



**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

## Záznam z jednání

Datum: **2.2.2023**  
Místo: MS Teams (on-line)  
Stavba: **Výstavba PZS (P6577) v km 23,642 TÚ Prostějov hl.n. – Třebovice v Čechách**  
Stupeň: DÚSP/PDPS  
Přítomni: viz prezenční listina (O11 a O30 se omluvili)

### Průběh jednání:

Jednání bylo svoláno za účelem vstupního jednání, ke stanovení koncepce technického řešení a rozsahu výše uvedené stavby. Dle zvláštních technických podmínek je zadáním stavby zpracování projektové dokumentace pro společné povolení, zpracování plánu BOZP ve fázi přípravy stavby, zpracování a podání žádosti o společné povolení, zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby a výkon autorského dozoru. Dokumentace pro společné povolení a dokumentace pro provádění stavby bude v rámci připomínkového řízení projednávána současně. Dokumentace k připomínkovému řízení bude předána v elektronické podobě zástupci investora. Předmětem stavby je výstavba nového PZS se závorami včetně zřízení napájení a stavební rekonstrukce přejezdu včetně pročištění blízkého propustku. Předmětem stavební části má být rovněž řešení dvou pozemků vedených v katastru nemovitostí jako komunikace. V jednom případě se jedná o sjezd na louku, která má přístup i z opačné strany a ve druhém případě ani o sjezd nejde (v současnosti je zde pozemek oddělen silničním příkopem). V dotčeném úseku tratě je maximální rychlost vlaku 50 km/h, zábrzdna vzdálenost 400m a maximální délka vlaku 240m. V tomto roce se připravuje realizace související stavby **Doplnění závor na PZS (P6578) v km 24,295 TÚ Prostějov hl. n. - Třebovice v Čechách** na níž bychom měli navázat z pohledu zabezpečovacího zařízení.

Jelikož v zadání stavby bylo pro umístění vnitřní technologie PZS zřídit reléový domek, tak vyvstal požadavek na řešení ochrany tohoto objektu dle směrnice 7. V zadání stavby o tomto vůbec nebyla zmínka, proto jsem oslovil SŽ GŘ O30 a byl mi sdělen požadavek na kování a vložku zámku dle bezpečnostní třídy RC3, pevné dveře a PZTS s přenosem do DDTS. Je tedy na investitorovi, aby rozhodl, zda toto doplníme do stavby a v jakém rozsahu.

Projektant si vyžádal od správce SŽ CTD podklady ke stávajícím kabelům v dané oblasti. Projektant byl obeznámen, že v současné době je instalován na trati pouze metalický traťový kabel TCEPKPFLEY 10XN 0,8. Optický kabel k dispozici není. Bylo tedy uvažováno s využitím tohoto kabelu pro nasazení modemové linky mezi novým RD přejezdu P6577 a nejbližší dopravnou s možností připojení do stávajícího switchu technologické datové sítě. Po obdržení obsazovacích plánů zmíněného traťového kabelu bylo zjištěno, že je v celém rozsahu obsazen nebo rezervován a nejsou k dispozici žádné volné čtyřky. Projektant prověří stav rezervace a zajistí identifikaci jednotlivých okruhů. Pokud by byla na kabelu již provozována modemová linka, kterou bude možné rozšířit, tak bude sledována tato cesta zajištění přenosu. V případě, že nebude možné modemovou linku zřídit/doplnit, tak bude uvažováno s využitím technického řešení bezdrátového přenosu přes IoT jednotku prostřednictvím mobilního operátora. Data z PZTS ústředny by byla předávána přes binární výstupy. Další varianta je, že by IoT jednotka nahradila celou PZTS ústřednu. Pro nasazení tohoto systému bude nutné požádat SŽ GŘ O30 o vydání souhlasu (výjimky) k využití tohoto systému, který není u SŽ zavedený.

V ZTP, VTP a Smlouvě o dílo byly zjištěny body, které se dále projednaly na jednání:

- odstavec 1.1.3 v ZTP - jedná se o chybu přepsanou z jiné stavby
- odstavec 4.1.5 v ZTP o předávání povolení do datové schránky do 14 dnů po obdržení - jedná se o přeposlání pouze vydaného společného povolení na stavbu (dle sdělení investora je většinou SŽ SSV obeslána Drážním úřadem samostatně)
- Formuláře 80,81,83 uvedené ve smlouvě, příloha 1 bod 5 již nyní nejsou součástí Souhrnného rozpočtu – pokud nebudou nově doplněny do SR, tak nebudou muset být zpracovávány (koncept smlouvy byl pravděpodobně vytvořen před změnou formuláře SR)
- Z průzkumů bude proveden geotechnický průzkum a rozbor kontaminace na přejezdu
- Korózní průzkum se nebude zpracováván (výskyt stejnosměrné trakce zde není)
- Poskytnuté zaměření SŽG postačuje pro návrh technické řešení stavby
- Analýza rizik se po dohodě s investorem u tohoto typu stavby nezpracovává
- Odevzdání digitální dokumentace na DVD vs CD – bude postupováno podle datové velikosti stavby
- Pokud bude zjištěn rozdíl mezi evidenčním a skutečným km přejezdu – kontaktovat Ing. Hladíka a Ing. Maňákovou, pro rozhodnutí jakým způsobem bude postupováno ve vztahu k výpočtu přejezdu.

## **Zabezpečovací zařízení**

V současném stavu je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. V novém stavu je požadováno vybavení přejezdu přejezdovým zabezpečovacím zařízením dle rozhodnutí Drážního úřadu. PZS bude reléového typu s LED výstražníky. Výstražné kříže budou pro změnu zabezpečení navrženy dle požadavku O14 se zvýrazněním. Pokud by Policie s tímto nesouhlasila, pak zůstanou standardní bez zvýraznění. V případě závor jsou preferovány hliníková břevna. Vzhledem ke kategorii komunikace (silnice III.třídy) a přehlednosti na komunikaci i přejezdu není důvod pro instalaci břevnových svítlen – nepoužití břevnových svítlen bylo ze strany O14 odsouhlaseno při jednání. Sekvenční sklápění se vzhledem k šířce komunikace nepředpokládá. Předpokládá se použití servisních plošin u obou výstražníků po pravé straně silnice (pokud nebude vyřešeno jinak stavebně). Po dohodě na jednání prvotní návrh uvažuje s 2 výstražníky se závorou po pravé straně silnice a vzhledem k zatáčce při směru jízdy od Konice bude navržen taky 1 výstražník bez závoru na levé straně silnice pro dřívější viditelnost. Volnost kolejíště bude kontrolována pomocí počítače náprav (využití výstroje PN na trati u rekonstruovaného přejezdu P6578 s částečným doplněním o 1 počítačív úsek). Vnitřní technologie bude umístěna v zatepleném, betonovém, reléovém domku se sedlovou nebo valbovou střechou (v případě rozměru 3x3m je střecha jehlanová). Umístění domku bude řešeno na místě s ohledem na inženýrské sítě a případné zrušení sjezdu v oblasti přejezdu (preferováno je umístění na drážním pozemku). Před dveřmi se uvažuje betonový panel a kolem RD šterkodrt' přízpůsobenou s ohledem na šířku drážního pozemku. Stání pro vozidlo je možné na blízkém sjezdu na pole, nové se nepředpokládá budovat s ohledem na možnosti drážního pozemku. Dle požadavku Správy pozemních staveb OŘ Ostrava bude reléový domek po realizaci stavby převeden pod její správu. Indikace a ovládání budou přenášena na pracoviště dispečera na monitor JOP REMOTE v Kostelci na Hané. Pohotovostní stav a kontrola činnosti bude také na ovládací skřínce PZS v dopravně Ptení. Stavy přejezdu budou rovněž zapracovány do návěstidel kryjících přejezd. Pro náhradní napájení budou použity bezúdržbové alkalické Ni-Cd baterie bez nutnosti dodatečného chlazení (umístění pouze na podstavci). Na přejezdu bude provedena příprava pro kamerový systém (chráničky od RD k výstražníkům a prostorová rezerva pro RACK v RD). Měřicí a stavová diagnostika bude kompatibilní s výstrojí na trati. V rámci zabezpečovacího zařízení bude využit vazební kabel 16p1 pokládáný v rámci související stavby. Vzhledem k rozpracovanosti související stavby už není možné do ní zahrnout další úpravy (větší skříň PN, posílení kabelu ke snímači PN). Proto je uvažováno pouze s využitím výše zmíněného vazebního kabelu. V rámci zabezpečovacího zařízení bude kabelová trasa uvažována pouze na přejezdu a směrem na Ptení. Ze strany investora a O14 byla dohodnuta přípolož do výkopu směr Ptení (HDPE, 10XN – počty trubek dle související stavby). VTO u přejezdu bude zapojeno na telefonní okruh v traťovém kabelu. Bude nutný výpich z TK jak pro VTO, tak pro přenosové zařízení.

## **Stavební část**

V rámci stavby bude řešena úprava prostorové i výškové polohy koleje v rozsahu podle ZTP. Bude zřízeno nové ZKPP, které bude navrženo na základě inženýrsko-geologického průzkumu. V úseku ZKPP přejezdu P6577 budou vloženy nové kolejnice 2x 75 m. Kolej je v současné době svařena do BK a po výměně kolejnic bude kolej znovu bezстыková. Pražce budou vyměněny pouze pod novou přejezdovou konstrukcí podle zadání. V úseku ZKPP mimo přejezdovou konstrukci budou použity stávající betonové pražce.

Železniční přejezd P6577 bude v rámci stavby opatřen celopryžovou přejezdovou konstrukcí se závěrnými zídkami, tedy na rozdíl od ZTP i s vnějšími panely tak, aby konstrukce vyhovovala vzorovým listům Ž11. Přejezd je umístěn v oblouku o malém poloměru 197 m s převýšením koleje  $D = 95$  mm. Z tohoto důvodu bude rozšířeno a nadvýšeno kolejové lože, které by přesypávalo stávající římsy propustku ekm 23,642 umístěného za přejezdem. Proto budou čela propustku nadvýšena, aby nedocházelo k odsypávání kolejového lože. V rámci stavby bude propustek pročištěn. Dále bude pročištěn levý příkop ve vzdálenosti cca 50 m od přejezdu ve směru staničení koleje.

ZKPP bude odvodněno do trativodu, který bude vyveden do podélného příkopu cca v km 23,635. Vrcholová šachta trativodu bude umístěna u propustku v ekm 23,642. Do tohoto propustku bude vyvedena i přeložená prahová vpust', která bude v silnici umístěna před závorová břevna světelného přejezdového zařízení.

V rámci úpravy přejezdu bude zrušen stávající sjezd na polní cestu na pozemku par.č. 1466. Tento sjezd bude předmětem dalšího jednání. Zadavatel i projektant se přiklání k variantě celkového zrušení sjezdu. Pokud by však výsledkem jednání bylo zachování sjezdu, je nutné jej oddálit, ideálně do vzdálenosti 10 m od přejezdu. V rámci úprav silnice III/37349 také dojde k pročištění silničních příkopů, zejména tedy v okolí propustku v ekm 23,642.

## **Silnoproudé zařízení**

V současném stavu je přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez elektrické přípojky. V bezprostřední blízkosti přejezdu je uloženo stávající kabelové vedení distributora.

Bylo dohodnuto zřízení nové elektrické přípojky z distribuční sítě. Umístění elektroměrového rozvaděče a společné přístrojové skříňe pro přejezd bude u stěny RD. Pro RD bude zřízeno společné uzemnění pro zab.zař. a silnoproud. Uzemnění je předpokládáno pomocí hloubkového zemniče a pospojení v zemnicí jímce.

Pokud by ze strany distributora zřízení nového odběrného místa nebylo možné, bude napájení provedeno ze stávajícího odběrného místa pro sousední přejezd P6578.

ID	Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email
1	Jaromír Kielor	Signal Projekt	702153001	kielor@ova.signalprojekt.cz
2	Jiří Němec	Signal Projekt s.r.o	722984560	nemec@ova.signalprojekt.cz
3	Radek Snášel	Správa železnic státní organizace	601387028	SnaselRa@spravazeleznic.cz
4	Aleš Folta	Signal Projekt s.r.o.	702153004	folta@ova.signalprojekt.cz
5	Stanislav Šesták	SŽ - Odbor energetiky a služeb		Sestak@spravazeleznic.cz
6	Hana Maňáková	SŽ, OŘ, SSZT Olomouc	724484937	manakova@spravazeleznic.cz
7	Tomáš Derka	DRAWINGS s.r.o.	727 945 398	tomas.derka@dws.cz
8	Vladimír Hromek	SŽ-GŘ-O13	+420606465182	HromekV@spravazeleznic.cz
9	Lukáš Zítka	OŘ Ostrava, SEE Olomouc	724484939	zitka@spravazeleznic.cz
10	Marek Studený	Správa železnic, SPS		studenym@spravazeleznic.cz
11	Otakar Srovnal	Správa železnic, OŘ Ostrava	724 590 159	Srovnal@spravazeleznic.cz
12	Pavčina Dubinová	SŽ OŘ Ostrava, Úsek řízení provozu	601387024	dubinova@spravazeleznic.cz
13	Ing. Miroslav Basler	Správa železnic, OŘ Ostrava, SMT	602 753 726	Basler@spravazeleznic.cz
14	Mojmír Bursa	Správa železnic s.o. GŘ O12	607 968 945	bursa@spravazeleznic.cz
15	Martin Cícha	ČD-Telematika	602519538	martin.cicha@cdt.cz
16	Martin Musil	Správa železnic, GŘ O14	602711755	musilm@spravazeleznic.cz
17	Martin Vánský	Signal Projekt	737481197	vansky@signalprojekt.cz