obrubníky lemující okraj komunikace zůstanou zachovány.*

Vypořádání připomínek

□ Je nutné vyřešit úpravu prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace u všech přechodů. Právý přechod je přímo do pozemní komunikace. Není zde vyřešen čekací prostor chodců před přechodem.

*Jedná se o oplocení, které je navrženo tak, aby pokrylo plochu v případě otevřených závor (podezdávka oplocení až k obrubníku chodníku) a nevznikal nikde volný průchod do prostoru dráhy. Poloha oplocení bude upravena před břevno.*

□ Právý signální pás nelze takto zatáčet, je nutné napojit ho na druhou stranu. Okolo této plochy je nutné doplnit varovné pásy.

*Úprava prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace u všech přechodů doplněna a opravena. Právý přechod směřující přímo do komunikace končí v hranici pozemku dráhy, dále je p.č. 3408/34 – jiný vlastník (město Litoměřice) a vjezd do cizího areálu. My zde pouze zachováváme stav jaký je a umísťujeme výstražný pás mezi konci částí oplocení. Vyřešení čekacího prostoru by mohlo znamenat zásah do dopravního stavu křižovatky a řešení městských komunikací za finance Správy železnic, s.o. Bylo projednáno se ST.*

## Závěr

S předloženou dokumentací nesouhlasíme do zpracování zásadní připomínky. Ostatní připomínky požadujeme řádně vypořádat dle SM62.

*Opraveno.*

### 1.5. O16 Odbor jízdního řádu

(zpracovatel: p. Jan Černý, tel. 972 241 586)

Bez připomínek.

### 1.6. O18 Odbor řízení provozu, NRP

(zpracovatel: Martin Lebeda, tel. 724 584 837)

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

#### Všeobecně:

- Doplnit napříč dokumentací, že stavba „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa“ nesmí probíhat dříve, než zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, nebo až po jejím dokončení. Pokud se bude konat až po jejím dokončení, je třeba navíc počítat s výměnou adresného SW Litoměřice horní nádraží a SW DOZ Lovosice, protože stanice Litoměřice horní nádraží bude již dálkově ovládána ze ŽST Lovosice.

*Bylo doplněno do Souhrnné technické zprávy část B.8 Zásady organizace výstavby bod h) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.*

## Část B\_Souhrnná část:

### B STZ Litoměřice.pdf:

- K bodu B.1 „n) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice“ str. 4, upozorňujeme, že není vhodné tuto akci provádět v provozované koleji, ale je třeba kolejové výluky. Proto by bylo vhodné, aby stavba probíhala zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka. Zároveň bude provedena výměna SW, která se provede pro obě akce najednou.

*Bylo doplněno*

Vypořádání připomínek

- K bodu D.1.3.7 „Výstražníky s pozitivní signalizací“, str. 5, 1. a 2. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.

*Bylo odstraněno.*

- K bodu B.4 „a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.), napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se zachováním bezbariérového přístupu (opravit na přístupu)“, str. 19, požadujeme doplnit, že v rámci stavebního postupu 1 je nutné mít zastavený železniční provoz (NAD, odklony, ZAN).

*Bylo doplněno*

- K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, zvážit, zda předpokládaná realizace by mohla být posunuta do 03-06/2022 v zákrytu stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.

*Bylo opraveno.*

- K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, „výluky zabezpečovacího zařízení“ doplnit konec věty: „...z důvodu uvázání přejezdu do SZZ i výluky samotného SZZ v ŽST Litoměřice horní nádraží (výměna adresného SW)“.

*Bylo doplněno*

#### **Část D\_1 Technologická část:**

D 1 1 3 0100 technicka zprava.pdf:

- K bodu D.1.3.4 „Koordinace s jinými stavbami“, str. 4, požadujeme opravit: „Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“. Tato stavba musí proběhnout zároveň s ní, nebo až po ní“.

*Doplněno.*

- K bodu D.1.3.7 „Výstražníky a závorové stojany“, str. 5, 3. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.

*Další stupeň PD bude. Pro technologii přejezdu musí zhotovitel zpracovat realizační dokumentaci. Požadavek v TZ ponechán.*

- K bodu D.1.3.7 „Indikace a ovládání“, str. 7, požadujeme opravit 2. větu: „Toto se nemění, přejezd bude na JOP ŽST Litoměřice horní nádraží nadále označen L3 (změna po stavbě Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa)“.

*Opraveno na L3.*

D 1 1 3 2 0200 Situacni schema.pdf:

- Připomínky jsou podávány k novější verzi situačního schématu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
- Na přejezdu P334 je kategorie přejezdu chybně, správně má být 3ZBI.

*Opraveno na PZS 3ZBI.*

- Nášlap L3–3 zrušit a nahradit ho nášlapem L3–2, výpočty v tabulce přejezdu jsou naprosto shodné.

*Nášlap L3-3 ponechán.*

D 1 1 3 2 0403 tabulka přejezdu.pdf:

- Připomínky jsou podávány k novější verzi tabulky přejezdu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
- Šířka přejezdu v tabulce „Základní údaje“ neodpovídá šířce přejezdu, uvedené v technických zprávách v části B a D dokumentace. Zde jsou okraje přejezdu od km 43,591 do km 43,602, tj. 11 m, v technické zprávě je uvedena šířka přejezdu 25 m. Dát do souladu a přepočítat PZS. V souboru D\_2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\\_SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\202\_Situace přejezdu.pdf jsou okraje přejezdu km 43,585 630 a km 43,610.

*Uvedeno do souladu.*

- V tabulce „Výstraha“ opravit:

Spouštěcí bod L3–3 zrušit a nahradit ho spouštěcím bodem L3–2, výpočty jsou naprosto shodné pro S1 i S3.

*Nášlap L3-3 ponechán.*

**Část D\_2 Technologická část:**

D 2\SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\ SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\uzavřená\101 Technická zpráva.pdf:

- Bod 3.2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 3, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

*Opraveno.*

D 2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\ SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\201 Technická zpráva.pdf:

- Bod 2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 2, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

*Opraveno.*



## 1.7. O14 Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky

(zpracovatel: Ing. Marti Musil, tel. 602 711 755)

Předkládám celkové vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky k dokumentaci pro územní řízení a stavební povolení (DUSP) výše uvedené stavbě:

### Zabezpečovací zařízení

- Rozpočet stavby nebyl předložen a nebylo možno se k němu vyjádřit.

*Rozpočet byl odevzdán ve složce G.*

- U přejezdu se z obou stran nachází křižovatka ve vzdálenosti menší než 10 metrů. V dokumentaci nejsou řešena žádná opatření, aby vozidlo odbočující za přejezdem doleva neuvázlo na přejezdu v nebezpečném pásmu při dávání přednosti jízdy protijedoucím vozidlům tak, jak požaduje ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody bod 5.2.1. Pouze je konstatováno, že dopravní značení je ponecháno ve stávajícím stavu a tento stav ani není v dokumentaci podrobně popsán.

*Jedná se o stávající stav. Pro změnu zabezpečení byl vydán od PČR souhlas.*

- Technická zpráva se odvolává na „Rozhodnutí o změně a způsobu zabezpečení přejezdu“ v dokladové části H, tato část však není součástí předložené dokumentace.

*Rozhodnutí doplněno.*

- V dokumentaci chybí zakreslené rozhledové poměry na přejezdu a chybí zakreslení vyznačovacíh trojúhelníků výstražníků. Nutno doplnit.

*Doplněno.*

- V technické zprávě je uvedeno, že výstražníky budou žárovkové nebo LED a bude to určeno v dalším stupni dokumentace. V jakém dalším stupni dokumentace to má být určeno, když tato dokumentace je stupeň DUSP a PDPS?

*Pro technologii PZS bude zpracována realizační dokumentace. V té budou určeny konkrétní typy všech komponentů, zařízení atd.*

- V dokumentaci není řešeno uzemnění objektů přejezdového zabezpečovacího zařízení ani ochrana proti atmosférickému přepětí. Uzemnění nesmí být realizováno zemním páskem umístěným v kabelové trase sdělovacího nebo zabezpečovacího zařízení.

*Bylo doplněno.*

- Do technické zprávy požadujeme doplnit: „Nově dodané počítače náprav musí splňovat požadavky na tento systém pro detekci vlaků podle platných technických specifikací pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení (aktuálně se jedná o Nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/387 a Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/420.“ Odkaz na technickou specifikaci ČSN CLC/TS 50238-3 je nedostatečný.

*Bylo doplněno.*

- Vzhledem k tomu, že je přejezd umístěn na silnici III. třídy a v jeho těsné blízkosti jsou křižovatky, požadujeme, aby bylo PZS (pouze závory přes pozemní komunikaci) vybaveno břevnovými svítilnami.

*Bylo doplněno.*

### Sdělovací zařízení (Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

- Reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou (místo v Racku, max. 4U) pro případné budoucí umístění kamerového systému.

*Respektováno.*

- Pokud dojde k výkopovým pracím v souvislosti s pokládkou kabeláže v délce větší než 500 metrů, požaduje se pokládka tří HDPE trubek.

*Výkop nebude delší než 500 m.*

- Vstupní dveře do RD budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skříni s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří.

**Respektováno.**

- Při případné realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra telematiky a diagnostiky)“, schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

**Podmínka do realizace.**

**1.8. O15 Odbor provozuschopnosti**

(zpracovatel: Ing. Petr Pokorný, tel. 725 797 058)

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 věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro společné povolení stavby dráhy (DUSP) vzhledem k charakteru stavby, která má minimální vliv na životní prostředí, nemáme žádné připomínky.

**1.9. O24 Odbor elektrotechniky a energetiky**

(zpracovatel: Ing. Ondřej Plocek, tel. 727 827 268)

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby nemá připomínek.

**1.10. O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení**

(zpracovatel: Karel Knížek, tel. +420 724 931 668)

Po prostudování předložené dokumentace ve stupni Dokumentace pro stavební povolení na výše uvedenou stavbu Odbor bezpečnosti a krizového řízení vydává souhlasné stanovisko podmíněné zapracováním uvedených připomínek:

*Připomínky ostatní:*

V předložené projektové dokumentaci (dále i „PD“) požadujeme vhodným způsobem zapracovat odkaz /např. formou dodatku k PD/ na nový předpis SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel stavby zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená bezpečnostní opatření vyplývající z tohoto Řádu.

V části dokumentace B. Souhrnná technická zpráva, čl. B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby, je ve třetím odstavci uvedena problematika, která nesouvisí s požárně bezpečnostním řešením stavby. Celý odstavec požadujeme vložit do jiné vhodné části, např. do čl. B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

**Bylo zapracováno, opraveno.**

*Připomínky zásadní:*

1.V části dokumentace B – Souhrnná technická zpráva, čl. B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení, bod 4. Chování při vnějším požáru, druhá odrážka – stávající text provozního opatření požadujeme nahradit vhodnějším / účinnějším stavebně-technickým řešením s textem např.:

*Vypořádání připomínek*

„Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1 m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek.“

*Bylo zapracováno.*

2. Dále požadujeme ve vhodné části PD (např. v čl. B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení) upravit podmínky pro provozování např. takto:

a) „Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, popř. práškový s hasící schopností min. 34 A.“

b) „Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.“

*Bylo doplněno.*

## 2. Správa železnic, s.o., SŽG

(Ing. Jiří Balcárek, 606 054 296)

### Vyjádření ke geodetické části dokumentace pro společné povolení (DUSP)

SŽ, s.o., SSZ požádala o připomínky k předložené dokumentaci pro společné povolení stavby **„Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice-Česká Lípa“**.

Dokumentaci vyhotovila fa Monzas spol. s r.o.

Dokumentace byla zpracována dle **návrhu** SŽDC SM 11 („Směrnice“), který vychází z úpravy legislativy pro povolování staveb daných úpravou (tzv. velkou novelizací) zákona č. 183/2006 Sb. („Stavební zákon“) a souvisejících novel vyhlášek o dokumentacích staveb (č. 499/2006 Sb. a č. 146/2008 Sb.).

Podle uvedené novelizované legislativy je tímto návrhem Směrnice upravena základní struktura (členění) dokumentace staveb SŽ následujícím způsobem:

část A : Průvodní zpráva

část B : Souhrnná technická zpráva

část C : Situační výkresy

část D : Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení

Dokladová část

části požadované SŽ, s.o. nad rámec vyhlášky č. 499/2006 Sb. resp. č. 146/2008 Sb.

Předkládaná dokumentace pro DUSP byla vypracována dle Přílohy D SŽDC SM 11, která upřesňuje, doplňuje a rozvádí Přílohu č. 2 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. a byla předložena v tomto členění:

Elektronická forma (pouze uzavřená verze):

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- C. Situace stavby
- D\_1. Technologická část
- D\_2. Technologická část
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady

## KONTROLA PŘEDLOŽENÉ DOKUMENTACE DUSP:

### B. Souhrnná část

#### B.1 ad I)

- stavba leží na pozemcích:

ppč.3408/1 (LV7485; ČR - ČD a.s.) – v rámci ÚMVŽST přejde na SŽ, s.o.

ppč.2230/1 (LV7566; ČR - SŽ, s.o.)

ppč.1267/1 (LV1108; Ústecký kraj, SÚS)

#### Není uvedeno:

stavba zasahuje do:

ppč.3209/2; 3209/14; 3209/15; (LV7566; ČR - SŽ, s.o.)

ppč.3209/3 (LV1108; Ústecký kraj, SÚS)

ppč.2020/3; 2115/3 (LV60000; ČR – ÚZSVM)

ppč.2115/7; 2115/8; 2490/3; 3209/20; 3209/21; 3295/2; 3295/8 (LV1; Město Litoměřice)

Doložit souhlasy vlastníků.

*Bylo doplněno.*

#### B.2.7

D.2.1.1. Kolejový svršek a spodek

- v souhrnné technické zprávě se na straně č.14 píše:

*„Po dohodě se zástupci SŽG byla v projektu PPK navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,500, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544. Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK potom dojde k posunu oblouku o poloměru  $r = 20\,000\text{ m}$  zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována.“*

#### Tento odstavec nahradit textem:

*„V projektu PPK byla navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,500, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544. Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK potom dojde k posunu oblouku o poloměru  $R=20\,000\text{ m}$  zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována. Tento návrh byl odsouhlasen SŽG.“*

Větu „Úpravy projektu PPK od km 43,414 byly kladně projednány se SŽG“. z textu vypustit, viz výše.

*Bylo opraveno.*

- v situaci a podélném profilu by bylo vhodné sjednotit počet desetinných míst ve sklonových poměrech (podklady/návrh) na tři desetinná místa, takto je to značně matoucí. V situaci je návrh na tři desetinná místa a podklady na dvě, v podélném profilu je tomu naopak.

*Bylo opraveno.*

- v situaci i podélném profilu opravit ? za ‰

*Bylo opraveno.*

Předkládaná dokumentace **neobsahuje část „Geodetická dokumentace“.**

*Bylo doplněno.*

### **3. Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem**

(Ing. Otakar Wilfert, 727 813 983, [wilfert@spravazeleznic.cz](mailto:wilfert@spravazeleznic.cz))

K předložené dokumentaci DUSP máme níže uvedené připomínky a požadavky:

#### **3.1. ČD a.s., Telematika UL:**

*Černá Jana*

Při realizaci stavby dojde ke styku se sítí elektronických komunikací v naší správě. Před započítáním stavebních prací je nutno objednat vytýčení. Viz. příloha č. 1

#### **3.2. OŘ UNL SEE - oblast UL:**

*Šaman Jiří*

Souhlasím bez připomínek. Napájení je od ČEZ, a.s.

#### **3.3. OŘ UNL SMT:**

*Špinka Václav*

Pod předmětným přejezdem se nachází most v km 43,606 (přes Pokratický potok) na trati Lovosice - Česká Lípa.

Se stavbou souhlasíme při splnění těchto podmínek:

- 1) Při rekonstrukci přejezdu (hlavně při výkopových pracích) nesmí dojít k poškození žel. mostu. Odstranění případných škod by bylo požadováno po zhotoviteli stavby.
- 2) Požadujeme, abychom byli informováni o zahájení stavby alespoň 5 pracovních dní předem (místní správce SMT p. Špinka, mob.:724 803 965), včetně telefonického kontaktu na stavbyvedoucího.

#### **3.4. OŘ UNL SPS:**

*Martinek Petr Ing.*

Souhlasím bez připomínek.

#### **3.5. OŘ UNL SSZT – oblast UL:**

*Schwarz Stanislav*

Se stavbou souhlasíme při splnění těchto podmínek:

*B\_STZ\_Litoměřice.pdf*

- 1) Str. 13 – zvonce – „Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení může v závislosti na čase automaticky regulovat jejich hlasitost“ – takové zvonce na síti SŽ nejsou zavedeny. Pokud budou nasazeny, bude jejich provozování podmíněno ověřovacím provozem dle Směrnice 34.

*Ze STZ bylo odstraněno.*

*C.3.pdf* – počet zakreslených výstražníků neodpovídá navrženému řešení

*Bylo opraveno.*

*D\_1\_1\_3\_0100\_techicka\_zprava.pdf*

- 1) Str. 2 – objednatel – zastaralý název organizace, správně „Správa železnic, státní organizace“

*Opraveno.*

- 2) Str. 4 - D.1.3.4 Koordinace s jinými stavbami – stavba musí být koordinována minimálně se stavbou Revitalizace trati Lovosice-Česká Lípa

*Doplňeno*

- 3) Str. 4 – D.1.3.6 Stávající stav – opravit překlep  
– SZZ je typu ESA 11 s EIP, ne ESA 44

*Opraveno na ESA 11 s EIP. Prosím, opravte si staniční řád. V něm je uveden typ zařízení ESA 44.*

- 4) Str. 5 – Výstražníky a závorové stojany – závorový stojan „H“ bude blíže jak 4m od osy koleje – nutno doložit souhlas O14 s umístěním výstražníku blíže ke koleji a upozornit na dodržení podmínek v něm stanovených

*Podmínky byly zapracovány do TZ.*

- 5) Str. 6 – zvonce – viz stejná připomínka jako v STZ

*Uvedena možnost použití.*

- 6) Str. 7 – „Rozsah restů bude zachován stávající“ – opravit překlep

*Opraveno na resetů.*

- 7) Str. 7 – „Technologie ESA44...“ – stávající SZZ není ESA 44, ale ESA 11 s PMI

*Opraveno. Čerpáno ze staničního řádu. Tam je uveden typ ESA44.*

- 8) Str. 9 – demontáže – technologický objekt bude demontován a ekologicky zlikvidován

*Doplňeno.*

*D\_1\_1\_3\_2\_0403\_tabulka\_přejezdu.pdf, D\_1\_1\_3\_2\_0200\_Situacni\_schema.pdf*

před zahájením realizace budou schváleny patřičnými složkami SŽ

*Tabulka přejezdu a situační schéma byly zaslány ke schválení.*

V příloze č.2 je zakres průběhu kabelových tras ve správě SSZT Ústí nad Labem. Zakres je pouze orientační, před zahájením prací je nutné vytýčení!!

Práce se budou řídit těmito podmínkami:

- 1) Stavba musí být provedena dle platných norem a předpisů (TNŽ 34 2609);
- 2) Veškeré zemní práce blíže než 1.0 m od kabelů provádět výhradně ručně za použití vhodného náradí a pomůcek;
- 3) Nejméně 14 dní před zahájením zemních prací provedeme na objednávku vytýčení kabelů (tel. 9724 24 124, 721 847 677, e-mail: SchwarzS@spravazeleznic.cz p. Schwarz);
- 4) Obnovit případné poškození krytí kabelů a provést jeho zabezpečení tj. zapískovat a doplnit cihly, desky, žlaby, ochrannou fólii apod.;
- 5) Bez souhlasu správce kabelu nesnižovat ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelem!;
- 6) Nad kabelovou trasou dodržovat zákaz skladování materiálu a budování takových zařízení, která by znemožňovala přístup ke kabelům (sázet stromy);
- 7) Neprodleně hlásit správci každé poškození podzemního vedení i zařízení i zařízení související (kabelové označníky, žlabové trasy a podobně);
- 8) Nad kabelovou trasou dodržovat zákaz přejíždění těžkými vozidly, dokud nebude provedena ochrana kabelu proti poškození (např. panely);
- 9) Před zakrytím kabelové trasy s dostatečným předstihem přizvat zástupce SSZT ke kontrole uložení.

Další podmínky můžou být stanoveny při vytýčení.

### 3.6. OŘ UNL ST MO

*Klíma Petr, Ing.*

Souhlasím bez připomínek.

**3.7. OŘ UNL ÚNT - Odd. elektrické energie:**

*Hyka Milan*

Souhlasím bez připomínek. Dle DUSP není potřeba navýšení RP.

**3.8. OŘ UNL ÚNT - Odd. životního prostředí:**

*Kosinská Jana Ing.*

Souhlasím bez připomínek.

**3.9. OŘ UNL ÚNT - požární ochrana**

*Farkašová Jaroslava*

Souhlasím bez připomínek.

**3.10. OŘ UNL Útvar nám. pro provoz infrastruktury:**

*Kazda Jan, Ing.*

Souhlasím s následující připomínkou:

Tuto stavbu je vhodné koordinovat se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka. Zároveň bude provedena výměna SW, která se provede pro obě akce najednou.

*Bylo koordinováno.*

**3.11. OŘ UNL Útvar nám. pro řízení provozu UL:**

*Ing. Ladislav Kučera, MBA; Lebeda Martin; Šteffl Miloš, Ing.*

K předložené dokumentaci máme níže uvedené připomínky:

**Všeobecně:**

- 1) Doplnit napříč dokumentací, že stavba „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice - Česká Lípa“ nesmí probíhat dříve, než zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, nebo až po jejím dokončení. Pokud se bude konat až po jejím dokončení, je třeba navíc počítat s výměnou adresného SW Litoměřice horní nádraží a SW DOZ Lovosice, protože stanice Litoměřice horní nádraží bude již dálkově ovládána ze ŽST Lovosice

*Bylo doplněno.*

**Část B\_Souhrnná část:**

B STZ Litoměřice.pdf:

- 2) K bodu B.1 „n) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice“ str. 4, upozorňujeme, že není vhodné tuto akci provádět v provozované koleji, ale je třeba kolejové výluky. Proto by bylo vhodné, aby stavba probíhala zároveň se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, která je v ročním plánu výluk v období 03-06/2022, kdy se koná nepřetržitá dlouhodobá výluka. Zároveň bude provedena výměna SW, která se provede pro obě akce najednou.
- 3) K bodu D.1.3.7 „Výstražníky s pozitivní signalizací“, str. 5, 1. a 2. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.



*Vypořádání připomínek*

- 4) K bodu B.4 „a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.), napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se zachováním bezbariérového přístupu (opravit na přístupu)“, str. 19, požadujeme doplnit, že v rámci stavebního postupu 1 je nutné mít zastavený železniční provoz (NAD, odklony, ZAN).
- 5) K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, zvážit, zda předpokládaná realizace by mohla být posunuta do 03-06/2022 v zákrytu stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
- 6) K bodu B.4 „g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)“, str. 22, „výluky zabezpečovacího zařízení“ doplnit konec věty: „...z důvodu uvázání přejezdu do SZZ i výluky samotného SZZ v ŽST Litoměřice horní nádraží (výměna adresného SW)“.

*Všechno bylo zapracováno.*

#### **Část D\_1 Technologická část:**

D 1 1 3 0100 technicka zprava.pdf:

- 7) K bodu D.1.3.4 „Koordinace s jinými stavbami“, str. 4, požadujeme opravit: „Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“. Tato stavba musí proběhnout zároveň s ní, nebo až po ní“.

*Bylo doplněno.*

- 8) K bodu D.1.3.7 „Výstražníky a závorové stojany“, str. 5, 3. odst., 2. věta: „Bude určeno dalším stupněm projektové dokumentace“. Další stupeň projektové dokumentace není, tuto větu odstranit.

*Další stupeň PD bude. Pro technologii přejezdu musí zhotovitel zpracovat realizační dokumentaci. Požadavek v TZ ponechán.*

- 9) K bodu D.1.3.7 „Indikace a ovládání“, str. 7, požadujeme opravit 2. větu: „Toto se nemění, přejezd bude na JOP ŽST Litoměřice horní nádraží nadále označen L3 (změna po stavbě Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa)“.

*Bylo opraveno.*

D 1 1 3 2 0200 Situační schema.pdf:

- 10) Připomínky jsou podávány k novější verzi situačního schématu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.
- 11) Na přejezdu P334 je kategorie přejezdu chybně, správně má být 3ZBI.

*Opraveno na PZS 3ZBI.*

- 12) Nášlap L3–3 zrušit a nahradit ho nášlapem L3–2, výpočty v tabulce přejezdu jsou naprosto shodné.



*Nášlap L3-3 ponechán.*

D 1 1 3 2 0403 tabulka přejezdu.pdf:

13)Připomínky jsou podávány k novější verzi tabulky přejezdu, která je opravou výchozího stavu po stavbě „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“.

14)Šířka přejezdu v tabulce „Základní údaje“ neodpovídá šířce přejezdu, uvedené v technických zprávách v části B a D dokumentace. Zde jsou okraje přejezdu od km 43,591 do km 43,602, tj. 11 m, v technické zprávě je uvedena šířka přejezdu 25 m. Dát do souladu a přepočítat PZS. V souboru D\_2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\\_SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\202\_Situace přejezdu.pdf jsou okraje přejezdu km 43,585 630 a km 43,610.

*Bylo uvedeno do souladu.*

15)V tabulce „Výstraha“ opravit:

Spouštěcí bod L3–3 zrušit a nahradit ho spouštěcím bodem L3–2, výpočty jsou naprosto shodné pro S1 i S3.

*Nášlap L3-3 ponechán.*

#### **Část D\_2 Technologická část:**

D 2\SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\ SO 01-10-01 SVRŠEK na přip\uzavřená\ 101 Technická zpráva.pdf:

16)Bod 3.2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 3, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

*Bylo opraveno.*

D 2\SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\ SO 01-13-01 PŘEJEZD na přip\uzavřená\ 201 Technická zpráva.pdf:

17) Bod 2 „Železniční přejezd P 2129 ev. km 51,965“, str. 2, opravit chybný nadpis, týká se jiného přejezdu.

*Bylo opraveno.*

#### **3.12. SŽ Centrum telematiky a diagnostiky Praha:**

*Sládek Jiří*

Souhlasím s následující připomínkou:

Při realizaci akce Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice - Česká Lípa, dojde ke styku s telekomunikačním vedením (DK Žalhostice – Česká Lípa, MK Žalhostice – Litoměřice horní nádraží, HDPE + MK Litoměřice horní nádraží) v majetku Správy železnic, státní organizace, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika č. j. 3837/2021-Če ze dne 6. 5. 2021.

Požadujeme před stavbou objednat u ČD Telematika vytýčení těchto kabelů a v případě, že by stavbou došlo k přiblížení k jejich trasám, je nutné projednat způsob jejich ochrany s majitelem, tj. Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky dle platných Všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic, státní organizace.

Toto vyjádření má platnost dva roky ode dne vydání.

Příloha č.1 – vyjádření ČD Telematika, a.s.

Příloha č.2 – SSZT zákres kabelových tras

**Závěr:** Za předpokladu respektování připomínek a požadavků OŘ Ústí nad Labem, vydává Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem k akci „Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa“ **souhlasné vyjádření k dokumentaci DUSP.**

### 3.13. SŽG Praha:

Ing. Balcárek Jiří

KONTROLA PŘEDLOŽENÉ DOKUMENTACE DUSP:

#### I. Geodetická dokumentace

Dokumentace je řádně ověřena ÚOZI zhotovitele dne 21.7.2021.

Ověřovatel: Ing. Petr Pavelka, č.opr.:2689/2014, č.ov.: 118/2021.

#### I.1 Technická zpráva

Použité předpisy, jiná literatura:

Uvést Směrnice SŽDC č.117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SŽDC dle změny č. 1.

*Bylo zapracováno.*

#### I.2 Majetkoprávní část

Ve výkresu I\_2\_2\_PREHLED\_P3340\_05\_2021 chybně vykreslena katastrální hranice mezi kú Litoměřice a kú Pokratice

V Legendě u výkresů chybí informace o Trvalém záboru – výkupu.

Tabulka Bilance ploch chybně uveden Trvalý zábor bez výkupu (správně je 2223m2)

Tabulka Seznam nemovitostí dotčených stavbou – v uzavřené verzi oproti verzi otevřené chybí poslední řádek.

Dle výkresu ZA\_plochy\_P3340\_05\_2021.dgn zasahuje do ppč.2115/7 ještě 1m2 dočasný zábor – nájmy pozemků.

**Doložit GP pro rozdělení pozemku – trvalý zábor na ppč.1267/1 (kú Litoměřice).**

*Bude doloženo.*

#### I.3 Návrh vytyčovací sítě

Bez připomínek

#### I.4 Koordinační vytyčovací výkres

Výkres není ověřen ÚOZI zhotovitele.

V seznamu souřadnic jsem nenašel PS-01-01-31 (ve výkresu vyznačeno modrou a zelenou barvou, bez popisu PS).

*Stavba je momentálně ve fázi přípravy. Výkres bude ÚOZI zhotovitele ověřen až ve fázi realizace stavby.*

#### I.5 Obvod stavby

Bez připomínek.

#### I.6 Geodetické a mapové podklady

ŽBP a ŽMP splňující TKP staveb státních drah vyhotovila SŽG. Podklady byly poskytnuty zhotoviteli.

*Bude opraveno.*

#### I.7 Geometrické plány

viz pozn. v části I.2

*Bude doloženo.*

V předchozím vyjádření jsme upozorňovali na:

#### **B.2.7**

##### **D.2.1.1. Kolejový svršek a spodek**

- v souhrnné technické zprávě se na straně č.14 píše:

„Po dohodě se zástupci SŽG byla v projektu PPK navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,500, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544. Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK potom dojde k posunu oblouku o poloměru  $r = 20\,000$  m zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována.“

Tento odstavec nahradit textem:

„V projektu PPK byla navržena nová přímá v úseku koleje v km 43,500, která vychází ze zaměřených stávajících bodů č. 2505 a č. 2544. Při realizaci této stavby tedy bude napojení stávajícího stavu se stavem projektovaným bez příčných odchylek. V projektu PPK potom dojde k posunu oblouku o poloměru  $R=20\,000$  m zpět proti staničení, tečna mezi km 43,3 - 43,4 z PPK zůstane zachována. Tento návrh byl odsouhlasen SŽG.“

Větu „Úpravy projektu PPK od km 43,414 byly kladně projednány se SŽG“ z textu vypustit, viz výše.

*Bylo opraveno.*

- v situaci a podélném profilu by bylo vhodné sjednotit počet desetinných míst ve sklonových poměrech (podklady/návrh) na tři desetinná místa, takto je to značně matoucí. V situaci je návrh na tři desetinná místa a podklady na dvě, v podélném profilu je tomu naopak.

*Bylo opraveno.*

- v situaci i podélném profilu opravit ? za ‰

*Bylo opraveno.*