

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdníky).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (přůjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
  - Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku
- Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přívodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdníky budou uzemněny. Stožáry přejezdníků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdníků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16



Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřicích zařízení v měřicích místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stokláška)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## **Oblastní ředitelství Hradec Králové**

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a



snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
- Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku

Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přívodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdňíky budou uzemněny. Stožáry přejezdňíků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdňíků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřicích zařízení v měřicích místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

#### Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.



Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## **Oblastní ředitelství Hradec Králové**

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

#### Opraveno

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

#### Opraveno

##### Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

#### Doplněno

##### Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

#### Situační schéma přepracováno.

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

#### Text odstraněn.

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

#### Z TZ odstraněno

##### Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

#### Doplněno dle aktuálního SŽ S4.

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
- Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku

Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přívodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdníky budou uzemněny. Stožáry přejezdníků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdníků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřících zařízení v měřících místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ



Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

#### Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## **Oblastní ředitelství Hradec Králové**

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
  - Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku
- Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přírodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**



31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdňíky budou uzemněny. Stožáry přejezdňíků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdňíků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřících zařízení v měřicích místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

#### Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod



železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
- Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku

Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přírodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdníky budou uzemněny. Stožáry přejezdníků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdníků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřících zařízení v měřících místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace



#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný )

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek )

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## **Oblastní ředitelství Hradec Králové**

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
- Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku

Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přívodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdníky budou uzemněny. Stožáry přejezdníků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdníků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16



Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřících zařízení v měřících místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno



## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zaslaného požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**

## Připomínky

„Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

### Odbor řízení provozu (O11)

(zpracoval: Ing Pavel Říha, tek. 972 325 863)

1) B.4 Provozní a dopravní technologie – v této části dokumentace postrádáme posouzení železničního svršku a železničního spodku v místě stavby. Žádáme prověřit, zda není možné v souvislosti s touto technologickou stavbou navrhnout změny i v profesi „Výstroj tratě“. Pokud to bude možné, požadujeme v místě stavby změnit/zvýšit rychlost.

V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane ve směru od Chrudimi v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

2) B.8.1 – upozorňujeme zhotovitele DSP, že podle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (článek 186.) je výlukou ZZ aktivace ZZ a v dokumentaci to žádáme uvést.

Do části B8.1.p doplněn text - Při aktivaci PZZ bude na provozované koleji zavedena výluka PZZ dle předpisu SŽDC D7/2.

### Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracoval: p. Mojmír Bursa, tel. 607 968 945)

Bez připomínek

### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

#### Zabezpečovací zařízení

(zpracoval: Ing. Martin Musil, tel. 602 711 755)

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

rozpočet doplněn

2) V technické zprávě je uvedena rychlost drážního vozidla přes přejezd 50 km/h, v situačním schématu a tabulce přejezdu je uvedena rychlost 45 km/h. Nutno opravit.

opraveno na 60 km/h

3) S ohledem na třídu pozemní komunikace, její zatížení a situování přejezdu nepovažujeme za nutné instalovat na tomto přejezdu břevnové svítlny. Z tohoto důvodu nedoporučujeme jejich instalaci na tomto přejezdu.

Na základě požadavku O14 břevnové svítlny odstraněny z dokumentace

#### Sdělovací zařízení

(zpracoval: Ing. Kapička, tel. 972 244 495)

1) Upravit větu: „Jedná se o výstavbu nového PZS P5026 v místě stávajícího nezabezpečeného přejezdu.“ Nezabezpečený přejezd se u Správy železnic nevyskytuje.

**Opraveno v B.2.1.**

2) Nový reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému.

**Rezerva pro skříň RACK doplněna do rozmístění zařízení v RD v. č. 0500.**

3) Při výkopových pracích požadujeme pokládku dvou HDPE trubek dle pokynu čj. 27150/2017- SŽDC-O14 ze dne 27. 6. 2017.

**Do kabelového schématu doplněny dvě trubky HDPE 40/33 m/č**

#### **Odbor provozuschopnosti (O15)**

(zpracoval: Ing. Petr Pokorný)

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.

#### **Odbor elektroniky a energetiky (O24)**

(zpracoval: Ing. Ondřej Plocek)

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

#### **Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)**

(zpracoval: Jiří Myčka)

1) Požadujeme část B.2.8 souhrnné TZ doplnit textem:

„Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

„Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

2) Dále do části B.8 ZOV souhrnné TZ požadujeme vložit text:

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

**Doplněno do souhrnné zprávy.**

## **Oblastní ředitelství Hradec Králové**

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

1) V technické zprávě v části D se nacházejí následující nepřesnosti:

- Část 1.1: Investorem stavby je Stavební správa východ, chybně uvedeno Oblastní ředitelství Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.1: Správcem majetku je Oblastní ředitelství Hradec Králové, chybně uvedeno OŘ Olomouc,

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v okrese Pardubice, chybně uveden okres Moravany

**Opraveno**

- část 1.2: staveniště bude v KÚ Moravany nad Loučnou, chybně uvedeny Moravany

**Opraveno**

Požární ochrana

- 2) Požadujeme doplnění následujícího textu do "B Souhrnná technická zpráva" >>> "B.2.8 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY":

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP.

**Doplněno**

Řízení provozu

- 3) 0201 - Situační schéma – požadujeme odstranit velké množství nedostatků, předložená dokumentace neodpovídá standardům kreslení situačních schémat.

**Situační schéma přepracováno.**

- 4) D. Technická zpráva:

- 2.2 Dopravní technologie - požadujeme zrušit text: „Jízda kolejových vozidel přes přejezd po dobu výstavby bude prováděna dle předpisu SŽDC D3 jako jízda přes dotčený přejezd se zvýšenou opatrností (traťová rychlost snížena na 10 km/h)“; toto je zavádějící a neodpovídá žádným ustanovením předpisů SŽ (SŽDC).

**Text odstraněn.**

- 2.7 Obsluha a ovládání zařízení - Uvedeno "Obsluha zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2"; je chybně odkazováno na SŽDC Z2 - předpis SŽDC (ČD) Z2 neřeší obsluhu tohoto zařízení (PZS s přejezdnicí).

**Z TZ odstraněno**

Správa tratí Pce

- 5) Požadujeme uložení kabelů provést v souladu s předpisem SŽDC S4.

**Doplněno dle aktuálního SŽ S4.**

- 6) Na pozemku č. 579 nesouhlasíme s dočasným záborem a následným zřízením věcného břemene. Projektant primárně projedná převod části tohoto pozemku, která se nachází pod

železničním přejezdem, od SÚS Pardubického kraje do majetku Správy železnic. Teprve při nesouhlasu Pardubického kraje s převodem části tohoto pozemku, přijde na řadu zřízení služebnosti.

**Probíhá jednání o odkupu.**

7) Ve výkresu D/PS01/0100/0103 požadujeme doplnit vzdálenost Dz a rozhledovou délku Lr (pro  $v=10$  km/h min. 12 m). Polohu reléového domku (RD) upravit tak, aby vyhovovala rozhledovým poměrům (RP) pro rychlost 10 km/h. Předepsané hodnoty pro silniční rychlost 10 km/h: Dz = 25 m, Lp = 57 m (min.), Lr = 12 m (min.).

**Rozhledové poměry stanoveny pro přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle ČSN 73 6380. Požadované hodnoty Dz a Lr platí pro přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. Hodnoty Dz = 25m a Lr =12 m odpovídají rychlosti silničního vozidla 30km/h.**

8) V prostoru přejezdu bude traťová rychlost oboustranně zvýšena ze stávajících 45 km/h na 60 km/h. Snížení traťové rychlosti z důvodu rozhledových poměrů na přejezdu P5027 (km 28,487) zůstane pouze ve směru od Chrudimi

0v km 28,357 - 28,500 (143m) a ve směru od Moravan v km 28,617 – 28,474 (143m).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

9) Část D, PS01 TZ, Bod 2.1. uvedeno: Kontrola a ovládání přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků. Skutečnost: Kontrola přejezdu bude pomocí dvou nově instalovaných přejezdníků.

**Opraveno**

10) Část D,0 PS01 TZ, Bod 2.2. Rychlost železničních vozidel přes přejezd bude počítána pro 60 km/h (viz požadavek ST Pce).

**Změna rychlosti zapracována do dokumentace**

11) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Na objektu bude umístěn telefon. Zadání ze ZTP znělo: Telefonní objekty budou plastové. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. Součástí plastového pilíře VTO bude skříňka místního ovládání PZS a elektro rozvaděč.

**Text části 2.3. opraven na společnou přístrojovou skříň. Požadavky na VTO doplněny do 2.10.**

12) Část D, PS01 TZ, Bod 2.3. uvedeno: Pozitivní signalizace bude realizována z důvodu nesplnění podmínek dle ČSN 34 2650 ed.2 čl. 5.1.6. b). Nerozumíme zdůvodnění nesplnění podmínek.

**Opraveno**

13) Část D, PS01 TZ, Bod 2.4. uvedeno: U výstražníku „A“ bude, z důvodu blízkosti silničního příkopu, zřízena montážní plošina pro údržbu zařízení (podobně jako u přejezdu P7821). Nerozumíme zdůvodnění, proč je uváděn přejezd v oblasti OŘ Ostrava.

**Opraveno**

14) Část D, PS01 TZ, Bod 2.11. Kabelizace: uvedeno: Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Uspořádání s překrytím v místě přejezdu. Pro anulaci bude využito směrových výstupů kolejových čidel. Budou použita čidla s komunikací mezi vnitřní technologií počítačů náprav a

snímače po dvou vodičích. 40 metrů před prvním počítacím bodem z obou stran, bude provedeno propojení kolejových pasů zkratovacím lanem a tyto body budou uzemněny. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 15Ω. Případné nedodržení této hodnoty musí být doloženo protokolem o měření měrného odporu půdy. Stávající kolejový obvod pro SZZ Moravany bude zrušen. Nerozumíme zdůvodnění.

Uzemnění zařízení přesunuto do kap. 4.6. Uzemnění a ochranné vodiče. Doplněn výkres izolace 0401. Část detekce přesunuta do kap. 2.7. obsluha a ovládání zařízení. Kolejový obvod SZZ Moravany zůstane zachován.

- 15) Část D, Výkres 0201: Izolované styky jsou zakresleny v původní poloze, mezi izolovaným stykem u návěstidla HS (28,890) a novým počítacím bodem (28,860) nekontrolovaný úsek v délce 30m. Rychlostník v km 33,500 nedává logiku. (průjezd žst. Moravany)

Situační schéma přepracováno

- 16) Část D, PS01 TZ, Bod 4.5:

- Napájení: Dobíječ baterií PZS, klimatizace bateriové skříně, osvětlení, ventilaci, topení a zásuvky RD.
- Napájení: elektronické a reléové obvody PZS, přenosové zařízení, diagnostiku

Proč klimatizace bateriové skříně, a proč přenosové zařízení?

Opraveno, odebrána klimatizace a přenosové zařízení

- 17) V dokumentaci chybí specifikace EZS. V ZTP bylo zadáno: EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléové místnosti. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí správy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Doplněno do TZ a výkresu č. 0510.

- 18) Umístění a typ domku nespecifikováno. Ve výkresové části lze předpokládat betonový domek. V ZTP bylo zadáno: Reléová logika bude umístěna do reléového domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Součástí elektroinstalace bude dodávka a montáž přepěťových ochran 1. a 2. stupně. Technologická místnost, s ohledem na vnitřní vybavení elektronickými součástkami, bude vybavena topením a ventilací s termoregulací. Vstupní otvor bude opatřen bezpečnostními kovovými dveřmi s izolací. Zámek vstupních dveří bude dodán nový s jednotným typem klíčů dle vzoru dodaného objednatelem. Reléový domek bude umístěn na základu ze ztratinového bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. Umístění domku bude respektovat nutnou potřebu terénní úpravy (dostatečný výškový odstup od stávajícího terénu).

Doplněno do TZ a v.č. 0510

- 19) Typ zařízení a typ výstražníků nespecifikováno. V ZTP bylo zadáno: Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.



**Doplněno do TZ**

- 20) Část D, TS, Př2 Výpočet přejezdu množství chyb

**Výpočet přepracován**

- 21) Výkres 0111 obsahuje chybnou kategorii PZZ

**Výkres 0111 přepracován**

- 22) Výkres 0201 Situační schéma chybné

**Situační schéma přepracováno.**

- 23) Výkres 0301 Tabulka přejezdu množství chyb, neschválena

**Tabulka přejezdu přepracována. Schválení základní dokumentace bude řešeno následně.**

- 24) Výkres 0510: rozvaděč klimatizace domku (v domku nebude klimatizace). Se stropním topným panelem nesouhlasíme.

**Opraveno, odstraněna klimatizace + stropní topný panel**

- 25) Výkres 0511: domek umístěn na patkách (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 26) Výkres 0512: domek typ (nesouhlasíme)

**Opraveno**

- 27) Výkres 1000: neobsahuje uzemnění přejezdníku

**Doplněno**

- 28) Technická zpráva ani výkres 1201 neobsahuje 2x HDPE, konverze trakce 3kVss/25kVstr v žst. Moravany vyvolává nutnost využití kabelů TCEKPFLEZE

**HDPE doplněna. U kabelů nad 100m použity kabely TCEKPFLEZE**

- 29) Chybí výkres uzemnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a zkratování kolejnic. RD bude umístěn na základových pasech a s otvory pro protažení přívodních kabelů pod podlahu domku (kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací). Stavebně musí betonová deska přesahovat půdorys RD o 0,5 m, základy RD budou zhotoveny metodou ze traceneho bednění. Vstupy kabelů do RD musí být z důvodu výskytu hlodavců umístěny v dostatečné hloubce. Základy RD budou s armováním, usazení bez desky na přesně vybudované základy pro RD, rezervy kabelů budou umístěny pod podlahou domku, kolem domku budou osazeny dlaždice tak, aby voda odtékala mimo základy RD.

**Doplněn výkres 0401. Základy doplněny do TZ a v.č. 0510.**

- 30) Součástí vnitřní dodávky technologického RD musí být také malý pracovní stůl, židle a skříňka pro úschovu provozní dokumentace přejezdu a drobných náhradních dílů pro výstroj přejezdu. Raději než vozit hasicí přístroj v autě, tak aby byl v domku stačí ruční hasicí přístroj CO2 – 5 kg.

**Doplněno do TZ bod 2.3. Hasicí přístroj zapracován dle připomínky 2) OŘ**

31) Nikde v dokumentaci není uvedena skříňka MO, takže umístění uzamykatelné skříňky pro místní ovládání přejezdu (MO) bude též v plastové sdružené skříňce po boku technologického RD, jako VTO.

Umístění MO ve společné přístrojové skříni vedle vchodu do RD. Doplněno do technické zprávy 2.3 a na v.č. 0510

32) Venkovní prvky sdělovacího zařízení musí být galvanicky oddělené od bateriového zdroje.

Doplněno do TZ 2.10.

33) Bude zřízena venkovní zásuvka pro připojení diesel-agregátu.

Doplněno do TZ 2.8 Již zmíněno v SO-02

34) Přejezdňíky budou uzemněny. Stožáry přejezdňíků budou opatřeny povrchovou antikorozní úpravou (technologii pomoci žárového zinkování). Maximální hodnota uzemnění přejezdňíků je stanovena na 10 Ohm.

Doplněno do TZ bod 2.7

35) Pro ovládání přejezdu jako ovládací prvky se použijí kolové senzory počítačů náprav se směrovými výstupy a s překryvem 2 úseků počítače náprav přes vlastní přejezd. Vypínací prvek závislý na jízdě drážního vozidla musí umožnit bezpečné vyhodnocení, zda drážní vozidlo skutečně přejezdem projelo.

Doplněno do TZ 2.7

36) Součástí technologického řešení bude přístup do výstražníku (stupačky s výstupní plošinkou u svět. skříňě, případně kovový žebřík).

Doplněno do TZ 2.1

37) Světelné skříňě všech výstražníků budou označeny identifikačním číslem přejezdu pomocí samolepicí fólie předepsaných rozměrů a velikosti písma umístěné na zadní stěně světelné skříňě u všech výstražníků na přejezdu (jedno označení přejezdu bude navíc jako náhradní).

Doplněno do TZ 2.1

38) požadovaná kabelová dokumentace:

- kabelová kniha (dle T84),
- geodetické zaměření kabelových tras a zařízení s osami kolejí a okótování vztažené k nejbližší ose koleje, s hranicemi drážních pozemků (dle TKP kapitola 1 odstavec 1.11.4) a obvodu dráhy,
- toto vše v tištěné a digitální (minimálně v PDF a DGN) podobě (dle Směrnice SŽDC č.117).

doplněno do TZ bod. 2.16

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

39) SO 02 - v situacích je uveden kabel AYKY 4x70, v TZ a kabelové tabulce je uveden 5x70. Kabel v situacích opravit. Obzvláště bude nutno řešit situaci (souběh) s trasou kabelu 6kV.

Opraveno

Správa mostů a tunelů

40) V zájmovém území se nachází objekty ve správě SMT. Na trati Heřmanův Městec - Moravany je to propustek v km 28,086 a 28,480 a na trati Česká Třebová - Praha Mas.n. jsou to mosty v km 291,605 a 292,181 a propustky v km 291,723, km 291,962 a km 292,249. Kabelové trasy musí být vedeny přes tyto objekty po předchozí dohodě se SMT a v souladu s předpisy SŽDC S4 a TNŽ 342609. Při umísťování kabelů upřednostňujeme tyto varianty v uvedeném pořadí:

1. mimo objekt
2. do kolejového lože s min. vzdáleností vnitřní strany chráničky 2,20 m od osy koleje
3. a zábradlí ve formě rozebíratelného připojení, ve výšce min. 100 mm nad římsou, v protikorozi úpravě.

Při přechodu kabelové trasy přes objekt (varianty 2 a 3) požadujeme vytvořit délkové rezervy - u mostu před a za mostem a u propustků alespoň z jedné strany.

Umístění tras na objekty SMT je nutno konzultovat s místním správcem SMT pro každý konkrétní objekt.

doplněno do TZ 2.12.

Vzhledem k množství a povaze připomínek, požaduje Správa železnic OŘ Hradec Králové po zapracování stávajících připomínek nové předložení dokumentace k připomínkovému řízení.

## Oblastní ředitelství Hradec Králové

(zpracoval: Ing. Miroslav Hladík)

Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek

Souhrnné stanovisko Správy železnic OŘ Hradec Králové k dokumentaci pro stavební povolení a projektové dokumentaci pro provádění stavby po prvním zapracování připomínek

Správa železnic OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro stavební povolení stavby po prvním zapracování připomínek „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“ následující připomínky:

TN – odbor energetiky

- 1) Nový elektroměr musí být připojen dle připojovacích podmínek, odst. 2.5. Obecné podmínky pro montáž měřících zařízení v měřících místech.

Opraveno

- 2) Před elektroměrem musí být osazen hlavní jistič se stejným počtem pólů jako elektroměr.

Opraveno

## Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

- 3) Nesmí být osazen vypínač, jak je uvedeno ve schématu.
- 4) Opraveno – původně navržený 3-pólový vypínač před 3-fázovým podružným elektroměrem ve skříni RJ byl nahrazen 3-pólovým jističem

### Řízení provozu

- 5) Situační schéma nadále neodpovídá standardům, požadujeme přepracovat:
  - je nutné uvést celý prostorový oddíl tj. Hrochův Týnec – Moravany,  
  
Situační schéma doplněno
  - upravit označení upozorňovadel na 3x 75 m,  
  
do označení dopsáno „m“
  - označení přejezdníku ve směru Moravany - Hrochův Týnec musí být sudé (např. X286),  
  
opraveno na X286
  - označení kolejových úseků je nestandardní,  
  
přeznačeno na 1-K, 2-K
  - jestliže byla zvýšena rychlost na 60 km/h, tak musí mít vjezdové návěstidlo jinou konfiguraci (zelené světlo??).  
Vjezdové návěstidlo opraveno dle TTP
- 6) Upozorňujeme na nutnost přehrání SW v ŽST Moravany a na CDP Praha, včetně přezkoušení závěrové tabulky + situačního schématu ŽST Moravany.  
  
Přejezdové zařízení nezasahuje do ŽST Moravany. Vjezdové návěstidlo HL i kolejové úseky zůstávají stávající. Nemění se ani rychlosti mezi PŘHS a HS.

### Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Pce

- 7) V mnoha výkresech chybí zakreslení stávajících kab tras, požadujeme nové kabely uložit do stávající kab trasy. Bude-li ve společné kab trase i nap. kabel, bude od ostatních sděl a zab. kabelů oddělen dle ČSN 73 6005, tj 30 cm, nebo v chrániče 10 cm.  
  
Z důvodu prostorového omezení je navržená kabelová trasa ve stávající trase. Oddělení napájecího kabelu je řešeno v SO 02
- 8) PS 01 – ve složce 0100 chybí výkresy 0102, 0110, 0113, 0114.  
  
Opraven seznam dokumentace
- 9) Domek požadujeme na základě s prostupy pro kabely vyústěnými v pod zámrnou hloubkou (kvůli hlodavcům).  
  
DO TZ kap. 2.3 doplněn text. Vyústění kabelových prostupů bude zřízeno pod zámrnou hloubku, to je 80cm pod terénem, z důvodu ochrany proti hlodavcům.
- 10) bod 1.2 - traťový úsek 153108 je Hrochův Týnec – Moravany.  
  
opraveno v TZ

Připomínky ke stavbě: „Výstavba PZS přejezdu P5026 v km 28,091 trati Chrudim - Borohrádek“

## Správa železnic, státní organizace, geodézie Praha (Pardubice)

(zpracoval: Ing. Petr Očenáš)

Technická zpráva bude po připomínkách ověřena UOZI zhotovitele

### 1) Část I.2

Nebylo by vhodnější v rámci stavby pozemek pod přejezdem vykoupit. Je zde navržen dočasný zábor s následným věcným břemenem.

Jedná se o k.ú. Moravany nad Loučnou a pozemek 579. Geodet projektanta by měl geometrické plány pro výkupy v rámci projektu vyhotovit.

Dobrý den.

Vlastníkem pozemku pod železničním přejezdem by měla být SŽ. Takže se přikláním k výkupu. Výkup tedy proběhne v rámci stavby? Nebo máme zahájit vyjednávání k převodu pozemku od Pardubického kraje? Děkuji.

S pozdravem

Jitka Šmahová

**Odkup je v jednání**

### 2) I.6 Geodetické a mapové podklady

Prosím o bližší specifikaci o podkladech převzatých od SŽG a o rozsahu vlastního doměření. Většina mapového podkladu byla předána ze strany SŽG.

K doměření požadujeme protokoly a zápisníky ze zaměření a výpočtu podrobných bodů + samostatný výkres doměření.

**Po dohodě s Ing. Očenášem zůstane mapový podklad tak, jak byl předložený k připomínkovému řízení. Pro příště budeme postupovat podle zasláního požadavku (GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o., Ing. Svatopluk Stoklásk)**

Závěr: Geodetická dokumentace je způsobilá k další etapě stavby, ale prosím o doplnění – především informace o trvalém záboru a dodání případného geometrického plánu.

**Petr Janda 13.4.2021**