


Zpracoval:

Tomáš Brhel

 +420 606 710 084 tbrhel@sbprojekt.cz

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

779 00 Olomouc

V Hodoníně dne 7.8.2020

Věc: Reakce na připomínky DSP

Stavba: "Rekonstrukce železniční zastávky Skrbeň a přejezdu (P7624) s PZS v km 11,627 trati Kostelec na Hané - Olomouc"Souhrnné stanovisko OŘ Olomouc

(Zpracovatel: Ing. Otakar Srovnal tel: 724 590 159)

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT, Ing. Janka Hojgrová, M: 725 344 876, E: Hojgrova@szdc.cz)

- Rozsah zabezpečení PZS (počty a umístění výstražníků) nejsou v souladu s Rozhodnutím Drážního úřadu, Sp. zn.: MO-SDO0025/20/Sj, Č. j.: SUCR-5404/02/Sj ze dne 5.4.2018 (Rozhodnutí DÚ), kde je navrženo 7 výstražníků. Definitivní počty výstražníků jsou stále v jednání investora, projektanta a Policie ČR. **Bylo vydáno nové rozhodnutí Drážního úřadu Č.J.: DUCR-5404/20/Sj. Toto vyjádření je v souladu s navrženým zabezpečením přejezdu. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- Nesouhlasíme s navrhovaným umístěním výstražníku A2 v ulici Nová čtvrť (navrhovaným umístěním vzniknou další komplikace – jízda kolem 2 výstražníků za sebou při odbočování vlevo mimo přejezd nebo jízda na točnu a současné výstraze; nejasná pravidla pro další jízdu silničního vozidla; další značné prodloužení výstrahy na PZS). **Výstražné skříně A1,A2 byly sloučeny na jeden stožár výstražníku, jako tomu bylo v přechozím stupni dokumentace. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- V rámci zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy bylo na jednání s projektantem navrženo vícero možností pro odbočení vozidla z hlavní komunikace vlevo, tzn. ve směru jízdy z ul. Hlavní – na ul. J. Fialy (omezení délkou vozidla, omezení zákazem odbočení s možností dostavby "točny" vpravo za přejezdem, atd.). Výsledná varianta nebyla prozatím určena. **Trvalé dopravní značení přejezdu bylo doplněno. Odbočení z ul. Hlavní – na ul. J. Fialy bylo zakázáno pro vozidla delší než 6m. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**



- Pokud bude v projektové dokumentaci zpracována jiná varianta zabezpečení přejezdu, než je ve stávajícím Rozhodnutí DÚ, bude OŘ Olomouc požadovat nové veřejnoprávní projednání a Rozhodnutí DÚ před schválením projektové dokumentace a realizací stavby. **Bylo vydáno nové rozhodnutí Drážního úřadu Č.J.: DUCR-5404/20/Sj. Toto vyjádření je v souladu s navrženým zabezpečením přejezdu. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- Vytyčení kabelových tras je zapracováno v koordinační situaci stavby. Nutno respektovat stávající kabelové trasy během stavebních prací. Tato podmínka je zapracována i do souhrnné technické zprávy, která je součástí dokumentace. **Bylo doplněno do STZ „B“. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**

Správa tratí Olomouc (ST Olomouc, Ing. Ondřej Svák, M: 601 574 402, E: Svak@szdc.cz)

- Návrh křižovatky v blízkosti železničního přejezdu musí být v souladu s ČSN 73 6102 "Projektování křižovatek na pozemních komunikacích" a s ČSN 73 6380 Z1 "Železniční přejezdy a přechody".
- V rámci zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy požadujeme omezit délku odbočujícího vozidla z hlavní komunikace vlevo na 6,0 m, tzn. ve směru jízdy z ul. Hlavní na ul. J. Fialy bude za přejezdem vpravo umístěno svislé dopravní značení B24b "Zákaz odbočení vlevo", spolu s dodatkovou tabulkou E12 s textem "Pro vozidla délky nad 6 m".

Průjezd křižovatkou je ověřen vlečnými křivkami pro vozidlo délky 6,890 m viz projektová dokumentace D.E.1.1 příloha č. 2.3., proto v rámci zajištění bezpečnosti je odbočení vlevo na ul. Nová čtvrť omezeno pro délku vozidla do 6,00m. Pro průjezd delších vozidel je zřízeno obratiště. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

Dopravní značení bylo doplněno v souladu s připomínkou. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

1.) Správa elektrotechniky a energetiky (SEE, Ing. Lukáš Zítka, M: 724 484 939, E: Zitka@szdc.cz)

Rozváděč RO navržený pouze pro samostatné napájení zabezpečovacího zařízení požadujeme doplnit o možnost napájení celé zastávky Skrbeň včetně zabezpečovacího zařízení z náhradního zdroje elektrické energie. **Bylo doplněno. Tomáš Voldán, Ing. Jan Slivka, SB projekt s.r.o.**

2.) Odbor energetiky a služeb, oddělení elektrické energie (OES-OEE, Ing. Jaroslav Michalík, M: 602 720 398, E: Michalik@szdc.cz)

K předložené DSP nejsou ze strany OES-OEE zásadní připomínky. Jedná se o přemístění měření stávajícího odběrného místa (OM) bez požadavku na úpravu distribuční sítě (DS) ČEZ – Distribuce, a.s. Žádost o připojení (přemístění měření) je nutno podat 2 měsíce před realizací stavby. V technické zprávě požadujeme jednoznačně popsat, že podružný elektroměr Správy železnic musí být součástí dodávky stavby. **Poznámka, že podružný elektroměr bude součástí dodávky stavby, je v TZ SO 07 uvedena již od prvopočátku na dvou místech a v kapitole 2.6 navíc zvýrazněna jejím podtržením. Patrně došlo v rámci připomínek pouze k jejímu přehlédnutí.**



Tato poznámka byla ještě doplněna i do přehledového schéma napájení SO 07. Tomáš Voldán, Ing. Jan Slivka, SB projekt s.r.o.

Centrum telematiky a diagnostiky (CTD, Jiří Sládek, Dipl. technik, M: 725 122 904, E: Jiri.Sladek@tudc.cz)

- Při realizaci stavby dojde ke styku s telekomunikačním vedením (HDPE – HDPE trubka, TK – traťový kabel) v majetku Správy železnic, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD-Telematika a.s., č.j.: 1202007580 ze dne 27.4.2020. **Zpracováno do Souhrnné technické zprávy „B“. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- Požadujeme před stavbou objednat u ČD-Telematika a.s. 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, Centrum telematiky a diagnostiky (CTD) dle platných Všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic. **Zpracováno do Souhrnné technické zprávy „B“. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- V PD se počítá s kabeláží v rozsahu km 6,800 – 13,855 s pokládkou párových a čtyřkovaného kabelu včetně pokládky 2x HDPE trubek (modrá a černá). Úpravy zařízení - výpichy z TK budou prováděny ve spolupráci servisních pracovníků ČD-Telematika a.s. **Zpracováno do Souhrnné technické zprávy „B“. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- Součástí pokládky HDPE trubek bude vyhotovení protokolu o kalibraci a tlakutěsnosti trubek. **Zpracováno do Technické zprávy. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**

3.) ČD-Telematika a.s.

Zůstává v platnosti souhrnné stanovisko ČD-Telematika a.s. k existenci komunikačního vedení a zařízení č. j.: 1202007580 ze dne 22. 1. 2020, které je součástí přílohy.

Odbor řízení provozu (O11)

oddělení technologie a kontroly

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

- V dokumentaci jsou chybně uvedeny vlastnické značky většiny předpisů. Do doby novelizace těchto předpisů musí být i nadále používána značka „SŽDC“ nikoliv „SŽ“ (např. předpis „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“ je chybně uváděn jako „SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis“). **Bylo v dokumentaci opraveno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- Požadujeme v zastávce zřídit rozhlas, informační systém a přípravu pro kamerový systém. **Byla položena chránička PE110 z RD podél nástupiště. Zpracováno do dokumentace. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.**
- SO 04 Nástupiště: není doložen výkres s navrženým orientačním systémem. **Výkres je doplněn v části dokumentace D.E.1.1 v příloze č. 9. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.**



Část B.4 Dopravní řešení

- V kap. 3.2 Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu požadujeme doplnit informaci o nové délce nástupní hrany nástupiště.
Bude nově doplněna podkapitola „Navrhované úpravy železniční dopravní cesty“ s uvedením parametrů zastávky (hrana 60 metrů, 550 nad temenem kolejnice, bezbariérový přístup). Ing Miroslav Pösel, Dopravní projektování spol. s.r.o.
- Kap. 5 Dopravní technologie během výstavby: v souvislosti s vypnutím/výlukou PZZ je nutno respektovat a zpracovat ustanovení článků 3546 – 3557 předpisu SŽDC D1.
Bylo doplněno do bodu „7. Činnost zabezpečovacího zařízení“ v popisu stavebního postupu SP1. Ing Miroslav Pösel, Dopravní projektování spol. s.r.o.

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: p. Petr Zelený, tel. 972 325 457)

- F.1.10 je uvedena výluka TK v délce 21 dnů nepřetržitě, přičemž ze stavebních postupů vyplývá nepřetržitá výluka 14 dnů nepřetržitě (SP1). Nutno dát do souladu s tím, že akceptujeme nepřetržitou výluku TK v délce max. 14 dnů nepřetržitě. Pracovní postupy vyžadující výluky TK v rámci jednotlivých SO (B.4) nutno v rámci technologických a bezpečnostních podmínek provádět společně. Viz následující.
 1. fáze (3 dny): **žel. přejezd ještě otevřený, začíná výluka kolejí, demontáž svršku podél nástupiště až po přejezd, zřízení provizorního přejezdu (pro osobní vozidla a IZS) za nástupištěm směr Příkazy, počátek rekonstrukce spodku a nástupiště**
 2. fáze (9 dnů): **uzavírka žel. přejezdu, rozebrání přejezdové konstrukce, demontáž zbytku svršku, rekonstrukce spodku, demontáž přejezdové komunikace**
 3. fáze (3 dny): **dokončení žel. spodku a nástupní hrany nástupiště, počátek montáže svršku ve směru od přejezdu**
 4. fáze (2 dny): **dokončení svršku, podbití, montáž přejezdové konstrukce**
 5. fáze (3 dny): **dokončení rekonstrukce přejezdové komunikace a nástupiště**
 6. fáze (10 dní): **dokončovací práce za provozu****Ing. Miroslav Posel, Dopravní projektování spol. s.r.o.**
- S ohledem na předchozí, a pro přehlednou orientaci a objektivní posouzení požadujeme doplnit souhrnný časový harmonogram již v tomto stupni PD (B.4 – 5.2).
Bylo doplněno. Ing. Miroslav Pösel, Dopravní projektování spol. s.r.o.



- B.4.2 – Opatření pro osobní dopravu (vedení NAD) bude generovat fatální dopady do obratu souprav a návaznosti spojů. Jízdní doba NAD s přestupy bude min. 30 min proti jízdní době vlaku 10, resp. 11 min. Opatření pro osobní dopravu požadujeme dopracovat, zejména popis předpokládaných dopadů a z toho vyplývajícího návrhu opatření pro GVD, případně úpravu vedení NAD s eliminací dopadů pro GVD osobní dopravy.

Navrhuje se doplnit do dokumentace alternativu pro vedení NAD ve formě páteřní linky po trase Olomouc-Řepčín – Příkazy (mimo Horka nad Moravou a Skrbeň) a přípojně linky vedené minibusem NAD v úseku Olomouc-Řepčín – Horka nad Moravou – Skrbeň a zpět s přípoji na vlaky a autobusy páteřní linky v ŽST Olomouc-Řepčín. Bude generovat více ujetých kilometrů a požadavků na vozidla, ale dojde ke zkrácení jízdních dob autobusů NAD a zkrácení zpoždění během výluky. Opatření bude mít menší dopad na tranzitní cestující.

Ing. Miroslav Posel, Dopravní projektování spol. s.r.o.

Odbor traťového hospodářství (O13)

(zpracovatel: Ing. Jiří Lelek, tel. 972 322 583)

Zásadní připomínky k projektu

- Požadujeme doplnit výpočty pražcového podloží a dopracovat řezy.
- Požadujeme doložit situaci dopravního značení s osazením svislého dopravního značení zákaz odbočení pro vozidla delší než stanovená mez umístěním značky B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ s dodatkovou tabulkou E 7b „směrové šipka pro odbočení“ pro odbočení z přejezdu do ul. Nová čtvrť. Důvodem je nedosažení požadované vzdálenosti dle ČSN 73 6380.

Výpočty a řezy byly doplněny. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

Trvalé dopravní značení přejezdu bylo doplněno. Odbočení z ul. Hlavní – na ul. J. Fialy bylo zakázáno pro vozidla delší než 6m. Tomáš Brhel SB projekt s.r.o.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek (zpracoval Ing. Jiří Lelek, tel. 972 322 583; lelek@szdc.cz)

- Pro zřizování bezстыkové koleje použijte nové kolejnice o délce 75 m (bod 5.4 a 5.6 TZ).
- Zvažte, zda by nebylo vhodné, když bude výluka, ještě vyjmout cca 50 m koleje směrem do Olomouce (km 11,575-11,625), a vyčistit znečištěné šterkové lože. Pak by bylo možné vložit bez řezání 2 x kolejnice délky 75m.
- Do technické zprávy doplňte, že se v přejezdu použijí upevňovací s antikorozní úpravou podle schválených TPD. V soupise prací to uvedeno je.

V TZ je použití 75 m kolejnic nově doporučeno. Rozpočtově se jedná o stejnou položku. Vzhledem k už tak vysokým nákladům na stavbu se přikláníme navazující úsek koleje v navrhované délce 50 m ponechat bez zásahu, tj. bez čištění KL a rekonstrukce



kolejnic. Do TZ kapitoly 5.4 byly antikoroziní upevňovací doplňky. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

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

- Každá stavba koleje (včetně oprav) bude v popisu stávajícího stavu obsahovat údaje o vyskytujících se poruchách a nedostacích (blatáky, hodnocení kvality GPK, funkčnost odvodnění, sklony svahů náspů a zářezů, šířka stezek apod.) a údaje o četnosti údržby (především četnost podbíjení za posledních 5 let).
- V archivním vrtu byla zastižená hladina podzemní vody v hloubce 0,8 m p.t. Na základě předpisu SŽDC S4, přílohy 13, čl. 23 nesmí být zlepšená zemina navrhována v dosahu hladiny podzemní vody, přičemž doporučujeme zlepšené zeminy navrhovat také mimo dosah kapilární vzlinavosti pro křivku h_s v příloze 7, obrázek 3. S ohledem na relativně příznivé základové poměry stavby, kdy se na základě archivní vrtu nacházejí v hloubce 1,5-2,4 m p.t. štěrkopisky, povolujeme zlepšení pojivy. Doplňte do TZ: „Namísto vápna bude použito hydraulické silniční pojivo. V rámci stavby budou ověřeny minimálně 3 druhy hydraulických silničních pojiv, přičemž se použije pojivo s nejpříznivějšími výsledky. Zlepšená zemina bude vykazovat třídu pevnosti v tlaku R_c alespoň C1,5/2,0 a CBR min. 30 %. Zlepšená zemina se provede na plný záběr frézy, tj. bude v tloušťce 0,5 m (0,42 m). Zemina zlepšená pojivem nesmí v tomto případě promrznout a bude navržena dostatečná ochrana proti mrazu.
- Chybí výpočty pražcového podloží na únosnost a promrzání. Požadujeme doplnit. Předložená skladba nevyhovuje z hlediska promrzání, ani když se připustí částečné promrznutí zeminy zlepšené pojivem!
- TZ: Požadavky na jednotlivé materiály neodpovídají stupni dokumentace DSP. Požadujeme doplnit u:
 - geosyntetik vlastnosti dle OTP: pro filtrační geotextilie v trativodu (zejména pevnost v tahu, charakteristickou velikost otvoru O90, odolnost proti statickému protržení),
 - zlepšených zemin specifikaci pojiva (druh, množství) a specifikaci výsledné zlepšené zeminy (CBR, R_c , únosnost na vrstvě apod.),
 - trativodních šachet materiál šachet i poklopů,
 - u trativodních rýh výplň rýhy, perforace trativodních trubek (po celém obvodu nebo jen v určité výšce, když je sklon 3 ‰).

Příčný řez, trativod: vyrovnávací lože z betonu bude ukloněno směrem k trativodní trubce nebo bude povrch betonové lože rovný a na něj se položí trubka (zkrátka pískové lože se nahradí betonovým).

Nástupiště (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@szdc.cz).

Navrhovat zde nástupiště šířky 3,0 m je potřeba řádně zdůvodnit, frekvence cestujících tomu zjevně neodpovídá.

Ad 1. odrazka) Údaje o stávajícím stavu jsou do TZ doplněny.



Ad 2. odrážka) Požadavky na zlepšenou zeminu byly do PD zapracovány. Byla zvýšena tloušťka konstrukční vrstvy ze štěrkodrti na 20 cm tak, aby zlepšené podloží vyhovovalo na promrzání.

Ad 3 odrážka) Výpočty byly doplněny jako příloha TZ.

Ad 4 odrážka) Specifikace materiálů je do TZ doplněna.

Lože trativodu bylo upraveno.

Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

SO 04 Nástupiště

- TZ je svým obsahem spíše pro stupeň záměr projektu než DSP. Doplněte všechny detailní informace o nástupišti (nástupní hrana včetně popisu založení, zásyp nástupiště, povrch nástupiště, popis nenástupní hrany a svahu za ní, chybí popis čelních zídek, na nástupišti jsou i služební schůdky, chybí jakýkoliv popis zábradlí atd.).

Půdorys:

- Do půdorysu doplňte rozhodující výškové kóty a sklony ploch nástupiště.
- V půdorysu nástupiště budou zakresleny všechny sloupky (osvětlení, rozhlas, orientační systém apod.) a budou tyto prvky okótovány od nástupní hrany.
- U schodišť musí být doplněno zvýrazněny nástupní a výstupní stupně.
- Před schodišti musí být zakreslen zdrsněný pás (také popsán v TZ).
- Před schodištěm ústícím na parkoviště je nutné zřídit varovný pás. Nevidomý schodištěm vstupuje do nebezpečného prostoru.

Zlepšenou vrstvu proveďte pod celým nástupištěním prefabrikátem.

Šířka nástupiště 3,0 m byla navržena z důvodu, že v místě je dostatečný prostor na drážním pozemku stávající sypané nástupiště má plochu o šířce cca 3 m. S přihlédnutím k požadavku ČSN 73 4959, kde je stanoveno, že šířka vnějších nástupišť má být nejméně 3,0 m a musí být nejméně 2,5 m, jsme od počátku navrhli standartní šířku 3,0 m. Máme za to, že standartně stanovenou šířku v ČSN nemusíme zvlášť odůvodňovat. Navržené řešení je prostorově komfortní zvláště při nastupování cestujících s bicykly apod. Během zpracování stupně dokumentace pro územní řízení nebyl ze strany Správy železnic vznesen požadavek na provedení nástupiště o šířce 2,5 m.

Další uvedené požadavky byly do SO 04 doplněny. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištech (zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

Bez připomínek.

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



- Vzhledem k tomu, že byly splněny připomínky z předchozího stupně a stavba je koordinovaná se stavbou „Silnice III/4466 Skrbeň – průtah“, nemáme další připomínky.

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

(Zpracovatel: Ing. Martin Musil tel: 602 711 755)

Zabezpečovací zařízení

- Snímače počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášecí obvod) musí být umístěny nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku. **Bylo zapracováno, Tomáš Brhel SB projekt s.r.o.**
- V dokumentaci chybí schéma silničního dopravního značení i když je v části D PS01-02_TZ Technická zpráva uvedeno. Vzhledem ke vzdálenosti křižovatky do ulice Nová Čtvrť od hranice nebezpečného pásma přejezdu menší než 10 metrů je třeba zvážit případnou úpravu dopravního opatření. Například doplnit dopravní značku zákaz odbočení vlevo B24b ve směru do ulice Nová Čtvrť od přejezdu. **Dopravní značení bylo doplněno, Tomáš Brhel SB projekt s.r.o.**
- Je nutno posoudit možnost aplikace sekvenčního (postupného) sklápění závor a případně doplnit do dokumentace. **Sekvenční sklápění bylo do dokumentace zapracováno, Tomáš Brhel SB projekt s.r.o.**

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

- Požadujeme na nově budovaném nástupišti zrealizovat přípravu na kamery a informační zařízení (trubkování). Při případné realizaci je nutno respektovat podmínky příslušné SSZT ve věci ochrany/přeložky/přepojení kabelových sítí.

Do stavební části projektové dokumentace je přidána poloha osvětlení. Poloha informačního zařízení je blíže specifikována v části dokumentace D.E.1.1. příloze č. 9., Ing Tomáš Derka Drawings s.r.o.

Odbor životního prostředí (O15)

(Zpracovatel: Ing. Anna Šiklová tel: 702 194 289)

V části B_6_1 Vliv stavby na ŽP je odkazováno na samostatnou přílohu PD s detailním řešením odpadového hospodářství, příloha však není obsažena. Požadujeme doplnit. **Odpadové hospodářství bylo doloženo, Mgr. Jan Michalička Ecological Consulting a.s.**

Odbor pozemních staveb (O23)

(zpracovatel: Ing. Lenka Žemličková Ph.D., tel. 728 750 333)

SO 06 Přístřešek pro cestující – požadujeme do PD doložit a doplnit:

SB projekt s.r.o., Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín, IČ: 27767442, DIČ: CZ27767442

Společnost zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl C, vložka 70632



- Podrobný statický výpočet pro střešní konstrukci a svislé podpěrné sloupky, včetně doplnění rozměrů konstrukční prvků do výkresové dokumentace.

Statický posudek vazníkového zastřešení není součástí dokumentace pro stavební povolení, návrh vazníku vypracovává přímo zhotovitel vazníků. Statický posudek sloupů a průvlaků je doplněn, součástí E.1.2.1 – Technické zprávy. Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

- do TZ a výkresové dokumentace doplnit podhled střešní konstrukce (dle rozpočtu palubky), Doplněno, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

- s budoucím správcem objektu SPS prověřit, zda požadují z pohledu údržby, revizní otvor do podstřešního uzavřeného prostoru,

Vzhledem k malému manipulačnímu prostoru v podstřeší není nutné zřizování revizního otvoru do podhledu, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

- větrací otvory mezi konralatemi v podstřeší opatřit mřížkou proti hmyzu, Doplněno do TZ a rozpočtu, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

- do půdorysu požadujeme doplnit mobiliář (kromě laviček i odpadní koše); mobiliář musí splňovat parametry dané Pokynem SŽDC PO-20/2019-GŘ (Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář), např. rozměry, konstrukční materiály, povrchové úpravy, atd., Prvky mobiliáře splňují pokyn SŽDC PO-20/2019-GŘ, prvky jsou podrobně popsány v příloze E.1.2.11 – Výpis specifických prvků – Mobiliář, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

Výpis prvků, Doplněno, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

DEMOLICE stávajícího pozemního objektu (přístřešek pro cestující společně s reléovou místností)

- Technickou zprávu – bude zpracována dle části E., bod ca) SM 11, Změna 1 , příloha č.2, navíc bude obsahovat:
- pořízenou fotodokumentaci objektu
- Výkresy:
- situace 1 : 1 000 (1 : 500),
- výkresy 1 : 100 (1 : 50) - půdorysy, příčné řezy se základním okótováním.
- Výkazy výměr
- DO TZ doplnit, že s výziskem (ocelový šrot) bude zacházeno v souladu se Směrnicí SŽDC č. 42 - Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Projektová dokumentace Demolice bude zpracována jako součást Aktualizace projektové dokumentace v srpnu 2020, Ing. Barbara Zapletalová, Ingremo s.r.o.

HROMOSVODY:

- Technickou zprávu – bude zpracována dle části E., bod ca) SM 11, Změna 1 , příloha č.2, navíc bude obsahovat:
- zdůvodnění typů hromosvodů a rozmístění jímací soustavy,



- napojení na uzemňovací soustavu, propojení zemniců a popis zvolených materiálů.
- Výkresy:
- schéma napojení jímačů na uzemňovací soustavu,
- propojení zemniců, dispoziční výkresy jímačů na střechách a návrh detailů,
- provedení svodů a propojení kovových konstrukcí objektu.
- Výkazy výměr

Pro přístřešek pro cestující byl zpracován výpočet rizika dle normy ČSN EN 62305-2:2013-02, ze kterého vyplývá, že je nutno zajistit ochranu před bleskem. Avšak hromosvod není potřeba budovat, protože přístřešek se nachází v ochranném prostoru osvětlovacích stožárků (ověřeno pro konkrétní vzdálenosti metodou ochranného úhlu a valivé koule). Součástí SO07 bude vybudování uzemnění přístřešku pro cestující, na které bude připojeno uzemnění armatury jeho železobetonové konstrukce (tzv. zemnicí bod). Toto uzemnění bude společné se stožárem osvětlení OS2, jelikož se tento stožár nachází ve vzdálenosti menší než 5m. Tomáš Voldán SB, projekt s.r.o.

Orientační systém (zpracovala Ing. Heltová tel: 725 050 149):

- OS je součástí SO 04 nástupiště, ale výkresová dokumentace zcela chybí, je pouze slovní popis v TZ. Požadujeme doložit situaci s přesným umístěním prvků OS a výkres jednotlivých prvků včetně ukotvení.

Orientační systém je doplněn v části dokumentace D.E.1.1 v příloze č. 9. Ing. Tomáš Derka, Drawings s.r.o.

Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)

(Zpracovatel: Ing. Ondřej Plocek tel: 727 827 268)

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

Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

(zpracovatel: Ing. Jakub Vaněk tel: 727 950 463)

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

V části B.4 Odolnost a zabezpečení stavby/Protipožární ochrana RD část znění odstavce „Na vnitřní stěně v domku bude umístěn jeden práškový příp. halonový (dle typu a ceny technologie) hasicí přístroj umožňující hašení elektrického zařízení. Hasicí přístroj bude dodán zhotovitelem stavby.“ požadujeme nahradit ustanovením:

„V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek 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 hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg)."

Bylo nahrazeno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

PBŘ – Samostatná příloha TZ: PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 11,627

V části e) zhodnocení stavebních konstrukcí požadujeme vložit ustanovení:

„Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k reléovému domku ze kterých budou patrné požární technické charakteristiky včetně požární bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce.“

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

Požadujeme vyhodnotit požární odolnost navržených dveří s ohledem na požadovanou požární odolnost EI 30 DP1.

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

A dále v části f) zhodnocení stavebních hmot požadujeme vložit ustanovení:

„Vnější zateplení objektu je navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).“

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

A dále v části h) odstupové vzdálenosti požadujeme aktualizovat výpočet odstupových vzdáleností ve vazbě na návrh dveří s požární odolností a dále vložit ustanovení:

„Okolí reléového domku do vzdálenosti 5 m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek.“

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

A dále v části k) hasicí přístroje část znění odstavce „Technologický domek bude vybavena SHP (sněhovým hasicím přístrojem) o náplni 6 kg.“ požadujeme nahradit ustanovením:

„V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek 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 hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg)."

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

A dále do vhodné části Požárně bezpečnostního řešení požadujeme vložit ustanovení:



„Pokud bude do objektu 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 dělící 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 dělícími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělící 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.“

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

F. ORGANIZACE VÝSTAVBY

V části F.1.6 ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A O PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍM BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ část znění odstavce „Během stavby nesmí dojít ... v souladu se Zákonem o požární ochraně č. 91/1995 Sb.“ požadujeme nahradit ustanovením: „Během stavby nesmí dojít k omezení příjezdu vozidel IZS.

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 Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko JPO HZS Správy železnic Přerov, Tovární 439/14, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, 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."

Bylo doplněno. Tomáš Brhel, SB projekt s.r.o.

Správa železniční geodezie

(zpracovatel: Ing. Jaroslav Eichler tel: 724 932 340)

Reagoval: Roman Matula, Geometra – zeměměřická kancelář s.r.o.

Připomínky Odd. mapování : (Ing. P. Láhner, Lahner@szdc.cz , +420 972 741 034)

Bylo by vhodné doplnit železniční polygony do kresby (obzvláště, když se zde plánují kabelové trasy).

DOPLNĚNO

Ve stanicích a nz. Horka nad Moravou doplnit čísla kolejí, viz schémata stanic. **DOPNĚNO**

Štěrkové lože je zaměřeno pouze dvěma liniemi (jednou na každé straně koleje), měly by být 4 linie celkem. Znárodnují spodní a horní hranu lože na každé straně koleje. **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Všechny symboly tlumivek by měly být nahrazeny kabelovým objektem (nejedná se o tlumivky, ale skříně TJA). Viz foto 584_skříně_TJA. **OPRAVENO**

Výhybky by měly mít bod odbočení (viz předpis SŽDC M20/MP005). **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Všechny fotografie (např. F585, atd.) jsou ke stažení zde:

<https://datashare.szdc.cz/index.php/s/sVsPt99N8kJzRh/authenticate>

heslo:sz

Žst. Olomouc-Řepčín:

Km 6,950 – námezník mezi kolejí a plotem – má být správně hranice provozovatele dráhy, F585

OPRAVENO

Km 6,969 – popis návěstidla je „S1“ (ne S1-SEN) F586 **OPRAVENO**

Km 6,976 – symbol výkolejky - výkolejka s tělesem, F587 **OPRAVENO**

Km 6,987 – výhybka je pravá (černý opačný půlkruh), viz schema stanice **OPRAVENO**

Km 7,0 – je zde i staničník na ceduli, těsně před kamenným, F588 **V DOBĚ MĚŘENÍ OPOMENUT (NENALEZEN)**



Přejezd km 7,482 – všechny výstražníky jsou bez aktivní signalizace (není tečka v trojúhelníku)

OPRAVENO

Změnit písmena u výstražníků – D na E (F593), C na A, B na C (F594), A na B a E na D (F595)

OPRAVENO

Km 7,7 – 7,8 vpravo tratě. Svah je vyšší než ukazují šrafy 0,1 a 0,2 m - F596. **NA FOTCE JE ZŘETELNÝ SVAH ŠTĚRKOVÉHO LOŽE (MY ZAMĚŘILI POUZE PATU LOŽE), HRANA A PATA SVAHU PODLOŽEM MŮŽE BÝT OPRAVDU JEN 0,2m TO NA FOTCE NEJDE POZNAT**

Km 7,8 – 8,4 – vlevo trati - šrafy často spojují linie, kde je rovina (převýšení 0,1 m) a chybí tam, kde je svah (např. mezi silnicí vlevo trati a nejbližší patou svahu k silnici. Silnice by měla být zároveň horní hrana svahu). **DOPNĚNO**

Km 8,0 – je zde pouze izolovaný styk, počítadlo náprav není (F599), počítadlo je v km 8,050 (F600).

ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE

Km 8,250 – 8,4 – vpravo trati – kresba svahů neodpovídá situaci v terénu. **NA FOTKÁCH JE PODLE MNE NAVÍC JEN ŠTĚRKOVÉ LOŽE ZE KTERÉHO JSME ZAMĚŘILI JEN PATU**

Km 8,4 – vedení VN přes trať – **F601 ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Km 8,555 – propustek má vlevo trati široké koryto ve žlabu – F602 **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Km 8,650 – vpravo trati před přejezdem – svahy neodpovídají skutečnosti v terénu F603, opačně spodní a horní hrana **OPRAVENO**

Km 9,310 – dilatační zařízení v ose - F606, a případně hranice provozovatele dráhy F607

ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE

Km 9,6 – velký popis „žst. Horka nad Moravou“ má být správně „nz. Horka nad Moravou“, viz schema, zkratka znamená nákladíště, zastávka **OPRAVENO**

Km 9,8 – symbol výhybky 2 - oblouková, viz schema a F608 **OPRAVENO**

Km 10,010 – VN přes trať F609 **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Km 10,020 – výstražný kolík vlevo trati F610 **V DOBĚ MĚŘENÍ OPOMENUT (NENALEZEN)**

Km 11,340 – VN přes trať F611 **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Km 11,627 – výstražníky bez aktivní signalizace F6012 **OPRAVENO**, velký popis bude „zast. Skrbeň“ (ne žst. Skrbeň) **OPRAVENO**

Km 13,580 – dilatační zařízení v ose F616 **ZJEDNODUŠENÉ ZAMĚŘENÍ, KOMENTOVÁNO V TZ – PROJEKTANT NEPOŽADUJE**

Km 13,669 - výstražníky bez aktivní signalizace F 618 **OPRAVENO**

Km 13,7 – 13,820 - Lampy 19,20,21 a 22 už sneseny, nejsou (F619, F620) **OPRAVENO**

Symbole existujících lamp 16,17 a 18 budou nakresleny stejným symbolem jako byly lampy 19 až 22 **OPRAVENO**

Km 13,8 – popis návěstidla pouze „LR“ F621 **OPRAVENO**



S pozdravem

Tomáš Brhel
projektant

