



Signal Projekt s.r.o.

Videňská 55

639 00 Brno

IČO: 25 52 54 41 DIČ: CZ 25 52 54 41

Tel: 543 233 962, 543 214 868 Fax: 543 331 046

Společnost Signal Projekt s.r.o. je členem



Asociace institucí vzdělávání dospělých AIVD ČR

Společnost je zapsána v Obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 29887

pracoviště 28. října 165, 709 00 OSTRAVA

Správa železnic, SSV

V Ostravě dne: 18.5.2023

Vyřizuje : Lanča

Telefon: 722 964 420

e-mail: lanca@ova.signalprojekt.cz

Stavba : Výstavba PZS v km 100,674 (P7961) na trati Brno – Vlárský průmysk

Věc: Reakce projektanta k připomínkám k projektu DUSP/PDPS

1. SŽ GR, O11 - Odbor řízení provozu

1. Odbor řízení provozu (O11)

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

- 1) V Souhrnné technické zprávě je uvedeno: „Během stavební rekonstrukce přejezdu bude železniční přejezd P7961 uzavřen pro silniční dopravu se značenou objízdou trasou“, ale nikde v dokumentaci není řešena pěší doprava – požadujeme doplnit. Lanča: Opravena formulace věty: „Během stavební rekonstrukce přejezdu bude železniční přejezd P7961 uzavřen pro všechny uživatele pozemní komunikace (silniční i pěší dopravu) se značenou objízdou trasou“. Pozn.: Náhradní obchodní trasa pro pěší není řešena vzhledem k účelové komunikaci vedoucí přes přejezd a minimálnímu pohybu chodců. Dle územního plánu města Kunovice se přejezd nachází na okraji zastavěného území a v okolí se nenachází obytná zástavba. Za přejezdem směrem ven z města se nachází zejména zemědělsky obhospodařované plochy.
- 2) PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) P7961 v km 100,674: doplnit úpravu software na cvičném sálu CDP Přerov. Lanča: Doplněno do TZ.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

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

Bez připomínek.

2. SŽ GR, O13 - Odbor traťového hospodářství

Zásadní připomínky k dokumentaci

- Součástí projektu není doložen IG průzkum podle platných předpisů. Ze ZTP vychází, že průzkumu nemusel být proveden. Z projektu vyplynulo, že výsledky byly převzaty z IG průzkumu pro opravu Kunovice – Ostrožská Nová Ves. Tento průzkum je proveden nepříliš dobře a pro návrh KPP v celém úseku je skoro nepoužitelný. V místě přejezdové konstrukce nebyl proveden žádný odpovídající průzkum (kopaná sonda se SZZ), ale vychází se z interpretace izolinii dynamických penetrací, které předpokládají neadekvátní únosnost.

Bc. Petr Nezbeda: Po konzultaci s ing. Břešťovským byla pro tuto akci převzata hodnota modulu přetvoření z nejbližší statické zatěžovací zkoušky tj. km 100,600 kde bylo naměřeno $E_r = 27,3 \text{ MPa}$. Provedl se nový návrh konstrukce pražcového podloží a bylo navrženo pro trať konstrukce 2.1 složenou z podkladní vrstvy štěrkodrti frakce 0/32 min. tloušťky 0,2m a konstrukční vrstvy štěrkodrti frakce 0/32 min. tloušťky 0,2m.

Pro návrh zesílené konstrukce byla navržena konstrukce 3.2 složená z podkladní vrstvy šterkodrti frakce 0/63 min. tloušťky 0,2m a konstrukční vrstvy šterkodrti frakce 0/63 min. tloušťky 0,2m.

- Doporučujeme zvážit zabezpečení železničního přejezdu P7961 PZS se závorami. Tento stupeň zabezpečení doporučila ve své závěrečné zprávě k MU ze dne 18. 9. 2020, v rámci bezpečnostních doporučení, jak Drážní inspekce, tak následně i Drážní Úřad. Ke stejnému stupni zabezpečení se ve svém vyjádření přiklonila i PČR a zdůvodnila ho využíváním území a tím daným provozem.

Lanča: Dle projednání na vstupní poradě k projektu investor preferuje přejezd bez závor vzhledem k malé intenzitě dopravy na přejezdu. Následně bylo ve veřejnoprávním projednání rozhodnuto Drážním úřadem o změně způsobu zabezpečení přejezdu kategorie PZS 3SBI (světelné, bez závor). Jako budoucí příprava pro eventuální doplnění závor jsou stojany výstražníků situovány v pozicích, ve kterých je možné doplnění závor bez nutného přemístění základů.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracovala Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, chudejova@spravazeleznice.cz)

Technická zpráva

- Jelikož je dilatačním zařízením přerušená BK, nebudou se osazovat pražcové kotvy a měnit tuhé svěrky za svěrky Skl 24 z důvodu změny tvaru kolejnic.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- Je nutné požádat o výjimku z předpisu SŽDC S3 díl XII čl. 59 z důvodu dýchajícího konce zasahujícího na most a z článku č. 75 na nezřízení ochranného pole BK.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo požádáno.
- Od pozednice k dilatačnímu zařízení budou použity žluté svěrky se sníženou svěrnou silou, v pohyblivých částech dilatačního zařízení budou použity zelené svěrky s výrazně sníženou svěrnou silou.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- V místě použití svěrek s výrazně sníženou svěrnou silou nebudou použity podložky pod patu kolejnice, úložná plocha pražce bude tedy o tuto tl. niž, je nutné tuto situaci řešit vzhledem k PÚ.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.
- Opravte odkaz na OTP Kamenivo pro kolejové lože železničních drah čj. 38992/2020-SŽ-GR-O13 (3), které byly aktualizovány v roce 2021.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- Doplněte třídu kameniva pro KL BII.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- Doplněte detailnější informace o MKDZ, umístění hrotu jazyků proti směru staničení, popis použití svěrek s výrazně sníženou svěrnou silou, umístění podkladnic vzhledem k upevnění PÚ, apod. Tyto informace by bylo vhodné zakreslit do detailního kolejového plánu.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.
- V TZ není přiložen Souhlas O13 s řešením nedostatečné tloušťky kolejového lože na mostě s průběžným KL, přílohu doložte.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.
- Kap. 7.2: doplněte staničení a celkovou délku ZKPP a KPP.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.
- V TZ píšete, že byl vykreslen řez přes výústní objekt, řez nebyl doložen, požadujeme jeho doložení.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.
- V dokumentaci nebyl doložen IGP a výpočet ZKPP, během připomínkování byl projektantem doložen, požadujeme tyto přílohy zařadit do čistopisu dokumentace.
Bc. Petr Nezbeda: Bylo doplněno.

Situace

- Zakreslete přesné rozhraní ZKPP (na mostě ev. km 1600,665 ZKPP nebude).
- Opravte popis žel. svršku. Od km 100,646 není žel. svršek tvaru 49 E1.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.

Podélný profil

- Doplněte detailnější popis žel. svršku včetně popisu tl. KL apod.
- PP prodlužte o zakreslení navázání na stávající stav.
- Zakreslete přesné rozhraní ZKPP (na mostě ev. km 1600,665 ZKPP nebude).
- Doplněte zakreslení všech plánů.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.

Vzorové řezy

- Podkladní vrstvy se podle novelizovaného předpisu SŽ S4 dělají na celou šířku tělesa až k odvodnění.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.

Příčné řezy

- V PP jsou naznačeny řezy P1 až P4, které ovšem nebyly doloženy, požadujeme je doložit.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.

Detaily odvodnění

- Doplněte řez výústním objektem.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.

Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@spravazeleznice.cz)

- Žádný interní předpis Správy železnic (platný nebo již neplatný) nepovoluje odvozování modulů přetvárnosti z výsledků dynamických penetrací. To je chybný výklad a pro návrh ZKPP se nedá použít.
Bc. Petr Nezbeda: Návrh konstrukce pražcového podloží byl upraven, ve výpočtu se uvažuje s modulem přetvoření z nejbližší statické zatěžovací zkoušky $E_{or}=27,3\text{MPa}$.
- Pro návrh ZKPP je uvažováno s hodnotou $E_r = 4 \text{ MPa}$. Průzkum prezentuje výsledky do km 100,600 a předmětný úsek se nachází v km 100,650 – 100,700.
Bc. Petr Nezbeda: Návrh konstrukce pražcového podloží byl upraven, ve výpočtu se uvažuje s modulem přetvoření z nejbližší statické zatěžovací zkoušky $E_{or}=27,3\text{MPa}$.
- Průzkum použitý pro návrh ZKPP a KPP je takřka nepoužitelný. V daném prostoru co požaduje projekt, nebyla provedena ani jedna zkouška. Byla provedena pouze kopaná sonda v km 100,690 do hloubky 0,9 m se zatříděním zemin G-F. Ale pokud byla v hloubce 0,9 m zastižena geotextilie, tak lze usuzovat, že se jedná o již provedenou sanaci a pro nový návrh je nutné zjistit, co je pod geotextilií. A to provedeno nebylo. Máme tedy zastižen G3 G-F s příznivým vodním režimem. V km 100,600 byl proveden vrt a do hloubky 2,7 m a také kopaná sonda se statickou zatěžovací zkouškou s výsledkem 27,3 MPa.
Bc. Petr Nezbeda: Návrh konstrukce pražcového podloží byl upraven, ve výpočtu se uvažuje s modulem přetvoření z nejbližší statické zatěžovací zkoušky $E_{or}=27,3\text{MPa}$.
- Protokoly statických zatěžovacích zkoušek neobsahují všechny údaje a výsledky se nedají interpretovat. Pokud v protokolu chybí poloha a hloubka zkoušky, není její výsledek moc použitelný.
Bc. Petr Nezbeda: Souhlasím s vámi. Geotechnický průzkum jsme nezpracovávali ani jsme nebyli jeho objednateli. Geotechnický průzkum nám byl poskytnut jako podklad pro návrh konstrukce pražcového podloží na akci „Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou“.
- Vysvětlíte, jakým postupem bylo docíleno výsledků izolinií prezentované v příloze č. 7.
Bc. Petr Nezbeda: Geotechnický průzkum jsme nezpracovávali ani jsme nebyli jeho objednateli. Geotechnický průzkum nám byl poskytnut jako podklad pro návrh konstrukce pražcového podloží na akci „Oprava trati v úseku Kunovice – Veselí nad Moravou“.

Technická zpráva

- Smlouva k projektovým pracím byla uzavřena s účinností od 7. 6. 2022. Tedy má být v platnosti předpis SŽ S4 – žádáme provést v dokumentaci tak, že nebude uvádět předpis SŽDC S4.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- Návrh KPP a ZKPP je navržen špatně. V doložené SO spodku je pro úsek s KPP doložena skladba ZVVC a ŠD. Ale tato vrstva není výpočtově dokladována. Pro ZKPP je jako konstrukční vrstva předepsáno DK 0/90 což je materiál, který se pro konstrukční vrstvu nesmí použít. Postup výpočtu pro posouzení na mráz není dokladován.
Bc. Petr Nezbeda: Posouzení na promrzání bylo doplněno. Návrh KPP byl upraven na typ 2.1 $E_{or}=27,3\text{MPa}$ s PV 0,2m ŠD fr. 0/32 a KV 0,2 ŠD fr. 0/32. Návrh ZKPP byl upraven na typ 3.2 s PV 0,2 ŠD fr. 0/63 a KV 0,2m ŠD fr. 0/63. Návrh konstrukce pražcového podloží včetně posouzení promrzání byl přílohou vypořádání připomínek.
- Pro výpočet odolnosti v mrazu se má vycházet z tabulky 1 přílohy 7, tedy z aktuálních dat ČHMÚ. Do 200 m.n.m. je v platnost $\text{Imn } 332 \text{ }^{\circ}\text{C.den}$. Tedy tato hodnota je přísnější, než v projektu použitá hodnota $300 \text{ }^{\circ}\text{C.den}$ z mapy oblastí.
Bc. Petr Nezbeda: Bylo opraveno.
- KPP je navržena od km 100,685 do km 100,700 tedy 15 m. V této délce bude použito zlepšení zemin. Bude technologicky a zejména ekonomicky rentabilní na 15 m tratě používat zlepšení zemin? Z našich zkušeností ne. Změňte návrh tak, aby byl proveditelný.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- Kap. 7.2.2: šířka podkladních vrstev se provádí na celou šířku pláň tělesa železničního spodku, tedy na svah nebo k odvodnění. S šířkou 2,5 m již nelze uvažovat.
Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.
- V ZKPP nebude v konstrukční vrstvě navrženo DK 0/90 jak je uvedeno v kapitole 7.2.3. Celkově je skladba navržena nešťastně a nesprávně.
Bc. Petr Nezbeda: Bylo opraveno. Návrh KPP byl upraven na typ 2.1 $E_{or}=27,3\text{MPa}$ s PV 0,2m ŠD fr. 0/32 a KV 0,2 ŠD fr. 0/32. Návrh ZKPP byl upraven na typ 2.2 s PV 0,2 ŠD fr. 0/63 a KV 0,2m ŠD fr. 0/63.

Vzorové řezy

- Ve vzorovém příčném řezu je zbytečné provádět šířku pláň 3,2 m. Stezka má být min. 0,400 m a proto stačí 3,1 m.
Ing. Ivo Zvejška: V celé délce rekonstrukce bude navrženo zapuštěné šterkové lože.

Mosty, propustky a zdi (zpracoval Ing. Jan Šimon, tel. 720 029 760, SimonJ@spravazeleznic.cz)

- Dle projektové dokumentace je navržena bezešvá izolace na betonové nosné konstrukci, kterou je dle nového nařízení zakázáno použít na betonu. Je nutné navrhnout izolaci z asfaltových pásů s krycí vrstvou litého asfaltu.
Ing. Jan Londa: Bylo opraveno.

Doplnění připomínek k zapracování mailem 15. 05. 2023:

V prvním kole připomínek byla z našeho odboru připomínka, že požadujeme asfaltové pásy s tvrdou ochranou na mostním objektu SO 11-20-05 (most v km 100,665). Vzhledem ke komplikacím, které se vážou s nedostatečnou tloušťkou kolejového lože, bylo předjednané s přednostou a naším garantem na bezešvé izolace ještě jedno řešení.

Tím je nový typ izolace - Polymer bitumen. Izolace podléhá schválení resp. samotnému ověřovacímu procesu. Proto Vás poprosím o vrácení výkresu do původní podoby, kde bylo pouze uvedeno, že se jedná o bežešvou izolaci.

Do technické zprávy a do poznámky na výkrese k tomu připište, že se jedná o ověřovací proces bežešvého systému vodotěsné izolace na materiálové fázi polymer bitumen. Použití musí být předjednáno s odborem 13.

Tím bude pod pražce tloušťka 240mm na kterou máme napsáno souhlasné stanovisko.

Prosím o shlednutí, zdali popis izolace se ještě nenalézá někde jinde.

Děkuji a omlouvám se Vám za komplikace.

Železniční přejezdy (zpracoval Ing. Vladimír Hromek, tel. 972 244 618, HromekV@spravazeleznic.cz)

- Viz zásadní připomínky

Železniční přejezdy (zpracovala Ing. Hana Boublerlová, tel. 972 244 498, boublerlova@spravazeleznic.cz)

- Chybí zakreslení rozhledových poměrů pro případ poruchy PZZ, tj. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h.
Bc. Petr Nezbeda: Bylo doplněno.
- Ve výkresové části doplňte kótu minimální vzdálenosti 200 mm mezi čelem pražce a závěrnou zídou.
Bc. Petr Nezbeda: Bylo doplněno.

3. SŽ GR, O14 - Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky

Zabezpečovací zařízení (Ing. Martin Musil, tel. 972 244 567)

- Žádost o vyjádření je ve stupni DSP, v dokumentaci je uveden stupeň DUSP. Nutno sjednotit a opravit.
Lanča: Označeno je DUSP, protože předpokládáme společné řízení. V podstatě se, ale jedná o dokumentaci v podrobnostech PDPS.
- Rozpočet stavby nebyl předložen a nebylo možno se k němu vyjádřit.
Lanča: Rozpočet na připomínky nepřikládán. Bude doplněn po zapracování připomínek.

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

- Pokud dojde k výkopovým pracím v souvislosti s pokládkou kabeláže v délce větší než 500 metrů, požaduje se pokládka tří HDPE trubek (modré, černé a fialové barvy) dle TS 1/2022-SZ.
Folta: K výkopům dojde k výkopovým pracím pouze v oblasti přejezdu. Bude využita stávající kabelizace.
- Reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou (místo v Racku, max. 4U) pro případné budoucí umístění kamerového systému.
Folta: Prostor pro budoucí 19" rack byl doplněn do půdorysu reléového domku.
- 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.
Folta: Bylo doplněno do technické zprávy.

4. SŽ GR, O15 - Odbor provozuschopnosti (životní prostředí)

Bez připomínek.

5. SŽ GR, O23 - Odbor pozemních staveb

Bez připomínek.

6. SŽ GR, O24 - Odbor elektrotechniky a energetiky

Bez připomínek.

7. SŽ GR, O30 - Odbor bezpečnosti a krizového řízení

Po prostudování předložené dokumentace ve stupni Dokumentace pro stavební povolení na výše uvedenou stavbu Odbor bezpečnosti a krizového řízení vydává **souhlasné stanovisko** podmíněné zapracováním uvedených připomínek:

1) Připomínky Oddělení požární prevence (Ing. Jakub Vaněk)

Připomínky zásadní:

D.2.1.3 Technická zpráva (SO 11-13-04)

V části Interní předpisy, směrnice a vzorové listy je uveden odkaz na neplatný předpis „SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“. Požadujeme nahradit platným předpisem: „SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“ **Nezbeda: Opraveno.**

Poznámka:

Předpisem SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020 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.

2) Připomínky Skupiny bezpečnostních projektů (Ing. David Čtvrtníček)

Připomínky zásadní:

B. Souhrnná technická zpráva

Do vhodné části předloženého dokumentu požadujeme doplnit:

„Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.“ **Lanča: Doplněno do STZ kap. B.2.6.**

A dále požadujeme doplnit:

„Dveře budou plné a pevné plné konstrukce bez prosklení (nebo opatřené bezpečnostní fólií minimální odolnosti třídy P1A podle ČSN EN 356) s uzamykacím systémem s kováním a cylindrickou zámkovou vložkou s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě RC 3 podle ČSN EN 1627.“

Lanča: Již k připomínkám zapracováno v STZ kap. B.2.8 znění podle obdobných projektů PZS:

„Dveře RD budou plné a pevné plné konstrukce bez prosklení, s uzamykacím systémem s kováním a cylindrickou zámkovou vložkou s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě RC 3 podle ČSN EN 1627 nebo visací zámky s cylindrickou vložkou splňující bezpečnostní požadavky třídy 4 podle ČSN EN 12 320 (včetně komponentů).“

Poznámka:

Požadavek na RC3 podle ČSN EN 1627 se vztahuje na kování a cylindrickou vložku.

Soubor PS 01-02-41 Reléový domek P7961, PZTS

V rámci souboru požadujeme:

- Definovat požadovaný stupeň zabezpečení (ČSN EN 50 131) podle požadavků pro bezpečnostní kategorie IV. v Samostatné příloze F Směrnice SM 07.
- Definovat typ záložního zdroje podle ČSN EN 50 131.
- Definovat zabezpečení ústředny proti neoprávněné manipulaci.
- Přemístit čtečku na vstup z vnější strany. Čtečka bude v provedení antivandal.

Němec: Dle směrnice SM07 je stanoven stupeň zabezpečení 2 pro ústřednu i pro periferie. Záložní zdroj tvoří baterie, která je součástí ústředny PZTS. Ústředna PZTS je proti neoprávněné manipulaci zabezpečena pomocí tamperového kontaktu, který je součástí ústředny. Čtečka karet bude přemístěna.

8. SŽ, Správa železniční geodézie

Připomínky Správce PPK : (Pavel Rygel, Rygel@spravazeleznice.cz , +420 972 741 046)

SO 11-10-01 Kolejový svršek km 100.651 – km 100.705

V TZ v kapitole 6.6 Bezstyková kolej nahradit: Zřízení bezstykové koleje a postup při převímce těchto prací řeší příloha č. 1-SR-2/1-(S) S předpisu SŽ S3/1.

Ing. Ivo Zvejška: Bylo opraveno.

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. J. Gavlík, Gavlik@spravazeleznice.cz , +420 972 740 703)

V lokalitě stavby je nové ŽBP. Prosím o jeho aktualizaci, původní rámec byl zachován. ŽBP v příloze.

Vyskočil: Opraveno.

V technické zprávě doplnit text v části „Návrh vytyčovací sítě“:

„Všechny stavbou dotčené nebo zničené body ŽBP budou nahrazeny v souladu s předpisem SŽDC M20/MP007 a zaslány správci SŽB ke kontrole a to nejpozději před provizorním zajištěním koleje. V případě, že zajištění koleje není předmětem stavby, bude kompletní dokumentace nahrazených bodů ŽBP zaslána správci ŽBP ke schválení v rámci DSPS.“

Vyskočil: Opraveno.

Ing. Ivo Zvejška: Bylo doplněno.

Připomínky Správce ŽMP : (Ing. P. Láhner, Lahner@spravazeleznice.cz , +420 972 741 034)

Bez připomínek.

Připomínky Odd. geodézie staveb : (Ing. J. Šartner, Sartner@spravazeleznice.cz , +420 972 741 031)

Doplnit do TZ:

JV roh železničního mostu (SO 11-20-05) je bodem PPBP č. 677345000001393. Pokud by došlo vlivem sanace ke změně jeho souřadnic, je nutné tuto skutečnost ohlásit příslušnému katastrálnímu pracovišti.

Vyskočil: Opraveno.

Ing. Jan Londa: Bylo doplněno.

Pro výkon funkce ÚOZI objednatele na této stavbě požadujeme předání Geodetické části projektové dokumentace pro projektovou činnost zpracované podle jiných právních předpisů v členění dle Přílohy č. 10 k vyhlášce 499/2006 Sb. v struktuře a obsahu dle požadavků Směrnice SŽ SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace.

Digitální dokumentace bude předána na CD v souladu se směrnicí SŽDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SŽDC.

Konečná verze geodetické dokumentace se zpracovanými připomínkami bude ověřena ÚOZI zhotovitele DUSP s OZ G-02 nebo G-03 .

9. SŽ OŘ Ostrava

Správa železnic, OŘ Ostrava s o u h l a s í s předloženou dokumentací za předpokladu, že budou splněny následující podmínky jednotlivých správ a odborů OŘ Ostrava:

1. Správa elektrotechniky a energetiky Olomouc (SEE Olomouc)

/Ing. Lukáš Zítka, M: 724 484 939, E: Zitka@spravazeleznic.cz/

- Umístění HDS EG.D je navrženo tak, aby vyhovovalo Správě železnic, nicméně není jisté, že takto bude. Ve smlouvě o připojení je uvedeno, že HDS bude na parcele nebo v její blízkosti. Toto požadujeme s EG.D upřesnit a případně upravit polohopis. Pokud bylo projednáno, doložit email nebo vyjádření.

Kolařík: Zatím není znám projektant přípojky NN ze strany EG.D, a není tak možné zatím koordinovat a upřesnit.

- Dále upozorňujeme investora na termín realizace přeložky EG.D do 17 měsíců od podepsání smlouvy na přeložku. V technické zprávě je uveden sken smlouvy, ale není zřejmé, zda z pohledu termínu realizace - přípravy stavby PZZ bylo uzavřeno. Provedení přeložky EG.D je podmínka nutná pro stavbu PZZ.

Lanča: V STZ uvedena podmínka koordinace obou staveb. Konkrétní plán výstavby v souběhu / po realizaci přeložky je v gesci Odboru přípravy staveb (OPS). Dle telefonického sdělení projektanta přeložky, je uvažováno s realizací přeložky na podzim roku 2023.

2. Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Olomouc (SSZT Olomouc)

/Ing. Janka Hojgrová, M: 725 344 876, E: Hojgrova@spravazeleznic.cz/

- Evidenční list přejezdu i TTP uvádějí skutečný km 100,674, ale v tabulce PZS je uveden skutečný km 100,677 - dát do souladu. **Lanča:** Sjednoceno na km 100,674.
- Provéřít, zda v tabulce PZS, v části Pozitivní signalizace nechybí kolej 91K. **Lanča:** Do podmínky pozitivního signálu doplněna kolej 91K s podmínkou Se8=0.
- Dle TTP je rychlostník 100 v km 100,692, ale na Situačním schématu je v km 100,669 (navíc neodpovídá pozice umístění značky rychlostníku na výkrese) – opravit. **Lanča:** Opraveno.
- Doplnit do dokumentace (PS01-01-31), že diagnostika PZS bude připojena do diagnostického lokálního systému (DLS) v ŽST Kunovice (případně, že bude přenášena na pracoviště údržby v ŽST Kunovice). **Lanča:** Doplněno.
- V TZ (PS01-01-31) je uvedeno "Přejezd se nachází v zastavěné oblasti." a kvůli tomu je tam signalizace pro nevidomé - je to opravdu zastavěná oblast? Je nutné zde osazovat signalizaci pro nevidomé? **Lanča:** Dle platného územního plánu města Kunovice se přejezd nachází v zastavěném území. Na přejezdu proto bude signalizace pro nevidomé. Její případná deaktivace je v gesci správce zařízení PZS.
- V dokumentaci PS01-02-01 je uváděno, že klientské pracoviště (pevný klient) je SSZT Ostrava - prověřit (dotčené PZS se nachází v obvodu SSZT Olomouc a pokud se nemýlím, tak klientské pracoviště pro tuto oblast má pouze SEE). **Jiří Pokorný, Intesys s.r.o.:** Prověřeno, upraven seznam aktualizovaných klientů na žst. Kunovice, CDP Přerov, PPV Bylnice
- Do dokumentace PS01-02-41 požadují doplnit, že informace z PZTS budou přenášeny na pracoviště Dispečera železniční dopravní cesty CDP Přerov. **Němec:** Dále je dle domluvy doplněn přenos na PPV Bylnice.
- Ve výkresech je zakreslen "nějaký" rozhledový trojúhelník, ale v dokumentaci jsem nenašel výpočet a popis pro rozhledový trojúhelník pro případ poruchy PZS. Ani na výkresech nejsou vyznačeny žádné kóty rozhledového trojúhelníku (pro případ poruchy PZS). **Lanča:** Doplněn výpočet rozhledového pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla do TZ.

3. Správa mostů a tunelů (SMT)

/Ing. Kamil Špaček, M: 606 720 424, E: Spacek@spravazeleznic.cz/

- Formální poznámky – v části 5.1 bude uvedeno zařazení trati do 4 kategorie.
- K provádění protikoroze ochrany – oproti projednání tohoto stavebního objektu v rámci jiné stavební akce požadujeme protikorozi provést jako systém kombinovaný a to takto:
 - ONS 02 dle předpisu SŽ S5/4 z roku 2019
 - Kovový povlak žárově stříkaný

- Nátěrový systém 120µm

- U dolních pásnic bude odstín vrchního nátěru šedý, tedy např. DB 703.
- U PKO bude uvedena povinnost zhotovitele zpracovat technologický předpis dle předpisu SŽ S5/4.

Ing. Jan Londa: Bylo opraveno.

4. Správa tratí Olomouc (ST Olomouc)

/Ing. Radek Holíš, M: 606 713 309, E: Holis@spravazeleznice.cz/

- Všechna zařízení a materiály pro použití v rámci železničního spodku a svršku musí splňovat požadavky uvedené v TKP a předpisech Správy železnic.

5. Správa pozemních staveb (SPS)

/p. Ondřej Jaroš, M: 725 432 161, E: JarosO@spravazeleznice.cz/

- SPS OŘ Ostrava požaduje řešit výstavbu nového technologického domku samostatným SO včetně stavební dokumentace, která by měla být zařazena v rámci "D.2 Stavební část", ne v rámci technologické části. Stavební část požadujeme aktivovat pod správu SPS OŘ Ostrava, a v rámci inženýrských činností požadujeme objekt vložit do Katastru nemovitostí, a předat SPS OŘ Ostrava doklady o vložení.

Lanča: Dokumentace samostatného SO technologického domku nebyla předmětem zadání, tzn. její zpracování nebylo při zasmulování požadováno. V TZ PS 01-01-31 je uveden požadavek SPS z obdobných investičních akcí: „Po realizaci stavby bude technická dokumentace k reléovému domku od výrobce předána v samostatné složce jeho správci (SŽDC OŘ SPS Ostrava). Dokumentace bude navíc předána také v digitální formě (otevřená i uzavřená) a současně bude zajištěna aktivace majetku na tuto správu. Pro reléový domek bude po jeho výstavbě vyhotoven geometrický plán a bude zapsán do katastru nemovitostí.“

- Při projektování nového technologického domku je nezbytné dodržet nový předpis Správy železnic pro stavbu malých technologických objektů – SŽ PO-10/2020-GR – „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Malé technologické objekty“ v platném znění.

Lanča: Splnění požadavků směrnice uvedeno v TZ PS 01-01-31.

6. Odbor obchodních činností (OOC)

/Bc. Ivo Horák, M: 602 789 201, E: HorakI@spravazeleznice.cz/

- V rámci stavby požadujeme situovat všechny objekty potřebné pro provozování dráhy na pozemky Správy železnic. V případě, že bude některý objekt umístěn na cizím pozemku, požadujeme v rámci stavby zajistit majetkoprávní narovnání. Po ukončení stavby budou zpracovány geometrické plány a budou odsouhlaseny OOC.

Lanča: Stavba se nachází na pozemku Správy železnic, s.o. Geometrické plány budou odevzdány zhotovitelem stavby po její realizaci.

/Jiří Klimeš, M: 607 097 778, E: KlimesJ@spravazeleznice.cz/

Připomínky OOC byly splněny zčásti.

Ke splnění všech připomínek je třeba doložit záborový elaborát, který bude zpracován ve smyslu následujícího:

- Části pozemků SŽ vně prostoru dráhy, vně prostoru dráhy vymezeného vzdáleností 2,5 m od osy koleje, požadujeme vypořádat převodem mimo SŽ, vlastníkově komunikací, městu Kunovice.
- Výstražníky požadujeme situovat na pozemky SŽ (v cílovém stavu se zohledněním stavu po vypořádání ve smyslu výše uvedeného).
- Pro umístění zařízení SŽ mimo pozemky SŽ (se zohledněním stavu po vypořádání ve smyslu výše uvedeného) požadujeme vyznačit věcná břemena.
- Záborový elaborát musí výše požadované graficky i tabulkově jednoznačně interpretovat, v grafické i tabulkové části musí být uveden způsob vypořádání, co vůči komu a jak.
- V záborovém elaborátu musí být, k posouzení správnosti rozsahů pozemků k vypořádání, zakreslena i stavba, tj. výstražníky, kabeláže a ostatní konstrukce, mající vliv na rozsahy záborů.
- Preferujeme/požadujeme situovat kabeláže dráhy (SEE, SSZT a jiné) a jejich ochranná pásma do prostoru do prostoru mezi záborami (alt. do prostoru dráhy vymezeného vzdáleností 2,5 m od osy koleje).
- Požadujeme ponechat u SŽ pozemky pod reléovým domkem, včetně ploch zabraných okapovými chodníky, zpevněnými plochami a přístupovými cestami.
- Požadujeme stavbu reléového domku zapsat do KN, pokud zápisu podléhá.

- Požadujeme vypořádat i úpravy komunikací, v totožném, výše definovaném, rozhraní vypořádání pozemků.

Lanča: Upraven záborový elaborát. Pozn.: kabelovou trasu nelze situovat 2,5 m od osy koleje včetně ochranného pásma 0,5 m pro sdělovací kabely a 1 m pro napájecí kabely. Dle předpisu SŽ S4 musí být kabelová trasa na trati min. 2,35 m od osy koleje.

7. Odbor přípravy staveb (OPS)

/p. Martin Pryč, M: 607 036 995, E: Pryc@spravazeleznice.cz/

- V zájmovém územní evidujeme projednanou stavbu "Kunovice, kabel VN+rozv. VN, McDonads. Projednávaný kabel EG.D je již zahrnutý v situaci stavby "Výstavba PSZ v km 100,674 (P7961) na trati Brno - Vlárský průmysk pod označením "EG.D - VN související stavba přeložky. Z výše uvedeného důvodu požadují nutnou koordinaci obou staveb. Kontaktní osoba: Projektant stavby Ing. Antonín Popelka, M: 770 147 508, E: popelka@perfect.zlin.cz.

Lanča: Stavby jsou koordinovány dle vzájemné domluvy zúčastněných projektantů obou staveb.

8. Ostatní odbory a správy OŘ Ostrava - bez připomínek

11. SŽ CTD

K výše uvedené PD pro povolení stavby vydáváme toto vyjádření:

Při realizaci akce dojde ke styku s telekomunikačním vedením (sdělovací zařízení) v majetku Správy železnic, státní organizace, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích. - Napájení řešené v PS01-02-91 Přenosové zařízení požadujeme navrhnout tak, aby splňovala podmínky na napájecí vedení dle TKP, kapitola 28 č.j. 80011/2022-SŽ-GR-O14, článku 28.2.14, část. 8 Napájení sdělovacího zařízení.

Projektantem navržené kabely CYKY výše uvedené požadavky nespĺňují.

Folta: Bylo opraveno. Napájecí silové kabely byly upraveny na typ NYN splňující předepsanou elektrickou pevnost do 4 kV tak, aby byly splněny aktuální požadavky dle TKP, kapitola 28.

12. SŽ CDP Přerov

CDP Přerov má k předložené dokumentaci následující připomínky:

1. PS 01-01-31 Technická zpráva, bod 2.1 a bod 2.3 – v rámci aktualizací SW SZZ Kunovice, CDP Přerov a PPV Bylnice požadujeme doplnit také aktualizaci SW cvičného sálu CDP Přerov, aby mohli být traťoví dispečeri adekvátně školeni. Lanča: Doplněn do TZ požadavek na úpravu SW na cvičném sálu CDP Přerov.

Zpracoval: Ing. Jan Lanča