


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:


Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, Olomouc 779 00	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.	 SAGASTA
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka	
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz	

Zhotovitel objektu:	SAGASTA s.r.o.	 SAGASTA
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka	
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Emil Špaček	Ing. Emil Špaček	Ing. Emil Špaček	Ing. Emil Špaček

Název stavby/akce:	„Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany“		Označení (S-kód):
			S621600389
			Označení zhotovitele:
			121 023
Název části:	Dokladová část		Označení části: N.1.1
Název objektu:			Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Vypořádání připomínek		Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:			Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Jihomoravský	Konické Předměstí	128102	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:
DUSP	08/2021	A4	-

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:

[Prostor pro další informace]

1.KOLO

„Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice – Oslavany“

LEGENDA:

- ZELENÁ** - *Přijato a zapracováno*
- ČERVENÁ** - *Nebude zapracováno a důvod proč tomu tak nebude*
- ORANŽOVÁ** - *Nutné projednat*

O11

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542)

- 1) A, kapitola 1.2. Opravte údaje o stavebníkovi. Oblastní ředitelství Plzeň je uvedeno chybně.
a. **Reakce: Opraveno na SSV**
- 2) B.2.1.a). Chybně je zde uvedeno, že drážní doprava je na řešené trati organizována a řízena podle předpisu SŽDC D3. Upozorňujeme, že provoz na celé trati je řízen podle předpisu SŽDC D1, Moravské Bránice a Ivančice jsou železniční stanice, Oslavany jsou nákladiště a zastávka.
a. **Reakce: Opraveno**
- 3) B.4. Uveden chybně traťový úsek. Doplňte informaci, v jakém mezistaničním úseku se přejezd nachází a kde budou umístěny kontrolní a ovládací prvky nového přejezdového zabezpečovacího zařízení.
a. **Reakce: Traťový úsek je 1281, definiční úsek je 1281 02 a informace ohledně mezistaničního úseku byla zapracována. Kontrolní a ovládací prvky se nacházejí v DK Moravské Bránice.**
- 4) D, PS 501 situační schéma. Chybně je uvedena traťová rychlost 70 km/hod. Stávající nejvyšší traťová rychlost je 50 km/hod, viz platné TTP 323B a také kapitola 1.3 Technické zprávy nebo SO 101 kapitola 6.1 Technické zprávy.
a. **Reakce: Do situačního schéma bylo zapracováno i dle informací z místního šetření ze dne 26.10.2021**
- 5) D, PS 501 Technická zpráva, kapitola 2.1. Moravské Bránice a Ivančice nejsou zastávkami, jak uvádí text, ale železničními stanicemi, viz platná ZDD. Dále doplňte informaci, kde budou umístěny kontrolní a ovládací prvky nového přejezdového zabezpečovacího zařízení.
a. **Reakce: Zapracováno**
- 6) D, SO 101, Technická zpráva. V kapitole 3 opravte chybně uvedený název předpisu SŽDC D1 „*Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy*“ na správný název „Dopravní a návěstní předpis“. Opravte i dalších částech dokumentace, např. SO 202).
a. **Reakce: Zapracováno a ověřeno i v dalších TZ.**

O12

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

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

- 1) B. Souhrnná technická zpráva – B1. Popis území stavby – a) „Součástí modernizace traťového úseku 1281 jsou následující investiční a opravnými pracemi:“ v termínu od 1. do

30. 8. 2022 je na této trati plánována výluka za účelem - *opravy mostních objektů v km 5,043 a km 8,375* – doplnit zde tuto akci a pokud možno dát kolejovou výluku do souběhu!

a. **Reakce: Do STZ byl tento požadavek doplněn.**

2) B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie – a) traťový úsek: chybně uveden Tábor (mimo) - Bechyně (včetně) – opravit!

a. **Reakce: Opraveno na Moravské Bránice (mimo) - Oslavany (včetně)**

Zásadní připomínka

- V blízkosti přejezdu je v nedostatečné vzdálenosti sjezd veřejně přístupné účelové komunikace. Je nutné ve smyslu ČSN 73 6380 a Metodického pokynu SŽ ČSN 73 6380/MP1 Aplikace novelizace ČSN 73 6380 dosáhnout požadovanou vzdálenost minimálně 10 m nebo zajistit bezpečnost průjezdu silničních vozidel prostorem přejezdu dopravním opatřením. U přejezdu P3950 doporučujeme řešit nedostatečnou vzdálenost sjezdu stavebním opatřením – oddálením připojení ÚK.

Reakce: Dle dohody z místního šetření a projednání s DÚ a PČR byly sjezdy doplněny dopravní značkou, která přikazuje odbočení vpravo. Dále tento sjezd byl prověřen zkreslením vlečných křivek, které budou součástí PD, jako nová příloha. Posun sjezdu o 10m by vyvolalo nežádoucí úpravy a velké zábory. Navíc by byl překročen globální rozpočet. (Burda)

Reakce: Vyřešení této připomínky bylo odsouhlaseno dne 22.11.2021.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Martin Karger, tel. 606 766 077, karger@spravazeleznic.cz)

Technická zpráva

- Čl. 6.2 – doplňte kilometrickou polohu začátku a konce rekonstrukce železničního svršku včetně výsledné délky vyměněných kolejnic.
 - **Reakce:** Doplněno
- Čl. 6.2 - popište, jak bude naloženo s výziskem železničního svršku.
 - **Reakce:** doplněno
- Čl. 6.2 – v posledním odstavci uveďte, že nově zřízená stykovaná kolej bude v souladu s předpisem S3, část XI.
 - **Reakce:** Doplněno
- Čl. 9 – uveďte kategorizaci předpokládaných druhů odpadů, resp. uveďte odkaz na část B – souhrnnou technickou zprávu, kde již máte zčásti zpracované.
 - **Reakce:** Do části odpady byl doplněn odkaz na STZ – B.6.

Situace

- Prověřte variantu oblouku většího poloměru z hlediska příčných posunů, pro případ umístění přejezdu v kružnicové části a ne v přechodnici.
 - **Reakce:** Bylo prověřeno s negativním výsledkem. Úprava poloměru oblouku by znamenala posuny nad 0,200m a tím by nebyl dodržen ani globální rozpočet.
- Požadujeme dosáhnout mezní sklon vzezstupnice dle ČSN 73 6360-1 tj. 1:500.
 - **Reakce:** Bereme na vědomí - zapracováno
- Provedte zákres inženýrských sítí – např. sdělovacích a zabezpečovacích kabelů
 - **Reakce:** Zakresleno a doplněna legenda
- Označte místa příčných řezů.

- Reakce: Zpracováno
- Prověřte vymístění lomu nivelety a jejího zaoblení ze vzestupnice.
 - Reakce: Lomy nivelet se nenacházejí v žádné přechodnici. Buď to jsou v přímé, nebo v oblouku.

Podélný profil

- Chybí zákres křižujících inženýrských sítí a u nových vč. výšek. Je zakresleno pouze odvodnění.
 - Reakce: Doplněno včetně nových křížení
- Doplňte označení/číslo přejezdu.
 - Reakce: Doplněno
- Z hlediska úpravy GPK jsou místy záporné zdvihy – i mimo oblast výměny železničního svršku. Pro ASP jsou nutné kladné zdvihy. Dle této skutečnosti upravte LN – poté i v navazujících výkresech, např. situaci.
 - Reakce: Zpracováno. Bude tedy změna vůči přebranému projektu PPK.
- Doplňte popis skladby kolejového roštu.
 - Reakce: Doplněno

Příčný řez

- Chybí inženýrské sítě (kabely vedoucí v souběhu s tratí).
 - Reakce: Doplněno
- SO 202 - U vzorového příčného řezu (č. 22 v km 3,780662) přejezdovou konstrukcí není patrné napojení na stávající stav terénu/komunikaci.
 - Napojení je patrné z podélného profilu v řezu by došlo ke zkreslení z důvodu ostrého úhlu. Tento řez se dělá kolmo na kolej a je pouze znázorněna skladba vozovky.
- SO 202 - Doplňte označení/číslo přejezdu.
 - Zpracováno
- Šachty trativodu umístěte tak, aby jejich poklopy nebyly zasypány kolejovým ložem. Šachta zároveň nemůže tvořit zvýšenou překážku ve stezce, je proto potřeba ji odsunout dále od koleje.
 - Reakce: Zpracováno – výkres detailu

Železniční spodek (zpracoval Ing. Radek Bernatík, tel. 972 762 485, bernatik@spravazeleznice.cz)

Geotechnický průzkum

- Upravte protokoly statických zatěžovacích zkoušek ve smyslu ČSN 73 1006, příloha B, tj. doplňte E1 (modul přetvárnosti z první zatěžovací větve) a E2/E1 poměr modulů.

Reakce: Opraveno (Burda)

Železniční spodek

- Navržená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) nesplňuje základní požadavek týkající min. tloušťky ZKPP 0,5 m. Jelikož se jedná o silnici II. třídy, upravte tloušťku ZKPP ve smyslu předpisu SŽ S4, příloha 24.
 - Reakce: Zpracováno na 0,5m.

- Příloha k TZ, návrh ZKPP, kap. 1: dle mapy charakteristických hodnot indexu mrazu uvedené v předpise SŽ S4 vychází $I_{mn} = 400^{\circ}\text{C}\cdot\text{den}$, nikoliv uváděných $500 - 600^{\circ}\text{C}\cdot\text{den}$. Upravte.
 - Reakce: Upraveno na 400°C , ale při výpočtu bylo již s touto hodnotou počítáno.
- Příloha k TZ, návrh ZKPP, kap. 5: V tabulce s výpočtem upravte ve sloupci „přepočet na tloušťku štěrkopísku“ název sloupce na „přepočet na tloušťku štěrkodrti“ a upravte v příslušném řádku hodnotu λ na 2,00 namísto uváděných 2,30.
 - Reakce: Upraveno
- Z veřejně dostupné fotodokumentace je patrné, že z polní (soukromé) cesty, kde je vjezd omezen závorou a která se napojuje k silnici nad tratí, je splachován nezpevněný povrch polní komunikace. Upravte řešení tak, aby povrchová voda z tohoto napojení byla sváděna mimo přejezd (např. zpevnění a přeprofilování nezpevněné komunikace nebo zřízení odvodňovacího žlabu, který by pohltil i nečistoty).
 - Reakce: Tento sjezd bude stavebně upraven. Jeho povrch bude tvořit lomový kámen, který bude zabetonovaný (požadavek PČR). Tím tedy nebudou nečistoty sváděny do přejezdové konstrukce. Navíc u přejezdové konstrukce se nachází velký žlab, který dokáže pojmout i nečistoty.

Železniční přejezdy (zpracovala Ing. Boubelová, tel. 972 244 498,
boubelova@spravazeleznice.cz)

- V podélném profilu pozemní komunikace je potřeba vykreslit průběh klopení v souladu s ČSN 73 6380, čl. 5.3.1.
 - Reakce: Doplněno

O14

PS 501 PZS P3950 v km 3,780

Zabezpečovací zařízení

- Požadujeme provedení výstražných křížů A32a na přejezdu se zvýrazněným žlutým reflexním orámováním.
 - **Reakce: Zapracováno jak v TZ, tak i ve výkresové části**
- Upozorňujeme na dopis čj. 3975/2015-O14 a související podmínky pro zřizování zemního pásu RD.
 - **Reakce: Bereme na vědomí a též doplněno do TZ.**
- Vzhledem k použití celých závor 4-kvadrantového provedení požadujeme prověření možnosti aplikace postupného (sekvenčního) sklápění. I případný negativní výsledek prověření požadujeme uvést do technické zprávy.
 - **Reakce: Sekvenční sklápění bylo zavedeno. Přepočítala se tabulka přejezdu a do TZ uvedena poznámka o sekvenčním sklápění.**
- Do technické zprávy požadujeme doplnit, že použité řešení odložení výstrahy na PZS musí umožňovat změnu času jen zaměstnanci provozovatele dráhy.
 - **Reakce: Doplněno**
- Výkaz výměr (soutis prací) nebyl v dokumentaci předložen.
 - **Reakce: Doplněno**

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 dvou HDPE trubek (modré, černé a fialové barvy).
 - **Reakce: K výkopovým pracím v délce více jak 500m nedorde.**
- Reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou (místo v Racku, 4U) pro případné budoucí umístění kamerového systému.
 - **Reakce: S kamerami se počítá, ale tento požadavek jsme doplnili do TZ, v případě, že by systém kamer nebyl zhotoven.**
- Požadujeme doplnit informace o uložení a zpracování signálu z kamerového systému. V TZ je to nedostatečně popsáno.
 - **Reakce: Doplněno – Záznam bude uchován po dobu 7. dní a přístup bude místní.**
- 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.
 - **Reakce: Doplněno**

1. Požární ochrana (Jiří Mička)

Připomínka ostatní:

B. Souhrnná technická zpráva

Část **B.8 Zásady organizace výstavby, písm. k)** požadujeme doplnit textem:

„Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065, email:

HZSBNOoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření

k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

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

Reakce: Doplněno

2. Objektová bezpečnost (Ing. Tomáš Slaný)

Připomínka zásadní:

B. Souhrnná technická zpráva

Do vhodné **části Souhrnné TZ** požadujeme vložit text:

„Nový technologický objekt 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."

Reakce: Doplněno

SŽG

Připomínky Správce ŽBP : (Ing. P. Bělehrad, Belehrad@spravazeleznic.cz , +420 972 625 479)

Chybí geodetická část I – nelze připomínkovat, pouze v STZ je zmínka o použitém mapovém podkladu získaném od SŽG.

ŽBP není nikde uvedené ani není řešena jeho náhrada při poškození/zničení stavbou.

V souhrnné TZ i v průvodní zprávě je chybně uveden název katastrálního území (správně má být Kounické Předměstí).

Reakce: Bude doplněno

Připomínky Správce ŽMP : (Ing. A. Bednář, BednarAd@spravazeleznic.cz , +420 972 624 534)

Chybí geodetická část – není co připomínkovat.

Reakce: Bude doplněno

Připomínky Odd. geodézie staveb : (Ing. J. Ondruška, Ondruskaj@spravazeleznic.cz , +420 972 624 353)

V technické zprávě je zmiňována Směrnice č. 11/2006. Pak již nenacházím ani nejmenší náznak zpracování geodetické části dle této směrnice. **!!! Nutno přepracovat / doplnit !!!**

Reakce: Bude doplněno

CTD

Centrum telematiky a diagnostiky (jako správce železničního telekomunikačního majetku ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace – dále jen CTD) obdrželo Vaši žádost o vyjádření k výše uvedené stavbě.

V dotčeném území se nachází zemní telekomunikační vedení v majetku Správy železnic, státní organizace ve správě CTD. Servis a údržbu tohoto vedení zajišťuje servisní organizace ČD – Telematika a.s.. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o vytýčení trasy u servisní organizace ČD – Telematika. Kabelové sítě a veškeré zařízení nesmí být stavbou nijak dotčeno, ani omezena nebo narušena jeho funkčnost.

Reakce: Doplněno do TZ, jako požadavek na zhotovitele.

Investorem výše uvedeného záměru je Správa železnic. Na úvod uvádíme, že záměrem je primárně dotčena infrastruktura ve správě OŘ Brno, a to v rozsahu níže uvedeném:

Traťový úsek (TÚ):

1281 Oslavany - Ivančice

Definiční úsek

1281 02 Moravské Bránice – Ivančice

V rozsahu dotčených úseků se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou regionální dráhu. Provozovatelem uvedené dráhy je Správa železnic. Vlastníkem je Česká republika, přičemž provozovatel předmětné dráhy má právo hospodařit s uvedeným majetkem státu.

Po prostudování dostupných podkladů k zájmové oblasti Vám Správa železnic sděluje následující:

- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Brno** (SSZT Brno, Bc. Petr Jambor, email: Jambor@spravazeleznic.cz)
 - TZ - PS_501 2.2 Navržené řešení
 1. Vzhledem k efektivnímu využití stávajícího PZZ došlo k přehodnocení typu PZZ v rámci doplnění závor. Text v technické zprávě TZ požadujeme upravit takto: "Stávající PZZ (s technologií PZZ-EA) bude doplněno celými závorami provedení hliníkové, s pozitivní signalizací, s LED výstražníky (s velkými kříži) v provedení s břevnovými svítilnami (dojde tak ke změně kategorie přejezdu z PZS 3SBI na PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2.)."
 - **Reakce: Doplněno**
 2. Pro akustickou signalizaci pro PZZ požadujeme instalovat zavedený zdroj akustické výstrahy s regulací hlasitosti, který umožní nastavení v souladu s čl. 4.1.3.5 ČSN 34 2650 (vyšší o 15 dB, než je hluk pozadí).
 - **Reakce: Doplněno do TZ**
 3. Umístění technologického objektu (TD) do terénu je nutno řešit dle pokynů výrobce (např. umístění TD na betonové patky).
 - **Reakce: Doplněno**
 4. Nové baterie požadujeme dimenzovat dle odběru zvoleného typu PZZ v provedení NiCd, bezúdržbového typu s garantovanou životností min. 15 let. Stávající dobíječ požadujeme nahradit novým dobíječem odpovídajících parametrů navržených nových baterií.
 - **Reakce: Zapracováno**
 5. Požadujeme doplnit a upravit stávající diagnostiku PZZ typu AŽD, včetně potřebného vybavení pro udržující zaměstnance a pro pracoviště údržby.
 - **Reakce: Diagnostika je řešena v TZ**

6. Požadujeme zahrnout změny vyvolané na PZZ do opravy SW PZZ-EA a opravy adresného SW (ZTP, TPC) na pracovišti výpravčího DOZ Moravské Bránice a indikačních a ovládacích prvků tohoto PZZ.

• **Reakce: Zapracováno**

7. Požadavky související s účinnou funkcí systému přepětových ochran elektronických zabezpečovacích zařízení. Požadujeme, aby objekty ve kterých je umístěno zabezpečovací zařízení s elektronickými prvky, byly vybaveny vnější ochranou před bleskem dle ČSN EN 62305 ed.2 s kvalitně provedenou uzemňovací soustavou.

• **Reakce: Doplněno**

8. Požadujeme zachování a případnou opravu silničního svodidla u výstražníku s označením "B" P3950 včetně projednání s příslušným správcem silničním komunikace.

• **Reakce: V TZ, která řeší danou komunikaci je tento požadavek zapracován.**

- **Správa elektrotechniky a energetiky (SEE, Ing. Jiří Milka, email: Milka@spravazeleznic.cz)**

- V PD je uvedeno pouze naspojování nového kabelového vedení elektrické přípojky na stávající kabel. S tímto návrhem nesouhlasíme a požadujeme vyměnit kabelové vedení v celé délce, tj. od přípojkové skříně EG.D po nový rozvaděč RE.

1. **Reakce: V TZ opraveno a opraveno v situaci i schéma.**

- Upozorňujeme, že stávající napájecí přípojka byla řešena jako jednofázová. Pro zajištění 3f odběru je nutné upravit smlouvu o odběru elektrické energie v součinnosti s energetiky OŘ Brno OES.

1. **Reakce: Bylo již zažádáno doloženo v dokladové části.**

- Při provádění zemních prací je nutné respektovat stávající podzemní inženýrské sítě, které je nutné vytyčit ještě před zahájením těchto prací, na základě žádosti u jejich provozovatelů.

1. **Reakce: Bereme na vědomí – informace doplněna v TZ**

- Při křížení a souběhu s ostatními podzemními rozvody je nutno provádět výkopy ručně a dodržet od těchto zařízení minimální vzdálenosti stanovené normou ČSN 73 6005.

1. **Reakce: Bereme na vědomí – informace doplněna v TZ**

- Po dokončení montáže musí být na zařízení provedena před uvedením do provozu výchozí revize a vydán PZ dle platných předpisů.

1. **Reakce: Doplněno do TZ.**

- Doplněnou a opravenou dokumentaci je nutné zaslat ke kontrole.

1. **Reakce: bereme na vědomí**

- **Správa tunelů a mostů (SMT, Ing. Petr Kácal, email: Kacal@spravazeleznic.cz)**

- V ZTP stavby jsme požadovali přestavět propustek ev. km 3,791 TÚ 1281 za nový nebo jej nahradit odvodňovacím zařízením. Úprava propustku není oprava ani nahrazení propustku odvodňovacím zařízením. V dokumentaci toto není řešeno, je třeba doplnit.
 - 1. **Reakce:** Tento propustek bude trvale zrušen a bude nahrazen novým odvodňovacím zařízením trati. Toto již bylo odsouhlaseno po telefonické dohodě a přes emailovou korespondenci. V TZ je odůvodněno a následně opraveno na základě emailové korespondence.
- **Správa tratí Brno** (ST Brno, Lukáš Odehnal, Dis., email: OdehnalL@spravazeleznic.cz)
 - V PD (výkresová část SO 202; část D.2.1) je chybně uveden název použité přejezdové konstrukce (STRAIL). Vzhledem k vzájemně nepříznivé konfiguraci silnice II/152 a žel. trati požadujeme před přejezdem osadit silniční svodidla. Ta by měla zabránit nevhodnému najíždění zejména dlouhých silničních vozidel (např. TIR) mimo přejezdovou konstrukci. Dále také zabrání poškozování výstražníků PZZ nevhodně nasměrovanými vozidly. Svodidla požadujeme osadit svislým DZ - směrová deska Z4. V předchozích letech je zde zaznamenáno několik silničních nehod, kdy vozidlo uvízlo mimo železničním přejezdu a bylo nutné, do doby vyproštění, přerušit drážní dopravu a nahradit NAD.
 - 1. **Reakce:** Název stávající konstrukce byl odstraněn. Silniční svodidlo bude ponecháno a následně osazeno zpět do původní polohy. Svodidlo bude osazeno svislou dopravní značkou Z3, nikoliv Z4, která zde postrádá smysl. Ve stávajícím stavu je již značka Z3.
 - Povrch terénu kolem výstražníků PZZ a RD požadujeme neupravovat ohumusováním a zatravněním. Povrch terénu požadujeme překrýt geotextílií a provést zásyp např. drceným štěrkem (8-16mm) nebo oblázky („kačírek“; 16-22mm). Důvodem je zajištění následné údržby dle technologických a provozních možností a zajištění trvalého a optimálního vzhledu ploch. Detail není v PD uveden.
 - 1. **Reakce:** Úprava kolem RD je obsažena v PD i ve výkresové části. Kolem RD je zpevněná plocha o šíři 1m kolem celého obvodu.
 - 2. **Reakce:** Úprava povrchu kolem výstražníků, je sice řešena s variantou kamene bez ohumusování, ale ještě tedy uvádíme do TZ.
 - V PD není uvedeno, co bude provedeno s propustkem v km 3,780 (vyčištění, reprofilace) - požadujeme doplnit.
 - 1. **Tento propustek bude trvale zrušen a bude nahrazen novým odvodňovacím zařízením trati. Toto již bylo odsouhlaseno po telefonické dohodě a přes emailovou korespondenci. V TZ je odůvodněno a následně opraveno na základě emailové korespondence.**
- **Správa pozemních staveb Brno** (SPS, Aleš Koukal, email: koukal@spravazeleznic.cz)
 - Z pohledu SPS Brno nemáme žádné zásadní připomínky.
 - 1. **Reakce:** Bereme na vědomí
 - Dle předložené dokumentace stavby Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany nebude dotčeno žádné zařízení ve správě SPS Brno.

1. Reakce: Bereme na vědomí

- Pouze upozorňujeme, že nově budovaný objekt pro technologii přejezdu, tedy MTO musí být vybudován v souladu s Pokynem SŽ PO-10/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Malé technologické objekty.

1. Reakce: Informace doplněna.

- Dle rozsahu předložené dokumentace s vazbou na tento pozemní objekt však toto ani nelze ověřit (dokumentace neuvádí ani rozměry tohoto MTO).

1. Reakce: Bereme na vědomí MTO je pouze v TZ uveden a je součástí společné skříně s VTO.

- Na výše uvedené pouze upozorňuji, tento MTO nebude ve správě a údržbě SPS Brno. Doporučuji, aby toto bylo řádně ověřeno zejména na úrovni SSZT jako budoucího správce tohoto MTO.

1. Reakce: Bereme na vědomí

- Úsek řízení provozu (Ing. Milan Šimon, email: SimonMi@spravazeleznic.cz)

- Souhrnná technická zpráva – B:

1. kap. B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání (str. 8): Je uvedeno, že drážní doprava je na řešené trati organizována a řízena podle předpisu SŽDC D3. Drážní doprava je na řešené trati již organizována dle předpisu SŽDC D1. Text v dokumentaci opravte.

• Reakce: Opraveno

2. kap. B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie (str. 16) Je uvedeno, že během 10 denní výluky budou realizovány rozhodující stavební práce na všech třech řešených přejezdech. Projektová dokumentace řeší pouze jeden přejezd a to P3950. Přilehlé výjezdy z polních cest jsou součástí řešeného přejezdu. Uvedte dokumentaci do souladu.

• Reakce: Opraveno

3. podkapitola Osobní doprava (str. 16) Smlouva o zajištění dopravní obslužnosti je uzavírána s krajem Jihomoravským, nikoli Jihočeským. Překlep opravte.

• Reakce: Opraveno

4. kap. B.8 Zásady organizace výstavby, odst. n, (str. 21): Je uvedeno: „Realizace P63950 bude prováděna v době kompletní výluky železničního provozu na trati dle bodu B.4b. Opravte identifikační označení přejezdu na P3950.

• Reakce: Opraveno

5. Dle bodu B.4b budou v době 10 denní výluky železničního provozu realizovány rozhodující práce. Požadujeme upřesnit plán organizace výstavby takovým způsobem, aby z něj bylo zřejmé, zdali bude po skončení 10 denní výluky železničního provozu přejezdové zabezpečovací zařízení plně funkční či nikoli. Dále by z něj mělo být zřejmé, zdali a kdy bude vyloučena silniční doprava. V případě, že po skončení 10 denní výluky železničního provozu bude silniční

doprava provozována, přejezdové zabezpečovací zařízení nebude plně funkční, je třeba v projektové dokumentaci uvést, jak bude zabezpečeno organizování drážní dopravy, např. jízda vlaků se zvýšenou opatrností (zpravování Op rozkazy).

- Reakce: Výluky byly přesněji popsány v STZ v B.4. Na stavební část je vynahrazeno 10 dní a na zabezpečení přejezdu – SZZ a TZZ budou 4 dny. Celkově tedy 14 dní.