

Zpracoval:

Marian Kiss



+420 725 325 159

[kiss@sbprojekt.cz](mailto:kiss@sbprojekt.cz)

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 773/1

779 00 Olomouc

**Věc:** Odpověď na připomínky ke stavbě

„Rekonstrukce PZS přejezdu P7566 v km 72,988 trati Olomouc - Krnov“

## Obsah

Oblastní ředitelství Ostrava:.....	2
Odbor řízení provozu – O11 .....	15
Odbor plánování a koordinace výluk (O12).....	16
Odbor traťového hospodářství – O13.....	17
Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14.....	18
Odbor provozuschopnosti – O15.....	19
Odbor elektrotechniky a energetiky – O24.....	19
Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30 .....	20
Odbor správy a prodeje majetku – O32.....	22
Správa železniční geodézie.....	22



Oblastní ředitelství Ostrava:

Název 1:

**Rekonstrukce PZS přejezdu P7566 v km 72,988 trati Olomouc - Krnov**

Název 2:

DUSP k připomínkám - 72,988 + 0,301

Vyřizuje Ing. Hánová Michaela

**OŘ** Ova - Odbor přípravy staveb

Č.j.:

- Souhrnná zpráva B.2.3 - opravit domek o rozměrech 3x3m opraveno Marian KissB.8.1 j) - opravit zákon o odpadech 541/2020 Sb. opraveno Marian Kiss

B.8.2 p) - délka výluk 19 dní byla připomínkována už dříve

Výluky rozděleny na trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a na trať Olomouc – Krnov. 19 výluka na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a silnice nezbytná z důvodu výstavby propustků Marian Kiss

PS01

- Situační schéma 200 - označení traťových úseku T1 MI-KU ne MI-NH (začáteční písmena dopraven s rozvětvením) opraveno Marian Kiss

- Situační schéma 200 - nejsou rozlišeny počítací body, které budou součástí stavby PZS 72,505 a které 72,988 (v kabelovém schématu ano) situační schéma přepracováno aby barevné značení bylo v souladu s kabelovým schématem Marian Kiss

- Kabelové schéma 100 - PB19 potřebujeme ke spouštění přejezdu - nemůže být řešen ve stavbě 0,696 (tyrkysová)

Spouštění přejezdu bodem PB19 je definitivní stav i po aktivaci PZS 0,696, v případě nerealizace této stavby bude spouštění přejezdu 0,301 v km 0,730 a zapojení by bylo provedeno naspojkováním na kabel 319. Doplněno do TZ PS03 2.5. Marian Kiss

PS02

- TZ - str.7 - Předpis Ob14 zrušen - nahrazen R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic opraveno Marian Kiss

PS03

- TZ - str. 6 - Ob14 neplatí nahrazen R14, str. 17 opravit zákon o odpadech 541/2020 opraveno Marian Kiss

SO 01, 02,03

- TZ str.5 - Oba přejezdy budou identifikovány jako jeden - opravit opraveno v TZ Ing. David Bobál

Hánová



Za OPS OPD bez připomínek. Benková

**OŘ Ova - Správa tratí 1**

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

E-D 2 Stavební část

SO 01-03 Technická zpráva

**2. Základní údaje**

chybně uvedeno, že přejezdy budou identifikovány jako jeden přejezd → přejezdy budou nadále samostatné a každý bude samostatně zabezpečen PZZ se závory

+ 1x příloha

opraveno Ing. David Bobál

Podepsal Slezáková Kamila, Ing. dne 14.10.2021

**OŘ Ova - SSZT**

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

- označení traťových úseku T1 MI-KU ne MI-NH (začáteční písmena dopraven s rozvětvením)

opraveno Marian Kiss

Podepsal Francek Antonín dne 12.10.2021

**OŘ Ova - Úsek řízení provozu**

Souhlasím

Č.j.:

Nutno splnit podmínky.

Výkres 0200:

- v tabulce počítačů náprav název úseku T2 MI-KN opravit na T2 MI-BR

opraveno Marian Kiss

- v tabulce počítačů náprav úsek T1,T2 MI-KU rozepsat na dva řádky podle počítačů náprav

opraveno Marian Kiss

- dopravní program za návěstidlem BS přesunout před návěstidlo do tratě

opraveno Marian Kiss

- nevím na základě čeho, ale u seřadovacích návěstidel Se1 a Se2 jsou v kolejišti prohozené návěstní svítilny (dole bílá, nahoře modrá)

jedná se o stávající stav,

rekonstrukce přejezdů v km 72,988 ani 0,301 nemá vliv na Se.

Marian Kiss



- u kontrolního zámku na výhybce č.11 prohodit klíče dle TNŽ 34 5542 ed.2
- výhybky č.17 doplnit námezník doplněno Marian Kiss
- u sklonovníku by měly být uvedené km polohy budou doplněny v rámci schvalování základní dokumentace Marian Kiss
- u všech výkolejek nahradit návětní těleso symbolem VU91 dle TNŽ 34 5542 ed.2 opraveno Marian Kiss
- prověřit platnost šipky spouštěcího bodu A2 umístěné vlevo vedle výpravní budovy odstraněno Marian Kiss
- výhybky č.3, 5 mají dřevěné pražce opraveno Marian Kiss
- tabulka výhybek - výhybky č.14, 18 mají výměník vpravo opraveno Marian Kiss
- v kolejišti – přestavníky u výhybek č.16, 19 jsou vlevo od výhybky opraveno Marian Kiss
- označení stavědel je ve tvaru St1, St2 (bez tečky v názvu) opraveno Marian Kiss

Výkres 0602: Kolejová deska v dopravní kanceláři:

- u všech PZZ název štítku: "Poruchový, bezanulační bezvýlukový stav" nahradíte štítkem: „Pohotovostní stav“ nahrazeno Marian Kiss
- u PZZ 0,301 a 72,988 název štítku: „Nouzové Uzavření“ nahradíte štítkem: „Uzavření“ nahrazeno Marian Kiss
- tlačítko „Uzavření“ zřídit i u PZZ 0,696, a 72,505 doplněno Marian Kiss
- u PZZ 0,301 a 72,988 u resetu počítačů náprav je počítadlo. Proto u tlačítka resetu nebude značka závory s plombou, ale jen závora bez plomby (podle normy je to značka-prázdné kolečko) opraveno Marian Kiss
- na kolejové desce resety počítačů náprav požadujeme samostatně:
  - o pro přejezd P7565 v km 72,505 – (T1 MI-BR, T2 MI-BR)
  - o pro výhybkový obvod V15-21 a kolejový úsek BSK
  - o pro výhybkový obvod V14-19 a kolejový úsek VSK
  - o pro přejezd P7565 v km 0,696 - (T1 MI-KU, T2 MI-KU)
- resety počítačů náprav pro přejezdy umístit co nejblíže k jejím indikačním a ovládacím prvkům. Nad tlačítka resetů počítačů náprav musí být uvedené názvy resetovaných úseků
- zpracováno do KD a doplněny štítky úseků PN Marian Kiss
- u PZZ v km 72,505 a PZZ v km 0,696 zřídit tlačítko s plombou: „Nouzové otevření“ (požadavek viz. Zvláštní technické podmínky pro PZS 72,505 – Příloha, bod č.7.1.2.) opraveno Marian Kiss
- u PZZ v km 72,505 a PZZ v km 0,696 zřídit tlačítko: „Uzavření“ (požadavek viz. Zvláštní technické podmínky pro PZS 72,505 – Příloha, bod č.7.1.2.) opraveno Marian Kiss



Výkres 0601: Kolejová deska na St2:

- u PZZ 72,988 tlačítko: „Uzavření“ přesuňte pod indikaci: „Přejezd uzavřen“ ostatní tři indikace (M,B,Y) přesunout o jednu pozici doleva opraveno Marian Kiss
- u PZZ 72,988 u tlačítka: „Nouzového otevření“ je počítadlo. Proto o tohoto tlačítka nebude značka závory s plombou, ale jen závora bez plomby (podle normy je to značka-prázdné kolečko) opraveno Marian Kiss
- u PZZ 0,301 požadujeme stejné indikační a ovládací prvky a jejich rozmístění jako u PZZ 72,988 opraveno Marian Kiss
- pro PZS v km 0,301 požadujeme zřízení tlačítka: "Výluka při posunu" doplněno Marian Kiss

Uvedené požadavky na rozmístění indikačních a ovládacích prvků musí být v koordinaci se souběžnými stavbami (výstavba PZS v km 0,696 a rekonstrukce PZS v km 72,505)

- z důvodu plánované návazné akce - (výstavba PZS v km 0,696) prověřit možnost již nyní posunout počítací bod PB9 do km 0,220 což bude km poloha spouštěcího bodu PZS v km 0,696. Případné nesloučení počítacích bodů bude mít vliv na počet indikačních prvků na kolejové desce v DK a na St2
  - vazbu nového PZZ 0,301 zpracovat do závěrové tabulky ŽST Milotice n.O. ZT doplněna do dokumentace
  - všechny štítky s popiskem: „Uzavření přejezdu“ (4 ks) přejmenovat na „Uzavření“ opraveno Marian Kiss
  - názvy kolejových úseků ve štítku pro reset počítačů náprav (T1 MI-BT., T2 MI-BR) opravit na: „T1 MI-KU“ a „T2 MI-KU“ (2 ks) opraveno Marian Kiss
  - za názvem kolejového úseku ve štítku pro reset počítačů náprav (T2 MI-BR.) zrušit tečku a ponechat jen „T2 MI-BR“ (2 ks) opraveno Marian Kiss
  - opravit štítky názvu stavědel St2, St1 (v názvech zrušit tečky) opraveno Marian Kiss
- Podepsal Radim Šimeček, Ing. dne 15.10.2021



Zn. xxx/2021-SŽ-OŘ OVA-OPS

Vyřizuje Ladislava Rašková

S předloženou dokumentací souhlasíme, za předpokladu splnění následujících podmínek:

1. Nutno respektovat vyjádření Správy železnic, státní organizace, OŘ Ostrava:

- OOČ – Oddělení obchodních činností  
(Ing. R. Michna; tel.: 972 766 140; e-mail: [Michna@spravazeleznice.cz](mailto:Michna@spravazeleznice.cz))
  - Vyjádření OOČ (viz příloha 1)

☑ Požadujeme zřízením služebnosti zajistit právo případného umístění zařízení infrastruktury dráhy na nemovitostech, které nejsou v právu hospodaření SŽ.  
[Veškeré pozemky, na kterých se umísťuje zařízení infrastruktury dráhy jsou v právu hospodaření SŽ.](#) Marian Kiss

- Požadujeme vypořádat pozemky SŽ vně prostoru dráhy vymezeného břevny závor, převodem vlastníkovi komunikace, SSMSK. Současně požadujeme vypořádat i pozemky SŽ pod stavbou neřešenými úseky komunikací SSMSK, až na hranice pozemků SŽ.

[Vypořádání pozemků bude projednáno se Správou silnic Moravskoslezského kraje](#)

Marian Kiss

- Požadujeme vypořádat úpravy komunikací vně prostoru dráhy vymezeného břevny břevna závor, předáním úprav vlastníkovi komunikace, SSMSK.

[Předání úprav komunikací bude projednáno se SSMSK v souladu s § 37 \(4\) zák. č. 13/1997 Sb.](#)

Marian Kiss

- Reléový domek požadujeme zapsat do KN, pokud zápisu podléhá.

[Do TZ SO 05 doplněno „Objekt nového reléového domku \(SO 05\) bude v rámci inženýrských činností na základě geodetického zaměření skutečného stavu vložen do Katastru nemovitostí“](#)

Marian Kiss

- Stavbou nedochází ke kolizi s obchodními případy pronájmů a prodeje majetku SŽ.

- OPS – Oddělení životního prostředí  
(Mgr. M. Pazlar, DiS.; tel 972 766 725; e-mail: [PazlarM@spravazeleznice.cz](mailto:PazlarM@spravazeleznice.cz))  
**odsouhlaseno emailem 8.6.2021**

- Kácení dřevin: V případě správního řízení ve věci žádosti o povolení kácení s uložením náhradní výsadby, trváme na uložení náhradní výsadby mimo pozemky ve správě Správy železnic.
- [Umístění náhradní výsadby bude projednáno s obecním úřadem Milotice s tím, že umístění náhradní výsadbu bude přednostně na pozemcích obce. Doplněno do Souhrnné zprávy B.8.1 e\)](#) Marian Kiss

- SEE – Správa elektrotechniky a energetiky  
(p. I. Čabala; tel.: 972 762 202; e-mail: [Cabala@spravazeleznice.cz](mailto:Cabala@spravazeleznice.cz))

- V projektu jsou použity zrušené normy ČSN 33 2000-4-41 ed.2 a ČSN 33 2000-5-54 ed.2, které byly nahrazeny edicemi 3. Stanovení vnějších vlivů a prostředí bylo podle zrušené normy ČSN 33 2000-3, která byla nahrazena normou ČSN 33 2000-1 ed. 2. (PS01, PS02)

[Opraveno](#)

(Petr Janda)

- Křížení trati musí být dle nového předpisu SŽ S4 (leden 2021) - Při zřizování musí být krytí chráničky nejméně 2,50 m od úložné (horní) plochy pražců nebo povrchu terénu. Pro křížení vedení s dráhou platí článek 15, odst. 1 až 3, kromě odůvodněných případů, kdy je potřeba zažádat o schválení příslušnou správou trati. (SO06)

[V PS 01 opravena TZ](#)

Petr Janda

[V SO 06 opravena TZ a v. č. 601](#)

Ing. Jan Slivka



- SMT – Správa mostů a tunelů  
(Ing. H. Hrubá; tel.: 972 766 603; e-mail: [Hrubah@spravazeleznic.cz](mailto:Hrubah@spravazeleznic.cz))  
Vyjádření SMT k SO 04-2 „propustek v km 0,282“:
  - Situace propustků neobsahuje objekty a zařízení, která jsou součástí jiných SO. Po prostudování jiných částí dokumentace zjišťuji, že schází koordinace. Požaduji, aby bylo do situace zakresleno vše, co s propustky souvisí.
    - zakreslit kabelová vedení včetně protlaků (CETIN, ČD Telematika, ...)
    - doplnit svodné potrubí DN 200
    - označit směr spádování příkopů
  - Výkres půdorysu
    - označit sklony svahů, sklony dna příkopů, lomy sklonů čarou - jednoznačně, návaznosti, přechody do trati (pohled na propustek s dlažbou vpravo trati má výběh ŠL, ale pohled na zakrytý propustek má rovnoběžné hrany?),
    - zbytečně temné zakreslení ŠL na úkor zřetelnosti, okótovat šířku šterkové lože, okótovat šířku propustku, šířku příkop, šířku dlažby od výtokového prefabrikátu (0,5m?), vše do jednoho výkresu půdorysu („pohled na zakrytý propustek“ je netechnické označení), ostatní výkresy „půdorysu“ jsou výkresem tvaru a výkresem rozsahu dláždění.
    - vyznačit hranice parcel (+ popsat, že jsou zabrány pouze drážní parcely)
    - vzdálenost osy koleje k dlažbě vlevo trati v půdorysu 3m, v příčném řezu 3,1m?
    - v situaci PS 01 (výkres č.0101) je za propustkem zakreslen protlak 2x110 – doplnit, popsat, okótovat vzdálenost od propustku
  - Výkres příčného řezu
    - popis obetonování krajních trub je mylně uveden uprostřed propustku
    - proč je obetonování kolem dlažby na vtoku širší než na výtoku
    - nerozumím šedé vrstvě vedle zeleného tvaru ŠL vlevo trati, pokud to má být banket, předpokládám horní vrstvu frakce banketu, zbytek frakce ŠL, tj. zeleně
    - doplnit požadované parametry kamenů, zabetonovaných ve skluzu na výtoku
    - kabelové vedení ve žlabu, označené jako SSZT, se neshoduje s popisem v TZ
  - Výkres podélného řezu
    - únosnost „zemní plně“? = plně tělesa železnič. spodku má být 50MPa (viz TZ), nikoli 20 MPa
    - proč je u řezu v ose popsáno „obetonování trouby v místě rozšíření základové desky“?
    - ve výkresech pohledů popsána dlažba z kamene tl. 200 do lože tl. 100, ve výkrese příčného řezu tl. kamene 250 do lože 150 (dle našeho požadavku)... sjednotit
    - výkres výztuže: zakótovat vzdálenosti mezi ohýbanými pruty č.3, nesrovnalost v označení prutů č. 5 a 6 v příč. řezu (č.5 by měly zřejmě být nad č.6?)
    - Vizualizace je pohledově elegantní, na první pohled udělá dojem, potřebujeme však výkresovou dokumentaci pro realizaci, podle které se bude stavět! Výkresy proto musí být přehledné a jednoznačné, musí obsahovat vše důležité z technického hlediska. Výkreslení barevných ploch je místy na úkor přehlednosti, ztrácí se kótování, zanikají lomy sklonů.
  - k TZ
    - 8.1 inž. sítě: v místě drážního propustku km 0,292 kabel Cetin a Telematika, drážní propustek má ale označení km 0,282
    - Ve výkresech železnič. propustku kabel CETIN není!
    - Kabel ve výkresech je označený SSZT – nutno sjednotit, vysvětlit (vlastník SSZT a správce ČD Telematika?)
  - V situaci PS 01 (výkres č.0101) je za propustkem zakreslen protlak 2x110 – doplnit do výkresů propustku, minimálně do půdorysu s okótováním vzdálenosti od trub; nad propustkem veden kromě kabelů ČD Telematiky (nebo SSZT?) kabel CETIN - dokreslit do výkresů propustku!
  - Na výkrese situace přejezdů zakresleno svodné potrubí DN 200, vedoucí do příkopu mezi silničním a železničním propustkem – doplnit do výkresů propustku!
  - Jak je to s provizorní komunikací nad propustkem (SO 03-4)? Dle TZ bude provozována pouze po dobu výstavby silničního propustku a bourání stávajícího železničního propustku pod přejezdem. Proč je zakreslen budoucí drážní propustek pod provizorní komunikací?

Dokumentace propustků přepracována dle požadavků, v rámci projednání dalších připomínek prosím kontaktování  
Ing. Tomáš Derka tel. 727 945 398





- ST1 – Správa tratí  
(p. P. Horák; tel.: 972 766 322; e-mail: [HorakP@spravazeleznic.cz](mailto:HorakP@spravazeleznic.cz))
  - odvodnění přejezdu km 72,988
    - pro odvod vody z komunikace u přejezdu v km 72,988 požadujeme použít odvodňovací žlab TZM 300 (ŽPSV) s mříží plastovou
- SPS – Správa pozemních staveb  
(Ing. P. Semer; tel.: 972 766 222; e-mail: [Semer@spravazeleznic.cz](mailto:Semer@spravazeleznic.cz))  
**odsouhlaseno email 8.6.2021**
  - Objekt nového reléového domku (SO 05) bude v rámci inženýrských činností vložen do Katastru nemovitostí (dále jen KN). Reléový domek bude umístěn na základových patkách, a tedy jakožto stavba pevně spojená s terénem musí být zanesen v KN. V TZ, v SO 05 ani v geodetické dokumentaci o tom není žádná zmínka, požadujeme doplnit.  
[Doplněno do TZ SO 05 kap. 2.1](#) Petr Janda
- SSZT – Správa sdělovací a zabezpečovací techniky  
(p. A. Francek; tel.: 972 766 437; e-mail: [Francek@spravazeleznic.cz](mailto:Francek@spravazeleznic.cz))
  - Přejezd „A2“ bude označen jednotně (pouze P7566 – hlavní trať Olomouc - Krnov). Nemůže být na každém výstražníku jiné číslo.  
[V rámci dodatku k projektu bude na základě rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen každý přejezd samostatně. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy bude omezena délka nejdelšího vozidla na 18m.](#) Marian Kiss
  - Navrhujeme zjednodušit označení kolejových úseků (V18,20,21 na V18-21 a V14,16,17,19 na V14-19).  
[V dokumentaci opraveno](#) Marian Kiss
  - Je označení kolejových úseků směrem na Vrbno pod pradědem správné? Nové Heřmínovy (NH) jsou pouze zastávka a oddíl dle PND3 končí před dopravnou Kunov, takže správně by mělo být např. MI-KN.  
[V situačním schématu opraveno](#) Marian Kiss
  - Doplnit TZ PS 02
    - Směroví výstupy počítačích bodů budou využity pro vybavování vlakových cest namísto zrušených izolovaných kolejnic (požadavek ZTP bod 4.2.2.3.)  
[Doplněno do TZ kap. 2.1](#) Marian Kiss
    - Telefon bude umístěn ve společné přístrojové skřini pro přejezdy spolu s místním ovládáním.  
[Doplněno do TZ kap. 2.3](#) Marian Kiss
    - Bude naprojektován RD o velikosti 3x3 metry pro budoucí umístění kamerového systému.  
[Dokumentace přepracována na RD 3x3m](#) Marian Kiss
    - Bude provedena příprava pro instalaci kamerového systému.  
[Pro kamerový systém doplněny HDPE a korugovaná chránička k výstražníkům \(TZ PS01 2.1 v.č. 1000\)](#) Marian Kiss
    - Proč bude další domek jako DK – žádáme vysvětlení.  
[Z technické zprávy PD 02 a SO 07 kap 2.3 odstraněna informace o RD DK.](#) Marian Kiss
  - SO 05 v.č. 510 – umístit zařízení v RD tak, aby bylo možno v budoucnu umístit RACK např. pro sdělovací zařízení.  
[RD rozšířen na 3 x 3m](#) Marian Kiss
- ÚŘP – Úsek řízení provozu  
(Ing. R. Šimeček; tel.: 972 765 413; e-mail: [SimecekR@spravazeleznic.cz](mailto:SimecekR@spravazeleznic.cz))
  - B.4 Provozní a dopravní technologie - 4. Výluky: Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicemi Krnov – Milotice nad Opavou – Bruntál na dobu 19 dnů je nepřiměřeně dlouhá. Požadujeme zkrátit na max. 10 dnů, nebo výluku uskutečnit s jinou dlouhodobou výlukou v úseku Krnov - Bruntál.





Délka výluky je závislá na rozsahu prací a dle projektanta stavební části je potřeba výluka 19 dnů. Výluky rozděleny na jednotlivé tratě. Rozsah výluk jednotlivých SO je popsán v části B.4 kap. 4.1  
Petr Janda

dokument: "Připomínky" - reakce projektanta k připomínkám - nesouhlasíme s projektantem, že na přejezdu zůstanou dvě identifikační čísla obou původních přejezdů. Musí být jen jedno.

V rámci dodatku k projektu bude na základě rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen každý přejezd samostatně. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy bude omezena délka nejdelšího vozidla na 18m.

Marian Kiss

V předložené dokumentaci chybí soubory:

- 0601-Kolejová deska St.2
- 0602-Kolejová deska ŽST Milotice nad Opavou

Výkresy 0601 a 0602 doplněny

Marian Kiss

0301-V tabulce přejezdu v části: "Výstraha" vychází výpočet z traťové rychlosti 70km/h, i když v celém úseku je trvale snížena rychlost na 60(65)km/h což má vzhledem k šířce přejezdu vliv na dobu Tv

Výpočet výstrahy je v úseku 72,983 – 71,865 na 60km/h. viz př. TZ přibližovací úsek Lp, bytek na 70 km/h. Na tv má vliv rychlost silničního vozidla ne drážního.

Marian Kiss

zapojení PZZ musí při křižování vlaků umožnit, aby stlačením tlačítka "Uzavřeno" při vjíždějícím vlaku a přípravě odjezdové vlakové cesty došlo k překlenutí předzváněcí doby a tímto se povolující znak na odjezdovém návěstidel rozsvítil ihned.

Doplněno do TZ PS 02 kap. 2.7

Marian Kiss

Z důvodu dlouhé předzváněcí doby je nutné u obsluhujících zaměstnanců zřídit indikaci (informaci) o poloze vlaku tak, aby projíždějící vlaky ve směru Krnov-Bruntál při průjezdu vlaku (minimálně po staniční koleji č.1) byla splněna podmínka předpisu SŽDC(ČD) Z1 čl.65 a současně na PZZ nedocházelo k nadbytečné výstraze.

Na dotčené trati je doprava řízena telefonickým dorozumíváním, z technologických důvodů nelze zřídit indikaci o poloze vlaku.

Marian Kiss

U výpravčího v DK pro PZZ zřídit tlačítko: "Uzavření" a indikaci: "Přejezd uzavřen"

Doplněno do výkresu 0602

Marian Kiss

0200-Situační schéma: kolejovými úseky oddělit trať od stanice, tj. u vjezdových návěstidel: VS, BS zřídit obousměrné počítací body

Doplněny počítače náprav u vjezdových návěstidel

Marian Kiss



Toto stanovisko Správy železnic, státní organizace, Oblastního ředitelství Ostrava se týká **předmětné** stavby pouze v rozsahu předložené dokumentace. Pokud dojde k jakékoliv změně, musí být projektová dokumentace znovu předložena ke schválení.

Po zapracování připomínek žádáme o předložení opraveného projektu ke schválení.

Zn. 4914/2021-SŽ-OR OVA-OPS

Vyřizuje Ladislava Rašková

- OOČ – Odbor obchodních činností  
/Ing. R. Michna; T: 972 766 140; E: [Michna@spravazeleznic.cz/](mailto:Michna@spravazeleznic.cz/)
  - Požadujeme stavbu reléového domku zapsat do KN, pokud zápisu podléhá.  
[Projektant: Reléový domek je z důvodu možnosti zápisu do kn. jako samostatný SO](#) (Petr Janda)
  - Požadujeme řešit vypořádání komunikací vně prostoru dráhy vymezeného břevny závor (před i za přejezdem), předáním či převodem vlastníkově a správci komunikací, SSMSK. Kompetenčním rozhraním (z legislativy) je prostor dráhy vymezený břevny závor.  
[Předání úprav komunikací bude projednáno se SSMSK v souladu s § 37 \(4\) zák. č. 13/1997 Sb.](#)  
Marian Kiss
  - Požadujeme řešit vypořádání pozemků vně prostoru dráhy vymezeného břevny závor (před i za přejezdem), převodem vlastníkově a správci komunikací, SSMSK. Vlastnickým rozhraním (z legislativy) je prostor dráhy vymezený břevny závor. Současně požadujeme vypořádat i pozemky SŽ pod stavbou neřešenými úseky komunikací SSMSK, až na hranice pozemků SŽ.  
[Vypořádání pozemků bude projednáno se Správou silnic Moravskoslezského kraje](#) Marian Kiss
  - Ve smyslu výše uvedeného požadujeme upravit dokumentace majetkoprávního řešení stavby a záborový elaborát.  
[Záborový elaborát bude doplněn na základě výsledku jednání se SSMSK](#) Marian Kiss
- OPS – Oddělení životní prostředí  
/Ing. H. Koschatzka; T: 972 766 711; E: [Koschatzka@spravazeleznic.cz/](mailto:Koschatzka@spravazeleznic.cz/)
  - Odpadové hospodářství: V částech 34\_B-Souhrn\_TZ a 41\_B-6 Vliv stavby na životní prostředí je nesoulad - souhrn TZ počítá se vznikem odpadu a Vliv stavby na životní prostředí uvádí, že odpady nevzniknou.  
[Opraveno](#) Petr Janda
  - Dále je na několika místech zmíněn starý zákon o odpadech nebo dnes již neplatné vyhlášky navazující na starý zákon.  
[Opraveno](#) (Petr Janda)
  - Kácení dřevin: V případě správního řízení ve věci žádosti o povolení kácení s uložení náhradní výsadby, trváme na uložení náhradní výsadby mimo pozemky ve správě Správy železnic.  
[Náhradní výsadba bude projednána na pozemcích obce.](#) Marian Kiss
- SEE - Správa elektrotechniky a energetiky  
/I. Čabala; T: 972 762 202; E: [Cabala@spravazeleznic.cz/](mailto:Cabala@spravazeleznic.cz/)
  - V projektu jsou použity zrušené normy ČSN 33 2000-4-41 ed.2 a ČSN 33 2000-5-54 ed.2, které byly nahrazeny edicemi 3. Stanovení vnějších vlivů a prostředí bylo podle zrušené normy ČSN 33 2000-3, která byla nahrazena normou ČSN 33 2000-1 ed. 2. (PS01, PS02)  
[Opraveno](#) (Petr Janda)
  - Výchozí revize bude dle ČSN 33 2000-6 ed.2 Změna2(SO06)  
[Opraveno v TZ SO06](#) (Petr Janda)



- Křížení trati musí být dle nového předpisu SŽ S4 (leden 2021) - Při zřizování musí být krytí chráničky nejméně 2,50 m od úložné (horní) plochy prážců nebo povrchu terénu. Pro křížení vedení s dráhou platí článek 15, odst. 1 až 3, kromě odůvodněných případů, kdy je potřeba zažádat o schválení příslušnou správou trati. (SO06)  
V PS 01 opravena TZ Petr Janda  
V SO 06 opravena TZ Ing. Jan Slivka
- Společná skříň RJ P7566 bude označena dle zvyklostí u OŘ OVA - KS P7566. (SO06)  
V SO 06 opraveno Ing. Jan Slivka
- V protokolu o určení vnějších vlivů je uveden požadavek na krytí rozvaděče IP54 a v technické zprávě je navržen rozvaděč s krytím IP44. (SO06)  
V SO 06 opravena TZ Ing. Jan Slivka
- V projektu je uváděn pouze předpis SŽ Bp1. Od ledna 2021 platí nové vydání SŽ Bp1.  
SŽ Bp1 opraveno Petr Janda
- S vydáním tohoto předpisu jsou vydány další dva nové předpisy (SŽ Bp2 a SŽ Bp3), které vycházejí z jiných právních dokumentů. Doplnit předpis SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.  
předpis Bp3 doplněn do dokumentace Petr Janda
- SMT – Správa mostních konstrukcí  
/Ing. H. Hrubá; T: 972 766 603; E: [Hrubah@spravazeleznic.cz](mailto:Hrubah@spravazeleznic.cz)/
  - SO 04-2 je nutno nazvat "železniční propustek v km 0,282", nikoli "dražní propustek" (železniční propustek je stavba dráhy, budoucím správcem bude SMT, na rozdíl od silničního propustku – stavby na dráze)  
Název SO je změněn na Železniční propustek v km 0,282. Tomáš Derka
  - k SO 04-2:
    - v příčných i podélných řezech opravit "ŽB trouby DN 600 na betonových podkládkách", jedná se o patkové trouby DN 800
    - v podélném i příčném řezu okótovat tloušťku vrstev ŠL a přesypávky;
    - v příčném řezu doplnit popis železničního svršku (odkaz na SO nestačí – jiný správce); okótovat délku dlažby v řezu G
    - v příčném řezu H je zakreslen podkladní beton průběžně, i nad základovými pasy na vtoku a výtoku – opravit
    - v podélném řezu předepsána únosnost „zemní pláně“ 30MPa. Předpokládám, že se jedná o „pláš tělesa železničního spodku“ - opravit. Doplnit požadovanou únosnost základové spáry (20MPa dle TZ)
    - v podélném řezu okótovat délku výkopů
    - podélný řez, výkres výztuže: konstrukční výztuž v rozšířeném betonovém základu má být po 150mm (dle MVL 649), nikoli po 360mm => doplnit ohýbanou výztuž č. 3 a přímé pruty č. 4
    - v půdorysu doplnit šířkové kóty dlažby na vtoku
    - do půdorysu a příčného řezu zakreslit průběh kabelové trasy, s popisem chráničky nebo žlabu a s uvedením správce
    - tabulku s letopočtem výstavby umístit pouze na vtokovou stranu
    - opravit parametry dlažby – požadujeme tl. kamene 250mm, do lože tl. 150mm
    - doplnit parametry kamene a čerstvého betonu skluzu na výtoku
    - doplnit utěsnění spár mezi vyústěním prefabrikátů a dlažbou trvale pružným tmelem

Požadavky popsané ve 13 odrážkách jsou do PD doplněny nebo opraveny.

Tomáš Derka



- Rušený propustek v km 0,299 popsat ve výkrese koordinační situace C3 s odkazem na SO 04-2.  
[Do situace C3 je doplněno.](#) Petr Janda
- Do technické zprávy SO 01\_02\_03 doplnit do odstavců o železničním spodku přejezdu zmínku o stávajících propustcích v ZKPP.  
[Do TZ je doplněno.](#) Tomáš Derka
- Do výkresů podélných profilů kolejí č. 1 a č. 4 nutno doplnit zakreslení dotčených propustků.  
[Do situace C3 je doplněno.](#) Tomáš Derka
- Stávající železniční propustek v evidenčním km 72,986 se nachází v přechodové oblasti přejezdu, kde má dojít ke rekonstrukci železničního spodku. Je nutno doplnit výkres podélného řezu propustkem a navrženými vrstvami železničního spodku (0,5 m) tak, aby bylo zřejmé, jakým způsobem bude konstrukce propustku stavbou dotčena.  
[Řez je doplněn.](#) Tomáš Derka
- V PS 01 je navržen betonový kabelový žlab:
  - a) zakreslit do situace č. 0101 polohu stávajícího železničního propustku v evidenčním km 73,230;  
[Poloha propustku doplněna do výkresu 0101](#) Petr Janda
  - b) v TZ PS 01 opravit kapitolu přechody přes mostní objekty dle skutečnosti - zmíněné propustky v km 0,284 a 0,271 neevidujeme - jedná se zřejmě o nový propustek 0,282 a stávající v km 73,230.  
[Propustek v km 73,230 doplněn do TZ. Propustek v km 0,282 nově zřizovaný stavbou a nově zřizovaný propustek pod silnicí v prostoru přejezdu.](#) Petr Janda
- Správa tratí 1  
/P. Horák; T: 972 766 322; E: [HorakP@spravazeleznice.cz/](mailto:HorakP@spravazeleznice.cz/)
  - SO 01-1 železniční svršek v km 72,988
    - 5.4 - lepený izolovaný styk v km 73,035 mezi přejezdem a výhybkou č. 21 nebude po provedené rekonstrukci v koleji potřebný - bude nahrazen kolejnicemi  
[lepený izolovaný styk bude zrušen a nahrazen kolejnicemi](#) Tomáš Derka
  - SO 01-2 železniční svršek v km 0,031
    - 5.7 - pro rekonstrukci železničního svršku v místě přejezdu dodá správa tratí 11 kusů nových ocelových prachů tvaru "Y", které jsou uskladněny na TO Krnov  
[v P7698 v km 0,301 budou nové ocelové Y prachy](#) Tomáš Derka
  - odvodnění přejezdu km 72,988
    - pro odvod vody z komunikace u přejezdu v km 72,988 požadujeme použít odvodňovací žlab TZM 300 (ŽPSV) s mříží plastovou  
[pro odvod vody z komunikace u přejezdu v km 72,988 bude použit odvodňovací žlab TZM 300](#) Tomáš Derka
  - SO 03-2 přejezdová konstrukce km 0,301
    - vnější přejezdové panely PontiStrail (pryžové panely na kovových nosičích) nelze použít na ocelové prachy "Y", musí se použít vnější celopryžové přejezdové panely Strail  
[budou použity celopryžové přejezdové panely Strail, to je požadavkem Správy tratí.](#) Tomáš Derka
- SPS – Správa pozemních staveb  
/Ing. P. Semer; T: 972 766 222; E: [Semer@spravazeleznice.cz/](mailto:Semer@spravazeleznice.cz/)
  - Objekt nového reléového domku (SO 05) bude v rámci inženýrských činností vložen do Katastru nemovitostí (dále jen KN). Reléový domek bude umístěn na základových patkách, a tedy jakožto stavba pevně spojená s terénem musí být zanesen v KN. V TZ, v SO 05 ani v geodetické dokumentaci o tom není žádná zmínka, požadujeme doplnit.



Doplněno do TZ SO 05 kap. 2.1

Petr Janda

- SSZT – Správa sdělovací a zabezpečovací techniky  
/A. Francek; T: 972 766 437; E: [Francek@spravazeleznice.cz](mailto:Francek@spravazeleznice.cz)/
  - Na koleji č. 5 – Upozorňujeme, zda nebude nutné osadit počítací bod pro případné odstavení kolejového vozidla za výhybku č. 15. (požadujeme upřesnit kolik je zde místa pro kolejové vozidlo, v. č. 200, část D.1.3)  
[Doplněn PB za námezník výhybky č. 15, mezi PB a garáží MUV 38m. Doplněny PB u vjezdových návěstidel obou tratí.](#)  
Petr Janda
  - Zrušit izolovaný styk u PB7 (v. č. 200, část D.1.3 a v.č.210, část D.1.3)  
[Izolovaný styk musí zůstat zachován, spouštění přejezdu v km 72,505, bude zrušen ve stavbě přejezdu 72,505](#)  
Petr Janda
  - V TZ pro PS01 je popsána kabelová trasa pouze k přejezdu v km 72,988 (v. č. 101 a 1701). Chybí popis i zakreslení vedení kabelové trasy k počítacím bodům PB13, PB16 a k přejezdům P7566, P7699. Na jednání, které proběhlo na OŘ Ostrava, bylo navrženo vedení trasy kabelů z přejezdu v km 72,988 na přejezd 72,505 a poté na přejezd v km 0,696. Na v. č. 1000 je to jinak, požadujeme upřesnit.  
[Stavba bude prováděna v koordinaci se stavbou: „Rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7565 v km 72,505 trati Olomouc – Krnov“ při jejíž realizaci dojde k pokládce kabelové trasy k zmíněným bodům. Z ekonomických důvodů nelze realizovat v rámci této stavby.](#)  
Petr Janda
  - Z TZ pro PS01 čl. 2.3 - technologie bude v novém domku, na v. č. 1000 však zůstává RD u St2, požadujeme upřesnit.  
[U přejezdu bude zřízen nový RD pro technologii přejezdu, vedle stávajícího domku ve kterém je technologie staničního zab. zař.](#)  
Petr Janda
- Úsek řízení provozu  
/Ing. R. Šimeček; T: 972 765 413; E: [SimecekR@spravazeleznice.cz](mailto:SimecekR@spravazeleznice.cz)/
  - A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA – A 1.1 Údaje o stavbě:
    - železniční kilometr je 72,988
    - drážní doprava na trati Krnov - Olomouc hl. n. je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 - Dopravní a návěstní předpis  
[Opraveno](#)  
Petr Janda
  - B.4 Provozní a dopravní technologie - 4.Výluky:
    - Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicemi Krnov – Milotice nad Opavou – Bruntál na dobu 19 dnů je nepřiměřeně dlouhá. Požadujeme zkrátit na max. 10 dnů, nebo výluku uskutečnit s jinou dlouhodobou výlukou v úseku Krnov - Bruntál.  
[Délka výluky je závislá na rozsahu prací a dle projektanta stavební části je potřeba výluka 19 dnů. Rozsah výluk jednotlivých SO je popsán v části B.4 kap. 4.1](#)  
Petr Janda
  - 0210 - Situační schéma PZZ:
    - Je možné, aby na jednom společném přejezdu (sice přes dvě tratě) ale se společnou výstrojí bylo možné ponechat obě původní označení typu Pxxxx (v dokumentaci jsou přiložené dvě tabulky přejezdu pro P7698 a P7566, a podle situačního schématu 0210 je u výstražníku "A" označení P7698 a výstražníku "B" P7566).
    - Do dokumentace uvést jaké bude mít identifikační číslo tento dvoukolejný přejezd.  
[Dokumentace přepracována, označení přejezdu bude P7566](#)  
Petr Janda

Dále přikládáme vyjádření:



- ČD Telematika Olomouc - SKS  
/J. Klváček; T: 972 741 277; E: [Jiri.Klvacek@cdt.cz/](mailto:Jiri.Klvacek@cdt.cz/)
  - Příloha 1 – Vyjádření, příloha 2 – Situace
- CTD – Centrum telematiky a diagnostiky  
/J. Sládek, dipl. technik; T: 972 322 566; E: [Sladek@spravazeleznice.cz/](mailto:Sladek@spravazeleznice.cz/)
  - Požadujeme před stavbou objednat u ČD Telematika vytyčení těchto kabelů a v případě, že by stavbou došlo k přiblížení k jejich trasám, je nutné projednat způsob jejich ochrany s majitelem, tj. Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky dle platných Všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic, státní organizace.
  - Stavbou dojde k vyvolaným přeložkám těchto kabelů. Ty musí být překládány tak, aby došlo k minimálnímu přerušení provozu. Na kabelech musí být před a po překládce provedeno kontrolní měření. Práce musí být prováděny ve spolupráci s ČD Telematikou.  
[Doplněno do TZ PS 01](#) Petr Janda
- SŽG – Správa železniční geodézie  
/Ing. M. Votoupal; T: 972 762 033; E: [Votoupal@spravazeleznice.cz/](mailto:Votoupal@spravazeleznice.cz/)
  - Projektová dokumentace je polohově i výškově navázána na platný stav PPK.
  - V seznamu souřadnic projektovaných bodů jsou ovšem chybně uvedeny výšky u části HBT. Tyto chybné výšky se vyskytují i ve vytyčovacím výkresu.  
[Bylo opraveno](#) Tomáš Derka

**Upozornění:**

- k. ú. Milotice nad Opavou katastrální mapa KMD, lomové body s KK 8 (lomové body vlastnické hranice mají základní střední souřadnicovou chybu 1,00 m), katastrální mapa vykazuje na hranici pozemku p. č. 1236 a 460/5 posuny na horní hranici povolené odchylky. Pro práce v terénu na hranici pozemku bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta Zhotovitele, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady, včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřičství. V příloze přikládám starý ohraničovací plán z dokumentace SŽG (body 83-86) a soutisk s výkresem Geodetický podklad – majetkoprávní část, příloha 3.

Toto souhrnné stanovisko Správy železnic, státní organizace, Oblastního ředitelství Ostrava se týká **předmětné** stavby pouze v rozsahu **předložené DUSP**. Pokud dojde k jakékoliv **změně**, musí být DUSP znovu **předložena** ke schválení.

Po zapracování **přípomínek** žádáme o **předložení** opravené dokumentace ke schválení.





Odbor řízení provozu – O11

Zn. 13516/2021-SŽ-GR-O11  
Vyřizuje Ing. Milan Stehlík

K projektové dokumentaci pro společné povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce PZS přejezdu P7566 v km 72,988 trati Olomouc – Krnov“ předkládá úsek řízení provozu následující připomínky:

## 1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043)

- 1) V souhrnné technické zprávě v kap. B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení; b) Popis navrženého řešení je uvedeno: „Uvedené železniční přejezdy P7566 v km 72,988 a P7698 v km 0,301 budou zabezpečeny dle ROZHODNUTÍ Drážního úřadu Olomouc č.j. DUCR-67822/14/Sj ze dne 24.11.2014.“.

Ale většina technických zpráv (např. Průvodní, Souhrnná technická, PS 01, 02 atd.) je psána ve smyslu, že bude rekonstruován pouze přejezd P7566 v km 72,988 a rekonstrukce přejezdu P7698 v km 0,301 není zohledněna. V části D. Technologická část není vůbec zřejmé, kterého přejezdu je rekonstrukce popisována. Požadujeme opravit a dopracovat dokumentaci v souladu s navrženým technickým řešením!

V rámci dodatku k projektu bude na základě rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen každý přejezd samostatně. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy bude omezena délka nejdelšího vozidla na 18m. Marian Kiss

- 2) Od 1. ledna 2021 je u Správy železnic účinný 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“ a dále předpis SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Těmito předpisy se nahrazuje předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci účinný od 1. října 2013.

SŽ Bp1 v dokumentaci opraven, SŽ Bp3 doplněn

Petr Janda

- 3) Průvodní zprávě v kap. A.1.1 Údaje o stavbě je chybně uvedeno: „Drážní doprava na trati Krnov – Olomouc hl. n. je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy.“. Správně se jedná o předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Obdobně je uvedené chybně uváděno i v ostatních částech dokumentace – požadujeme opravit.

Opraveno

Petr Janda

- 4) Dopravní technologie; kap. 5 Dopravní technologie během výstavby: doplnit informaci o dočasně zřízeném přejezdu.

Doplněno

Petr Janda

Souhrnná technická zpráva

- 5) V kap. B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání; d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby: doplnit informace o obou přejezdech – rychlostech dle části E. 1 Inženýrské objekty.

Doplněno

Petr Janda

- 6) V kap. B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení; a) Popis stávajícího stavu je chybně uvedeno: „Na bruntálském zhlaví je do stanice zaústěna trať na Vrbno p. Pradědem, kde je doprava řízena dle předpisu D3.“. Správně má být uvedeno: „dle Provozního řádu pro řízení dráhy a drážní dopravy na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem.“.

Opraveno, text nahrazen

Petr Janda





PS 02 – Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 72,988

7) Technická zpráva:

- Není zohledněno, že budou rekonstruovány dva přejezdy P7566 a P7698 – viz připomínka č. 1.

Doplněno do PS 02 TZ

Petr Janda

- Není jednotně popisováno zřízení a umístění ovládacích a indikačních prvků po rekonstrukci obou přejezdů. Požadujeme na St. 2 zřídít ovládací a kontrolní prvky a v dopravní kanceláři indikace stavů přejezdů.

Doplněny výkresy 0601 a 0602

Petr Janda

- Není uvedeno, zda bude zachována vazba na odjezdová a vjezdová návěstidla.

Vazba zůstane zachována

Petr Janda

8) Nejsou doloženy pohledy na indikační desky.

Doplněny výkresy 0601 a 0602

Petr Janda

SO 03-4, Provizorní komunikace a DIO

9) Chybně uváděno, že se provizorní komunikace bude křížit s koleji č. 1, 4. Provizorní komunikace bude křížit záhlaví stanice.

Je opraveno v Technické zprávě

Tomáš Derka

10) Navržený dočasně zřízený přejezd není navržen v souladu s Kapitolou XI Části deváté předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis – nutno uvést do souladu!

Je uvedeno do souladu dle daného předpisu

Tomáš Derka

11) V technické zprávě v kap. 3.2 Technická a stavební specifikace provizorní komunikace je uvedeno: „V době provozu provizorní komunikace bude v koleji 1 a 4 vyloučena drážní doprava. V případě nutnosti jízdy stavebního mechanismu, je nutné tuto jízdu zabezpečit a řídit provoz v koleji i na provizorní komunikaci pověřenými a poučenými pracovníky zhotovitele!“. Uvedené je zavádějící, požadujeme neuvádět. Pro jízdy drážních vozidel na vyloučené/nevyloučené koleji platí příslušná ustanovení předpisu SŽDC D1.

Vyhoví se požadavku tak, že v Technické zprávě nebude uvedeno

Tomáš Derka

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: p. Mojmír Bursa, tel. 972 244 179)

souhlas s vypořádáním email 20.5.2021

1) B4. Provozní a dopravní technologie – P5.2 Přehled stavebních postupů: - Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicemi Krnov – Milotice nad Opavou – Bruntál. Proč musí být vyloučen celý traťový úsek Krnov až Bruntál? Měl by postačit pouze úsek Milotice – Bruntál.

Opraveno

Petr Janda

2) 5.3 Přehled dopravních a přepravních opatření – NAD v úseku Krnov – Bruntál určitě u rychlíků, ale u osobních vlaků to bude na rozhodnutí dopravce a objednatele osobní dopravy a může být pouze v úseku Milotice n O. – Bruntál (nižší náklad4y na NAD).

Opraveno

Petr Janda

3) 3.1.2 Koordinace s jinými stavbami – zde chybí připravovaná a projektovaná stavba – Silnice I/45 Bruntál – východní obchvat I. etapa – kde se předpokládá 210 dní výluky úseku Milotice – Bruntál. Optimální stav by byla vzájemná koordinace těchto staveb za jedné výluky.



opraveno

Petr Janda

Odbor traťového hospodářství – O13

Zn. 16079/2021-SŽ-GR-O13

Vyřizuje Ing. Hana Boubertlová

K předložené projektové dokumentaci (stupeň DUSP) od zhotovitele SB Projekt Hodonín, máme z hlediska našeho odboru následující připomínky.

Zásadní připomínka k dokumentaci

- V dokumentaci je nejasně vypořádáno zajištění rozhledových poměrů pro případ poruchy PZS. Nově se bude jednat o jeden přejezd délky cca 50 m, délka rozhledů pro nejdelší vozidlo vychází cca 150 m a v daném terénu je nelze zajistit. Rozhledy požadujeme zakreslit do relevantního podkladu (zaměření + koordinační situace + kácení).

V rámci dodatku k projektu bude na základě rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen každý přejezd samostatně. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy bude omezena délka nejdelšího vozidla na 18m.

Marian Kiss

- Požadujeme upřesnit, v jakém režimu budou obsluhovány sjezdy uvnitř přejezdu, ze kterých není zajištěna viditelnost na výstražník.

Sjezdy mezi kolejemi na budou nově opatřeny uzamykatelnou zábranou. Klíče budou uloženy u dopravního zaměstnance.

Tomáš Derka

- V dokumentaci zcela chybí některé stavební části. Jedná o propustky (pod silniční komunikací a pod kolejí č. 4). Propustek pod kolejí č. 4 není zakreslen ani v podélném profilu koleje. Budo doplněno a zasláno k připomínkování.

Chybějící stavební části jsou doplněny

Tomáš Derka

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Přejezdová konstrukce (zpracovala Ing. Hana Boubertlová, tel. 972 244 498, Boubertlova@spravazeleznice.cz)

- V rámci stavby jsou řešeny dva železniční přejezdy P7566 a P7698. Oba přejezdy budou po realizaci stavby zabezpečené jedním PZS se závorou. Tj. z hlediska číslování přejezdů se ze dvou přejezdů stane jeden a bude nutné přidělit přejezdu nové číslo Pxxxx.

V rámci dodatku k projektu bude na základě rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen každý přejezd samostatně. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy bude omezena délka nejdelšího vozidla na 18m.

Marian Kiss

Železniční svršek (zpracoval Ing. Jakub Raška, tel. 972 741 218, RaskaJ@spravazeleznice.cz)

- Kap. 5.8 v TZ části D požadujeme upravit. Pakliže bude v celém úseku až do ŽST Milotice nad Opavou zřízena BK, je třeba osadit PK dle požadavků předpisu SŽDC S 3/2.

Budou osazeny PK dle požadavků předpisu SŽDC S 3/2, doplněno do TZ kap. 5.8

Tomáš Derka

- V projektu není zapracováno rozšíření rozchodu koleje pro oblouk  $R < 275$  m.

V projektu bylo doplněno rozšíření rozchodu pro oblouky o  $R$  menším než 275 m

Tomáš Derka

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

- Vzestupnice by měla mít mezní sklon alespoň 1:500. Zaoblení LN km 73,028 zasahuje do zaoblení vzestupnice, pokud ho neleze vymístit, pak ho situujte do KP. LN v km 73,002 je situován přímo ve vzestupnici. Dle ČSN 73 6360-1 se jedná o nevhodné řešení i vzhledem k velké strmosti vzestupnice, proveďte jeho vymístití.

LN v km 7,028 je posunutý do KP v km 73,026, přičemž navazující sklon bude upraven do stávajícího LN v km 73,135. Vymístití LN mimo vzestupnici je bohužel nemožné bez velkých zdvihů nivelety přesahující 0,35 v navazujícím výhybkovém zhlavím. Byla proto dána přednost vymístití stávajícího lomu sklonu  $R_v=2000$  m umístěného v přejezdu do dvou LN před a za přejezdovou konstrukcí. Poloměr vrcholového zaoblení LN v km 73,002 je nově zvětšený tak, aby byl ve vzestupnici co největší, ale zároveň zasahoval do přejezdové konstrukce jen okrajově.

Tomáš Derka



- Důvody použití Y pražců v P7698 jsou nedostatečně popsány. Zřejmě se jedná o vazbu na opravnou práci ve vazbě na oblouk navazující do trati s R150 m, směrem do stanice je ale poloměr dostatečně velký, kde postačí i betonové pražce vč. přejezdu, který je v přímé. BK ve stávajícím stavu není.

Y pražce v P7698 jsou požadavkem Správy tratí, které je má už připraveny ve skladu z předešlé opravy.  
Tomáš Derka

Železniční spodek (zpracoval Ing. Bernatík Radek, tel. 725 050 148, bernatik@spravazeleznic.cz)

- Chybí dokumentace k SO 04-1, SO 04-2.

Dokumentace k SO 04-1, SO 04-2 je doplněna

Tomáš Derka

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Miloš Novák, tel. 972 244 004, novakmilo@spravazeleznic.cz)

- V situaci chybí šipky směru proudění v příkopech, sklon silničního propustku je 3 %, kolik je v železničním není zřejmé.

Směr proudění a sklony byly do situace doplněny

Tomáš Derka

- Proč dávat v tomto malém rozsahu vozovek do ložné vrstvy recyklát? Optimálně:

- obrus ACO 11+ 50 mm

- ložná ACL 16 70 mm

pro danou kategorii komunikace a zatížení TNV v projektu vyhovuje navržená skladba

dle TP 170, v případě recyklátu se také jedná o levnější variantu materiálu Tomáš Derka

#### Závěr

Odbor traťového hospodářství nesouhlasí s předloženou projektovou dokumentací z důvodu zásadních připomínek. Doplněnou dokumentaci pošlete opětovně ke schválení.

#### Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky – O14

Zn. 16082/2021-SŽ-GR-O14

Vyřizuje Ing. Martin Musil

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

#### *Zabezpečovací zařízení*

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

Rozpočet doplněn

Marian Kiss

- Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdy (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metrů od okraje chodníku.

Kolejová čidla splňují předepsanou vzdálenost

Petr Janda



- V žádosti OŘ Ostrava o vyjádření je uveden stupeň dokumentace DSP, ve vlastní dokumentaci je uveden stupeň DUSP (dokumentace pro územní řízení a stavební povolení).  
[Vzhledem k rozsahu stavby bylo zvoleno společné územní a stavební řízení, DUSP](#) Petr Janda
- V části Souhrnná zpráva B 2.6 je uvedena zábrzdňá vzdálenost 700 metrů, v Technické zprávě D 1.2. je uvedena zábrzdňá vzdálenost 400 metrů.  
[1. Opravena zábrzdňá vzdálenost v TZ PS 02 TZ na 700m](#) Petr Janda
- V dokumentaci není uvedeno, jaké je současné staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) je ve stanici Milotice na Opavou, ani nejsou popsány vazby přejezdového zabezpečovacího zařízení na toto SZZ.  
[Doplněno](#) Petr Janda
- V dokumentaci chybí Rozhodnutí Drážního úřadu o zabezpečení přejezdů.  
[Doplněno](#) Petr Janda

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

- Požadujeme u technologického domku (RD) doplnění dveřního kontaktu a tento kontakt připravit na budoucí zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.  
[Opraveno doplněno \(SO 05, TZ 2.3\)](#) Petr Janda
- Pokud dojde k výkopovým pracím v souvislosti s pokládkou kabeláže v délce větší než 500 metrů, požaduje se pokládka tří HDPE trubek.  
[Zakresleno ve výkrese č. 1000 + 1200](#) Petr Janda

#### Odbor provozuschopnosti – O15

Zn. 11139/2021-SŽ-GŘ-O15

Vyřizuje Ing. Petr Pokorný

[zpracování odsouhlaseno emailem 8.6.2021](#)

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost. K předkládané dokumentaci pro společné povolení stavby dráhy (DUSP) uvádíme následující připomínky:

#### 1. Odpady a odpadové hospodářství

V dokumentaci B\_6\_Vliv stavby na životní prostředí je nutno odkazovat na platné právní předpisy, zejména pak vyhlášku č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů.

[Odpady aktualizovány dle platné legislativy](#)

Jiří Bělohoubek

Současně požadujeme uvést požadavek SŽ na zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

[Doplněna zpráva o nakládání s odpady](#)

Jiří Bělohoubek

#### Odbor elektrotechniky a energetiky – O24

Zn. 15680/2021-SŽ-GŘ-O24

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek

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



Odbor bezpečnosti a krizového řízení – O30

Zn. 13762/2021-SŽ-GR-O30

Vyřizuje Ing. Jakub Vaněk

souhlas s vypořádáním připomínek emailem 19.5.2021 Ing. Jakub Vaněk

Po prostudování předložené dokumentace ve stupni Dokumentace pro stavební povolení na výše uvedenou stavbu Odbor bezpečnosti a krizového řízení sděluje:

Připomínky ostatní:

- A) V předložené projektové dokumentaci (dále i „PD“) požadujeme vhodným způsobem zpracovat odkaz /např. formou dodatku k PD/ na nový předpis SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020. Účinnosti tohoto předpisu dochází ke zrušení níže uvedených předpisů:
- SŽDC Ob14 – Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, včetně Změny č. 1,
  - SŽDC SM56 – Směrnice o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, včetně Změny č. 1.

Zpracováno

Petr Janda

Připomínky zásadní:

- a) V předložené PD požadujeme zpracovat níže uvedené úpravy:

B. Souhrnná technická zpráva

V části B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby část znění odstavce „Součástí dodávky domku bude také hasicí přístroj, ...“ požadujeme uvést do souladu s předloženým PBR, kde se neuvádí požadavek na osazení přenosného hasicího přístroje.

## Poznámka:

U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasicí schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasicí schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).

Doplněno do B.2.8

Petr Janda

A dále do vhodné části B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení požadujeme vložit ustanovení:

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

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



Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu  
R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. "

Řešeno v rámci samostatní zprávy BOZP kap.4.4

Petr Janda

Technická zpráva (SO 05 Reléový domek PZS v km 72,988) - příloha č. 1

Požárně bezpečnostní řešení

Do části k) hasicí přístroje předloženého PBŘ požadujeme vložit ustanovení:

*„Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasicí schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasicí schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“*

Doplněno do SO 05 TZ

Petr Janda

Do části l) technická a technologická zařízení stavby předloženého PBŘ požadujeme vložit ustanovení:

*„Před zahájením provozu musí být do dokumentace požární ochrany správce technologického domku zařazena:*

- 1) zpráva o revizi elektrických zařízení a zpráva o kontrole, zabezpečené ve stanoveném termínu nebo lhůtě osobou, která je oprávněna revize kontroly, údržbu a opravy provádět,*
- 2) související průvodní dokumentace výrobce ve smyslu §1 písm. k) vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, instalovaného tepelného zařízení.“*

Do vhodné části předloženého PBŘ např. části m) souhrn zvláštních požadavků požadujeme vložit ustanovení:

*„Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu.*

*Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:*

*- dveře: požární odolnost EI 30 DP1“*

Doplněno do SO 05 TZ (k,i,m)

Petr Janda

A dále do nově vytvořeného odstavce „Prostupy konstrukcí“ požadujeme vložit ustanovení:

*„Pokud bude do objektu RD vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.*

*Konstrukce (bez požárně dělicí funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.*

*Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:*

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

*Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.*



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

Doplněno do SO 05 Požárně bezpečnostní řešení

Petr Janda

Odbor správy a prodeje majetku – O32

Zn. 903/2021-O32

Vyřizuje Josef Urbanský

Projektová dokumentace stavby byla projednána:

- regionální správou majetku Brno – s podmínkami
- odborem dálkové dopravy O16 – bez připomínek
- odborem provozu osobní dopravy O18 – bez připomínek

Odbor správy a prodeje majetku nemá výhrad k předložené projektové dokumentaci, a to za předpokladu dodržení podmínek uvedených v příloženém stanovisku RSM Brno

Správa železniční geodézie

SPPK:

Projektová dokumentace je polohově i výškově navázána na platný stav PPK.

V seznamu souřadnic projektovaných bodů jsou ovšem chybně uvedeny výšky u části HBT.

Tyto chybné výšky se vyskytují i ve vytyčovacím výkresu - konzultováno s projektantem a bylo opraveno. Opravené soubory v příloze.

SŽBP a SŽMP:

Bez připomínek.

SŽKN:

Dokumentace bez připomínek

Upozornění: k.ú. Milotice nad Opavou katastrální mapa KMD, lomové body s KK 8 (lomové body vlastnické hranice mají základní střední souřadnicovou chybu 1,00 m), katastrální mapa vykazuje na hranici pozemku p.č. 1236 a 460/5 posuny na horní hranici povolené odchylky. Pro práce v terénu na hranici pozemku bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta Zhotovitele, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady, včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřičství. V příloze přikládám starý ohraňovací plán z dokumentace SŽG (body 83-86) a soutisk s výkresem Geodetický podklad – majetkoprávní část.

