






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	5/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Miroslav Švorčík

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	Ing. Miroslav Švorčík	Ing. Přemysl Boguaj	Ing. Přemysl Boguaj	

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdech v km 1,492 (P5431), v km 2,005 (P5432) a v km 2,573 (P5433) trati Jaroměř - Trutnov			Označení (S-kód): S622000137
				Zakázka č.: 20-116-35-311
Název části:	Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)			Označení části: D.1.1.3
Název objektu:	Úprava zabezpečení P5431			Označení objektu/komplexu: PS 11-01-31
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1. 001
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Královéhradecký	Jaroměř [657336]	1651 02		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DSP+PDPS	5/2021			

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 1 3 7	- P D P S	- D 1 1 3 X	- P S 1 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
530 02 Hradec Králové

**Doplnění závor na přejezdech v km 1,492 (P5431),
v km 2,005 (P5432) a v km 2,573 (P5433) trati
Jaroměř – Trutnov**

**Dokumentace pro stavební povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby**

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	4
1.5	Podklady pro zpracování projektové dokumentace	4
1.6	Související stavební objekty	5
2.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
2.1	Přejezdové zabezpečovací zařízení	6
2.2	Ovládání, indikace a diagnostika PZS	6
2.3	Umístění vnitřního zařízení	7
2.4	Počítače náprav, kolejové obvody	7
2.5	Napájení	7
2.6	Kabelizace	8
2.7	Dopravní značení	9
3.	POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY	9
4.	DEMONTÁŽE	9
5.	OCHRANNÁ OPATŘENÍ	9
5.1	Prostředí	9
5.2	Ochrana před nežádoucími vlivy přepětí	9
5.3	Ochrana před vlivy trakce	9
5.4	Požárně bezpečnostní ochrany	9
5.5.	Základní ochrana	10
5.6	Ochrana při poruše	10
5.7	Přehled napájecích soustav a jejich ochrany	10
5.8	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	10
5.9	Odpady	10
6.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE	10

1.1 Základní údaje stavby

Název stavby:	Doplnění závor na přejezdech v km 1,492 (P5431), v km 2,005 (P5432) a v km 2,573 (P5433) trati Jaroměř – Trutnov
Objekt technolog. části:	PS 11-01-31 Úprava zabezpečení P5431
Místo stavby:	přejezd P5431 v km 1,492
Kraj:	Královéhradecký
Investor:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, Stavební správa východ Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Projektant:	Signal Projekt s r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno, IČ: 255 25 441
Zhotovitel:	dle výběrového řízení
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

1.2 Základní technické údaje o trati

Kategorie dráhy:	celostátní
Trat' 509A (dle TTP):	Jaroměř – Trutnov
Trat'ový úsek:	1651 Jaroměř (mimo) – Lubawka (PKP) (část)
Definiční úsek:	02 Jaroměř – Rychnověk
Trat'ová rychlost v TÚ:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Počet kolejí:	1
Trakce:	nezávislá (motorová)
Nejdelší vlak:	520 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 P5431 v km 1,492 dochází ke křížení komunikace III. třídy č. 28512 spojující komunikace II. třídy č. 299 a 285 s jednokolejnou železniční tratí č. 509A Jaroměř – Trutnov. V současné době je přejezd zabezpečen přejezdovým zařízením světelným kategorie PZS 3SBI. Stávající trat'ová rychlost je 100 km/h a touto výstavbou se nemění. Doprava na trati je organizována a řízena dle předpisu SŽ D1. Indikace a stavy přejezdu jsou přenášeny do ŽST Jaroměř, kde jsou zobrazeny na JOP. ŽST Jaroměř je obsazena výpravčím. Pohled na přejezd je znázorněn na obrázku č. 1.

Z hlediska dopravního značení je přejezd označen DZ A32a „Výstražný kříž pro přejezd jednokolejný“ v reflexním provedení. Před přejezdem jsou zřízena vzdálenostní upozorňovadla (ze směru od Jaroměře/Josefova i ze směru od Rychnovku se jedná o DZ A30+A31a, A31b, A31c).

Účelem této stavby je zejména zvýšení bezpečnosti provozu železniční a silniční dopravy na předmětném přejezdu doplněním celých závor.

V souladu se zadáním stavby a s rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 17. 5. 2021 (č. j.: DUCR-27067/21/FI) o změně způsobu zabezpečení přejezdu bude na dotčeném přejezdu P5431 v km 1,492 vybudováno nové PZS kategorie 3ZBI s celými závorami.

1.4 Související stavby

Nejsou.

1.5 Podklady pro zpracování projektové dokumentace

Pro zpracování projektové dokumentace objektu PS 11-01-31 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 z místního šetření ze dne 22. 10. 2020
- zápis ze vstupního jednání ze dne 18. 1. 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
- SŽDC 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 11-01-31 souvisejí následující stavební objekty:

- SO 11-72-01 Základy reléových domků
- SO 11-86-01 Napájení PZS P5431, P5432 a P5433

Obrázek č. 1: pohled na přejezd P5431, vlevo Jaroměř, vpravo Česká Skalice



2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Stavba zahrnuje doplnění stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení výše uvedeného přejezdu. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti silniční a železniční dopravy na dotčeném železničním přejezdu. Jedná se o doplnění závor a rekonstrukci stávajícího zařízení a s tím související potřebné vnitřní výstroje.

V rámci výstavby budou na přejezdu instalovány dle rozhodnutí Drážního úřadu (č. j.: DUCR-27067/21/FI) celkem dva nové závorové stožáry. Oba stožáry, umístěné vždy vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd, budou s povrchovou antikorozní úpravou (žárově zinkované) a budou osazeny celými závorami. Na každém závorovém stožáru bude umístěna jedna výstražná skříň. Závorové kompozitové, oválného profilu s kontrolou celistvosti a budou se sklápět rovnoběžně s osou koleje. Závorový výstražník „A“ i „B“ bude délky 9 m. Obvod celistvosti závor bude oddělen od rozvodu napětí baterie příslušným konvertorem s elektrickou pevností 4 kV. Kategorie PZS bude nově 3ZBI. Venkovní i vnitřní prvky PZS budou umístěny na stávajících pozemcích Správy železnic s. o. Závorové stožáry budou umístěny v předepsaných vzdálenostech od osy koleje a krajnice komunikace a budou označeny v souladu s normou ČSN 73 6380. Skříň výstražníků budou označeny evidenčním číslem přejezdu a stožáry označeny písmeny „A“ a „B“ v souladu s normou ČSN 34 2650 ed.2 (v závislosti na začátku a konci trati) a opatřeny výstražnými kříži pro železniční přejezd jednokolejný ve velkém provedení (úhlopříčná délka kříže je 1,2 m) dle nového vzorníku dopravního značení, platného od 1. 1. 2020. Výstražné kříže budou v reflexním provedení.

V místě před výstražnou skříní a za závorovým pohonem výstražníku „B“ budou zřízeny plochy pro přístup udržujícího pracovníka. Tyto plochy budou zhotoveny položením betonové desky o rozměrech cca 1x0,5 m, případně zhutněním stávajícího terénu. V prostoru výstražníku „A“ bude tento prostor ošetřen zřízením ocelového roštu se zábradlím vzhledem k nerovnému terénu a potenciálnímu riziku pádu obsluhujícího zaměstnance. Rošt bude připevněn k výstražníku a na druhém konci na železných stojkách dostatečně v zemi.

Bude změněno značení vzdálenostních upozorňovadel pro vozidla, stávající dopravní značka A30 („Železniční přejezd bez závor“) bude nahrazena dopravní značkou A29 („Železniční přejezd se závorami“). Ostatní upozorňovadla zůstanou nezměněna. V místech před oběma výstražníky bude na komunikaci nanесena bílá příčná čára pro určení místa zastavení vozidla tak, aby zastavilo v bezpečné vzdálenosti před sklápějící se závorou.

Způsob ovládání výstrahy přejezdu bude z obou směrů automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku. Traťová rychlost 100 km/h v dotčeném úseku se nemění.

Jako ovládací prvky PZS budou využity stávající počítače náprav, jejichž výstroj je umístěna ve stávajícím reléovém domku.

Bude provedena pasivní ochrana výstražníků před atmosférickými vlivy (viz kapitola 5.2. této zprávy). 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 Ovládání, indikace a diagnostika PZS

PZS bude nově s kontrolou celistvosti závor. Indikační a kontrolní prvky přejezdu budou zobrazovány na JOP ŽST Jaroměř ve stejném rozsahu jako ve stávajícím stavu.

Diagnostika přejezdu bude zachována stávající a bude rozšířena o měření izolačního stavu obvodu celistvosti závorových břeven a o doplnění kontrolních prvků polohy břeven. Vzhledem k tomuto bude upraven SW diagnostiky přejezdu.

Bude vytvořena vazba spuštění přejezdu na SZZ ŽST Jaroměř. V SÚ Jaroměř bude instalováno spouštěcí relé a součinné relé přejezdu P5431 v km 1,492 pro indikování uzavření přejezdu a nově také uzavření závor. Tomuto záměru vyhovuje stávající kapacita vazebního kabelu č. 810A mezi přejezdem P5431 a SÚ ŽST Jaroměř.

Vzhledem k doplnění přejezdu závorami bude nahrán nový SW stávajícího staničního zařízení ESA44 v ŽST Jaroměř z důvodu změny spouštěcího bodu přejezdu (viz článek 2.4 této zprávy) a přehrán SW přejezdu z důvodu zapracování informace o poloze a celistvosti závor. Změny obou SW (SZZ a PZS P5431) budou provedeny ve stejné době a navíc společně s přehráním SW P5432 a P5433. K tomuto bude nutné zavést výluky v době trvání cca 4 hodiny.

2.3 Umístění vnitřního zařízení

Stávající reléový domek bude demontován. Nová vnitřní výstroj přejezdu bude umístěna do nového RD. Na místo stávající baterie nevyhovující kapacity bude umístěna nová baterie o kapacitě vyšší než stávající. Nová baterie bude doplněna o nový dobíječ o hodnotě maximálního dobíjecího proudu vyšší než stávající dobíječ.

Nový reléový domek (RD) o velikosti 2x3 m bude umístěn na drážním pozemku v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě vlaku rychlostí 10 km/h. RD bude odpovídat pokynu pro technologické domky „SŽ PO-10/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Malé technologické objekty“. RD bude splňovat požadavky PBR. Domek bude ocelové konstrukce s valbovou střechou, svody a okapovými žlaby. Dešťová voda tak bude odváděna dále od reléového domku na okolní terén. Vložka zámku vstupních dveří domku bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky údržby. V obvodových stěnách domku nebudou zřizovány žádné nové prostory a z vnější strany žádné úchyty.

Pro umístění RD budou provedeny potřebné terénní úpravy. RD bude uložen na základ ze ztraceného bednění vybudovaného do nezámrné hloubky (řeší SO 11-72-01 Základy reléových domků – zpracovatel GIBL stavby s.r.o., Ing. Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474). Základ RD bude přesahovat půdorys RD o 50 mm. RD bude umístěn na betonové desce s otvory pro protažení chrániček pro přívod kabelů do RD. Kolem celého RD bude vybudován okapový chodník z betonových panelů s přesahem cca 1 m od RD. Přístupový chodník od komunikace bude vysypán šterkodrtí, uložené na textilií bránící prorůstání vegetace. Součástí základů RD bude strojený zemnič. Vstup do RD bude situován od komunikace a bude opatřen dveřním kontaktem, který bude zapracován do diagnostiky PZS s přípravou pro budoucí zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů). Vnitřní prvky RD budou umístěny na reléovém stojanu. Dále bude RD vybaven topením a ventilací s termoregulací, pevnou židlí a stolkem, schránkou v nehořlavém provedení pro úschovu dokumentace přejezdu a hliníkovým žebříkem velikosti 3x7 příček pro údržbu výstražníků. Ve výbavě RD bude také smeták, lopatka, smetáček a kbelík s hadrem. Uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů. Jelikož se jedná o objekt bez trvalé obsluhy, doporučuje se vybavit pracovníky údržby přenosným hasicím přístrojem.

Bude vybudováno uzemnění reléového domku pro ochranu proti přepětí a ochranu před úrazem elektrickým proudem. PZS bude dle předpisu výrobce dodané technologie opatřeno na rozvodu AC a DC příslušnými přepětíovými ochranami. 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. Součástí elektroinstalace RD bude dodávka a montáž přepětíových ochrany 2. a 3. stupně.

Venkovní telefonní objekt (VTO) bude společně se skříňkou místního ovládání (SMO) umístěn v typové společné skříni přístrojové (SSP) situované samostatně vedle vchodových dveří RD tak, aby měl udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd. Jednotlivé části SSP pro přejezd budou vybaveny univerzálním zámekem tak, aby obsluhujícím pracovníkům postačoval k otevření jeden příslušný klíč. Napájení VTO bude zajištěno pomocí elektronického měniče z baterie PZS. V SSP budou instalovány přepětíové ochrany 1. stupně. Přepětíové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD.

V samostatném modulu SSP (viz v. č. 801-Schématický kabelový plán – modul SSP sděl. svork.) bude na zářezové svorkovnici oboustranně ukončen nový traťový kabel TK10xN0,8.

2.4 Počítače náprav, kolejové obvody

Jako ovládací prvky PZS budou využity stávající počítače náprav. Vnitřní výstroj všech dotčených počítačů náprav přejezdu P5431 je umístěna ve stávajícím RD. Při jízdě ze směru od Jaroměře i od Trutnova se posune začátek přibližovacího úseku do úseku CSKa, respektive do úseku 5J. Začátek přibližovacího úseku tak bude nově u čidla počítače náprav JP50 v km 0,301 ze směru od Jaroměře a u čidla B12 v km 2,956 ze směru od Trutnova. Z tohoto důvodu budou po stávajícím vazebním kabelu o dimenzi 48p nově zaslány na přejezd P5431 informace o počítači náprav JPB50 z SÚ ŽST Jaroměř a o počítači náprav B12 z přejezdu P5432. K tomuto budou doplněna potřebná relé do technologie přejezdu P5431. Stávající počítač náprav PB B3 bude přemístěn z důvodu dodržení předepsané vzdálenosti od okraje přejezdu ze stávající km polohy 1,483 do nové km polohy v km 1,479 a počítač náprav PB B4 ze stávající km polohy 1,503 do nové km polohy 1,507.

2.5 Napájení

Hlavní napájení přejezdu řeší SO 11-86-01 Napájení PZS P5431, P5432 a P5433 (zpracovatel Signal Projekt, s.r.o., Ing. Martin Vánský, vansky@signalprojekt.cz, tel.: +420 737 481 197). Záložní napájení přejezdu bude realizováno pomocí nové 24 V baterie se sintrovanými elektrodami s garantovanou životností min. 10 let. Baterie bude umístěna v místě stávající baterie. Bude použit stávající dobíječ 24V/20A.

Ověřovací výpočet kapacity baterie PZS:

s.s. odběr technologie PZS při výstraze:

Zařízení	Výpočet	Celkem	Poznámka
Červená světla	1,8Ax2	3,6 A	
Zvonce	0,5Ax2	1 A	
Pohony závor (jeden pár)		1,25 A	.
Rel. obvody		1 A	
Diagnostické zařízení		1,5 A	
Celkem $I_{zař}$		8,35 A	
Celkem kapacita baterie	8,35x8	66,8 Ah	Navíc uvažovat vliv stárnutí 75 %

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

$$66,8 / 0,75 = 89,1 \text{ Ah}$$

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

Výpočet max. dobíjecího proudu dobíječe:

Dobíjecí proud baterie:

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

$$I = I_{\text{dobbat}} + I_{\text{zař}} = 16,8 + 8,35 = 25,15 \text{ A}$$

Bude použit nový dobíječ s max. dobíjecím proudem **30 A**.

2.6 Kabelizace

Nová kabelizace bude položena pouze z nového RD dotčeného PZS k jeho novým výstražníkům a závorám, stávajícím počítačům náprav a jako spojka mezi novým RD a stávající kabelizací, na níž bude nová kabelizace naspojována v místě stávajícího RD. Průběh kabelové trasy je zakreslen na výkresu č. 101 Polohopisný výkres - 1:500 a schématickém kabelovém plánu na výkrese č. 801. Zakreslení stávajících sítí je v projektu orientační, před realizací stavby budou stávající sítě geodeticky vytyčeny.

Kabely pro venkovní prvky budou nové, plněné, plastové. Budou použity kabely párované typu TCEKPFLEY a čtyřkované typu TCEPKPFLEY. Kabely k výstražníkům a závorám, budou na straně nového RD ukončeny v reléovém stožáru. Kabelové spojky budou označeny ball markerem příslušné barvy.

Bude obnažena stávající kabelová trasa, v níž vedou stávající kabely SSZT mezi jednotlivými dotčenými přejezdy. Stávající kabely č. 615, 810A a 851 budou v km 1,480 (v místě před stávajícím protlakem vedoucím pod komunikací) přerušeny tak, aby vznikla dostatečná rezerva pro jejich zatažení do nového RD, vytaženy zpět k místu nového RD, a zataženy do nového RD, kde budou vyvázány celým profilem na svorkovnici. Dále z nového RD budou vedeny nové kabely č. 612a, 808a a 852a o stejné dimenzi zpět do kabelové trasy a protlakem pod komunikací do míst stávajícího RD, kde budou naspojovány na stávající kabely č. 612, 808 a 852 vedoucí k přejezdu P5432. Stejným principem bude přerušeno, zataženo do SSP u nového RD a naspojován i stávající traťový kabel 10xN0,8. Tento bude v samostatném modulu SSP (viz v. č. 801-Schématický kabelový plán – modul SSP sděl. svork.) oboustranně ukončen na zářezové svorkovnici. Vyznačení míst přerušování kabelů, jejich zatažení do nového RD a naspojování na stávající kabelizaci je znázorněno na výkresech č. 101 a č. 801. Stávající kabely mezi místem přerušování v km 1,480 a místem naspojování na stávající kabelizaci ve směru P5432 budou ponechány v zemi.

Bude zrušen výpich kabelu č. 832 vedoucí ze stávající dělicí spojky ČDT do RD a konstrukce kabelového závěru bude demontována společně s demontáží stávajícího RD. Stávající dálkový kabel bude v místě dělicí spojky ČDT naspojován do průběžné trasy (viz v. č. 101 – Polohopisný výkres P5431).

Kabelizace vedená přes propustek v km 1,503 bude vedena ve stávající trase.

Minimální vzdálenost kabelové trasy od osy koleje na trati musí být 2,35 m. Podchody pod silnicí v místě přejezdu budou umístěny minimálně 120 cm pod vozovkou a kabely budou vedeny v trubkách PE o průměru 160 resp. 110 mm. Podchody pod kolejí v místě přejezdu budou vedeny dle předpisu SŽDC S4 (minimálně 2 m pod temenem kolejnice), ve stísněných podmínkách bude chránička ukončena blíže než 4 m. Krytí chráničky musí být min. 2,5 m od úložné (horní) plochy prahů nebo povrchu terénu. Kabely nesmějí být uloženy do prostoru odvodňovacího zařízení. Vodič ochranného pospojování výstražníků bude veden v samostatné chráničce DN90.

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

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽ. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorech a v prostorech železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací, předpisu SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorech Správy železnic, státní organizace a v normách ČSN, SŽ 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 uvedeny do původního stavu. Stavebními pracemi nesmí dojít ke znečištění kolejového lože a povrchového odvodnění.

2.7 Dopravní značení

Dopravní značení bude změněno. Stávající značky A30 „Železniční přejezd bez závor“ budou nahrazeny značkami A29 „Železniční přejezd se závorami“. Ostatní dopravní značení zůstane zachováno dle stávajícího stavu.

3. POSTUP VÝSTAVBY A PROVIZORNÍ STAVY

Všechny práce, které lze realizovat bez výluky zabezpečovacího zařízení, budou provedeny v předstihu. Jedná se především o vytyčení stávajících inženýrských sítí a pokládku nové kabelizace (délka prací je odhadována na 15 dní). Pokládka kabelizace se může protáhnout i do následujícího období, ve kterém již bude stávající PZS vyloučeno z činnosti. Před vyloučením stávajícího PZS z činnosti budou také vybudovány základy nového RD, umístěn nový RD, bude provedeno jeho vybavení vnitřním zařízením a ukončení nových kabelů v nových objektech a prvcích. Současně bude také provedeno usazení nových závorových stožárů, instalace výstražných skříní, realizace protlaků pod komunikací a kolejí a zapojení nových výstražných skříní a závor. Před vyloučením stávajícího PZS bude přejezd osazen přechodným dopravním značením (P6-Stůj, dej přednost v jízdě, A32a-Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný a IP22-Přejezdové zařízení vypnuto z činnosti). V době plánované kolejové výluky dojde k naspojování stávající kabelizace na novou a jejímu zapojení v již umístěném novém RD. Následně, v období vyloučeného stávajícího PZS (předpoklad 5 dní) dojde k odpojení kabelizace ve stávajícím RD a jeho demontáži a současně také k zapojení nových venkovních prvků nového PZS. Následně po dobu 2 dnů bude nové zařízení aktivováno a přezkoušeno.

4. DEMONTÁŽE

V rámci PS 11-01-31 bude provedena demontáž stávajících stožárů výstražníků, výstražných křížů a základů výstražných stožárů a reléového domku. 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

Ochrana před nežádoucími vlivy proti přepětí bude u všech prvků v kolejišti vyjma nových závorových stožárů zachována dle stávajícího stavu. Ochrana nových závorových stožárů před atmosférickými vlivy bude provedena pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojení na společný zemnič v jednom bodě, umístěném u RD (pro uzemňovací vodič ochranného pospojování výstražníků bude v podchodu pod komunikací a kolejí použita chránička DN90 v samostatném protlaku). Bližší popis ochrany před atmosférickými vlivy 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

V případě kabelového vstupu z jiného prostředí než přímo ze země (kabelové šachty, kanály apod.) bude provedeno utěsnění všech takto realizovaných kabelových vstupů požárními ucpávkami s požární odolností 30 minut, které

budou označeny štítkem. Při vedení kabelů z volného prostoru přístupnou chráničkou bude použita chránička s reakcí na oheň B – s1, d0.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni předmětné dokumentace 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, §2 navrhování a umístování staveb. Samotné PBR není nutné vzhledem k rozsahu stavby zpracovávat.

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 ochranných). 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 prostorách 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 NDNČ 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 NDNČ:	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 NDNČ:	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 a SŽ Bp3 a v normě ČSN 34 1500 ed. 2.

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 technická zpráva“.

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 ze vstupní porady 22. 10. 2020
- Zápis ze vstupní porady 22. 10. 2020
- Rozhodnutí DÚ o změně zabezpečení

V Hradci Králové květen 2021

Vypracoval: Ing. Přemysl Boguaj

PREZENČNÍ LISTINA

MÍSTNÍ ŠETŘENÍ – „DOPLNĚNÍ ZÁVOR NA PŘEJEZDECH V KM 1,492 (P5431), V KM 2,005 (P5432) A V KM 2,573 (P5433) TRATI JAROMĚŘ – TRUTNOV“

Přejezdy P5431, P5432 a P5433 dne 22. 10. 2020 v 9:00 hod.

[illegible]

„Doplnění závor na přejezdech v km 1,492 (P5431), v km 2,005 (P5432) a v km 2,573 (P5433) trati Jaroměř – Trutnov“

Zápis z místního šetření k přípravné dokumentaci konaného dne 22. 10. 2020 v místě dotčených přejezdů a z dodatečné porady zástupců investora a projektanta ze dne 18. 1. 2021.

Přítomni: viz prezenční listina

Projektant seznámil přítomné zástupce investora s aktuálním stavem rozpracovanosti projektové dokumentace a společně se zástupci investora projednal další postupy a upřesnil detaily plynoucí ze zadání pro další vývoj dokumentace.

Vzhledem k vládním opatřením, týkajícím se pandemie koronaviru, nahrazuje tento zápis běžný zápis z oficiální vstupní porady ke stavbě, kterou není možné uspořádat. K tomuto se budou vyjadřovat zástupci investora a všech dotčených odborů a ostatních příslušných organizací. Zápis bude přílohou technických zpráv dotčených provozních souborů a stavebních objektů.

Stavba zahrnuje doplnění závor přejezdových zabezpečovacích zařízení přejezdů P5431 v km 1,492, P5432 v km 2,005 a P5433 v km 2,573 trati Jaroměř – Trutnov (dle TTP č. 509A). Na přejezdech P5431 a P5432 dochází ke křížení této jednokolejné trati se silnicí III. třídy č. 28512 spojující komunikace II. třídy č. 299 a 285. Na přejezdu P5433 dochází ke křížení se silnicí II. třídy č. 285 vedoucí z Jaroměře do Nového Města nad Metují. Všechny dotčené přejezdy jsou typu EA a v současné době zabezpečeny PZZ 3. kategorie typu SBI. Traťová rychlost v dotčeném úseku je 100 km/h a touto výstavbou se nemění.

Na místních šetřeních a dodatečné poradě bylo dohodnuto:

- stávající výstražníky včetně stožárů dotčených PZS budou demontovány. Demontáž proběhne během plánované kolejové výluky před aktivací nového zařízení. Termín předpokládané kolejové výluky je stanoven na první polovinu měsíce května roku 2022. Tento termín projektantovi upřesní a potvrdí Ing. Vojtěch, SŽ s. o. Na tento termín bude investor preferovat termín realizace stavby (viz dále v textu)

- na boku stávajících RD je ve skřínce vedle skříňky stávajícího venkovního telefonu vyvázán **stávající traťový kabel 10xN0,8**, tento je dále zaveden z venkovní skříňky dovnitř RD, kde jsou potřebné žíly vyvázány na svorkovnici typu KRONE umístěné na zdi. Po tomto kabelu je napojena komunikace řídicích stanic dotčených PZS se SZZ ŽST Jaroměř (přenos DKNP, nouzové otevření přejezdů atd). **Tyto závislosti budou zachovány dle stávajícího stavu.** Traťový kabel bude tedy vyvázán do nových RD na zárezové svorkovnice

- v období mezi aktivací nového PZS a vypnutím stávajících PZS budou přejezdy osazeny přechodným dopravním značením.

- přejezdy budou zabezpečeny celými závorami, přičemž závory se budou vždy sklápět rovnoběžně s osou koleje. Na všech přejezdech budou instalovány kompozitové závory s kontrolou celistvosti břeven. Provozovatel dráhy požaduje instalovat závory oválného profilu

- indikace krajní polohy závorových břeven a kontrola celistvosti břeven budou vždy zapracovány do stávající technologie a diagnostiky daného PZS. Z toho důvodu budou upraveny softwary stávajících diagnostických zařízení dotčených PZS. Informace o stavech všech PZS budou přenášeny na JOP ŽST Jaroměř ve stejném rozsahu jako ve stávajícím stavu

- závorové stojany budou umístěny v bezpečných vzdálenostech od osy koleje a krajnice komunikace v souladu s ČSN 73 6350 a TP65 a označeny v souladu s normou ČSN 34 2650

- z důvodu změny spouštěcích bodů dotčených PZS bude upraven software stávajícího staničního zařízení ESA 44
- na všech přejezdech budou použity nové výstražné skříně se žárovkovými svítilnami
- uzemnění závorových stojanů bude provedeno pospojením uzemňovacího vodiče a jeho připojením na společný zemnič v jednom bodě
- v prostoru před výstražníky a za závorovými pohony bude u všech PZS vybudována plocha pro přístup udržujícího pracovníka. Tato plocha bude vždy realizována zhutněním stávajícího terénu, nebo umístěním betonové desky o rozměrech 1x0,5 m
- všechny stožáry výstražníků, které nebudou osazeny závorou, budou opatřeny označovacími červenobílými pásy
- uzemnění počítačů náprav zůstane dle stávající konfigurace
- technologie všech dotčených přejezdů bude nová, doplněna o nové prvky potřebné k doplnění přejezdu závorami a novým zařízením dle požadavků stavby

Přejezd P5431 v km 1,492

- u přejezdu P5431 bude vždy vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd instalován jeden závorový stojan. Na každém závorovém stojanu bude umístěn vždy jeden výstražník
- nad výstražnými skříněmi budou instalovány výstražné kříže šířky 120 cm v reflexním provedení
- pro detekci kolejových vozidel budou použity stávající počítače náprav. Dojde k posunutí spouštěcích bodů přejezdu, tyto změny budou zapracovány do softwaru diagnostiky přejezdu a softwaru SZZ ESA 44 v ŽST Jaroměř
- uzemnění počítačů náprav zůstane stávající
- nový RD (viz dále) bude oproti stávající poloze přemístěn do nové polohy na drážní pozemek v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h
- technologie přejezdu zůstane stávající a bude doplněna o nové prvky potřebné k doplnění závor
- v RD bude umístěna nová baterie o vyšší kapacitě oproti baterii stávající a bude doplněna o nový dobíječ s vyšší hodnotou maximálního dobíjecího proudu oproti stávajícímu
- kabelová trasa bude umístěna na drážním pozemku, kabely pro venkovní prvky budou nové, plněné a budou položeny k novým výstražníkům a závorovým pohonům

P5432 v km 2,005

- u přejezdu P5432 bude vždy vpravo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd instalován jeden závorový stojan. Ve směru od Jaroměře/Josefova směrem na křižovatku se silnicí č. 258 bude vlevo ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd instalován jeden samostatný výstražný stožár. V tomto směru bude na každém stožáru umístěn vždy jeden výstražník. V opačném směru jízdy silničních vozidel budou na závorovém stojanu umístěny dvě výstražné skříně.
- nad výstražnými skříněmi budou instalovány výstražné kříže šířky 120 cm v reflexním provedení, nad výstražnou skříní pro světelnou signalizaci na polní cestu šířky 80 cm v reflexním provedení
- výjezd z polní cesty na přejezd bude ošetřen novým dopravním značením. Jeho konkrétní podoba a rozmístění bude upřesněno po jednání s PČR-DI Náchod

- projektant dále upřesní s O14 instalaci břevnových svítlen a případně zapracuje jejich implementaci do dokumentace
- pro detekci kolejových vozidel budou použity stávající počítače náprav se směrovými výstupy s překrytím v místě přejezdu. Dojde k posunutí spouštěcích bodů přejezdu
- RD bude nový, ocelové konstrukce s valbovou střechou o půdorysných rozměrech 2x3 m a bude situován vedle stávajícího RD tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h
- vzhledem k nedostatku místa na drážním pozemku pro umístění RD v blízkosti křížení vyjedná projektant v součinnosti s investorem výkup části cizího pozemku (p. č. 3976, k. ú. Jaroměř) do vlastnictví SŽ s. o.

P5433 v km 2,537

- u přejezdu P543 bude vždy vpravo i vlevo komunikace ve směru jízdy silničních vozidel na přejezd instalován jeden závorový stojan. Závorý budou celé a budou se sklápět současně a rovnoběžně s osou koleje
- nad výstražnými skříněmi budou instalovány výstražné kříže šířky 120 cm v reflexním provedení, nad výstražnou skříní pro světelnou signalizaci na polní cestu šířky 80 cm v reflexním provedení
- výjezd z přilehlé polní cesty u přejezdu bude ošetřen novými dopravními značkami Z11g
- projektant dále upřesní s O14 instalaci břevnových svítlen a případně zapracuje jejich implementaci do dokumentace
- pro detekci kolejových vozidel budou použity stávající počítače náprav se směrovými výstupy s překrytím v místě přejezdu. Dojde k posunutí spouštěcích bodů přejezdu
- RD přejezdu bude nový, ocelové konstrukce s valbovou střechou o půdorysných rozměrech 2x3 m a bude situován v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h

Napájení přejezdů

- hlavní napájení všech PZS řeší SO 01 Napájení PZS P5431, P5432 a P5433 (zpracovatel Signal Projekt, s.r.o., Ing. Martin Vánský, vansky@signalprojekt.cz, tel.: +420 737 481 197)
- popis silnoproudé části viz příloha tohoto zápisu
- záložní napájení přejezdů bude realizováno pomocí bezúdržbové alkalické baterie 24 V, umístěné vždy v reléovém domku přejezdu
- baterie budou doplněny o dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu

Reléové domky přejezdů

- reléové domky (dále RD) dotčených přejezdů budou stejné, o rozměrech 2x3 m, ocelové konstrukce s valbovou střechou a umístěné v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě drážních vozidel rychlostí 10 km/h
- RD bude vždy uložen na základ ze ztraceného bednění, v základech bude zřízen základový zemnič
- RD bude vybaven topením a ventilací s termoregulací, pevnou židlí a stolkem, dále pak schránkou v nehořlavém provedení pro uložení dokumentace. Ve výbavě domků bude vždy také smeták, lopatka, smetáček, kbelík s hadrem.
- v bezprostřední blízkosti domků budou provedeny terénní úpravy. Po obvodu budou uloženy betonové panely do vzdálenosti cca 1 m
- na přístupové stezce bude štěrk uložený na textilií bránící prorůstání vegetace

- vložka zámku vstupních dveří domku, bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky
- v obvodových stěnách domků nebudou zřizovány žádné nové prostupy a z vnější strany žádné úchyty
- PZS bude vybaveno sdruženou plastovou skříní (SSP) s ochranným vnějším nátěrem pro PZS (uvnitř venkovní telefonní objekt, místní ovládání, silová napájecí část atp.). Skříň bude umístěna samostatně vedle RD tak, aby od ní měl udržující pracovník plnohodnotný výhled na přejezd
- v SSP budou instalovány přepět'ové ochrany 1. stupně. Přepět'ové ochrany 2. a 3. stupně budou umístěny v rozvaděči RD
- pro údržbu světelných skříní závorových stojanů bude dodán rozkládací hliníkový žebřík velikosti 3x7 příček
- uvnitř RD bude umístěno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů
- vstup do obou RD bude opatřen dveřním kontaktem proti neoprávněnému vstupu, který bude zapracován do diagnostiky přejezdu
- základy RD budou řešeny v SO 02 Základy reléových domků – zpracovatel GIBL stavby s.r.o. (Zdeněk Gibl, zdenekgibl@centrum.cz, tel.: +420 724 574 474)

Na závěr projektant navrhuje následující členění dokumentace:

- PS 11-01-31 Úprava zabezpečení P5431
- PS 11-01-32 Úprava zabezpečení P5432
- PS 11-01-33 Úprava zabezpečení P5433
- SO 11-72-01 Základy reléových domků
- SO 11-86-01 Napájení PZS P5431, P5432 a P5433

Přílohy: 1) příspěvek do zápisu část silnoprůdů

V Hradci Králové dne 5. 2. 2021

Zapsal: Ing. Přemysl Boguaj

Příloha 1:

Příspěvek do zápisu z místního šetření (22.10.2020, Jaroměř – P5431, P5432 a P5433)

Silnoproud

„Doplnění závor na přejezdech v km1,492 (P5431), v km 2,005 (P5432) a v km 2,573 (P5433) trati Jaroměř – Trutnov“

Stávající stav

Jednotlivé přejezdy P5431, P5432 a P5433, nacházející se na traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice, jsou v současné době zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením bez závor typu PZZ-EA.

Hlavní elektrická přípojka je provedena z distribuční sítě ČEZ Distribuce a.s.. Pojistková skříň s označením KS7 (přípojný bod) je situována vedle RD pro PZZ P5431. U zděné pojistkové skříň KS7 je umístěn plastový elektroměrový rozvaděč v pilířovém provedení s označením RE1. Propojení KS7 a RE1 je provedeno kabelem CYKY-J 4x10. Hodnota sazbového jističe je 16B/3. Z RE1 je vyvedeno kabelové vedení CYKY-J 4x10 směrem do RD PZZ P5431. Z RD PZZ P5431 je pak vyvedeno kabelové vedení CYKY 4Dx25 (jištěno 13D/3) směrem do RD PZZ P5432 a P5433, kde kabel jednotlivé RD smyčkuje. Z P5433 do P5434 je smyčka provedena kabelem CYKY 4Dx16.

Nový stav

Doplněním závor na P5431, P5432 a P5433 dojde k navýšení příkonu jednotlivých přejezdů. Z tohoto důvodu je nutné prověřit, zda je stávající kabelové vedení od P5431 až po P5434 vyhovující nebo bude nutné provést úpravu či dokonce rekonstrukci napájení přejezdů. V případě nevyhovujícího stávajícího kabelového vedení bude nutné položit nový kabel v daném úseku.

V Olomouci dne 27.10.2020

Zapsal: Ing. Martin Vánský

DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2**sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0267/21-6/FI

V Praze dne 17. května 2021

Č. j.: DUCR-27067/21/FI

Telefon: +420 602 668 983

Oprávněná úřední osoba: Ferina Lukáš Ing.

E-mail: ferina@ducrcz

R O Z H O D N U T Í

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

rozhodl

ve věci stávajícího křížení P5431 jednokolejné neelektrifikované trati Jaroměř - Trutnov v km 1,492 na pozemku p.č. 4361/1 k.ú. Jaroměř křížícího pozemní komunikaci III/28512 na pozemcích parc. č. 4301 k.ú. Jaroměř a parc. č. 757 k.ú. Josefov u Jaroměře, 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 (dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný).
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se dvěma stožáry výstražníků s jedním výstražníkem na každém stožáru, s doplněním o celé závory.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
Železniční přejezd P5431 bude doplněn o dva závorové stojany s celými závory, každý stojan bude osazen jedním výstražníkem a bude se nacházet vždy vpravo ve směru jízdy uživatele pozemní komunikace na železniční přejezd.

Účastníci 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, IČ:70994234, zástupce: Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno-střed, IČ: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, IČ:70994234, zástupce: Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno-střed, IČ:25525441 dne 15. dubna 2021. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

K žádosti o vydání tohoto rozhodnutí žadatel Drážnímu úřadu předložil:

- Evidenční list přejezdu
- Situaci nového stavu železničního přejezdu
- Situaci s rozhledovými poměry a směřování světla výstražníků
- Stanovisko Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Královehradeckého kraje, Územní odbor Náchod, Dopravní inspektorát, Plhovská 1176, 547 45 Náchod, pod č.j.: KRPH-16279/ČJ-2021-050506 ze dne 08. března 2021

- Sdělení Městského úřadu Jaroměř, odbor dopravy a silničního hospodářství, nám. ČSA 16, 551 01 Jaroměř pod č.j.: PDMUJA7042/2021 ze dne 16. března 2021

Dne 29. dubna 2021 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení a současně nařídil ústní jednání na den 14. května 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 Hron

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:

Účastníci řízení:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ:70994234, zástupce: Signal Projekt s.r.o., Videňská 55, 639 00 Brno-střed, IČ:25525441

Dotčené orgány:

- Městský úřad Jaroměř, Nám.ČSA 16, 551 33 Jaroměř
- Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, Plhovská 1176, 547 01 Náchod

Na vědomí:

- Správa železnic, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Spis