






Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	8/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Radim Křenek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	Signal Projekt s.r.o.			
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	Signal Projekt s.r.o.			
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Přemysl Boguaj	Radim Křenek	Ing. Přemysl Boguaj	Ing. Přemysl Boguaj	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce PZM v km 39,672 (P4453) trati Chlumec nad Cidlinou - Ostroměř			Označení (S-kód):
				S622000495
Název části:	Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)			Zakázka č.:
				21-022-35-311
Název objektu:	Úprava zabezpečení P4453			Označení části: D.1.1.3
Název přílohy:	Technická zpráva			Označení objektu/komplexu: PS 01-01-31
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy: 1. 001
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Paré:	
Královéhradecký	Smidary [750948] Loučná Hora [750930]	1401 08		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	8/2021			

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 4 9 5	- P D P S	- D 1 1 3 X	- P S	0 1 0 1 3 1	- X X	- 1 - 0 0 1 - 0 0 0

Signal Projekt s.r.o.
projektové pracoviště Hradec Králové
Veverkova 1343/1
500 02 Hradec Králové

Rekonstrukce PZM v km 39,672 (P4453) trati Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř

Dokumentace pro společné povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby

Vypracoval: Ing. Přemysl Boguaj

V Hradci Králové srpen 2021

Obsah

1.1	Základní údaje stavby	4
1.2	Základní technické údaje o trati.....	4
1.3	Současný stav a účel objektu	4
1.4	Související stavby	5
1.5	Podklady pro zpracování projektové dokumentace	5
1.6	Související stavební objekty	5
2.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	7
2.1	Přejezdové zabezpečovací zařízení.....	7
2.2	Obsluha zabezpečovacího zařízení	7
2.3	Ovládání, indikace a diagnostika PZS	8
2.4	Umístění vnitřního zařízení PZS	8
2.5	Počítače náprav, kolejové obvody	9
2.6	Napájení.....	9
2.7	Kabelizace	10
2.8	Dopravní značení	10
3.	POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY	11
4.	DEMONTÁŽE.....	11
5.	OCHRANNÁ OPATŘENÍ	11
5.1	Prostředí.....	11
5.2	Ochrana před nežádoucími vlivy přepětí.....	11
5.3	Ochrana před vlivy trakce.....	11
5.4	Požárně bezpečnostní ochrany.....	11
5.5.	Základní ochrana	11
5.6	Ochrana při poruše	11
5.7	Přehled napájecích soustav a jejich ochrany.....	12
5.8	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	12
5.9	Odpady	12
6.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE	12
	Geodetická dokumentace je součástí dokumentace stavby v části I. Po pokládce kabelů budou nové kabely a zařízení geodeticky zaměřeny.	12

1.1 Základní údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce PZM v km 39,672 (P4453) trati Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř
Objekt technolog.části:	PS 01-01-31 Úprava zabezpečení P4453
Místo stavby:	Přejezd P4453 v km 39,672 a ŽST Smidary
Kraj:	Královéhradecký
Investor:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Projektant:	Signal Projekt s r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno, IČ: 255 25 441
Zhotovitel:	dle výběrového řízení
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení (DUSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

1.2 Základní technické údaje o trati

Kategorie dráhy:	celostátní dráha
Trať:	510A (dle TTP) Trutnov hl. n. – Chlumeck nad Cidlinou
Traťový úsek:	1401 Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Trutnov střed-obv. Poříčí (mimo)
Definiční úsek:	08 Smidary – Ostroměř
Maximální traťová rychlost v TÚ:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost v TÚ:	700 m
Počet kolejí na přejezdu:	1
Trakce:	nezávislá (motorová)
Nejdelší vlak:	516 m (pro výpočet tabulky přejezdu je uvažováno s délkou nejdelšího vlaku 550 m – dle dopisu 34703/2018-SŽDC-GR-O14)
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

1.3 Současný stav a účel objektu

Na přejezdu P4453 v km 39,672 dochází ke křížení komunikace II. třídy č. 280 vedoucí z obce Smidary do obce Loučná Hora s jednokolejnou železniční tratí č. 510A (dle TTP) Trutnov hl. n. – Chlumeck nad Cidlinou. Předmětný železniční přjezd leží v obvodu ŽST Smidary.

V současné době je přjezd zabezpečen mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM 1 dle ČSN 34 2650 ed. 2. PZM je ovládáno ručním pohonem závor obsluhovaným výpravčím. Stávající traťová rychlost je 100 km/h. Z hlediska dopravního značení je přjezd označen DZ A32a „Výstražný kříž pro železniční přjezd jednokolejný“. Před přejezdem jsou zřízena vzdálenostní upozorňovací (z obou směrů jsou oboustranně instalovány DZ A29, A31a, A31b, A31c).

ŽST Smidary leží v km 39,423 celostátní dráhy Trutnov hl. n. – Chlumeck n. C. ŽST je zabezpečena ústředním mechanickým stavědlem 2. kategorie dle TNŽ 34 2620. Blok mechanického ústředního stavědla je umístěn v budově ústředního stavědla. Obsluhu SZZ provádí výpravčí, jenž pro potřeby obsluhy přechází z dopravní kanceláře.

Ve stanici se nachází dvě dopravní koleje a jedna manipulační. Výhybky č. 1 a 4 jsou zabezpečeny vždy mechanickým přestavníkem i závořníkem. Výhybky č. 2 a 3 jsou zabezpečeny přídržným jednoduchým výměnovým zámkem s vazbou výsledného klíče do přílehlé výkolejky Vk1 resp. Vk2. Výsledné klíče Vk1/2 a Vk2/3 jsou uzamčeny v ústředním zámku v budově ústředního stavědla. Výsledný klíč z ústředního zámku „A“ je na společném kroužku s klíčem zástrčkového zámku umístěném na levé části bloku mechanického ústředního stavědla. Vjezdová návěstidla a jejich samostatné předvěsti jsou mechanické. Na každém zhlaví se nachází jedno společné mechanické odjezdové návěstidlo. Vlakové cesty končí u koncovníků. Vyhodnocení projetí vlakové cesty je prováděno izolovanými kolejnicemi IK1 až IK3. Zaústěné traťové koleje nejsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením. Provoz je řízen dle předpisu SŽDC D1 telefonickým dorozumíváním.

Účelem této výstavby je zejména zvýšení bezpečnosti provozu železniční a silniční dopravy na předmětném přejezdu.

Pohled na přjezd je znázorněn na obrázku č. 1.

V souladu se zadáním stavby a s rozhodnutím Drážního úřadu (č. j.: DUCR-44452/21/Bn) ze dne 6. 8. 2021 o změně způsobu zabezpečení přejezdu bude na dotčeném přejezdu P4453 v km 39,672 vybudováno nové PZS kategorie 2ZNI.

1.4 Související stavby

Nejsou

1.5 Podklady pro zpracování projektové dokumentace

Pro zpracování projektové dokumentace objektu PS 01-01-31 bylo použito:

- místní šetření na přejezdu, na trati
- rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu
- zadávací dokumentace
- geodetické zaměření oblasti stavby
- katastrální mapy
- zápis ze vstupní porady ze dne 19. 3. 2021
- 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽ S4 Železniční spodek
- SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- vyhláška č. 177/1995 Sb.
- vyhláška č. 501/2006 Sb.
- vyhláška č. 398/2009 Sb.
- vyhláška č. 268/2009 Sb.
- zákon č. 183/2006 Sb.
- normy ČSN (např. ČSN 34 2650 ed.2, ČSN 73 6380 Z3) a SŽDC TNŽ

1.6 Související stavební objekty

S objektem technologické části PS 01-01-31 souvisejí následující objekty stavby:

SO 01-86-01	Napájení PZS P4453
SO 01-72-01	Základy reléového domku



Obrázek č. 1: pohled na přejezd P4453, vlevo ŽST Ostroměř, vpravo ŽST Smidary

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Stavba zahrnuje rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení výše uvedeného přejezdu a jeho doplnění o celé závory. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na dotčeném železničním přejezdu. Jedná se o zrušení stávajícího PZM včetně mechanických závor, jejich stojanů a výstražných křížů a vybudování zařízení nového, dle požadavku investora reléového typu s elektronickými doplňky.

V rámci výstavby budou na přejezdu instalovány dle rozhodnutí Drážního úřadu (č. j.: DUCR-44452/21/Bn) ze dne 6. 8. 2021 celkem dva závorové stožáry a jeden samostatný výstražný stožár. Oba závorové stožáry, umístěné vždy vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd, budou osazeny celou závorou. Na obou závorových stožárech bude umístěna vždy jedna výstražná skříň. Budou instalovány žárovkové výstražníky.

Závory budou kompozitové, oválného typu, s kontrolou celistvosti a budou se sklápět rovnoběžně s osou koleje. Obě závory budou délky 6,5 m. Kategorie PZS bude nově ZZNI. Venkovní i vnitřní prvky PZS budou nové a budou umístěny na drážním pozemku. Závorové stožáry budou umístěny v předepsaných vzdálenostech od osy koleje a od krajnice komunikace a budou označeny v souladu s normou ČSN 73 6380. Výstražníky budou označeny písmeny A až C v souladu s normou ČSN 34 2650 ed.2 (v závislosti na začátku a konci trati) a nad každý výstražník bude instalován výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný **ve velkém provedení (1,2 m)** dle nového vzorníku dopravního značení, platného od 1. 1. 2020. Všechny výstražné kříže budou v reflexním provedení se žlutozeleným zvýrazněním. V prostoru před novou výstražnou skříní „A“ a za závorovým pohonem bude zřízena plocha pro přístup udržujícího pracovníka umístěním betonové desky vždy o rozměru cca 1x0,5 m. V místě nově situovaného závorového stožáru „B“ je v současném stavu uměle vytvořen vjezd na přilehlé pole umístěním betonových panelů přes stávající příkop odvodnění. Tento vjezd bude zrušen bez náhrady a stávající příkop bude upraven v prostoru u krajnice komunikace tak, že bude vybagrována nová kyneta dostatečné hloubky, do níž bude následně položena betonová trubka průměru 50 cm, délky 3 m, pro převedení příkopu v místě nově situovaného závorového stožáru. Trubka bude odlážděna a vtok a výtok trubky bude opevněn betonem. Následně bude trubka zasypána zeminou a za trubku dále od krajnice komunikace bude umístěn základ nového závorového stožáru. (viz v. č. 101-Polohopisný výkres km 39,400 – km 39,900). Pro přístup k výstražným svítlům a k pohonu závor bude následně umístěna betonová deska vždy o rozměrech 1x0,5 m. U nově situovaného výstražníku „C“ bude upraven stávající příkop z betonových žlabů tak, že bude odbagrována část stávajícího přilehlého svahu a stávající betonové žlaby budou posunuty dále od krajnice komunikace, aby mohl být nový stožár umístěn do navržených vzdáleností dle v. č. 202-Situace přejezdu – nový stav. Bagrování bude provedeno tak, aby nebyla narušena nebo poškozena stávající drátovodná trasa, případně bude potřebná část svahu odkopána ručně. Pro přístup k výstražníku bude mezi krajnicí komunikace a posunutými betonovými žlaby ve vzdálenosti minimálně 0,5 m od krajnice umístěna na zhuťný terén betonová deska o rozměru cca 1x0,5 m

Způsob ovládání výstrahy směrem do ŽST Smidary i směrem do ŽST Ostroměř bude v rámci stavění jízdních cest obsluhujícím pracovníkem.

Nové počítače náprav budou sloužit pro spuštění výstrahy v případě projetí hlavního návěstidla a ujetí vozů.

V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy. Jedná se o ochranné pospojování výstražníků na společný potenciál pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojení na společný zemnič v jednom bodě, umístěném u RD. Konkrétní způsob uzemnění výstražníků však bude dle skutečně dodané technologie a jejich požadavků.

Nově dodávané zařízení bude v souladu se zákonem č. 22/1997Sb. o technických požadavcích na výrobky a bude zavedeno pro použití u SŽ, s. o. V případě použití technologie, která není zavedena pro použití u SŽ s. o. zajistí zhotovitel ověřovací provoz a s tím spojené úkony dle předpisů platných pro schvalování a organizování ověřovacích provozů, které byly vydány SŽ s. o. Předmětné zařízení je UTZ, je vyžadována technická prohlídka a zkouška dle §47 zák. 266/1994Sb. a vydání průkazu způsobilosti. Nové zabezpečení přejezdu odpovídá návrhu technických specifikací pro zabezpečení přejezdů odboru provozuschopnosti ŽDC oddělení elektrotechniky a automatizace.

2.2 Obsluha zabezpečovacího zařízení

Obsluha SZZ se v podstatě nemění, v platnosti zůstává stávající závěrová tabulka. Z důvodu nasazení počítačů náprav budou nově řešeny jejich případné resety z indikační skřínky na ústř. stavědle.

Před stavěním vlakové cesty výpravčí uvede PZS do výstrahy stlačením dvoupolohového vratného tlačítka „uzavření přejezdu při vlakové cestě“. Po odměření doby t_{ns} a za předpokladu, že se PZS nachází v bezporuchovém a bezvýlukovém stavu, se rozsvítí bílá indikace na EMZ PZS km 39,672. Výpravčí při stlačení tlačítka na EMZ odemkne a vyjme klíč. Klíč bude na společném kroužku s klíčem do zástrčkového zámku umístěného na pravém boku mechanického ústředního stavědla. Výpravčí vloží tento klíč do zástrč. zámku a zapevní ho přeložením klíčky (v souladu se stávající platnou závěrovou tabulkou). Další navazující úkony nejsou změněny. Před přestavením

návěštní páky do povolující polohy je výpravčí povinen pohledem zkontrolovat stav indikací uvedeného PZS. Po uskutečnění jízdy vlaku bude obsluha SZZ dále beze změny. Ke zrušení výstrahy na PZS dojde po zrušení vlakové cesty a po opětovném uzamčení klíče v EMZ PZS km 39,672 výpravčím. Současně za předpokladu vyhodnocení volných počítacích úseků LK a V1 vazbou PZS.

V případě poruchy PZS bude klíč z EMZ uvolněn mechanickým odblokováním po předchozím utržení plomby mechanismu na EMZ.

V případě změny dispozice – zrušení postavené vlakové cesty bude výstraha na PZS zrušena stlačením dvoupolohového tlačítka „nouzové uvolnění přejezdu“. Tento úkon bude proveden až po zrušení vlakové cesty výpravčím.

Při přechodu na/z výluky dopravní služby bude také pro PZS řešen dopravní klid na přejezdu. Zavádění – stlačením třípolohového vratného tlačítka „dopravní klid na přejezdu“, rušení – povytažením tohoto uvedeného tlačítka.

Při posunu bude PZS ovládáno dvoupolohovým nevratným tlačítkem „uzavření přejezdu“. Posun bude administrativně povolen až po zklidnění kmitající bílé indikace „přejezd uzavřen“.

Vazba SZZ na PZS bude provedena dle typových zapojení aktivačních relé.

2.3 Ovládání, indikace a diagnostika PZS

Ovládání a indikace nově vybudovaného PZS budou přenášeny na/z místo/a obsluhujícího pracovníka do ústřední stavědlové ústředny ÚSt. ŽST Smidary, kde dochází ke stavění vlakových cest výpravčím a zobrazeny na nově zřízené kolejové desce. Všechna potřebná opakovací relé budou instalována v místě přejezdu v novém RD v reléovém stojanu a do ÚSt. budou přenášeny indikace a kontroly po metalickém kabelu přímo na kolejovou desku. Kolejová deska (viz v. č. 601-Pohled na kolejovou desku P4453 v ÚSt. ŽST Smidary) bude umístěna v ÚSt. na zdi vpravo při čelním pohledu na blok mechanického ústředního stavědla vedle okna (viz v. č. 504-Dispozice zařízení v ÚSt. ŽST Smidary). Zjednodušené kontroly PZS (pohotovostní stav, přejezd uzavřen a porucha napájení) budou dále předávány z ÚSt. do DK ŽST Smidary, kde budou zobrazeny na indikační skříňce umístěné na zdi DK vpravo při vstupu do DK hlavními dveřmi od kolejí pod stávající spínací skříňkou venkovního osvětlení návštěv. (více viz v. č. 502-Dispozice zařízení v DK ŽST Smidary). Přejezd bude vybaven také tlačítkem pro nouzové uvolnění přejezdu a dalšími dvěma tlačítky pro resety nově vzniklých úseků LK a V1. Ovládání a indikace budou v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení.

Přejezd bude vybaven novým diagnostickým zařízením s GSM modulem pro zaslání SMS zpráv pověřeným osobám při vzniku některého z nežádoucích stavů. Informace z diagnostického zařízení bude také moci stáhnout pověřená osoba na flash disk po připojení externího PC v místě přejezdu. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí splňovat požadavky technické specifikace SŽ, s. o. TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.

2.4 Umístění vnitřního zařízení PZS

Reléový domek (RD) o velikosti 2,5x3,6 m bude ocelové konstrukce sendvičového typu se zesílenými stěnami s minerální vatou a s valbovou střechou a bude umístěn na drážním pozemku v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě vlaku rychlostí 10 km/h. Pro umístění RD budou provedeny potřebné terénní úpravy. RD bude se zesílenými stěnami pro splnění požadavků PBR. Základ bude přesahovat půdorys RD o 50 mm, bude strojený, konstruovaný tak, že do nezámrazné hloubky bude vybudováno ztracené bednění (konkrétní řešení zpracováno v SO 01-72-01 Základy reléového domku – zpracovatel GIBL stavby s.r.o., Ing. Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474). RD bude umístěn na betonové desce s otvory pro protažení chráničků pro přívod kabelů do RD. Po obvodu RD bude vybudován okapový chodník z betonových panelů do vzdálenosti cca 1 m od stěn RD. Přístupový chodník od komunikace bude vysypán štěrkodrtí uložené na geotextilii bránící prorůstání vegetace. Součástí základů RD bude strojený zemnič. Vstup do RD bude situován od kolejiště a bude opatřen dveřním kontaktem, který bude zapracován do diagnostiky PZS s přípravou pro budoucí zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění. Dveře RD budou levé a budou opatřeny vložkou zámku, která bude vyrobena pro společný klíč, který bude používán pověřenými pracovníky údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky dle článku 5.5 této technické zprávy. V obvodových stěnách domku nebudou zřizovány žádné nové prostupy a z vnější strany žádné úchyty. Vnitřní prvky RD budou umístěny v novém reléovém stojanu.

Domek bude vybaven dvěma reléovými stojany o velikosti 19 pater, topením a ventilací s termoregulací, pevnou židlí a stolkem, dále pak schránkou v nehořlavém provedení pro uložení dokumentace. Ve výbavě domku bude smeták, lopatka, smetáček, kbelík s hadrem a hliníkový žebřík o velikosti 3x7 příček. Uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů.

Bude vybudováno uzemnění reléového domku pro ochranu proti přepětí a ochranu před úrazem elektrickým proudem. Maximální hodnota uzemnění je stanovena 5Ω (v případě nepříznivých podmínek nesmí být větší než 15 Ω). Ovládací a indikační prvky umístěné mimo PZS budou odděleny DC/DC měničem s elektrickou pevností 4 kV.

Venkovní telefonní objekt (VTO) bude společně se skříňkou místního ovládání (SMO) umístěn v typové společné skříni přístrojové (SSP) s ochranným vnějším nátěrem, situované vedle vchodových dveří RD tak, aby od ní měl

udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. V SSP budou instalovány přepětové ochrany 1. stupně. Přepětové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD.

V SSP bude oboustranně ukončen nový traťový kabel o dimenzi 10xN0,8.

2.5 Počítače náprav, kolejové obvody

Celkem bude instalováno pět nových počítačů náprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna v reléovém stojanu v RD. Budou zřízeny dva nové počítačové úseky V1 (tvořen počítači náprav SOPB1, SOPB2 a SOPB4) a LK (tvořen novými počítači náprav SOPB3 a SOPB5).

Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěna ve vzdálenosti nejméně 5 metrů od okraje přejezdu (viz v. č. 210 Situace na přejezdu – nový stav). V místě V1 je počítač náprav SOPB3 navržen mezi začátek pohyblivé části výhybky a asfaltové konstrukce přejezdu do prostoru mezi 8. a 9. pražec (od stávající asfaltové konstrukce přejezdu). K ukončování výstrahy budou sloužit směrové výstupy počítačů náprav. Indikace obsazení úseků, resetů počítačů náprav a poruchy počítačů náprav budou s ostatními indikacemi PZS přenášeny do ŽST Smidary po vazebním kabelu č. 801 a zobrazeny na kolejové desce v ÚSt. ŽST Smidary (viz v. č. 601 Pohled na kolejovou desku P4453 v ÚSt. ŽST Smidary).

Bude provedena ochrana počítačů náprav proti atmosférickým vlivům a to tak, že v jejich blízkosti bude provedena pasivní ochrana propojením a uzemněním kolejnicových pásů. (viz v. č. 401 Opatření proti atmosférickým vlivům).

Systém počítačů náprav včetně detektorů kol musí vyhovovat požadavkům interoperability dle ERA/ERTMS/033281 a být ve shodě s požadavky normy ČSN CLC/TS 50 238-3. Všechny použité prvky musí mít platné certifikáty pro prvek interoperability včetně souvisejícího technického souboru.

2.6 Napájení

Hlavní napájení řeší SO 01-86-01 Napájení PZS P4453. Záložní napájení přejezdu bude realizováno pomocí 24 V baterie se sintrovanými elektrodami nevyžadující klimatizaci s garantovanou životností min. 10 let. Baterie bude umístěna v reléovém domku, uložena na stojan ve stupňovitě provedení a doplněna o dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu.

Rozvaděč RD PZS, dobíječ, reléový stojan, přepětová ochrana baterie budou CYA vodiči svedeny na rozpojitelnou svorkovnici uvnitř reléového domku. Odtud dále páskem FeZn 30x4 na zemnicí svorky do rozvaděče RP. Průřez uzemňovacího přívodu bude alespoň 16 mm² mědi a bude chráněn před mechanickým poškozením. Zemní odpor uzemnění bude do 5 ohmů (v případě nepříznivých podmínek nesmí být větší než 15 ohmů). Uzemnění zařízení uvnitř reléového domku a rozvaděče RP zemnicím páskem bude společné a je řešeno ve stavebním objektu SO 01-86-01. **Uložení zemnicího pásku bude do samostatné kabelové rýhy vzdálené min. 2 m od kabelové trasy.**

Výpočet kapacity baterie PZS:

s.s. odběr technologie PZS při výstraze:

Zařízení	Výpočet	Celkem	Poznámka
Červená světla	1,8Ax3	5,4 A	
Zvonce	0,5Ax3	1,5 A	
Pohony závor (jeden pár)	1,25A	1,25 A	.
Rel. obvody		1 A	
Diagnostické zařízení		1,5 A	
Celkem		10,65 A	
Celkem kapacita baterie	10,65x8	85,2 Ah	Navíc uvažovat vliv stárnutí 75 %

Kontrola kapacity navržené baterie s ohledem na koeficient stárnutí baterie je:

$$85,2 / 0,75 = 113,6 \text{ Ah}$$

Bude použita nová **NiCd baterie 24 V/140 Ah**.

Výpočet max. dobíjecího proudu dobíječe:

Dobíjecí proud baterie:

$$I_{dobbat} = 1/10 C_{bat} \times 1,2 = 14,0 \times 1,2 = 16,8 \text{ A}$$

$$I = I_{dobbat} + I_{zař} = 16,8 + 10,65 = 27,45 \text{ A}$$

Bude použit nový 3fázový dobíječ s max. dobíjecím proudem **40 A**.

2.7 Kabelizace

Kabelová trasa povede z dotčeného přejezdu P4453 ve směru ŽST Ostroměř do místa vjezdového návěstidla L v km 39,871 (umístění nového počítače náprav SOPB5 v km 39,867) a ve směru ŽST Smidary bude ukončena v ÚSt. a v DK VB ŽST Smidary. Výkop kabelové trasy z dotčeného přejezdu bude mít ve směru ŽST Ostroměř rozměry 30x90 cm. Ve směru do ŽST Smidary bude kabelizace od RD přejezdu k VB položena do výkopu hloubky 50x50 cm z důvodu prostorového oddělení kabelizace při souběhu s napájecím kabelem nového PZS. V místě dotčeného přejezdu bude nová kabelizace položena k novým výstražníkům a závorám, novým počítačům náprav, venkovnímu telefonnímu objektu a do společné skříňky přístrojové (SSP). Kabely k venkovním prvkům budou nové, plněné.

Z dotčeného přejezdu P4453 ve směru do ŽST Ostroměř bude do kabelové trasy položen kabel k počítači náprav SOPB5 o dimenzi 3p1.

Ve směru do ŽST Smidary budou do kabelové trasy položeny kabely k počítačům náprav SOPB1, SOPB2 o dimenzi 3p1 z RD PZS do km 39,621, čtyřkovaný kabel 3xN0,8 pro napojení VTO umístěného u RD PZS do skříňky telefonního zapojovače v DK ŽST Smidary, a dále vazební kabel o dimenzi 30p1. Tento bude ukončen ve stavědle ÚSt. situovaném vedle VB v kolejové desce předmětného PZS (způsob vedení vazebního kabelu v prostorách ÚSt. viz v. č. 504-Dispozice zařízení v ÚSt. ŽST Smidary). Společně s uvedenou kabelizací bude do výkopu mezi RD a VB ŽST Smidary položen i napájecí kabel PZS P4453.

V ŽST Smidary bude navíc položen kabel o dimenzi 7p1 mezi ÚSt. a DK pro přenos zjednodušených kontrol na indikační skříňku umístěnou v DK na místě obsluhujícího pracovníka. Tento kabel bude společně s kabelem 3xN0,8 vstupovat do DK z boku VB do vestavěné skříňky v obvodové zdi DK, odkud povede v liště na zdi nejkratší možnou cestou k indikační skříňce, která bude umístěna pod stávající skříňkou pro ovládání venkovního osvětlení návěstidel (viz. v. č. 502-Dispozice zařízení v DK ŽST Smidary).

Pro zab. zařízení budou použity kabely párované typu TCEKPFLEY a čtyřkované typu TCEPKPFLEY. Kabely k výstražníkům, závorám, novým snímačům počítačů náprav, venkovnímu telefonnímu objektu a skříňce místního ovládání budou ukončeny v reléovém stojanu v RD dotčeného PZS. Napájecí kabel musí být od zabezpečovacích oddělen podle požadavku norem.

Mezi vjezdovým návěstidlem „L“ a novým RD budou kabely umístěny pod fólií ve výkopu 90 cm hlubokém/30 cm širokém, od nového RD dále do stanice v plastových žlabech ve výkopu 50 cm hlubokém/50 cm širokém. Minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje na trati musí být 2,35 m, ve stanici 2,2 m od osy koleje. Přechody přes, nebo kolem mostů a propustků budou realizovány uložením kabelizace do plastových žlabů, případně chráničků. Protlaky pod silnicí v místě přejezdu budou umístěny minimálně 120 cm pod vozovkou a kabelizace bude v protlacích vedena chráničkami. Protlaky pod kolejí v místě přejezdu budou vedeny dle předpisu SŽ S4 a kabelizace bude v protlacích vedena chráničkami. Ve stísněných podmínkách bude chránička ukončena blíže než 4 m.

Průběh kabelové trasy je zakreslen na výkrese č. 101 (polohopisný výkres v měřítku 1:500). Zakreslení stávajících sítí je v projektu orientační, před realizací stavby budou stávající sítě geodeticky vytyčeny.

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

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽ, s. o. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽ Bp1 a v normách ČSN, SŽDC TNŽ, ON. V místech křížení s jinými sítěmi je nutné dbát vyjádření jejich správců. Při souběhu a křížení s inženýrskými sítěmi musí být dodržena norma ČSN 73 6005. Materiál z výkopů bude použit pro zához a po ukončení stavby budou veškeré plochy dotčené stavbou uvedeny do původního stavu. Stavebními pracemi nesmí dojít ke znečištění kolejového lože a povrchového odvodnění.

Přechody přes mosty a propustky

Přechod kabelů přes mosty a propustky byl na místním šetření se správcem OŘ SMT dohodnut následovně:

Propustek km 39,678 – kabely vést vlevo ve směru staničení v protlaku vedeném pod stávajícím dnem propustku i pod komunikací v nové chráničce DN 160-15m a DN 90-15m. Chráničku ukončit na straně propustku ve směru na Ostroměř s přesahem min. 3m za tělesem propustku. Na každé straně propustku bude za ukončenou chráničkou ponechána v zemi kabelová rezerva 5 m.

2.8 Dopravní značení

Dopravní značení zůstává beze změny.

3. POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY

V předstihu za provozu drážní dopravy bez potřeby výluk bude provedena většina prací. Jedná se o vytyčení inženýrských sítí, pokládku kabelizace (délka prací je odhadována na 30 dní), instalaci nových prvků v kolejišti, vybudování základů nového RD, umístění nového RD, bude provedeno jeho vybavení vnitřním zařízením a ukončení kabelů v objektech a nových prvcích. Současně bude také provedeno usazení nových závorových stojanů, výstražníků, počítačů náprav a dále realizace protlaků pod komunikací a kolejí. Zároveň s tímto bude instalována nová kolejová deska a indikační skříňka dotčeného přejezdu v ÚSt., respektive v DK ŽST Smidary a k ní zaveden a oboustranně zapojen příslušný kabel. Před demontáží stávajícího PZZ a do aktivace nového zařízení bude železniční přejezd osazen přechodným dopravním značením (viz v. č. 220-Přechodné dopravní značení). Po zapojení nových venkovních prvků nového PZS bude následně před ukončením všech prací po dobu 2 dnů nové zařízení aktivováno a přezkoušeno.

4. DEMONTÁŽE

V rámci předmětného PS 01-01-31 bude provedena kompletní demontáž stávajícího PZS, tedy stávajících závorových stojanů, závorových břeven a výstražných křížů. S demontovaným materiálem, který nebude určen k dalšímu použití, bude naloženo jako s odpadem dle zákona o odpadech.

5. OCHRANNÁ OPATŘENÍ

5.1 *Prostředí*

Venkovní zab. zařízení je provozováno na volném prostranství podle tab.1 ČSN 34 2600 ed.2, tj. venkovní prostředí s otřesy. Zařízení v reléovém domku je provozováno uvnitř budov v nevytápěných místnostech podle tab.1 ČSN 34 2600 ed.2, tj. v prostředí obyčejném, základním.

5.2 *Ochrana před nežádoucími vlivy přepětí*

Nežádoucí přepět'ové vlivy na zařízení budou omezeny pomocí přepět'ových ochran, které budou zřízeny jak na vstupu elektrické přípojky, tak na rozvodu stejnosměrného napájení. V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy. Jedná se o ochranné pospojování výstražníků na společný potenciál (pro vodič ochranného pospojování výstražníků bude v podchodech pod komunikací a kolejí vždy použita chránička DN90 v samostatném protlaku) a lanové propojení kolejnicových pásů v oblasti snímačů počítačů náprav. Bližší popis ochrany je znázorněn na výkrese č. 401-Opatření proti atmosférickým vlivům.

5.3 *Ochrana před vlivy trakce*

V oblasti stavby se vliv elektrické trakce nevyskytuje, ochranná opatření nejsou nutná.

5.4 *Požárně bezpečnostní ochrany*

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umíst'ování staveb. Požadavky SŽ GR O30 na požární bezpečnost jsou uvedeny v části B Souhrnná část dokumentace předmětné stavby a kompletní požárně bezpečnostní řešení (PBR) stavby je součástí dokladové části dokumentace.

5.5 *Základní ochrana*

Základní ochrana (před nebezpečným dotykem živých částí) v kolejišti bude provedena izolací podle čl. 411.2 přílohy A, B dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1(kryty, překážkami, zábranou, polohou, případně kombinací těchto ochrany). Kryty tvoří přišroubovaná víka a kryty jednotlivých dílů zařízení. Zábranu tvoří uzamčená dvířka jednotlivých zařízení.

U živých částí ve stavědlové ústředně a reléových domcích bude základní ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorách přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 411.2 přílohy B ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 a čl. 5.4 ČSN 34 2600 ed.2. Dveře výše uvedených prostor musí být uzamčeny a na dveřích musí být bezpečnostní tabulky podle ČSN 34 2600 ed.2. Jedná se o tabulky : Pozor - elektrické zařízení, Zákaz kouření a vstupu s otevřeným ohněm, Nehas vodou ani pěnovými přístroji, Vstup zakázán.

5.6 *Ochrana při poruše*

Ochrana při poruše (před nebezpečným dotykem neživých částí (NDNČ)) v kolejišti (výstražníky) bude provedena použitím dvojité nebo zesílené izolace (prvků a zařízení třídy ochrany II.) dle čl. 412 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorech se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti, a navíc bude ochrana některých obvodů provedena automatickým odpojením od zdroje v síti TN dle čl. 411.4 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 použitím napětí SELV dle čl. 414 ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1.

Všechny neživé části vnitřního zařízení se galvanicky propojí a připojí se k zemniči. Jedná se o zařízení reléového domku. Pro jednotlivé napájecí soustavy je ochrana před NDNC uvedena v následujícím oddíle společně s přehledem všech napájecích soustav.

5.7 Přehled napájecích soustav a jejich ochrany

Soustava 1	3/N/PE AC 50 Hz 400 V / TN-S
Napájecí zdroj:	Vstupní přípojka
Ochrana NDNC:	Automatickým odpojením od zdroje v síti TN
Napájí:	rozvaděč reléového domku PZS (osvětlení, zásuvky na stěnách RD, ventilátor, dobíječ, topné panely)
Soustava 2	2 DC 24V /SELV
Napájecí zdroj:	Zdroj napětí SELV který tvoří: Usměrňovač a baterie 24V/97 Ah
Ochrana NDNC:	ochrana malým napětím SELV
Napájí:	vnitřní obvody PZS, světla výstražníků, závory, počítače náprav, diagnostické zařízení

5.8 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu jsou uvedeny v zákoníku práce č. 262/2006 Sb., v předpisu SŽ Bp1, v normách ČSN 34 3100, 34 1500 a 34 3050.

Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních a udržujících pracovníků. Vedoucí prací musí zajistit, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům. Pracovníci musí být pravidelně proškoleni.

5.9 Odpady

Realizací záměru vzniknou odpady. Zacházení s nimi je popsáno v části dokumentace „B Souhrnná část“.

6. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

Geodetická dokumentace je součástí dokumentace stavby v části I. Po pokládce kabelů budou nové kabely a zařízení geodeticky zaměřeny.

Součástí této technické zprávy jsou přílohy:

- Prezenční listina z místního šetření 19. 3. 2021
- Zápis z místního šetření 19. 3. 2021
- Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení ze dne 6. 8. 2021

V Hradci Králové srpen 2021

Vypracoval: Ing. Přemysl Boguaj

PREZENČNÍ LISTINA

**„REKONSTRUKCE PZM V KM 39,672 (P4453) TRATI CHLUMEC
NAD CIDLINOU – OSTROMĚŘ“**

Místní šetření na přejezdu P4453 a v ŽST Smidary dne 19. 3. 2021 v 11:00 hod.

[illegible]

„Rekonstrukce PZM v km 39,672 (P4453) trati Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř“

Zápis z místního šetření k přípravné dokumentaci konaného dne 19. 3. 2021 na místě přejezdu

Přítomni: viz prezenční listina

Projektant na místním šetření projednal s přítomnými zástupci investora (viz prezenční listina) obsah zadání dokumentace a společně se zástupci investora byly projednány další postupy a upřesněny detaily plynoucí ze zadání pro budoucí vývoj dokumentace.

Stavba zahrnuje rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P4453 v km 39,672 trati Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř, na kterém dochází ke křížení této jednokolejné trati se silnicí II. třídy č. 280 vedoucí z obce Smidary do obce Loučná Hora. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým kategorie PZM 1 se dvěma celými závory, nachází se v obvodu ŽST Smidary a je ovládán dálkově pomocí drátovodů z ústředního stavědla St 1 ŽST Smidary. Traťová rychlost v tomto úseku je 100 km/h a těmito opravami se nemění.

Na místním šetření bylo dohodnuto:

- stávající přejezdové zařízení PZM 1 bude kompletně demontováno
- přejezd bude nově zabezpečen celými závory, závory se budou sklápět rovnoběžně s osou koleje
- konkrétní způsob zabezpečení přejezdu bude projednán následně se zástupci SSZT a odborem dopravy. Projektant navrhne varianty zabezpečení, které budou následně projednány, upřesněny a odsouhlaseny kompetentními zástupci investora a výsledná varianta způsobu zabezpečení bude zanesena do dokumentace
- na přejezdu budou instalovány dva závorové stožáry vždy vpravo komunikace (každý bude osazen jednou výstražnou skříní) ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd a jeden samostatný stožár s jednou výstražnou skříní vlevo komunikace při jízdě silničních vozidel na přejezd ve směru z obce Loučná Hora
- budou instalovány kompozitové závory oválného profilu s kontrolou celistvosti
- zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky, venkovní i vnitřní prvky PZS budou nové
- stožáry závor a výstražníku budou umístěny v bezpečných vzdálenostech od osy koleje a krajnice komunikace v souladu s ČSN 73 6350 a označeny v souladu s normou ČSN 34 2650.
- budou použity žárovkové výstražníky
- projektant ověří, zda budou instalovány břežnové LED svítilny
- pro umístění výstražného stožáru vpravo ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd ze směru od Loučné Hory bude provedena úprava stávajícího příkopu a vjezdu na přilehlé pole. Příkop bude vyčištěn, na vyčištěné dno bude položena nová betonová trubka, která bude obsypána zeminou, zemina bude zhutněna a v těsné blízkosti nové trubky bude umístěn základ závorového stožáru. Při čištění bude příkop případně mírně vybočen ze své stávající trasy dle potřeb pro umístění stožáru do předepsané vzdálenosti od krajnice komunikace. Vjezd na přilehlé pole bude ve stávajícím místě zrušen
- v prostoru kolem výše uvedeného závorového stožáru bude zřízen pro přístup udržujícího pracovníka k závorovému pohonu a k výstražným světlům ocelový rošt se zábradlím. Tento

rošt bude rovněž zřízen u samostatného výstražného stožáru vlevo komunikace při jízdě silničních vozidel na přejezd z obce Loučná Hora pro pohodlný přístup udržujícího pracovníka vzhledem k vedoucímu odvodnění v těsné blízkosti stožáru. V prostoru před výstražnou skříní a za závorovým pohonem stožáru situovaného vpravo komunikace při jízdě silničních vozidel na přejezd z obce Smidary bude zřízena rovná zpevněná plocha umístěním betonové desky o rozměrech 1 x 0,5 m na stávající zhutněný terén

- konkrétní způsob uzemnění výstražníků bude dle skutečně dodané technologie a jejich požadavků. Projektant však předpokládá s uzemněním výstražníků pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojením na společný zemnič v jednom bodě
- pro detekci kolejových vozidel budou instalovány nové počítače náprav, jejich konkrétní rozmístění bude upřesněno v závislosti na výsledné variantě zabezpečení
- počítače náprav budou uzemněny a v předepsaných vzdálenostech od počítačů náprav bude provedena pasivní ochrana propojením a uzemněním kolejnicových pásů
- plné kontroly PZS budou zavedeny do ústředního stavědla St 1 v ŽST Smidary a zjednodušené kontroly na místo obsluhujícího pracovníka do DK ŽST Smidary. Na stěně v St 1 bude zřízena nová indikační skříňka předmětného PZS a na stěně v DK ŽST Smidary bude zřízena typově podobná, menší skříňka pro zobrazení zjednodušených kontrol přejezdu
- dopravní klid na přejezdu a reset nově vzniklých úseků budou zaváděny z St 1 ŽST Smidary
- na přejezdu bude umístěno nové diagnostické zařízení

Napájení přejezdu

- hlavní napájení PZS řeší SO 01-86-01 Napájení PZS P4453. Napájecí přípojka bude realizována z hlavního rozvaděče v DK ŽST Smidary
- záložní napájení přejezdu bude realizováno pomocí nové bezúdržbové alkalické baterie 24 V, umístěné v reléovém domku
- baterie bude doplněna o nový dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu

Reléový domek přejezdu

- reléový domek (dále RD) dotčeného přejezdu bude umístěn v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h
- RD bude mít rozměry 2,5 x 3,6 m a bude ocelové konstrukce sendvičového typu s valbovou střechou
- dveře RD budou situovány směrem ke komunikaci s pravým otevíráním ven z RD
- vstup do RD bude opatřen dveřním kontaktem, který bude zapracován do diagnostiky přejezdu
- kolem RD bude vybudován chodník z betonových panelů do vzdálenosti cca 1 m od stěny RD
- základy RD budou řešeny v SO 01-72-01 Základy reléového domku – zpracovatel GIBL stavby s.r.o. (Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474).
- bude vybudováno uzemnění reléového domku pro ochranu proti přepětí a ochranu před úrazem elektrickým proudem, zemnění RD bude uloženo do betonových základů
- vedle vchodových dveří RD bude umístěna typová společná skříň přístrojová (SSP) tak, aby měl udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd. Součástí SSP bude venkovní telefonní objekt (VTO) a skříňka místního ovládání (SMO) přejezdu
- v SSP budou instalovány přepětíové ochrany 1. stupně. Přepětíové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD
- uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů

Kabelizace

- kabelové trasy budou umístěny na drážních pozemcích
- zabezpečovací kabely budou vedeny v souladu s platnými technickými normami, předpisy a legislativou
- kabely pro venkovní prvky budou nové, plněné
- kabelizace bude vedena z dotčeného přejezdu do ŽST Smidary, kde bude zavedena stávající šachtou do prostor ústředního stavědla St 1 a rovněž šachtou do VB ŽST Smidary a ve směru do ŽST Ostroměř k novému počítači náprav situovanému do místa vjezdového návěstidla „L“ ve směru jízdy drážních vozidel od ŽST Ostroměř
- projektant ověří, zda bude vzhledem k malému rozsahu výkopových prací požadavek na připojení trubek HDPE do kabelové trasy pro budoucí zafouknutí optických kabelů a na připojení nového traťového kabelu

Na závěr projektant navrhuje následující členění dokumentace:

PS 01-01-31 Úprava zabezpečení P4453
SO 01-86-01 Napájení PZS P4453
SO 01-72-01 Základy reléového domku

Přílohy: 1) příspěvek do zápisu část silnoprůdů

V Hradci Králové dne 16. 4. 2021

Zapsal: Ing. Přemysl Boguaj

Příloha 1:

Příspěvek do zápisu z místního šetření konaného dne 19.03.2021

Silnoprůd

„Rekonstrukce PZM v km 39,672 (P4453) trati Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř“

Stávající stav

- P4453

Stávající přejezd není elektricky napájen. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a mechanickým systémem.

- ŽST Smidary

Stanice je napájena z distribuční sítě z hladiny NN. Elektroměrový rozvaděč se nachází v šatně za dopravní kanceláří. V dopravní kanceláři se nachází hlavní rozvaděč, ze kterého je veden rozvod po stanici.

Nový stav

Napájení PZZ pro P4453 bude realizováno z hlavního rozvaděče v DK. Hlavní rozvaděč bude upraven a doplněn o jištění a podružné měření pro přejezd. V hlavním rozvaděči bude osazen přepínač sítě, přívodka pro připojení ZZEE bude umístěna na vnější stěně budovy (vedle vstupních dveří do DK). U reléového domku bude umístěna společná přístrojová skříň pro přejezd.

Z hlavního rozvaděče bude vyveden nový kabel směrem k přejezdu, který bude zaústěn do stávajícího osvětlovacího stožárku PS.

V Olomouci 12. 4. 2021

Zapsal: Ing. Martin Vánský

DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2

sekce infrastruktury - územní odbor Praha

Sp. zn.: MP-SDP0534/21-4/Bn

V Praze dne 6. srpna 2021

Č. j.: DUCR-44452/21/Bn

Telefon: +420 602 149 916

Oprávněná úřední osoba: Bulíř Roman JUDr.

E-mail: bulir@ducr.cz

R O Z H O D N U T Í

Dražní úřad jako dražní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

rozhodl

ve věci křížení železničního přejezdu P4453 jednokolejné neelektrifikované trati Chlumec nad Cidlinou - Ostroměř v km 39,672 na pozemku p.č. 487/8 křížícího silnici II. třídy č. 280 na pozemku p.č. 333/2 a 333/37 ostatní plocha, vše v k.ú. Loučná Hora, u obce Smidary, podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:

1. Křížení bude označeno dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody) a podle ČSN 34 2650 ed.2 (Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení) přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZS 2ZNI se třemi stožáry výstražníků s výstražníky. Stožáry „A“ a „B“ budou osazeny celými závory.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
Stožáry výstražníků „A“ a „B“ budou umístěny vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy. Stožár „C“ bude umístěn vlevo pozemní komunikace při jízdě silničních vozidel ze směru od obce Loučná Hora.

Účastník řízení: (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“))

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, prostřednictvím organizační jednotky: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc, IČ:70994234, zastoupené na základě plné moci právnickou osobou: Signal Projekt s.r.o., Veverkova 1343/1, 50002 Hradec Králové, IČO:25525441

Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, prostřednictvím organizační jednotky: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc, IČ:70994234, zastoupené na základě plné moci právnickou osobou: Signal Projekt s.r.o., Veverkova 1343/1, 50002 Hradec Králové, IČO:25525441, dne 14. července 2021. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- plná moc k zastupování žadatele
- technickou zprávu s popisem navržených změn
- situace přejezdu P4453 s vyznačením rozhledových poměrů a směřování světel výstražníků
- Stanovisko Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Územního odboru Hradec Králové, Dopravního inspektorátu, pod č.j.:KRP-45579-2/ČJ-2021-050206 ze dne 31.5.2021

Dne 26. července 2021 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení a současně nařídil ústní jednání na den 6. srpna 2021.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Účastníci řízení byli při ústním jednání seznámeni s podklady pro vydání rozhodnutí v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, a na základě těchto podkladů souhlasili s vydáním rozhodnutí, což potvrdili podpisem protokolu z ústního jednání.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení, dotčených orgánů a na základě výsledku ústního jednání Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.

„otisk úředního razítka“

Ing. Miroslav H r o n
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známkou ve výši **500,- Kč**.

Dále žadatel uhradil správní poplatek za ústní jednání vyměřený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 20 písm. a), kolkovou známkou ve výši **500,- Kč**.

Upozornění: Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Rozdělovník:

Účastník řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, prostřednictvím organizační jednotky: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc, zastoupené na základě plné moci právnickou osobou: Signal Projekt s.r.o., Veverkova 1343/1, 50002 Hradec Králové

Dotčené orgány:

- Městský úřad Nový Bydžov, dopravně-správní odbor, Masarykovo náměstí 1, 50401 Nový Bydžov
- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, územní odbor Hradec Králové, dopravní inspektorát, Mrštíkova 541, 50009 Hradec Králové

Na vědomí:

- Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 77258 Olomouc

Spis