



Záznam z jednání

Datum: **9. 1. 2025**
Místo: **železniční přejezd P7054**
Stavba: **Doplnění závor na přejezdu P7054 v km 69,846 trati Žďár nad Sázavou - Tišnov**
Stupeň: **DUSP+PDPS**
Přítomni: **Jaromír Kielor (projektant), Ing. Roman Preget (Správa tratí), Ing. Ondřej Žák (Správa sdělovací a zabezpečovací techniky)**

Průběh jednání:

Místní šetření bylo svoláno za účelem rozhodnutí, která varianta způsobu doplnění závor bude dále sledována. Před jednáním byly emailem rozeslány podklady dvou variant. Jedna byla s vedením závor s úhlem 80 stupňů ve vztahu ke komunikaci a druhá se standardním rovnoběžným vedením závor s osou koleje. Kolmé vedení závor nebylo možné z důvodu existence opěrné stěny podél silnice a přístupového schodiště.

Závěry z jednání:

1. Břevna závor budou vedena rovnoběžně s osou koleje. Závor budou z kompozitních materiálů a výstražníky budou v LED provedení. Vzhledem k úhlu křížení budou závor z pravé i levé strany silnice a na levých stožárech budou rovněž výstražníky. Na straně silniční křižovatky prověřit rekonfiguraci směřování výstražníků (Policie, Drážní úřad). O14 bude požádán o sdělení zda budou závor včetně břevnových svítilen.
2. S ohledem na umístění stožáru „A“ se závorou a výstražníky v blízkosti nároží křižovatky bude muset být se správcem komunikace řešen způsob úpravy tohoto nároží pro zajištění bezpečnostního odstupu výstražníku od komunikace (ubourání části komunikace nebo osazení cesty bloků). Osazení cesty bloků v tomto místě je ze strany SSZT požadováno v každém případě z důvodu ochrany zařízení. Stožár „C“ se závorou a výstražníkem je umístěn ve svahu v těsné blízkosti koryta otékající vody z propustky, pro umístění bude nutné zajistit stabilitu pro umístěvaný stožár a zajištění manipulační plochy pro údržbu (panely přes koryto). V místě stožáru „D“ bude terén srovnán do roviny i pro údržbu pohonu (odtěžení zeminy).
3. Bude nutné doplnění geodetického zaměření o výšku nadzemního vedení, aby nedošlo ke kolizi s budoucími břevny závor.
4. Doplněním závor a přidáním výstražníků se technologie nevejde do stávajícího reléového domku, proto bude nahrazen větším s prostorovou rezervou pro budoucí možné doplnění RACKu.
5. PZTS není ze strany SSZT požadováno. Jedná se o regionální trať, proto bude osloven SŽ GR O30 o vydání výjimky.
6. Technologie PZS bude i po doplnění závor reléového typu.
7. Na trati je uvažováno s posunem stávajícího spouštěcího bodu, aby nedošlo k zásahu do obsluhy vlečky ve vazbě na PZS.
8. V rámci související opravné práce nebude na komunikaci doplňováno vodorovné dopravní značení. Šířka komunikace v opravné práci bude 6m.
9. Zástupce Správy tratí pošle projektantovi směrodatný rychlostní profil dané trati. Pro výpočet PÚ bude uvažováno minimálně s rychlostí 60 km/h.
10. S investorem bude dohodnut postup, zda oslovit obec Rožná, jestli zde výhledově uvažuje s chodníkem.

Zapsal: Jaromír Kielor

1/1