

Záznam ze všeprofesní porady

konané korespondenčně dne 1.12.2020

ke zpracovávání dokumentace

"Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7791 v km 11,891 trati Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo)"

Obeslaní:

a) Organizační útvary GR SŽ

- úsek modernizace dráhy, Odbor přípravy staveb (O6) – O6sek@spravazeleznice.cz
- úsek řízení provozu, Odbor řízení provozu (O11) – O11sek@spravazeleznice.cz
- úsek řízení provozu, Odbor plánování a koordinace výluk (O12) – O12sek@spravazeleznice.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy Odbor traťového hospodářství (O13) – O13sek@spravazeleznice.cz
- úsek provozuschopnosti dráhy, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) – O14sek@spravazeleznice.cz

b) Organizační jednotky SŽ

- Stavební správa východ (SSV) – ssvsek@spravazeleznice.cz
- Oblastní ředitelství Ostrava (OŘ) – orovasek@spravazeleznice.cz
- Správa železniční geodézie Olomouc (SZG) – SZGOLCsek@spravazeleznice.cz
- Správa železniční energetiky (SŽE) – SZEsek@spravazeleznice.cz
- Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC) – TUDCsek@tudc.cz

c) Ostatní

- MěÚ Město Albrechtice - starosta@mesto-albrechtice.cz

Projekční tým:

Zakázku zpracovává sdružení firem **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.** a Signal Projekt s.r.o.

Hlavní inženýr projektu (HIP) – Ing. Michal Kasaj (MCO)

Žel. zabezpečovací zařízení – Jaromír Kielor (Signal Projekt)

Žel. sdělovací zařízení – Ing. Helena Havlenová (Signal Projekt)

Žel. svršek a spodek - Ing. Michal Kasaj (MCO)

Žel. přejezdy - Ing. Michal Kasaj (MCO)

Pozemní stavební objekty – Ing. Vladimír Vavřín (MCO)

Trakční a energetická zařízení – Ing. Martin Vanský (Signal Projekt)

Stupeň dokumentace:

Předmětem zadání je zpracování dvou stupňů dokumentace:

1. Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
2. Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Označení stupně dokumentace bude DUSP+PDPS, nebude zvlášť vyhotovována samostatná dokumentace DUSP a PDPS.

Místo stavby:

Předmětem zadání je:

Místem stavby je část traťového úseku Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo). Přesněji se jedná o úsek v rozsahu km 11,834 (bod KV č. 5) v žst. Město Albrechtice až km 12,271 (bod KP na trati směr Glucholazy).

Termíny:

1. Dílčí etapa – do 7 měsíců od nabytí účinnosti Smlouvy, tj. do 21.4.2021
 - o Předání ZP k připomínkám
2. Dílčí etapa – do 10 měsíců od nabytí účinnosti Smlouvy, tj. do 21.7.2021
 - o Předání čistopisu ZP se zpracovanými připomínkami

Záznam:

1. **Zabezpečovací zařízení:**

PS 01-01-31 PZS v km 11,891 (P7791)

Náplní tohoto objektu je doplnění závor na přejezdu P7791 v ev. km 11,891 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku. Spolu s doplněním závor bude provedena také náhrada veškeré vnitřní i venkovní technologie PZS (stávající typ PZS je AŽD71). Počítače náprav zůstanou stávající. PZS bude elektronického typu, kategorie 3ZBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, celými závory s břevnovými svítilnami, s přenosem informací na JOP v DK žst. Krnov). Vnitřní technologie ve skříni s otočným rámem bude umístěna v reléovém domku u přejezdu Na přejezdu je navrženo umístit 4 výstražníky a celé závory (břevna z pravé i levé strany silnice). Výstražníky budou v LED provedení. Na přejezdu jsou navržena břevna nad 7,5m. Je uvažováno s břevny s kompozitních materiálů s břevnovými svítilnami. Tyto délky jsou aktuálně v ověřovacím provozu na tratích SŽ a je nutné i v této stavbě, pokud je chceme použít, počítat také s ověřovacím provozem. Vzhledem k 4 - kvadrantovému provedení závor bude projekt uvažovat s aplikací sekvenčního sklápění. PZS bude vybaveno zařízením pro nevidomé a slabozraké včetně doplňku břevna závory v místech komunikace pro pěší (chodník). Volnost kolejiště bude kontrolována pomocí počítače náprav. Spouštění výstrahy zůstane zachováno, pouze dojde k přemístění počítačového bodu směrem z trati na požadovanou vzdálenost v souvislosti s doplněním závor. Zrušení výstrahy je provedeno pomocí směrového výstupu počítače náprav. PZS bude vybaveno diagnostikou kompatibilní s ostatním zařízením na trati. Náhradním napájením bude bezúdržbová baterie NiCd umístěna na podstavci v reléovém domku, dobíjena odpovídajícím dobýječem, případně může být uvažováno s Pb baterií umístěnou v bateriové skříni.

Dotazy k řešení:

- Jaký typ baterie uvažovat vzhledem k dodávání elektronického PZS?

Zůstane zachován stávající reléový domek vzhledem k umístění technologie do skříně, která bude u stěny? Nový otvor v podlaze pro kabely.

zapsal: Jaromír Kielor

2. Sdělovací zařízení

Budou instalovány dva kamerové stožáry vždy se dvěma kamerami s IR přísvitkem, pro každý směr jeden stožár.

Oproti běžným zvyklostem bude jeden stožár umístěn do opačného směru – stožár nelze umístit (propustek, stromy).

Jedna kamera bude přehledová, druhá pro čtení RZ. Na stožáru nutno počítat s rezervou pro další kameru Policie ČR.

Ke každému kamerovému stožáru budou dovedeny 3 optické kabely 4vl. – 2x ke kamerám, 1x rezervní pro kameru Policie ČR (detekce přestupků). Kabely budou zataženy do trubky HDPE40 zelené barvy.

V RD bude umístěn nový RACK pro CCTV 400x600 závěsný. Zde bude nový optický rozvaděč. Připojení bude po novém MOK 8vl. z žst. Město Albrechtice. Kabel bude zafouknut do stávající trubky, která vede z dopravní kanceláře podél trati. Do RD bude provedena odbočka z trubky.

V dopravní kanceláři bude umístěn nový RACK pro CCTV 19“ 600x600 stojanový. Zde bude nový NVR, switch+PoE, a UPS 1000VA. RACK bude navržen s rezervou pro budoucí umístění dalšího kamerového systému Policie ČR (detekce přestupků) – v tomto projektu není tento systém řešen.

Pro prohlížení událostí bude dodán notebook.

Kamerový systém bude začleněn do systému DDTS v žst. Krnov.

Dopravní kancelář v žst. je již zabezpečena systémem PZTS.

Napájení kamerových skříní na stožárech bude z rozvaděče releového domku (kabely CYKY 3x2,5 ke kamerovým stožárům).

Releový domek bude zabezpečen proti neoprávněnému vniknutí. V rámci PS DDTS ŽDC bude do přejezdového domku dodáno zařízení FlexiCube, do kterého bude připojeno jedno PIR čidlo, jedno čidlo otevřených dveří a kouřové čidlo. Zařízení FlexiCube bude zaintegrováno do systému DDTS ŽDC. Nejedná se o PZTS.

Připojení do DDTS bude doplněno také na základě připomínek O14.

Tento systém je nyní v ověřovacím provozu a předpokládá se, že v době realizace již bude zaveden pro použití u SŽ.

Napájení zařízení FlexiCube bude řešeno variantně.

Pro DDTS bude samostatný provozní soubor.

Stávající VTO bude demontován. Do nové společné přístrojové skříně bude umístěn nový VTO. Dodávku skříně tento PS neřeší. Stávající TK 10XN0,8 bude ukončen celým profilem.

V místě odbočení do RD bude proveden oboustranný výpich, bude nová odbočná spojka.

zapsal: Ing. Helena Havlenová

3. Žel. svršek a spodek

SO 01-10-01 - t.ú. Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) - železniční svršek

Popisy staničení v jednotlivých výkresových přílohách jsou vztaženy ke staničení koleje č. 1 dle projektu „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710“ poskytnutého od SŽG Olomouc.

Kolejové úpravy, respektive jejich počátek je situován v km 11,834 702 v bodu KV č. 5 v žst. Město Albrechtice. Od tohoto staničení je navrženo směrové a výškové vyrovnaní koleje do polohy dle projektu SŽG Olomouc. Začátek samotných kolejových úprav je situován až od km 11,867 899 a konec rekonstrukce je v km 11,915 912, na který rovněž navazuje směrová a výšková úprava koleje do staničení km 12,271 258 v bodu KP směrového oblouku. Rekonstrukce železničního svršku zahrnuje provedení nového kolejového lože a stávající kolejnice, podpory a drobné kolejivo budou nahrazeny novým materiálem. Návrh kolejového řešení počítá s rychlostními profily $V_{100} = 60$ km/h. Konstrukce žel. svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla pro třídu zatížitelnosti D3/D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Tvar železničního svršku je navržen 49 E1 na betonových pražcích SB8P s tuhým podkladnicovým upevněním. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozií úpravou.

Kolej je navržena jako bezstyková.

Návrh nové geometrie koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc.

Směrové poměry

Návrh směrového řešení koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc. V rozsahu rekonstrukce žel. svršku se nachází 1 směrový oblouk o poloměru $R = 470$ m s přechodnicemi dl. 48 m a převýšením $D = 20$ mm.

Sklonové poměry

Návrh směrového řešení koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc. V rozsahu rekonstrukce žel. svršku se nachází 3 lomy sklonů. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů je použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1. Poloměry zaoblení jsou navrženy 4 000 m.

Max. sklon je navržen 8,858 ‰.

Železniční svršek v rekonstruované traťové koleji:

- nové kolejnice tvaru 49 E1 (dlouhé kolejnicové pasy dl. 36 m)
- nové betonové pražce dl. 2,42 m o min. hmotnosti 270 kg s úklonem úložné plochy 1:20, s podkladnicovým tuhým upevněním (upevnění typ K se svěrkami ŽS 4); před napojením do stáv. výhybky č. 5 budou použity dřevěné pražce – 6 ks

- rozdělení prážců „u“
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy prážce z kameniva frakce 31,5-63mm (železniční štěrk)
- obecně je uvažováno s jakostí oceli R 260

Upevňovací prvky jsou pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě.

Při směrové a výškové úpravě stávajících kolejí na betonových prážcích je uvažováno s doplněním štěrku lože.

Zřízení bezстыkové koleje

Nově vložená kolej bude vevářena do stávající bezстыkové koleje. V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází přechodový svar R65/S49. Tento bude nahrazen přechodovou kolejnicí R65/S49 dl. 12,5 m. Vzdálenost svaru od okraje přejezdu nesmí být menší než 1,0 m. V koleji s kolejnicemi o větší hmotnosti budou do vzdálenosti nejméně 50 m od místa změny tvaru kolejnic použity pružné svěrky a budou vyměněny podložky pod patou kolejnice a pod podkladnicí, případně i poškozené podkladnice. V koleji s kolejnicemi o nižší hmotnosti budou do vzdálenosti min. 50 m od změny tvaru kolejnic osazeny prážcové kotvy a to na každém 3. prážci u betonových prážců a na každém 2. prážci u dřevěných prážců. Ve výhybce č. 5 budou doplněny prážcové kotvy pouze ve výměnové části.

Výstroj trati

Bude odstraněn stáv. betonový hektometrovník 11,900 a nahrazen novým v nové poloze.

SO 01-11-01 - t.ú. Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) - železniční spodek

Na základě geotechnického průzkumu je navržena konstrukce prážcového podloží, vč. ZKPP dle předpisu S4. Dále je navrženo odvodnění žel. spodku pomocí trativodu. Rozsah rekonstrukce žel. spodku je navržen km 11,878 212 – 11,902 412.

Parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- zemní pláš $E_0 = 20 \text{ MPa}$
- pláš spodku $E_{e1} = 40 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce prážcového podloží (dále jen ZKPP) v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- pláš spodku $E_{e1} = 60 \text{ MPa}$

Navržená skladba zesílené konstrukce prážcového podloží odpovídá typu 4 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2. Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 VL SŽDC Ž 4.2 v délce 5,0 m.

Návrh skladby zesílené konstrukce prážcového podloží od ložné plochy prážce:

Typ Z4.1

- kolejové lože - drcené kamenivo frakce 31,5/63 mm, tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 200 mm

$E_{pl} = 69 \text{ MPa}$

- štěrkodrt' stabilizovaná cementem, tloušťka 300 mm
- přehutněná zemní pláň

$E_c = \text{min.} 60 \text{ MPa}$
 $E_{0r} \geq 15 \text{ MPa}$

Odvodňovací systém

Odvodnění železničního spodku je navrženo za pomoci trativodního potrubí vyústěného pomocí svodného potrubí DN 200 do propustku ev. km 11,910. Vyústění je navrženo se seříznutím svodného potrubí dle svahu příkopu a odláždění lomovým kamenem tl. 250 mm osazeným do betonu C 20/25 min. tl. 100 mm tak, aby nedocházelo k erozi příkopových svahů. Dlažba bude vyspárována cementovou maltou, ukončena betonovým příčným prahem C30/37-XF3 a obetonována límcem z prostého betonu C30/37-XF3 šířky 100 mm. Předpokládaná plocha odláždění je uvedena ve výkazech výměr. V místě vrcholové šachty je trativod situován min. 0,15 pod okrajem zemní pláň. Základním typem trativodní šachty je plastová šachta z vysoce odolného tvrzeného materiálu PE – HD DN 400. Trativodní šachty budou zakrytovány pochůznými poklopy.

zapsal: Ing. Michal Kasaj

4. Žel. přejezdy

SO 01-13-01 - t.ú. Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) - železniční přejezd P7791 v km 11,891

Místem stavby je Město Albrechtice, přesněji železniční přejezd P7791 v ev. km 11,891 na silnici I/57 km 13,849 směr Bruntál - Krnov. V rámci rekonstrukce je navržena nová konstrukce železničního přejezdu dle požadavků SŽ. Konstrukce přejezdu je plynule napojena na stáv. komunikaci.

Přejezdová konstrukce

Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely s modulem 1,20 m. Minimální šířka samotné konstrukce přejezdu je dána šířkou komunikace a přilehlého chodníku. Jeho přesná šířka je dána také modulem přejezdových panelů, tedy 19,20 m.

Vnější přejezdové panely budou použity standartní (bez převýšení a snížení). Přejezdová konstrukce bude doplněna pojistkami proti posuvu, které zajistí jeho stabilizaci. Vnější panely o rozměru 1200 mm budou uloženy na přejezdových závěrných zídkách tvaru T a na hliníkových nosičích o rozměrech 910/590.

Závěrné zídky budou uloženy do lože z cementové malty M25 XF4 na prefabrikované základové bloky B 35 uložené na podkladní beton C16/20 XC2. V blízkosti žel. přejezdu je nutné dodržet rozdělení pravic U (600 mm). Vnitřní panely o rozměru 1200 mm pro rozchod kolejí 1435 mm budou uloženy na betonových pravicích SB8P.

Z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro pružné chování kolejového roštu v konstrukci přejezdu bude vzdálenost závěrné zídky od hlavy pravic minimálně 200 mm a vnější přejezdové panely budou uloženy na hliníkových nosičích, které jsou uloženy na patě kolejnice a závěrné zídce.

Úprava komunikace

Celkový rozsah úprav komunikace je vlevo od koleje (ve smyslu staničení koleje) do vzdálenosti 21,5 m. Vpravo úpravy sahají do vzdálenosti 15,5 m od průsečíku osy koleje a počátku úprav komunikace. Celkový rozsah zásahu do původní komunikace je tedy 37 m.

V souvislosti s pokládkou nové přejezdové konstrukce, bude zcela vybouráno vozovkové souvrství a to včetně podkladních vrstev v rozsahu mezi novými závorovými břevny. Na stávající stav bude navázáno odstupňováním jednotlivých vrstev komunikace s přesahem vrstvy 0,5 m. V místě odstraněné komunikace bude zřízená nová konstrukce vozovky dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D0-N-I-PIII, TDZ III

- Asfaltový koberec mastixový (ČSN EN 13108-5)	SMA11+ 50/70	50 mm
- Spojovací postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PS;A	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16+ 50/70	60 mm
- Spojovací postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PS;A	0,35 kg/m ²
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP16+ 50/70	60 mm
- Infiltrační postřik asfaltový (ČSN 73 6129)	PI	1,00 kg/m ²
$E_{def,2} = \text{min. } 150 \text{ MPa}$		
- Mechanicky zpevněné kamenivo (ČSN 73 6126)	MZK	200 mm
$E_{def,2} = \text{min. } 90 \text{ MPa}$		
- Štěrkodrt' frakce 0/32 (ČSN 73 6126)	ŠD _A	min. 250 mm
Celkem		min. 610 mm

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo předepsané únosnosti zemní pláň, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm štěrkodrtí frakce 0/63.

Šířkové uspořádání komunikace

Šířkové uspořádání komunikace v blízkosti přejezdu je navrženo MS2 16,5/8,5/50. Šířkové uspořádání je patrné ze vzorového řezu - PD č. 4 s návazností na stávající stav v rozsahu vyplývajícím z podélného profilu - PD č. 3 Podélný profil. Komunikace je navržena se zákl. šířkou jízdních pruhů 3,0 m a s vodicími proužky šířky 2 x 0,25 - 0,5 m.

Směrové a sklonové poměry komunikace

Směrové i sklonové poměry komunikace vycházejí z původní geometrie. Při návrhu byla snaha co nejvíce stávající geometrii respektovat. Směrově je komunikace v místě úprav v přímé.

Niveleta komunikace kopíruje stávající stav a pohybuje se v rozmezí 0 – 0,85 %.

Výškové oblouky jsou navrženy ve smyslu normy ČSN 73 6380.

Příčný sklon je na obou navazujících úsecích střešovitý. V bezprostřední blízkosti přejezdu je jednostranný 0,1 %. Pro přechod ze střešovitého sklonu na jednostranný 0,1 % bude využito vzestupnice se sklonem max. 1,2 %.

Základní příčné sklony přejezdové komunikace jsou dány podélným sklonem koleje, výškami závěrných zídek a možností navázání nové konstrukce na stávající stav.

Stavba chodníků

V rámci stavby bude směrově upraveno vedení stávajícího chodníku, který dnes obchází stávající PZS. Nově bude chodník veden v přímé podél komunikace a PZS umístěno vně chodníku. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby a je z obou stran lemován betonovým obrubníkem.

Na straně vozovky silničním betonovým obrubníkem (dl. 1000/ v. 250/ š. 150) do betonové opěry C20/25 osazený +0,12 – 0,15 m nad povrchem vozovky (v místě přejezdu zapuštěný), na straně zeleně parkovým obrubníkem (dl. 1000/ v. 200/ š. 100) do betonové opěry C16/20 osazený +0,06 m nad povrchem chodníku. Konstrukce chodníku je navržena dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D2-D-1

Betonová dlažba		DL	60 mm
Lože ze štěrkodrti	fr. 4/8	L	40 mm
Štěrkodrt' fr. 0/32		ŠD	150 mm
Celkem			250 mm

Plán musí vyhovovat $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$

Bezbariérové úpravy

Podélné sklony komunikací nepřekračují 8,33 %, příčný sklon chodníku nepřekračuje 2 %. Vodicí linie pro nevidomé a slabozraké je tvořena betonovým obrubníkem osazeným 0,06 m nad přilehlým terénem. Před přejezdem je navržena rampa dl. 1,8 m (max. sklon 1:12) pro výškový přechod chodníku do úrovně přejezdové konstrukce. Před závorovými břevny je navržen varovný pás š. 0,4 m a signální pás š. 0,8 m a dl. min. 1,5 m u zvýšené obruby na rozhraní chodníku a zeleně. Varovný i signální pás jsou tvořeny hmatnou dlažbou s vizuálním kontrastem vůči okolnímu povrchu (např. červená barva). Použitá dlažba musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04 - 06. Okolo signálního a varovného pásu musí být rovinný povrch š. 0,4 m (min. 0,25 m) tvořený dlažbou bez sražených hran.

Odvodnění železničního přejezdu

Protože je podélný sklon komunikace před i za přejezdem téměř nulový, není navrženo samostatné odvodnění.

5. Pozemní stavební objekty

Dle dohody s p.Kielorem (technologem) je stávající releový domek dostatečných rozměrů a není třeba budovat nový. Za stavební řešení doporučuji vyměnit střešní krytinu za plechovou imitaci tašky tmavě červenou a výměnu okapního systému za lakovaný ve stejné barvě jako krytina tmavě červený.

Případně opravit venkovní část fasády (s možností přiteplení).



zapsal: Ing. Vladimír Vavřín

6. Trakční a energetická zařízení

V současné době je stávající kabelová přípojka pro přejezd P7791 ve správě SSZT.

Kabelová přípojka je v síti IT. Z hlediska sítě IT je stávající kabelová přípojka, realizována kabelem CYKY-J 4x10, vyhovující.

Jelikož je kabelová přípojka ve správě SSZT a je za oddělovacím transformátorem TOC (2000VA, 2,89A) s označením TRB2, bude uvedena v provozním souboru zab.zař.

Stávající kabelové vedení bude nově ukončeno v nové společné přístrojové skříni pro přejezd s označením RP7791, která bude umístěna u stěny RD pro P7791.

zapsal: Ing. Martin Vanský

Závěr:

Předpoklad odevzdání PD k připomínkám 1.4.2021

Ve Valašském Meziříčí dne 7.12.2020

Zapsal: Ing. Michal Kasaj a kolektiv
tel.: 604 455 353
e-mail: kasaj@moravia.cz

<i>Název 1:</i> Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7791 v km 11,891 Krnov (mimo)- Glucholazy (PKP) (mimo)	
<i>Název 2:</i> KONCEPT záznamu z všeprofesní porady 1.12.2020	
<i>Druh:</i> Rekonstrukce	<i>Stupeň stavby::</i> DSP, Projekt stavby
<i>Číslo jednací:</i>	
<i>Přijato:</i> 07.12.2020	<i>Termín:</i> 28.12.2020
<i>Stavebník:</i> Správa železnic, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58, Olomouc	
<i>Žadatel:</i> MCO, Moravia Consult Olomouc a.s., Mezírka 1, 602 00, Brno	
<i>Traťový/definiční úsek:</i> , km 11.891 - 11.891	
<i>Lokalizace:</i> KÚ 693391 Město Albrechtice Parc. číslo 2229/3	
<i>Poznámky:</i>	
<i>Informování:</i>	

Vyjádření odborných správ:

ČD Telematika Ostrava - SKS

Nesouhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

Bod č.2 Sdělovací zařízení v konceptu technického řešení úplně chybí, požadujeme doplnit dle podmínek správců a předložit k odsouhlasení.

bylo doplněno – viz zápis z místního šetření 14.1.2021 Havlenová

Podepsal Tomáš Lariš dne 08.12.2020

ČD Telematika Ostrava - výstavba

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

viz.vyjádření ČD-Telematiky a.s., SKS Ostrava.

vz.Ing.Pavel Tomis

Podepsal Zagrapan Ján dne 19.01.2021

OŘ Ova - Odbor přípravy staveb

Souhlasím

Č.j.:

Za OPS OPD bez připomínek. Benková

Bez připomínek. Pazlar

Podepsal Pazlar Miroslav Ing. dne 19.01.2021

OŘ Ova - OES - oddělení elektrické energie

Souhlasím

Č.j.:

Podepsal Varčok Dušan, Ing. dne 08.12.2020

OŘ Ova - PO Ostrava

Souhlasím

Č.j.:

Bez připomínek.

Podepsal Bernatík Zdeněk dne 07.12.2020

OŘ Ova - SEE

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

Přípojka nn ve správě SSZT. Respektovat stávající sítě SEE viz. vyjádření k sítím.

zapsal: Radek Cibulka

Podepsal Čabala Ivan dne 09.12.2020

OŘ Ova - SMT

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

1) Do podélného profilu koleje doplnit propustek v evid. km 11,861.

2) Navržená kamenná dlažba u propustku v km 11,910 vpravo trati bude spárovaná, tvořená kameny tl. min.250mm do beton. lože min. 150mm, ukončená příčným prahem, obetonovaná límcem z prostého betonu šířky 100mm.

bylo doplněno – Ing. Michal Kasaj

Podepsal Hrubá Hana, Ing. dne 06.01.2021

OŘ Ova - Správa tratí 1

Souhlasím

Č.j.:

Podepsal Horák Petr dne 22.12.2020

OŘ Ova - SPS

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

Podmínka vzhledem k plánovanému využití a opravě stávajícího reléového domku:

SPS OŘ Ostrava požaduje stávající reléový domek v rámci inženýrských činností vložit do Katastru

nemovitostí. Stavebník SŽ SSZT OŘ Ostrava poté předá doklady o vložení spolu s projektovou dokumentací stavební části Správě pozemních staveb (SPS) OŘ Ostrava, a stavební část aktivuje pod správu SŽ SPS OŘ Ostrava.

Zapsal O. Jaroš

Podepsal Koňakovský Přemysl Ing. dne 28.12.2020

V rámci dokumentace DSP + PDPS se nezasahuje do vnějších rozměrů stávajícího RD. Bylo a je na rozhodnutí vlastníka, zda stáv. RD vložit či nevložit do KN. Zadávací dokumentace na akci "Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7791 v km 11,891 trati Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo)" požadavek vkladu do KN neobsahuje. – Ing. Michal Kasaj

OŘ Ova - SSZT

Nesouhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

požadujeme před schválením dopracovat koncept technického řešení sdělovacího zařízení včetně umístění sdělovacího zařízení v reléovém domku na přejezdu nebo v RACKu dopravní kanceláře M.Albrechtice.

bylo doplněno – viz zápis z místního šetření 14.1.2021 Havlenová

Podepsal Francek Antonín dne 18.01.2021

OŘ Ova - Úsek řízení provozu

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

K navrhovanému technickému řešení - bez připomínek.

Výměnu SW v zabezpečovacím zařízení ESA11 DOZ Krnov(mimo) - Glucholazy, která je nutná pro aktivaci PZZ doplněného závorami požadujeme uskutečnit pouze v noční době mimo pravidelnou osobní dopravu, nebo v době konání např. kolejové výluky, která si vyžádá náhradní autobusovou dopravu.

Podepsal Radim Šimeček, Ing. dne 15.12.2020