

### H.3.0 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů - DRÁŽNÍ

Jednotlivá stanoviska jsou přiložena v části H\_Doklady část H.3 \_Stanoviska k DUR - drážní ,  
vyjádření projektanta k připomínkám **psáno červeně**:

#### **OBSAH:**

A01 ČD – Telematika a.s., č.j. 56067/2018-O .....	2
A02 SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty, č.j. 13641/2018-SŽDC TUDC-ÚATT.....	4
A03 České dráhy a.s., Generální ředitelství, odbor investic, č.j. 630/2018-03 .....	6
A04 SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové, ., č.j. 16373/2018-SŽDC-OŘ HKR-ÚT .....	7
A05 SŽDC s.o., GŘ O6, ., č.j. 37472/2018-SŽDC-GŘ-O6 .....	13
A06 SŽDC s.o., GŘ O12, ., č.j. 31267/2018-SŽDC-GŘ-O12 .....	15
A07 SŽDC s.o., GŘ O13, ., č.j. 31630/2018-SŽDC-GŘ-O13 .....	29
A08 SŽDC s.o., GŘ O14, ., č.j. 28821/2018-SŽDC-GŘ-O14 .....	34
A09 SŽDC s.o., GŘ O30, ., č.j. 28038/2018-SŽDC-GŘ-O30 .....	36
A10 SŽDC s.o., GŘ O24 č.j. 31552/2018-SŽDC-GŘ-O24 .....	37
A11 SŽDC s.o., GŘ O28 č.j. 34105/2018-SŽDC-GŘ-O28 .....	37
A12 SŽDC s.o., GŘ O28 č.j. 34105/2018-SŽDC-GŘ-O28 .....	38
A13 SŽDC s.o., GŘ O29.....	38
A14 SŽDC s.o., SŽE Hradec králové, č.j. 17051/2018-SŽDC-SŽE-HKR .....	38
A15 SŽDC s.o., Správa železniční geodezie Praha č.j. 12038/2018-SŽDC-SŽG PHA - RP .....	38
A16 SŽDC s.o., GŘ O15 č.j. 43059/2018-SŽDC-GŘ-O15 .....	39

## A01 ČD – Telematika a.s., č.j. 56067/2018-O

### **Připomínky k D\_Technologická část**

#### **PS 02 Kabelizace včetně přenosových systémů**

##### D.2.1.0\_Technická zpráva PS 02

###### 1.4.1.2

Ukončování optických kabelů požadujeme opravit dle výnosu č.j. 24274/2017-SŽDC-O14 DOK 48 vláken: např. vlákna 1-12 určena pro provoz zabezpečovacích zařízení; vlákna 37-48 pro provoz sdělovacích zařízení.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 –Do technické zprávy bylo upraveno rozvláknění DOK 48 tak, že odpovídá technickým specifikacím (č.j. 27150/2017-SŽDC-O14). Vlákna č. 1 až 12 jsou určena pro provoz zabezpečovacích zařízení, vlákna č. 13 až 48 jsou určena pro sdělovací zařízení.*

###### 1.4.1.3

Měření metodou PM+OTDR provést ve třech vlnových délkách dle specifikace SŽDC, příloha k č.j. 22942/2015-SŽDC-O14.

Požadujeme vytvoření kabelových knih k nové kabelizaci v rámci stavby. Kabel okótovat k ose koleje.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Doplněno do uvedené části technické zprávy.*

###### 1.4.2.2.2.

Jedná se o traťový čtyřkovaný kabel XN0,8. Požadujeme vypíchnout vždy celou čtyřku.(na některých přejezdech se uvažuje o vypíchnutí žil 1 a 2). Při výpichu pouze 1. a 2. žíly nesplní kabel požadované parametry.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Opraveno v příslušné části technické zprávy.*

###### 1.4.2.3.

Změnit formulaci „Na TK je doporučeno měření“ na formulaci „v rámci měření bude provedeno“.

Dále v rámci stavby doplnit - bude vyhotovena kabelová kniha.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Opraveno v příslušné části technické zprávy.*

###### 1.4.3.2

Dodávka nových switchů musí být schválena pro provoz na SŽDC. Parametry dle směrnice 34 SŽDC např. VLAN, TACACS nebo RADIUS, SNMP v.3, U L3 switchů navíc Multi-VRF-CE atd.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Doplněno do příslušné části technické zprávy.*

#### 1.4.3.2.4 Napájení zařízení

Výhybna Bartoušov - napájení v 19" skříní ve SM změnit ze tří silových přívodů na jeden se samostatným jištěním a rozjištěním v datovém rozvaděči.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Opraveno v příslušné části technické zprávy a ve výkresu č. 04.*

#### D.2.1.1. \_Blokové schéma

Ze schématu není patrné jaké switche budou osazeny. Požadujeme zakreslit a uvést typ swtche L2 nebo L3, dimenzi (např. počet SFP) a použití techlan nebo intranet. Optické připojení preferujeme pomocí SFP modulů.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Blokové schéma opraveno dle požadavku.*

#### D.2.1.3 \_Umístění zařízení ve SM žst.Jičín

Požadujeme datový rozvaděč umístit v místě stávající stojanové řady /prostor bude do té doby uvolněn/. Viz dohoda na místním šetření.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Datový rozvaděč byl dle požadavku situován do prostoru stávající stojanové řady, viz výkres č. 03.*

#### **Lokalita výhybna Bartoušov**

- požadujeme v rámci stavby provést mezi objekty výpravní budovy a technologické budovy propojení 1xHDPE + MK 5xXN0,6; případně MOK.
- Do sdělovací místnosti osadit dveře šířky min. 900 mm.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Do projektové dokumentace byl zapracován požadavek na instalaci rezervní HDPE 40/33 a rezervního TCEKPFLEY 5XN0,6 mezi technologickým objektem a výpravní budovou ve výhybně Bartoušov.*

#### **PS\_05\_EZS technologického objektu ve výhybně Bartoušov**

##### D. 2.2.3.0 \_Technická zpráva PS 05

Čtečky musí fungovat s kartami SŽDC. V rámci stavby požadujeme zajistit naprogramování vstupů pro odborné složky. (OŘ HK, ČDT, ČD, ...)

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Požadavek doplněn do technické zprávy.*

#### Všeobecně

- při realizaci TK,MK,MOK,DOK,HDPE dodržet zásady a předávací dokumentaci dle SŽDC TUDC (kabelová kniha, měření, geodet zaměření, označníky podzemních sítí a betonové sloupky, vyhledávací vodič, ...)
- po provedení HDP a TK utěsnění prostupů
- přednostně nasazovat na optické kabely jednovláknové přenosové prvky
- min 2 týdny před zahájením prací oznámit RZ Pardubice rozsah plánovaných prací a dohodnout postupy prací a přístupy do technologických prostor SŽDC

- stávající zařízení a rozvody nutno zachovat přístupné a v provozu a ochránit je před negativními vlivy stavby
- případné využití provozovaných kabelů SŽDC TÚDC musí být dopředu projednáno se správcem
- je potřeba prověřit zda byly koordinovány sdělovací PS se souvisejícími PS (zvláště pak zabezpečovacího zařízení, DDTS, napájení, ...)

*SGJW Hradec Králové – podmínky vyplývající pro realizaci stavby musí v rámci stavby dodrženy.*

## A02 SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty, č.j. 13641/2018-SŽDC TUDC-ÚATT

### **Vyjádření k PD akce „Zřízení výhybny Bartoušov“**

K výše uvedené stavbě vydáváme toto stanovisko

Při realizaci akce v rámci PS 01 Kabelizace včetně přenosových systémů v zájmovém území dojde ke styku se stávajícími TK (10XN0,8) a 2x HDPE (modrá, černá) v majetku SŽDC s.o., TÚDC Praha, které jsou chráněny ochranným pásmem dle § 102 zákona č.127/2005 Sbírky, O elektronických komunikacích, dle vyjádření ČD -Telematika, č.j. 56067/2018-O ze dne 31.5.2018.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 –*

*1) Jedná se o PS 02 stavby.*

*2) Dle podkladů získaných od ČD-telematiky se v úseku žst. Jičín až žst. Kopidlno nachází pouze traťový metalický kabel (TK). V úseku žst. Jičín – zast. Nemyčeves je TK řešen kabelem 8DM0,9, který je uložen v zemi. V úseku zast. Nemyčeves – km 34,480 je TK řešen pohozením kabelu 10XN0,8. V úseku km 34,480 – km 30,512 je TK řešen kabelem 5XN0,8 uloženým v zemi. V úseku km 30,512 – km 26,770 je TK řešen pohozením kabelu 5XN0,8. V úseku km 26,770 – žst. Kopidlno je TK řešen kabelem 8DM0,8 uloženým v zemi.*

*Na stávajícím TK bude nutné zajistit zachování stávajícího provozu po celou dobu stavby. Pro tento účel je navrženo na stávajícím TK provést provizorní přeložku ve dvou dílčích úsecích.*

*V úseku km 30,900 – km 31,100, ve kterém je stávající TK v kolizi s plánovaným kolejištěm, je navrženo stávající TK naspojkovat na nový kabel TCEKPFLEY 5XN0,8, který bude uložen do kabelové trasy zřízené v rámci PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov pro zabezpečovací a sdělovací kabelizaci.*

*V úseku km 31,350 – km 31,450 je navrženo stávající TK naspojkovat na nový kabel TCEKPFLEY 5XN0,8, který bude uložen do ohebné ochranné trubky a veden po povrchu po hranici drážního pozemku mimo prostor navrženého nástupiště tak, aby nebyl dotčen pracemi na železničním svršku a spodku.*

*3) HDPE trubky se dle podkladů od ČD-telematiky v úseku žst. Jičín až žst. Kopidlno nenacházejí. Prosím tedy o dodání podkladů, které popisují vedení a uložení stávajících HDPE trubek v uvedeném úseku.*

*STARMON/Krejsar/18.7.2018 – Vyjádření ing. Dolečka ke stávajícím HDPE trubkám v mailu ze dne 18.7.2018:*

*Dobrý den,*

*na základě upozornění a dalšího prověření skutečného stavu posílám opravu našeho vyjádření č.j. 13641/2018-SŽDC-TÚDC-ÚATT. Stávající spojení na trati Jičín – Kopidlno je Jičín – Nemyčeves zemní kabel DK(DCKQY 8DM0,9) a dále Nemyčeves – Kopidlno je tzv.,,pohozný“ kabel 5XN0,8. Uvedené spojení TK 10XN0,8 + 2xHDPE40 (M,Č) se má teprve budovat v rámci akce.*

*S pozdravem*

*Ing. Vít Doleček*

Před zahájením jakýchkoli prací je nutné informovat naši smluvní servisní organizaci ČD - Telematika, a.s., případně nechat kabel vytýčit, (kontakt p. Dlouhý Vlastimil, tel.602 760 627, e-mail: [vlastimil.dlouhy@tudc.cz](mailto:vlastimil.dlouhy@tudc.cz)) a včetně dodržování Všeobecných podmínek pro činnosti na kabelech v majetku SŽDC, s.o..

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Do technické zprávy byl doplněn požadavek na provedení kabelových tras pouze v souladu s podmínkami uvedenými ve vyjádřeních správců dotčených sítí. V technické zprávě je také uveden požadavek na provádění veškerých prací souvisejících s úpravou stávající kabelizace a stávajících zařízení a s instalací nové kabelizace a nových zařízení pouze po odsouhlasení a za dohledu správce dotčené infrastruktury.*

SŽDC s.o., TÚDC Praha souhlasí s konkrétními věcnými připomínkami ČD-Telematika, a.s. dle zmíněného vyjádření č.j. 56067/2018-O ze dne 31.5.2018. Při přepojování telekomunikačních a datových sítí v rámci výstavby nového kolejiště je nutné zachovat kontinuální provoz v rámci řízení vlakové dopravy.

*STARMON/Krejsar/11.7.2018 – Návrh technického řešení PS 02 reflektuje požadavek na zachování kontinuálního provozu v rámci řízení vlakové dopravy, viz provizorní přeložky TK.*

SŽDC s.o., TÚDC Praha dále požaduje projednat smluvní vztahy o přeložkách sítí i nových sítí, včetně případných budoucích věcných břemen s Mgr. Jitkou Adámkovou (tel. 972 341 043, e-mail: [jitka.adamkova@tudc.cz](mailto:jitka.adamkova@tudc.cz)) včetně dodání požadované předávací dokumentace (měřicí protokoly, geodetické zaměření, listy kabelové knihy atd.). Dále upozorňujeme na skutečnost, že veškeré náklady na opravu poškození i možné krádeže obnažených kabelů během výstavby, včetně sankcí souvisejících s výpadkem provozu budou k tíži zhotovitele stavby.

*SGJW Hradec Králové – podmínky vyplývající pro realizaci stavby musí v rámci stavby dodrženy.*

### A03 České dráhy a.s., Generální ředitelství, odbor investic, č.j. 630/2018-03

Přípravná dokumentace stavby byla projednána na odboru kolejových vozidel – O12 – bez připomínek, na úseku osobní dopravy – ÚOD – bez připomínek a na odboru správy a prodeje majetku – O32 – souhlasí za předpokladu dodržení podmínek stanovených v příloženém stanovisku RSM Hradec Králové

ČD, a.s. – Regionální správa majetku Hradec Králové **SOUHLASÍ** s provedením stavby dle předložené projektové dokumentace pro územní řízení **za podmínek:**

1. Před vydáním stavebního povolení musí být uzavřena dohoda o podmínkách realizace stavby na pozemcích ČD, a.s.. Kontaktní osobou pro realizaci smlouvy o právo provést stavbu je Tereza Sporková, tel. 972 341 453, mobil: 725 687 090, email: [sporkovat@rsm.cd.cz](mailto:sporkovat@rsm.cd.cz).
2. Pro uzavření smlouvy požadujeme doložit kontakt na osobu v rámci spolupráce sepsání smlouvy a uvedení oprávněné osoby pro podpis smlouvy ze strany investora. Požadované údaje zašlete buď písemnou formou na adresu uvedenou v záhlaví, nebo elektronicky sl. Sporkové, kontakt viz výše.
3. Pokud bude akce trvat déle než 1 měsíc, požadujeme uzavření nájemní smlouvy na dočasný zábor. Kontaktní osobou na uzavření této smlouvy je vedoucí majetkového oddělení paní Ing. Pavlína Sejpková, tel: 972 341 614, mobil: 724 972 786, email: [sejpkova@rsm.cd.cz](mailto:sejpkova@rsm.cd.cz).
4. Pokud se stavba dotkne našich nájemníků, investor stavby bude muset informovat písemnou formou RSM HK, paní Ing. Pavlínou Sejpkovou o zahájení výběrového řízení na zhotovitele stavby a to do tří pracovních dnů od zahájení výběrového řízení.
5. Zahájení i ukončení stavby žádáme oznámit písemně na naši adresu uvedenou v záhlaví dopisu minimálně 7 dní předem.
6. K předání a převzetí staveniště na majetku ČD,a.s. požadujeme přizvat zástupce RSM Hradec Králové – místní správu (p. Aleš Petr, vedoucí provozu infrastruktury, [petr@rsm.cd.cz](mailto:petr@rsm.cd.cz), tel: 972 341 184, mob: 606 934 291) se kterým bude projednán postup prací na pozemku v majetku ČD, a.s. a který písemně předá a po ukončení prací písemně potvrdí převzetí pozemku v našem majetku a správě. Protokol o zpětném převzetí bude podkladem pro udělení souhlasu k ukončení stavby.
7. V zájmových lokalitách se vyskytují inženýrské sítě v naší správě. Před zahájením zemních prací kontaktujte s předstihem zástupce místní správy za účelem přesného vytyčení tras IS. (kontakt viz výše).
8. Zasažený pozemek ČD, a.s. bude po skončení akce uveden do původního stavu a uklizen, bude provedena plošná úprava terénu. Veškeré náklady a práce spojené s provedením stavby budou hrazeny žadatelem a provedeny odborně způsobilou firmou. Kontrola stavu ploch dotčených stavební činností z hlediska úklidu bude provedena zástupcem místní správy.
9. Akcí nesmí být nepříznivě ovlivněny nemovitosti v majetku ČD, a.s.. Nesmí být nepříznivě ovlivněna stabilita drážního tělesa. Za případné škody odpovídá a hradí je investor stavby.
10. Po dokončení akce žádáme předložit na RSM Hradec Králové dokumentaci skutečného provedení stavby, která se dotýká majetku ČD, a.s..
11. Stavebník bude při stavebních pracích chránit zájmy a práva vlastníka nemovitostí. Zejména zajistí, aby během výstavby docházelo při stavební činnosti zhotovitelů k minimálnímu a se zástupci ČD, a.s. předem projednanému omezení cestující veřejnosti (klientů ČD,a.s.) ve vztahu k udržení kvality kultury cestování. Náklady s tím spojené zahrne do nákladů stavby. Staveniště

musí být řádně zabezpečeno a označeno, nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti osob a zvířat pohybujících se v blízkosti staveniště.

12. Stavba musí být provedena dle platných ČSN, zákonů a předpisů, včetně zákona o dráhách č. 266/94 Sb. a souvisejících technických vyhlášek za dodržení bezpečnostních předpisů, požárních předpisů, včetně předpisu Op16.
13. Z hlediska požární ochrany je třeba dodržovat zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a včetně odstupových vzdáleností v návaznosti na okolní objekty.
14. Likvidaci odpadu řešit v souladu s platnou legislativou, dle zákona č. 185/2001 Sb. Nesmí dojít k ekologické zátěži majetku v naší správě. V případě potřeby kácení dřevin je nutné dle vyhlášky 189/2013 požádat o povolení příslušný úřad a o souhlas vlastníka pozemku RSM Hradec Králové, ČD, a.s., kontaktní osoba Ing. Petr Kylar, mobil: 723 715 482, email: [kylar@rsm.cd.cz](mailto:kylar@rsm.cd.cz).
15. Umístění stavby na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. je podmíněno souladem s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. V případě nesouladu rozsahu stavby s návrhem úprav majetkových vztahů ÚMVŽST mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. musí být postupováno dle Opatření č. 21/2016 ve znění změny č. 1 k 10.10.2016 Stavba musí být provedena dle platných ČSN, zákonů a předpisů, včetně zákona o dráhách č. 266/94 Sb. a souvisejících technických vyhlášek za dodržení bezpečnostních předpisů, požárních předpisů, včetně předpisu Op16.

*SGJW Hradec Králové – podmínky č.1-15 vyplývající pro další stupeň dokumentace a případnou realizaci stavby musí být dodrženy.*

## A04 SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové, .. č.j. 16373/2018-SŽDC-OŘ HKR-ÚT

### Zřízení výhybny Bartoušov

- Souhrnné stanovisko SŽDC OŘ Hradec Králové k DÚR stavby

SŽDC OŘ Hradec Králové má k předložené dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ následující připomínky:

#### **Požární ochrana**

- 1) E.2.3.11 - Požárně bezpečnostní řešení, bod I): Zásobování požární vodou požadujeme opravit označení PHP S6 (sněhový) na S5. S6 se již nevyrábí.

*SGJW Hradec Králové – V případě zpracování připomínek ve stupni DUR, by bylo nutné vydat nové stanovisko HZS Královéhradeckého kraje – z těchto a časových důvodů budou připomínky kompletně zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace pro stavební povolení (DSP), a předloženo opětovně na HZS k vyjádření.*

#### **Řízení provozu**

- 2) V situačním schématu požadujeme vysunout vjezdové návěstidlo L tak, aby byla dodržena zábrzdňá vzdálenost mezi návěstidlem L a Lc1 (minimálně 700 metrů). Upozorňujeme, že v km 31,500 - 31,600 je abnormální hektometr 84m.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Po dohodě s OŘ a Starmon zpracováno*



- 3) B\_Souhrnná část - Příloha č. 3 - Provozní a dopravní technologie část B.2 - Od letošního roku je stanoveno používat při zabezpečování jízd telefonickým dorozumíváním popis "Mezistaniční úsek je bez TZZ, jízda vlaků je zabezpečována telefonickým dorozumíváním. "Dle TNŽ 34 2620 se nejedná o kategorii traťového zabezpečovacího zařízení. Původní označení je použito v textu např. na stranách 9, 12, 14, 27, 30, 32.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Zpracováno*

- 4) Na stranách 13 a 30 je uvedeno: "vlečka č. 4616 Vlečka RSM Kopidlno zaústěna do kol. č 5 výh. č. 9, není provozována (zákaz jízdy DV)". Vlečka má nový název "JARO Kopidlno" a je provozována. Zaústění je definováno: "začátkem výhybky číslo 9 v km 25,500 (= 0,000 km vlečky)".

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Zpracováno*

- 5) Na stranách 15 a 34 je uveden nesprávný název vlečky č. 4603 - podle smlouvy o styku drah se vlečka jmenuje "Seco Industries, s.r.o., vlečka Jičín".

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Zpracováno*

- 6) Popis žst. Jičín obsahuje údaje před provedenou úpravou kolejiště např. strana 17, 33 a odvolává se na plánovanou redukci kolejiště (str. 18), ke které již došlo. Účelové kolejiště TO Jičín je zaústěno pouze výhybkou číslo 8 a 18.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Zpracováno*

- 7) C.2.7.3\_Koordinační situace stavby KÚ Jičín část 3 - Vychází z původního stavu ŽST Jičín.

*SGJW Hradec Králové – dokumentace vychází z oficiálních podkladů zaslané geodetem, změna stavu v nákladním nádraží žst. Jičín je evidována, po zaměření skutečného stavu v žst. Jičín a schválení podkladů SŽG bude podklad v dokumentaci upraven, dle aktuálního stavu – bude zpracováno v dalším stupni DSP*

#### **Správa nádražních budov**

- 8) Souhlasíme s umístěním technologického objektu vedle NB Bartoušov. Upozorňujeme v místě nového objektu na vsakovací jímku pro dešťové svody a blízkost nové žumpy pro NB. Je tedy nutné v rámci stavby nového objektu vyřešit odvodnění dešťové vody od NB.

*SGJW Hradec Králové – vsakovací jímka je v kolizi s nově umístěným technologickým objektem, v rámci stavby bude vsakovací jímka zrušena, od VB a nového technologického objektu bude provedeno nové kanalizační potrubí pro dešťovou vodu z okapů obou objektů. Kanalizační potrubí bude následně napojeno na nové svodné potrubí zřízené v rámci SO 103 Železniční spodek, které je vedeno pod trativodem podél koleje s vyústěním do drážního příkopu dle nového staničení v km 31,519 ve směru staničení za přejezdem)*

#### **Správa tratí HK**

- 9) SŽDC OŘ HK Správa tratí HK souhlasí s vložením 2 ks transformovaných výhybek.  
10) A. Průvodní zpráva (2.2.1) - Stávající sypané nástupiště není bezbariérové.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*



## Správa sdělovací a zabezpečovací techniky HK

- 11) D.2.1\_1.4.2.2.2 – požadujeme provedení výpichů i u PZS v km 26,470 (4622) a 26,282 (P4621); 34,515 (P4630); do km 37,189 žádáme dodání nového VTO (plastový sloupkový s místní baterií). Dále žádáme zrušit bez náhrady výpich pro VTO v ev. km 39,803 (v dokumentaci nejspíše veden v km 39,952) a snést uvedený VTO.

*STARMON/Krejsar/18.7.2018 – Rozsah projektu upraven dle požadavku.*

- 12) Žádáme o úpravu rozměrů skříně technologií ve výhybně Bartoušov na 800x800 mm.

*STARMON/Krejsar/18.7.2018 – Upraveno dle požadavku. Skříň 800x800mm bude dodána také do Jičína.*

- 13) D.2.2.1 - U TZ žádáme o úpravu rohového razítka, aby odpovídalo PS03.

*STARMON/Krejsar/18.7.2018 – Upraveno dle požadavku.*

- 14) 1.4.1.2 – Žádáme o upřesnění technického řešení přenosu všech MB spojů z dopravního Bartoušov do stávajícího analogového telefonního zapojovače v žst. Jičín. Minimálně bude nutné doplnit desku při integraci VoIP účastníků do zapojovače. Dále požadujeme upřesnění způsobu přepínání IP zapojovače z Bartoušova do zapojovače do Jičína. TZ mluví o přepnutí kontaktu ve výhybně Bartoušov. Jak a kde bude tento přepínatelný kontakt řešen?

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Ze stávajícího analogového telefonního zapojovače ALFA v žst. Jičín je požadováno v době výluky dopravní služby ve výhybně Bartoušov obsluhovat pouze MB spoje od vjezdových návěstidel. ALFA v žst. Jičín bude pro tento účel vybavena deskou MB linek zapojovače (ALFA-MB5-Z) a deskou snímání kontaktů (ALFA-SK5-0). V Bartoušově bude před MB-IP zapojovač instalován modul přepínání linek např. od INOMY (MIKRO-PL-10), který je ovládán přítomností/nepřítomností 24V DC. Toto napájení může být z napájecího zdroje zapojovače na MIKRO-PL-10 přivedeno přes obsluhovací skříňku s přepínačem, která bude instalována na pracovišti obsluhy v Bartoušově. V projektové dokumentaci ve stupni DUR konkrétní typy výrobků specifikovat nemůžeme a proto nelze specifikovat ani konkrétní zapojení.*

- 15) 1.4.1.2.2 – Jističe napájecích zdrojů obou zapojovačů žádáme doplnit o kontrolní kontakty, které budou zapojeny do DDTS a budou tak kontrolovat stav jističů, potažmo napájení zapojovačů.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno.*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo zkoordinováno a doplněno do části D.2.5.*

- 16) 1.4.2.2 – U VTO u vjezdových návěstidel žádáme upřesnit, že se bude jednat o VTO na betonovém sloupku s centrálním napájením ze zdroje náhradního zapojovače.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Upřesněno*

- 17) Do blokového schématu žádáme dokreslit zdroj pro napájení náhradního zapojovače.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Požadavek na samostatný zálohovaný zdroj náhradního zapojovače je uveden v technické zprávě, kap. 1.4.1.2.2.*

- 18) D.2.2.3 - Požadujeme systémem EZS zabezpečit i dopravní kancelář – s ohledem na namontované technologie.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno.*

- 19) Ke všem vstupům do střežených prostor žádáme doplnit čtečku služebních průkazů SŽDC s klávesnicí nebo jiným typem terminálu pro rozlišení rozsahu zastřežovaných a odstřežovaných prostor.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno.*

- 20) Požadujeme doplnit schématický výkres systému EZS.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno blokové schéma zapojení EZS (PS 05, výkres č. 02).*

- 21) D.2.3 - Rozhlasová ústředna i řídicí počítač a UPS budou integrovány do DDTS.

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo doplněno do části D.2.5.*

- 22) Rozhlasová ústředna nemusí být napájena ze zálohovaného napájecího zdroje, ale jistič jejího napájení musí být v takovém případě doplněn kontrolním kontaktem integrovaným do DDTS.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Požadavek na instalaci pomocného kontaktu jističe nezálohovaného napájení rozhlasové ústředny a jeho začlenění do DDTS doplněn do technické zprávy, kap. 1.4.1.2.2.*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo doplněno do části D.2.5.*

- 23) D.2.5 - Na CDP Praha nebude vizualizace DDTS ve výhybně Bartoušov.

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Připomínka zapracována do části D.2.5.*

- 24) Žádáme o integrace zařízení budovaných v souboru D.2.3 – rozhlasové ústředny, řídicího PC a UPS, napájení rozhlasové ústředny.

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Připomínka zapracována do části D.2.5.*

- 25) Požadujeme explicitně uvést, že systém EZS bude prostřednictvím DDTS plně parametrizovatelný.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno do technické zprávy kap. 1.4.1.1 části D.2.2.3.*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo doplněno do části D.2.5.*

- 26) Žádáme o doplnění mobilního klienta DDTS včetně HW klíče (bez omezení datových bodů) pro potřeby udržujících pracovníků SSZT HK, NSO Jičín.

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Připomínka zapracována do části D.2.5.*

## Správa energetiky a elektrotechniky

- 27) SO 111,112,114 – Do TZ veškeré zámky od dveří a rozváděčů budou osazeny dle požadavků SEE

*Elektroline SO 111 - požadavek je zpracován v technické zprávě - bod 5.2 Navržené technické řešení*

*STARMON s.r.o. Soukup – do TZ SO 112 požadavek na osazení zámků dveří všech rozváděčů při realizaci stavby dle požadavku SEE byl doplněn do technické zprávy.*

*Ing. Koza SO 114 - požadavek doplněn do výkresu rozvaděče RVO a do TZ*

- 28) SO 112 – Do TZ na výhybně Bartoušov bude zřízena přívodka NZEE pro veškeré zařízení SSZT (releovka, přejezd).

*STARMON s.r.o. Soukup – požadavek byl zpracován do technické zprávy stavebního objektu.*

- 29) SO 114 - Osvětlení pracovního místa u výhybky provést vždy jedním stožárem 8 /12m (ne dvěma 6m).

*Ing. Koza SO 114 - opraveno v PD – výkresová část, technická zpráva, výkaz výměr (rozpočet)*

- 30) EOVS\_E.3.4.1\_Technická zpráva SO 111\_5.3 – V rámci PS02 nemusí být tažen FTP kabel pro montáž panelu.

*Elektroline SO 111 - Odstraněno z Technické zprávy*

Ve výkazu výměr požadujeme upravit položku 19, 20 na rozváděč REOV bez nadřazeného panelu, je požadována pouze implementace do DDTS a PS DDTS dodává klienta pro obsluhu a dohled veškerých technologií – proč jsou 2ks u daných položek, když se jedná o jeden rozváděč? v TZ, část 5.3 je psáno, že optika je součástí SO 111 a hned že je součástí PS02?

*Elektroline SO 111 – Položka č. 19 představuje nastavení software v PLC v rozvaděči REOV1 ( 2 výhybky – 2ks), Položka č. 20 – zkoušky vůči Ink – opraveno na 1ks, v TZ, část 5.3 Ovládání EOVS je upraven popis, aby byl popis optiky jednoznačný*

- 31) NN\_3.1 SO 113 Technologický objekt Bartoušov – rozvody NN: RE-NN - požadujeme aby jednotlivé vývody (pro ZZ, EOVS, OSV, Sděl, EZS) byly vybaveny signalizací stavu + signalizací napětí hlavní sběrný, rozváděč bude mít danou signalizaci vyvedenu metalickým kabelem do skříně RACK, kde se umístí jednoduché PLC pro snímání stavů s výstupní komunikací pomocí protokolu ModBus – (uvažuji Weidmüller u-remote, typ:UR20-FBC-MOD-TCP + modul dig. Vstupů).

*STARMON s.r.o. Soukup – tento požadavek byl zpracován do technické zprávy SO 112 Napájení, tj. stavební objekt ve kterém by rozvaděč měl být dodán. Do technické zprávy SO 113 je zpracována informace na vybavení jističů pro vývody SZZ, EOVS, OSV, Sděl.*

*zař, signalizací stavu napájení a signalizací napětí hlavní sběrný v rozvaděči. Signalizace bude vyvedena metalickým kabelem do skříně RACK k dalšímu zpracování v rámci PS 07 DDTS ŽDC. Napájení EZS a EPS je navrženo z podružné rozvodnice v místnosti sdělovacích zařízení. Jistič vývodu bude rovněž vybaven signalizací stavu napájení. Signalizace bude vyvedena metalickým kabelem do skříně RACK k dalšímu zpracování v rámci PS 07 DDTS ŽDC.*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo zkoordinováno a doplněno do části D.2.5.*

- 32) OSV\_E.3.6.3.3\_Situace a schéma VO - označení jednotlivých svítidel je požadováno dle staničení, tedy OS1 – OSx, NE 2.01 atd.

V dokumentaci není uvedeno kdo instaluje UTP/FTP propoj do rozvaděče osvětlení.

TZ: doplnit, že monitoring do DDTS bude probíhat pomocí protokolu ModBus pod INK v žst. Jičín.

*Ing. Koza SO 114 - požadavek doplněn do výkresu rozvaděče RVO a do TZ*

- 33) Do všech dokumentací, kde se nalézají plastové venkovní rozvaděče požadujeme zpracovat požadavky vzorového listu pro montáže a utěsnění u OŘ HK.

*Elektroline SO 111 – Tento požadavek je zpracován technické zprávě - bod 5.2 Navržené technické řešení*

*STARMON s.r.o. Soukup – požadavek byl zpracován do technické zprávy SO 112 + výkresové části.*

*Ing. Koza SO 114 - požadavek doplněn do výkresu rozvaděče RVO a do TZ*

- 34) DDTS\_PS 07 DDTS ŽDC - požadujeme zpracovat, že DDTS bude dle třetího vydání TS2/2008, ale pouze s požadavkem na spodní zařízení, netýká se tedy INS serverů.

Požadujeme doplnit požadavek na rozšíření licencí stávajících servisních NTB pro možnou kontrolu dat proti CDP Praha (pokud je potřeba) v jiném případě popsat, že budou rozšíření tyto klienti o novou oblast.

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Připomínka zpracována do části D.2.5.*

- 35) Sdělovací tech. PS 02\_D.2.1.1\_Blokové schéma – bylo by vhodné doplnit do schéma i část propojení pro technologie EOv, OSV, a UTP do VB s popisem, která část spadá do jakého PS/SO.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno.*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Bylo doplněno do části D.2.5.*

- 36) TZ: 1.4.3.2.1. Přípojné body do Technologické datové sítě SŽDC - požadujeme vypustit body: 1x zařízení obsluhy systému EOv; 1x rezerva systému EOv; - jelikož jsou součástí bodu 1x diagnostické a obsluhovací zařízení systému DDTS.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Opraveno.*

Ve výhybně Bartoušov bude dále na switchi Technologické datové sítě SŽDC vyhrazen následující počet portů pro připojení uvedených zařízení: chybí technologie OSV a PLC- pro NN = 2xport.

*STARMON/Krejsar/17.7.2018 – Doplněno.*

V dokumentaci není uvedeno, kdo instaluje UTP/FTP propoj do rozváděče osvětlení?  
+ do PLC pro NN snímání (nemohlo být v návaznostech na RE-NN).

*Ing. Koza SO 114 – zpracováno do SO 114*

*Intesys BRNO - Ing. Čermák: Připomínka zpracována do dokumentace*

V dokumentaci není uvedeno kdo instaluje přenosové zařízení na koncích optického kabelu pro EOv, aktivní prvky, konfigurace atd. , dle níže uvedeného textu je uvažováno pouze s vyvařením na straně RACK, kdo vyvaří stranu v REOV?

V optickém rozvaděči ve sdělovací místnosti technologického objektu ve výhybně Bartoušov bude zakončen také místní optický kabel (6 vláken) pro EOv, jehož dodávka a instalace je předmětem SO 111 Elektrický ohřev výhybek. Zakončení tohoto místního optického kabelu v optickém rozvaděči ve sdělovací místnosti technologického objektu a dodávka a instalace výstroje tohoto optického rozvaděče pro zakončení tohoto kabelu je předmětem tohoto PS.

*Elektroline SO 111 – v TZ, část 5.3 Ovládání EOv je upraven popis, aby byl popis optiky jednoznačný*

*STARMON/Krejsar/18.7.2018 – Veškeré dodávky a instalace související s datovým propojením sdělovací místnosti technologického objektu ve výhybně Bartoušov a REOV1 prostřednictvím optického kabelu jsou součástí SO 111. V rámci PS 02 bude pouze tento optický kabel zakončen v optickém rozvaděči ve sdělovací místnosti technologického objektu (pro tento účel bude v rámci PS 02 optický rozvaděč dozbrojen). Toto řešení bylo zkoordinováno s projektantem SO 111.*

## **A05 SŽDC s.o., GŘ O6, ., č.j. 37472/2018-SŽDC-GŘ-O6**

### **Zřízení výhybny Bartoušov**

K Vámi předloženému záměru projektu a jeho příloh máme za O6/2 následující:

#### **Připomínky k ZP** (zpracoval Ing. Jan Horváth)

- V bodě 1. Identifikační údaje projektu vyškrtněte řádek s údajem správce programu, dále číslo a název programu a u čísla projektu odstraňte slovo ISPROFIN.

*Sudop Brno – Krupička - zpracováno*

- Záměr projektu musí být zpracován podle platné směrnice Ministerstva dopravy z roku 2015, ve které je jiné číslování než v předloženém ZP (body 10, 11, 12 a 13).
- V bodě 2 - Návaznost na schválené koncepcce a programy, doplňte text o všechny související stavby.

*Sudop Brno – Krupička - zpracováno*

- V bodě 4 na str. 3 požadujeme vyškrtnout celý druhý odstavec začínající textem „Uspořádání dopravy...“. V dalším odstavci vyškrtněte poslední větu. Text požadavků na technické řešení je stejný jako v bodě 5. V bodě 4 napište stručné požadavky na technické řešení, které budou rozepsány podrobněji v bodě 5.

*Sudop Brno – Krupička - zpracováno*

- V orientačním výkrese chybí vyznačení začátku a konce stavby.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

- V situačním schématu nového stavu vyznačit červeně zastávku Žitětín včetně popisu délky nástupiště. Přílohu D. doplnit o schéma současného stavu.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno*

- Ve vzoru 81 je uvedena malá finanční částka na dotaci ze strukturálních fondů. Na co bude použita tato dotace, když celá stavba bude financována ze zdrojů SFDI?

#### **Připomínky k nákladové části** (zpracoval Ing. Michal Kudlík)

- Upravte chybně vyplněný termín zahájení „Vypracování a schválení projektové dokumentace“ ve formuláři vzoru 80. Zahrňte do něj i vypracování ZP a DUR.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno*

- Do formuláře vzoru 80 doplňte navrhovanou rychlost, prostorovou průchodnost a zatížení.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno*

- Ve formuláři vzoru 81 upravte chybně vyplněné čerpání prostředků do roku 2016 tak, aby se v roce 2017 nevyskytovala záporná hodnota.

*SGJW Hradec Králové – opraveno*

- Doplňte do ZP pod tabulku Rozpisu nákladů v kap. 12 větu: „Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 1,3 % p. a. v roce realizace 2019.“

*Sudop Brno – Krupička - zpracováno*

- Formální chyba v SR – v položce B.4.1 změňte stanovení nákladů z nezařazeno na individuálně, jinak jejich výše zůstane chybně přeškrtnuta.

*SGJW Hradec Králové – opraveno*

### **Připomínky k ekonomickému hodnocení** (zpracoval Ing. Petr Kratochvíl)

- S. 18 a 19 - prosíme o podrobnější vysvětlení, jak byly vypočteny časové úspory stanovené v tabulce 2-11 a tabulce 2-12.

*Sudop Brno – Krupička - zapracováno*

### **Formální připomínky:**

- Na s. 6 je uvedeno, že v rámci projektu dochází ke změně rozsahu dopravy. Na s. 16 je však uvedeno, že náklady na provoz vlaků jsou vypočteny pro stávající rozsah dopravy. Prosíme o úpravu textu.

*Sudop Brno – Krupička - zapracováno*

- V tabulce 2-13 jsou uvedeny hodnoty v CÚ 2017. Prosíme o opravu.

*Sudop Brno – Krupička - zapracováno*

## **A06 SŽDC s.o., GŘ O12, ., č.j. 31267/2018-SŽDC-GŘ-O12**

### **„Zřízení výhybny Bartoušov“, souhrnné vyjádření úseku řízení provozu k dokumentaci pro stavební řízení (DUR)**

K předložené dokumentaci pro stavební řízení stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

#### **1. Odbor základního řízení provozu (O12)**

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

#### **Příloha č.3\_Provozní a dopravní technologie (PDT), část B.2 (pdf)**

V PDT stručně uveďte sklonové poměry kolejí (v logice základní dopravní dokumentace).

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Doplněno v tabulce na str. 36.*

V PDT stručně okomentujte požadavky na dimenzování rozsahu železniční infrastruktury z pohledu SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Doplněno*

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

c) oddělení předpisů (zpracovatel p. Michal Bára, tel. 972 244 450)

**A\_Průvodní zpráva, A\_Průvodní zpráva (pdf), 1. Identifikační údaje stavby, 2.1 Umístění stavby**

**Připomínky k textu:**



„Hláska a nákladiště Bartoušov je vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením I. kategorie se světelnými oddílovými návěstidly Lo, PřLo, So a PřSo závislé na poloze výhybky č. 1. a na polohách výkolejek Vk1 a Vk2 pomocí elektromagnetického zámku. Technologie traťového zabezpečovacího zařízení je umístěna v reléovém domku PZS v km 31,505.“

Mezistaniční úsek Jičín - Kopidlno není vybaven žádným traťovým zabezpečovacím zařízením. Jízdy vlaků jsou zabezpečovány pomocí telefonického dorozumívání. Telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Zabezpečovacím zařízením 1. kategorie jsou pouze oddílová návěstidla hlásky (viz čl. 11.1.3 SŽDC TNŽ 34 2620).

„Prostředky pro spolupůsobení vlaků se zabezpečovacím zařízením jsou tvořeny počítači náprav PNS03.“ V této větě doporučuji nahradit slovo „vlaků“ slovy „drážních vozidel“.

*SGJW Hradec Králové – Textace odstavce upravena v souladu s PS01 popis stávajícího stavu*

## 2.2.2 Nový stav, Připomínky k novému uspořádání dopravy:

**Varianta č. 1: železniční stanice.** V případě, že se podaří vybudovat WC a splnit další povinnosti, které pro ŽST ukládá vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, požadujeme vybudování železniční stanice Bartoušov (případně Žitětín), která bude rozdělena na dva obvody. Obvod nazvaný Žitětín (případně Bartoušov) s nástupištěm pro výstup a nástup cestujících vymezený vjezdovým návěstidlem „L“ a cestovým návěstidlem „Lc1“ a obvod nazvaný Bartoušov (případně Žitětín) vymezený cestovým návěstidlem „Lc1“ a vjezdovým návěstidlem „S“. Název celku a jednotlivých obvodů musí být podle zásady, že každý obvod má svůj název a název jednoho z obvodů bude současně i názvem celé stanice. Názvy je třeba stanovit po jednání s obcí (obcemi) a DÚ.

Toto uspořádání s sebou přináší následující:

- a) přečíslování koleje č.1a na kolej č. 1
- b) přečíslování kolejí: č. 1 na kolej č. 101, č. 3 na kolej č. 103
- c) přeznačení návěstidel S1a / S1, Lc1a / Lc1, Sc1 / Sc101, Sc3 / Sc103, L1 / L101, L3 / L103
- d) doplnit trpasličí seřaďovací návěstidlo Se1 před výhybku č. 2 (bude dávat návěsti pro jízdu ve směru od záhlaví do stanice).

**V rámci uplatňování stávajících předpisových ustanovení o ŽST preferujeme tuto variantu.**

*SGJW Hradec Králové - po projednání nebude tato varianta uplatněna z důvodů nutnosti zřizovat WC pro cestující veřejnost. Bude uplatněna Varianta č.2.*

**Varianta č. 2: výhybna se zastávkou v obvodu výhybny.** V případě, že nebude možné splnit požadavky, které pro ŽST ukládá vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, požadujeme vybudování výhybny Bartoušov (případně Žitětín), v jejímž obvodu se bude nacházet zastávka Žitětín (případně Bartoušov). Vzhledem k této variantě upozorňujeme na skutečnost, že nebude možné v obvodu zastávky uskutečňovat případné vjezdy vlaku na obsazenou kolej. Dále upozorňuji na možné problémy s ukončováním / začínáním jízd vlaků v zastávce v obvodu výhybny! Požadujeme doplnit trpasličí seřaďovací návěstidlo Se1 před výhybku č. 2 (bude dávat návěsti pro jízdu ve směru od záhlaví do výhybny).

V případě tohoto uspořádání je třeba dodržet podmínku, že zastávka v obvodu výhybny bude mít svůj název a výhybna bude mít svůj (jiný) název také. Názvy je třeba stanovit po jednání s obcí (obcemi) a DÚ.

*SGJW Hradec Králové - na základě rozhodnutí SŽDC s.o – SSV a po projednání s odbory SŽDC s.o. – O12, O6, dále pak OŘ Hradec Králové, DÚ Praha a Ministerstvo dopravy byl jako konečný druh a název dopravní určen „Výhybna „Bartoušov“ + železniční zastávka „Žitětín“ v obvodu výhybny „Bartoušov“. Přejmenování zastávky „Bartoušov“ na nový název „Žitětín“ bylo projednáno a schváleno zastupitelstvem obce Jičíněves (rozhodnutí přiloženo viz. H\_Doklady). Z hlediska připomínek – vjezdy vlaků na obsazenou kolej – nebylo vyžadováno, návěstidlo Sel doplněno.*

U obou variant požadujeme možnost stavět v ŽST (výhybně) Bartoušov (případně Žitětín) zabezpečené posunové cesty.

*SGJW Hradec Králové - zpracováno do dokumentace*

Připomínky k textu:

Po definitivním rozhodnutí o druhu dopravní Bartoušov / Žitětín (ŽST nebo výhybna) je třeba ujednotit v Průvodní zprávě druh dopravní – je zde střídavě uváděna ŽST nebo výhybna.

*SGJW Hradec Králové - zpracováno do dokumentace*

V celé zprávě opravte termín „výluka služby dopravního zaměstnance“ na „výluka dopravní služby“.

*SGJW Hradec Králové - zpracováno do dokumentace*

Připomínky k větě:

*„V železniční stanici se bude zavádět výluka dopravní služby, při zavedení výluky se výhybky zabezpečí pro průjezd po koleji č. 1, na návěstidlech L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a se rozsvítí světelný kříž neplatnosti, činnost PZS v km 31,505 bude automatická podle jízdy vlaku, kontroly výstražného a pohotovostního stavu PZS v km 31,505, 33,223, 34,515, 35,009 se přenesou do ŽST Jičín.“*

- v druhé větě za čárkou dopište za slovo „výluky“ slova „dopravní služby“
- text „se rozsvítí světelný kříž neplatnosti“ nahraďte zněním: „se rozsvítí indikátor s návěstí **Neplatné návěstidlo**“
- v případě výluky dopravní služby v ŽST (výhybně) Bartoušov (případně Žitětín) bude nutné zohlednit, zda tam v době výluky dopravní služby vlaky budou jezdit, či nebudou jezdit. Přenesení pouze kontroly výstražného a pohotovostního stavu na zmiňovaných přejezdech do ŽST Jičín nebude rozhodně postačovat!

*SGJW Hradec Králové - zpracováno do dokumentace*

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

U délek kolejí by bylo dobré rozlišit:

a) délku koleje od námezdníku k námezdníku a uvádět termín „délka koleje“,

b) délku koleje od návěstidla k návěstidlu a uvádět termín „užitečná délka koleje“.

Chybí údaj o délce/užitečné délce koleje č. 1a.

## **B\_Souhrnná část**

B\_Souhrnná část (pdf)

B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov

Požadujeme možnost stavět v ŽST (výhybně) Bartoušov zabezpečené posunové cesty.

Připomínky k větě:

*„Ve výhybně se bude zavádět výluka dopravní služby, při zavedení výluky se výhybky zapevní pro průjezd po koleji č. 1, na návěstidlech L, Lc1a, Ll, S, Sc1, Sl1a se rozsvítí světelný kříž neplatnosti, činnost PZS v km 31,505 bude automatická podle jízdy vlaku, kontroly výstražného a pohotovostního stavu PZS v km 31,505, 33,223, 34,515, 35,009 se přenesou do ŽST Jičín.“*

- v druhé větě za čárkou dopište za slovo „výluky“ slova „dopravní služby“
- text „se rozsvítí světelný kříž neplatnosti“ nahraďte zněním: „se rozsvítí indikátor s návěstí **Neplatné návěstidlo**“
- v případě výluky dopravní služby v ŽST (výhybně) Bartoušov (případně Žitětín) bude nutné zohlednit, zda tam v době výluky dopravní služby vlaky budou jezdit, či nebudou jezdit. Přenesení pouze kontroly výstražného a pohotovostního stavu na zmiňovaných přejezdech do ŽST Jičín nebude rozhodně postačovat!

*SGJW Hradec Králové - zpracováno do dokumentace*

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

SO 102 Výstroj trati

Při demontáži budete odstraňovat a následně osazovat **návěstidla**, která dávají příslušné návěsti.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

SO 104 Nástupiště

Nástupiště je navrženo u koleje č. 1a – nikoliv u koleje č. 1.

*SGJW Hradec Králové – opraveno*

SO 109 Orientační systém

Je celkem jedno, jaké názvy se zvolí.

U varianty č. 1 - **víceobvodová stanice** - jde o to, že každý obvod musí mít svůj název a pro jméno celé stanice se použije název jednoho obvodu. Např. obvod s nástupištěm Žitětín, obvod s kolejemi č. 101, 103 Bartoušov a název celé stanice Žitětín, vše v souladu s rozhodnutím DÚ.

U varianty č. 2 - **jednoobvodová výhybna se zastávkou v obvodu výhybny** - výhybna se bude jmenovat např. Bartoušov a zastávka v obvodu výhybny se bude jmenovat Žitětín, vše v souladu s rozhodnutím DÚ.

*SGJW Hradec Králové - Dotčené SO je v souladu s konečnou terminologií dopravní*

*„Výhybna “Bartoušov“ + železniční zastávka „Žitětín“ v obvodu výhybny „Bartoušov“*

B.4.2 Ochrana bezpečnosti práce a hygieny

(Str. 46) Upravte větu: „*Při realizaci stavby je nutné postupovat také tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu dráhy.*“ na „*Při realizaci stavby je nutné postupovat také tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.*“

Při realizaci stavby je nutné postupovat také tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu dráhy.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

(Str. 46) Připomínka pro použití speciálních vozidel:

Odbornou způsobilost strojvedoucího (vyjma licence vydané Drážním úřadem) stanovuje vždy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování drážní dopravy **konkrétního dopravce**, na základě kterého vydává dopravce (po splnění i dalších předepsaných podmínek) strojvedoucímu osvědčení. V případě **dopravce SŽDC** je to předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy (Příloha č. 6). V obecné rovině lze zmínit i vyhlášku č. 16/2012 Sb. o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

Uvedením předpisu ČD Ok2 nelze předjímat konkrétního dopravce, který bude při výluce provozovat drážní dopravu, tím spíše s přihlédnutím k tomu, že ČD a.s. vlastní spíše speciální vozidla pro odstraňování následků mimořádných událostí.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Připomínky k předpisům:

Nesprávné označení a název předpisu:

- „*SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*“
- „*Předpis S 8 Předpis pro provoz, udržování a opravy speciálních vozidel*“

Správné označení a název předpisu:

- SŽDC Ob 1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
- SŽDC S 8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel

Správnost označení a pojmenování předpisů ČD a.s. nekomentuji.

Místo předpisu „Ok2“ doplňte předpis SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Připomínky k textu:

„*Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a*

*budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít*

*uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC.*

*Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994*

*Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.“*

- provozování drážní dopravy se uskutečňuje i na vyloučené koleji, nejen na provozované
- v textu doplňte před označení předpisu Zam1 zkratku SŽDC.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Práce budou probíhat na dráze provozované SŽDC, je tedy třeba respektovat dokumenty a předpisy SŽDC. Vámi uváděný předpis „ČD Op14 – Požární ochrana na železnici“ není vnitřním předpisem SŽDC. SŽDC má účinný předpis SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

### **Příloha č.3\_Provozní a dopravní technologie část B.2 (pdf)**

#### **I. STUDIE SOUBORU STAVEB**

##### **2.1 Varianta se zřízením nástupišť ve stanici Bartoušov**

Opět je následně nutné v celé příloze č. 3 sjednotit druh dopravního zařízení Bartoušov (Žitětín) - opět střídavě uváděna stanice nebo výhybna.

Ve stanici (výhybně) Bartoušov (Žitětín) bude zřízeno jen **jedno** nástupiště, ať už formou nástupiště u staniční koleje č. 1 nebo jako nástupiště zastávky v obvodu výhybny.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - vysvětleno*

#### Připomínky k textu:

*„Protože se ve směru do Jičína spouští předzváněcí doba ještě před zastávkou Bartoušov zastávka, je v tomto případě uvažováno, že přejezd je v případě křižování vlaků ve stanici Bartoušov spouštěn až před odjezdem vlaku směr Jičín. Tedy po příjezdu vlaku od Jičína se přejezd uvolní a během vjezdu a pobytu vlaku směr Jičín se přejezd uzavře a dojde k postavení vlakové cesty pro vlak směr Jičín.“*

- výstraha na přejezdu v km 31,505 se spouští při jízdě vlaku směr Jičín ještě před zastávkou Bartoušov zastávka

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- předpokládám, že při křižování vlaků [vlak od Jičína vjel do ŽST (výhybny) Bartoušov (Žitětín) k nástupišti u koleje č. 1a (1) za návěstidlo S1a (S1) pro opačný směr jízdy] dojde k otevření přejezdu a ke zrušení výstrahy na něm

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- vlak odjede na kolej č. 3 (103) a čeká na křižování s vlakem opačného směru

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- pro vlak opačného směru (směr Jičín) bude postavena vlaková cesta po 1 (101) a po 1a (1) koleji a jízdou vlaku (pokud by se nacházel ještě před místem, kde se spouští výstraha na přejezdu v km 31,505) se spustí na přejezdu výstraha

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- pokud by se vlak již nacházel za místem spouštění výstrahy na přejezdu v km 31,505, vlaková cesta směr Jičín se postaví, ale nedojde k rozsvícení návěsti dovolující jízdu na odjezdovém návěstidle S1a (S1), dokud se neuzavřou závory na přejezdu [na cestovém návěstidle Sc1 (Sc101) by se návěst dovolující jízdu rozsvítila]

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- v případě, že by vlak směr Jičín již čekal na křižování s vlakem opačného směru v obvodu ŽST (výhybny) Bartoušov (Žitětín) na koleji např. č. 3(103), tak po vjetí vlaku od Jičína směr Kopidlno na kolej č. 1 (101) postaví výpravčí (po splnění podmínek - nabídka a přijetí vlaku + případné ostatní podmínky) normální obsluhou ZZ odjezdovou vlakovou cestu od návěstidla Sc3 (Sc103) do Jičína (k odjezdovému návěstidlu L pro opačný směr jízdy), vlaková cesta se postaví, na návěstidle Sc3 (Sc103) se rozsvítí návěst dovolující jízdu, ale na odjezdovém návěstidle S1a (S1) se návěst dovolující jízdu rozsvítí až po uzavření závor na přejezdu (během této doby zastaví vlak směr Jičín v prostoru nástupiště pro výstup a nástup cestujících)

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano, texty nahrazeny*

## 2.2 Varianta se zřízením výhybny Bartoušov bez nástupišť

Připomínka k počtu nástupišť - úspora investic by byla pouze za jedno nástupiště.

Připomínky ke stavění vlakových cest jsou stejné jako u předešlé varianty 2.1 s nástupištěm (vyjma pobytu vlaků u nástupiště pro výstup a nástup cestujících).

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Vysvětleno v úvodu kap. 2 – jedná se pouze o ideovou variantu bez obsluhy (bez tarifního bodu pro cestující)*

## 2.3 Provozní koncepty na navržené infrastruktuře

Připomínky k textu:

„.....tím, že bude přechod na nástupiště chráněn cestovým návěstidlem.“ - jaké další cestové návěstidlo je tím myšleno?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Jedná se o popis varianty se dvěma nástupišti přímo v ŽST zpracované v rámci I. bloku Studie souboru staveb, kde takové cestové návěstidlo bylo. Varianta nebyla vybrána. Popis vybrané varianty do realizace je uveden od 3. kapitoly ve II. bloku Přípravná dokumentace.*

Doporučení variant z pohledu dopravní technologie

Zřízení koleje pro ČD Cargo zamítnuto - viz. B\_Souhrnná část (pdf).

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Jedná se o dílčí závěr I. bloku Studie souboru staveb. V rámci řešení II. bloku Přípravná dokumentace byla kolej pro cargo zamítnuta a není k realizaci navrhována.*

## II. PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

### 3 SOUČASNÝ STAV

#### 3.1 Stávající technická infrastruktura

Co znamená termín “ Provoz obousměrný“?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - opraveno na „pravostranný“*



Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - opraveno*

### 3.2 Staniční technologie mezilehlých stanic

#### 3.2.1 Žst. Kopidlno

(Str. 12) Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

Upozorňuji, že značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ není PZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - opraveno*

#### 3.2.2 Žst. Jičín

(Str. 14) Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

Upozorňuji, že značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ není PZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - opraveno*

#### 4.5.1 Stavební uspořádání železniční stanice Bartoušov

Upozorňuji na možné problémy s ukončováním / začínáním jízd vlaků v zastávce v obvodu výhybny!

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Přesunuto do Kap. 4.5.2. V textu uvedeno, jak pro případ od Jičina (vlaků obrací až ve výhybně), tak pro případ od Nymburka (problematické)*

#### 4.5.2 Názvosloví řešených dopravních bodů

Připomínka k textu: „Výhybnou mohou být i kolejové spojky umožňující jízdu vlaků mezi dvoukolejným a jednokolejným mezistaničním úsekem bez možnosti křížování nebo předjíždění vlaků ve výhybnách.“ toto uspořádání je v současnosti podle předpisu SŽDC D1 označováno jako odbočka. Připomínky k problematice názvů - viz A\_Přůvodní zpráva (pdf) / 2.2.2 Nový stav.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano, ale v textu je citována TNŽ 01 0101.*

*Nesoulad není předmětem řešení této Přípravné dokumentace.*

#### 4.5.3 Osobní doprava

Je „kolejovými kontakty“ myšlen kolejový obvod nebo úsek s počítači náprav?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - myšleno počítači náprav, opraveno*

Připomínky ke stavění vlakových cest směr Jičín:

- varianta s odjezdovým návěstidlem za nástupištěm směr Jičín je správná varianta

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano*

- obecně by bylo vhodné používat termín „rozsvícení povolující návěsti na cestovém / odjezdovém návěstidle“

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 – Opraveno*



- pokud výpravčí postaví normální obsluhou ZZ odjezdovou vlakovou cestu od cestového návěstidla (za předpokladu, že je vlakem obsazena kolej před tímto cestovým návěstidlem) až za odjezdové návěstidlo směr Jičín, mělo by dojít k rozsvícení návěsti dovolující jízdu (**Rychlost 60 km/h a opakování návěsti Výstraha**) na cestovém návěstidle ihned po uskutečnění závěru vlakové cesty a na odjezdovém návěstidle se návěst dovolující jízdu rozsvítí až po uzavření přejezdu v km 31,505 nebo se při této variantě stavění vlakové cesty opravdu rozsvítí návěsti dovolující jízdu na cestovém a odjezdovém návěstidle až po uzavření přejezdu v km 31,505?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Ano, stavění složené cesty bude v tomto případě úpravou SW v centrálním stavědle možné ve směru od cestového návěstidla k odjezdovému. V textu doplněno.*

#### 4.5.5 Úspory času

Upozorňuji na možné problémy s ukončováním / začínáním jízd vlaků v zastávce v obvodu výhybny!

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - V textu uvedeno, jak pro případ od Jičina (vlaký obrací až ve výhybně), tak pro případ od Nymburka (problematické)*

#### 4.5.6 Požadavky na počet zaměstnanců řízení provozu

Větu: „Pro případ možnosti vyloučení dopravní služby budou návěstidla vybavena světelnými zneplatňujícími kříži.“ upravte na: „Pro případ zavedení výluky dopravní služby budou návěstidla L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a vybavena indikátorem pro dávání návěsti **Neplatné návěstidlo**.“

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno*

#### 5.1 Výhledový stav technické infrastruktury

Co znamená termín “Provoz obousměrný” ?

Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno pravostranný*

#### 5.2 Staniční technologie mezilehlých stanic

##### 5.2.1 Žst. Kopidlno

(Str. 30) Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

Upozorňuji, že značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ není PZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno*

### 5.2.2 Žst. Bartoušov

V dopravně Bartoušov (případně Žitětín) požadujeme možnost stavět zabezpečené posunové cesty.

(Str. 32) Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

Upozorňuji, že značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ není PZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno*

### 5.2.3 Žst. Jičín

(Str. 33) Upozorňuji, že telefonické dorozumívání **není** TZZ 1. kategorie. Telefonické dorozumívání je jen způsob zabezpečení jízdy vlaku na trati bez TZZ nebo v případech poruchy či údržby TZZ.

Upozorňuji, že značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“ není PZZ.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno*

## **D\_Technologická část Starmon + Ing. Pospíšil - koordinace**

### **D.1.1\_PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov**

#### D.1.1.0\_Technická zpráva (pdf)

#### 1.5 Vstupní podklady

Nesprávné označení a pojmenování předpisu:

*SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*

Správné označení a pojmenování předpisu:

*SŽDC Ob 1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt*

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

## 2. TECHNICKÁ ČÁST

### 2.1 Navrhované zabezpečovací zařízení

Požadujeme možnost stavět v ŽST (výhybně) Bartoušov zabezpečené posunové cesty.

*STARMON PS 01 – Bylo projednáno, pokud nebude manipulační kolej, nebudou zabezpečené posunové cesty, podle požadavku doplníme Se1 a zabezpečené posunové cesty*

#### Připomínky k větě:

*„Ve výhybně se bude zavádět výluka dopravní služby, při zavedení výluky se výhybky zapevní pro průjezd po koleji č. 1, na návěstidlech L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a se rozsvítí světelný kříž neplatnosti, činnost PZS v km 31,505 bude automatická podle jízdy vlaku, kontroly výstražného a pohotovostního stavu PZS v km 31,505, 33,223, 34,515, 35,009 se přenesou do ŽST Jičín.“*

- v druhé větě za čárkou dopište za slovo „výluky“ slova „dopravní služby“
- text „se rozsvítí světelný kříž neplatnosti“ nahraďte zněním: „se rozsvítí indikátor s návěstí **Neplatné návěstidlo**“

- v případě výluky dopravní služby v ŽST (výhybně) Bartoušov (případně Žitětín) bude nutné zohlednit, zda tam v době výluky dopravní služby vlaky budou jezdit, či nebudou jezdit. Přenesení pouhé kontroly výstražného a pohotovostního stavu na zmiňovaných přejezdech do ŽST Jičín nebude rozhodně postačovat!

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

## 2.2 Návěstidla

Větu: „Návěstidla u 1. koleje budou mít světelný kříž neplatnosti.“ upravte na: „Návěstidla L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a budou vybavena indikátorem pro dávání návěsti **Neplatné návěstidlo**.

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

## 2.8 Traťové zabezpečovací zařízení

Větu: „Jízdy vlaků v traťových úsecích Jičín – Bartoušov a Bartoušov - Kopidlno se budou uskutečňovat dle telefonického dorozumívání.“ upravte na: „Jízdy vlaků v mezistaničních úsecích Jičín - Bartoušov a Bartoušov - Kopidlno se budou zabezpečovat pomocí telefonického dorozumívání.“

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

## 2.10 Kabelizace

Předpis ČD S4 se správně označuje jako SŽDC S4.

*STARMON PS 01 – Opraveno.*

**D.2.2.2\_PS 04 Zařízení pro záznam a archivaci hovorů / D.2.2.2.0\_Technická zpráva PS 04 (pdf)**

**D.2.2.3\_PS 05 EZS technologického objektu ve výhybně Bartoušov / D.2.2.3.0\_Technická zpráva PS 05 (pdf)**

**D.2.3\_PS 06 Akustický informační systém ve výhybně Bartoušov / D.2.3.0\_Technická zpráva PS 06 (pdf)**

## 1.3. Navrhovaná koncepce technologií sdělovacího zařízení

Termín „výluka služby dopravních zaměstnanců“ nahraďte termínem „výluka dopravní služby“.

*STARMON/Krejsar – Opraveno PS04, PS 05,PS 06*

## E\_Stavební část

### E.1.1.1.1\_SO 101 Železniční svršek

E.1.1.1.1.1\_Technická zpráva SO 101 (pdf)

## 10. Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana

Doporučuji doplnit předpisy:

- SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

## 11. Bezpečnostní předpisy

### Připomínky k textu:

*„Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.“*

- provozování drážní dopravy se uskutečňuje i na vyloučené koleji, nejen na provozované
- v textu doplňte před označení předpisu Zam1 zkratku SŽDC.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

### **E.1.1.1.2\_SO 102 Výstroj trati**

E.1.1.1.2.1\_Technická zpráva SO 102 (pdf)

#### 3. Popis stávajícího stavu

##### Připomínky k textu:

*„Ve stávající hlásce, nákladišti zn. Bartoušov se v současnosti nacházejí kolej č. 1 – staniční kolej hlavní průjezdná a manipulační koleje č. 2 a č. 4 – kusé koleje v současnosti obě vyloučené z provozu ukončené sypanými zarážedly.“*

Vzhledem k tomu, že se nákladiště nachází na širé trati, nejedná se v tomto případě o staniční kolej.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

#### 4. Popis navrženého řešení

##### Připomínka textu:

Demontují a osazují se návěstidla ne návěsti. Dané návěstidlo pak dává příslušnou návěst.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

#### 4.2 Návěsti označující místo na trati

*„Betonový hektometrovník“ je pouze je pouze traťová značka a nedává návěst **Kilometrická poloha** (viz čl. 1173 předpisu SŽDC D1).*

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Návěstidla s návěstmi **Vlak se blíží k zastávce** a **Konec nástupiště** by se osazovala v případě varianty stavby - výhybna se zastávkou v obvodu výhybny.

*SGJW Hradec Králové – ponecháno, z důvodů konečné terminologie výhybna se zastávkou v obvodu výhybn*

## 10. Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana

### Doporučuji doplnit předpisy:

- SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

## 11. Bezpečnostní předpisy

### Připomínky k textu:

*„Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započetím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.“*

- provozování drážní dopravy se uskutečňuje i na vyloučené koleji, nejen na provozované
- v textu doplňte před označení předpisu Zam1 zkratku SŽDC.

**E.1.1.2\_SO 103 Železniční spodek** / E.1.1.2.1\_Technická zpráva SO 103 (pdf)

**E.1.2\_SO 104 Nástupiště** / E.1.2.1\_Technická zpráva SO 104 (pdf)

**E.1.3\_SO 105 Rekonstrukce přejezdu km 31,505** / E.1.3.1\_Technická zpráva SO 105 (pdf)

**E.1.8\_SO 107 Přístupové komunikace, zp. plochy** / E.1.8.1\_Technická zpráva SO 107 (pdf)

**E.2.1\_SO 108 Přístřešky** / E.2.1.1\_Technická zpráva SO 108 (pdf)

**E.2.2\_SO 109 Orientační systém** / E.2.2.1\_Technická zpráva SO 109 (pdf)

**E.2.3\_SO 110 Technologický objekt Bartoušov** / E.2.3.1\_Technická zpráva SO 110 (pdf)

**E.2.4\_SO 115 Kácení a náhradní výsadba** / E.2.4.1\_Technická zpráva SO 115 (pdf)

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do všech SO*

## 10. Bezpečnost práce a techn. zařízení, požární ochrana

### Doporučuji doplnit předpisy:

- SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

## 11. Bezpečnostní předpisy

### Připomínky k textu:

*„Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.“*

- provozování drážní dopravy se uskutečňuje i na vyloučené koleji, nejen na provozované
- v textu doplňte před označení předpisu Zam1 zkratku SŽDC.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

## 2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

(zpracovatel Bc. Lenka Komínová, tel. 972 244 280)

Bez připomínek.

## 3. Odbor jízdního řádu (O16)

(zpracovatel Ing. Alexandr Vrtěl, tel. 972 241 550)

### **Příloha č.3\_Provozní a dopravní technologie část B.2 (pdf)**

4.5.2: úvahy projektanta o tom, že by ve výhybně nemohlo být možné vlaky ukončovat a nové vlaky vypravovat, jsou chybné. Výhybna je v tomto rovnocenná železniční stanicí.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- opraveno*

4.5.2: za O16 je řešení se zastávkou Žitětín v obvodu stanice Bartoušov sice nepreferované, nicméně přijatelné. Nepřijatelná jsou taková řešení, která by pod jedním názvem bez dalšího rozlišení zahrnovala jak obvod dopravních kolejí ke křižování, tak i nástupiště, vysunuté na záhlaví.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- bereme na vědomí*

4.5.2: nesouvisí přímo s Bartoušovem, ale obecně se ukazuje, že by bylo třeba novelizovat vyhl. 177/95 ve věci vybavení železničních stanic – takové případy budou nastávat častěji

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- konstatování, souhlasíme*

4.5.3: nepochopil jsem – žádám dovysvětlit

Obecně k dopravní technologii: za stěžejní nyní pokládám způsob zjišťování, že vlak dojel celý. Předpokládám, že bude prováděno pohledem výpravčího na návěst „konec vlaku“ – je to pravda? V každém případě musí být způsobu zjišťování konce vlaku zcela podřízen výpočet provozních intervalů: výpravčí nejprve zjistí, zda vlak dojel celý, teprve potom může dát telefonickou odhlášku a nabídnout vlak opačného směru. A aby mohl výpravčí zjištění konce vlaku vůbec provést, je nutné, aby ten konec vlaku viděl – to bude zařízeno jak? Kamerovým systémem? Nebo polohou stanoviště výpravčího vůči vlaku?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2- Dle zpracovatele zab. zař. uvidí výpravčí, zda přijel vlak celý, na monitoru JOP. Následně může dát telefonickou odhlášku spolu s nabídkou vlaku*

Modelové grafikony uvažují s intervalem křižování 1 minuta – to je při telefonickém dorozumívání velice optimistické. Doporučuji prověřit výpočet se zohledněním všech povinností výpravčího. Kritický je interval na kopidlinském zhlaví: pokud bychom nedokázali udržet periodu GVD při dvou vlcích Os a křižování Křinec – Bartoušov na max. 60 minutách, nemá smysl takovou stavbu vůbec realizovat.

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - Na síti SŽDC existují stanice, ve kterých vlaky pravidelně odjíždějí při telefonickém dorozumívání po 1,0 minutě po příjezdu protijedoucího vlaku. Klíčové je, aby výpravčí nemusel zjišťovat konec vlaku osobně venku*

Dále v modelovém GVD vidím pobyt Mn vlaku v Bartoušově od minuty 44,9 do minuty 12,8, tzn. stojí tam i po dobu křižování dvou Os vlaků. Na které koleji má stát, když dvě dopravní koleje potřebují ty dva Os vlaky ke křižování a žádná další tam není navržena?

*Ing. Pospíšil – dopravní technologie část. B.2 - tento stav je znázorněn v grafikonu pro variantu Studie staveb, kde bylo uvažováno v Bartoušově se třemi koleji. V grafikonech pro variantu Přípravné dokumentace (dvě koleje v Bartoušově) je manipulační vlak v obou směrech křižován v Kopidlně.*

## A07 SŽDC s.o., GŘ O13, „č.j. 31630/2018-SŽDC-GŘ-O13

Stanovisko k projektu stavby „Zřízení výhybny Bartoušov

V rámci posouzení **dokumentace pro územní rozhodnutí „Zřízení výhybny Bartoušov“**, kterou zhotovila firma **SGJW Hradec Králové spol. sr.o.**, máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

### Zásadní připomínky k projektu

Nesouhlasíme s řešením za pomoci transformované výhybky č.1

*SGJW Hradec Králové – Bylo opětovně projednáno s O13, SŽDC s.o. – OŘ HK, SSV a ostatními odbory SŽDC s.o. – GŘ, se závěrem SSV – bude ponecháno předložené technické řešení s 2ks transformovaných výhybek.*

### Připomínky k jednotlivým částem a objektům

**Železniční svršek** (zpracoval Ing. Jiří Lelek, tel.: 972 322 583, email: [lelek@szdc.cz](mailto:lelek@szdc.cz)) **SGJW**

Požadujeme opětovné prověření směřování kolejí, tak aby na jičínském zhlaví nemusela být transformovaná výhybka č.1.

*SGJW Hradec Králové – Bylo zasláno na O13 - Bylo opětovně projednáno s O13, SŽDC s.o. – OŘ HK, SSV a ostatními odbory SŽDC s.o. – GŘ, se závěrem SSV – bude ponecháno předložené technické řešení s 2ks transformovaných výhybek. Dle požadavku O13 byla u obou nových výhybek doplněna perlitizace jazyků a oporníc.*



**B Příloha č.1 – Návrh pražcového podloží** (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@szdc.cz](mailto:Brestovsky@szdc.cz))

Upravte popis konstrukcí pražcového podloží v kapitole 4. Preferujeme uvedení skladeb ve směru staničení (též přílohy 6). V úseku se vyskytují tři navržené skladby pražcového podloží. Je vhodné, když má každá skladba svůj podkapitolu.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Doplňte tloušťky jednotlivých vrstev, v textu je to nepřehledné.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Upravte návrh ZKPP. Dle předpisu SŽDC S4, nelze provádět zlepšení zemin. V ZKPP použijte štěrkodrt' stabilizovanou cementem. Upozorňujeme, že se nejedná o KSC. Ve výpočtu uvažujte s dosažením únosnosti na stabilizované vrstvě 60 MPa (Příloha 13, SŽDC S4). Z důvodů, že jde o silně zatížení přejezd (automobilovou dopravou) a velmi malé únosnosti, doporučuji zvýšení tloušťky stabilizované štěrkodrti.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Upravte tloušťku zlepšené zeminy. Pokud je záběr frézy 0,5 m, po zhutnění lze dosáhnout tloušťky 0,42 m.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Doplňte do průzkumu informaci o hladině podzemní vody. Návrh zlepšené zeminy by neměl být v dosahu podzemní vody.

*SGJW Hradec Králové – bylo a je uvedeno ve zprávě na str.6, hladina podzemní vody nebyla zasažena.*

**E.1.1.2 Železniční spodek** (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@szdc.cz](mailto:Brestovsky@szdc.cz))

TZ:

Upravte popis pražcového podloží v návaznosti na změny provedené v příloze Návrh pražcového podloží.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Sjednoťte kilometrickou polohu úprav s přílohou B – Návrh pražcového podloží.

*SGJW Hradec Králové – provedeno částečně, geotechnický průzkum vychází ze stávajícího stavu kilometrické polohy, Návrh a popis SO 103 respektuje novou kilometrickou polohu – nutno zřídit abnormální km mezi novým km 31,500 a stávajícím km 31,600 = 84m. (viz. SO 101)*

Upravte sklon pláň tělesa železničního spodku. V současné době se preferuje jednostranně skloněná pláň.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

Pokud jsou v rámci odvedení dešťových vod navrženy vsakovací objekty, je nutné doložit hydrotechnický průzkum, který ověří možnost vsakování. Zásadně nesouhlasíme, aby se vsakovací objekty napojovaly na trativodní rýhy. Nelze použít trativod jako svodné potrubí pro případ z vsakovacích šachet. Pokud vsakovací objekt, tak se musí vsáknout vše.

*SGJW Hradec Králové – po opětovném projednání s MěÚ Jičín – odborem životního prostředí, bude ze strany tohoto odboru pouze požadavek, aby se dešťové vody vsakovaly na pozemku investora. Z těchto důvodů byly vsakovací šachty zrušeny a pod trativodem zřízeno nové svodné potrubí DN 300 v rozsahu šachty č. 23-26 s vyústěním za přejezdem do drážního příkopu v km 31,519 (dle nového staničení).*

Z jakého důvodu je použito podbetonování trativodů ve sklonu 13‰?

*SGJW Hradec Králové – do TZ byla zapracována v tomto místě alternativa zřízení štěrkopískového lože. (nemá vliv na rozpočet OTSKP)*

Zpřehledněte popis trativodů v kapitole 4.2. Například není zřejmé, kde bude použit průměr DN 150 a DN 200.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Situace: Výkres situace doplňte o všechny důležité hrany, které se v úseku vyskytují (plán tělesa železničního spodku, odvodnění, konec úprav). Není obvyklé reprofilaci příkopu zaznamenat pouze čárkovanou čarou.

*SGJW Hradec Králové – byly zakresleny hrany rýhy trativodů, které jsou zároveň hranou pláně tělesa žel. spodku, zbylé hrany tvoří grafické znázornění šrafovou. Z hlediska reprofilace příkopů bude podrobné vykreslení provedeno v dalším stupni projekt, po provedení přesnějšího geodetického doměření a rozkreslení příčných řezů.*

U odvodnění doplňte popis a sklon toku vody.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Podélný řez: Do podélného řezu doplňte čáry znázorňující vrstvy pražcového podloží.

*SGJW Hradec Králové – bude zapracováno v samostatném výkrese v dalším stupni dokumentace - DSP*

Do podélného řezu doplňte polohu nového a stávajícího propustku.

*SGJW Hradec Králové – Poloha propustku zůstává zachována, doplněna osa a dno vtoku propustku.*

Upravte popis trativodních šachet. V podélném profilu koleje č. 1 se vyskytují tři šachty Šk 23.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Příčné řezy: Preferujeme jednostranně skloněnou pláň tělesa železničního spodku.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Upravte tloušťku zlepšené zeminy.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace na 0,42m.*

**E.1.2. Nástupiště** (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@szdc.cz](mailto:Brestovsky@szdc.cz))

TZ:

Upravte popis založení nástupištní zídky. Pokud je pod zídkou zlepšená zemina není nutné provádět pískový podsyp a podkladní beton se může pokládat rovnou na povrch zlepšené zeminy. Doplňte požadavek na únosnost podkladu na min. 20 MPa a doplňte kotvení příkopové zídky pomocí ocelových tyčí.

*SGJW Hradec Králové – 20 Mpa zapracováno do dokumentace, příkopové zídky se v nástupišti nenacházejí.*

Do popisu skladby nástupiště uveďte pokyn 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“, kde jsou přesně definovány požadavky na typ dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Proveďte úpravu svahu za nástupištěm z důvodů vynechání zábradlí na nástupišti.

*SGJW Hradec Králové – zábradlí tvoří vodící linii pro zrakově postižené osoby, bude ponecháno.*

Doplňte popis ukončení nástupiště na nenástupní hraně.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Příčné řezy: Není vhodné řešení, kdy voda stékající po nástupišti bude téct přístřeškem. Na styku dlažba/opěrná zeď bude docházet k zatékání vody. Proveďte možnost zřízení odvodňovacího žlabu před přístřeškem.

*SGJW Hradec Králové – doplněn odvodňovací žlabek DN 100*

Doplňte popis obrubníku a odvodnění.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

**E.1.3. Přejezdy – železniční spodek** (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, [Brestovsky@szdc.cz](mailto:Brestovsky@szdc.cz))

TZ: Doplňte stručný popis vrstev ZKPP a jeho odvodnění.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Situace: Doplňte popis odvodnění.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

Příčný řez: Sjednoťte tloušťku vrstvy stabilizované stěrkočrtě.

*SGJW Hradec Králové – zapracováno do dokumentace*

**E.1.3. Přejezdy – obecně** (zpracoval Ing. Hana Boublerlová, tel. 972 244 498, [boublerlova@szdc.cz](mailto:boublerlova@szdc.cz))

Přejezd P4627 (km 31,505): Chybí pouze zakreslení rozhledových poměrů pro případ poruchy PZZ (tj. pro traťovou rychlost 10 km/h).

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do situace a TZ, v dalším stupni bude zřízen samostatný výkres rozhledových poměrů*

**SO 108 Přístřešky** (zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, [Jauris@szdc.cz](mailto:Jauris@szdc.cz))

S navrženým řešením přístřešku souhlasím.

- V TZ chybí informace, jak projektant došel k této velikosti přístřešku. Jednoduchý výpočet podle špičkové frekvence cestujících.

*SGJW Hradec Králové – zpracováno do dokumentace*

- S ohledem na to, že se jedná o alespoň částečně uzavřený přístřešek, může být podchodná výška v nejnižším místě 2,2 m. Doporučuji přístřešek snížit o 0,2 m, aby poskytoval lepší ochranu proti povětrnostním vlivům.

*SGJW Hradec Králové – bude upraveno v dalším stupni projektové dokumentace - DSP*

- Doporučujeme odpadkový koše umístit vně přístřešku, k boční stěně. Koše se stříškou.

*SGJW Hradec Králové – projektant nedoporučuje z důvodů zbytečné zvýšení složitosti členění pochozí plochy, základů přístřešku a zábradlí a tím i vodící linie pro osoby zrakově postižené. Plocha přístřešku je na toto vybavení přizpůsobena.*

**SO 106** - žel. propustek v km 31,162 (zpracoval Ing. Nečekal, tel. 972 244 271, [Necekal@szdc.cz](mailto:Necekal@szdc.cz))

**Technická zpráva**

- Doplnit podklady pro zpracování dokumentace např. zadávací dokumentace, průzkumy.....,
- Normy, předpisy,
- Popis stávajícího objektu – chybí základní rozměry a jeho umístění, dtto údaje k novému objektu – mimo jiné kategorie trati, TTZ/ přidružená rychlost,
- Chybí údaje o inženýrských sítích.

Doplnit část organizace výstavby

- Staveniště a přístupy,
- Postup výstavby,
- Požadavky na následující stupeň,
- Chybí přílohy - záznamy z jednání, odhad finančních nákladů.....

*Ing. Ivan Šír - Technická zpráva je zpracována podle požadavků Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, konkrétně dle přílohy č. 1 – Přípravná dokumentace (nově DÚR dle výnosu č.1 k směrnici GR č. 11/2006 kapitoly B.)*

*Připomínky byly zpracovány kromě:*

*Požadavek na normy a předpisy ve směrnici uveden není a proto není v TZ uváděn.*

*Projednávání celkové koncepce propustku se zástupci investora probíhalo pouze telefonickou komunikací a dohodnutá řešení jsou v návrhu propustku dodržena. Ze stany SŽDC OŘ HK SMT – nejsou k navrženému řešení žádné připomínky, z hlediska porad nebyl žádný zástupce SMT přítomen.*

*Odhad finančních nákladů objektu propustku je podrobně uveden v části G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb.*

#### Výkresová část

- Z dokumentace budou zřejmé prováděné změny tj. ve výkresech nového stavu ( příčný řez atp...) zakreslit též stávající objekt - umístění, základní rozměry atp. ,

*Ing. Ivan Šír -Ve výkresové části jsou prováděné změny vyznačeny v dostatečné podrobnosti s ohledem na stupeň DUR. Dále jsou ve výkresu zřejmé obrysy dosavadního propustku a původního stavu (tečkované čáry) Pro účely DÚR jsou rozměry dosavadního propustku dostatečně popsány v technické zprávě. Výkres dosavadního stavu je účelné provádět ve stupni DSP (Projekt) za účelem výběru zhotovitele.*

- Doplnit situaci.

*Ing. Ivan Šír - Situace byla doplněna do výkresu E.1.4.2 Dispozice propustku – nový stav*

#### Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Zásadně předpracovávané části dokumentace budou předloženy opětovně ke schválení.

Vypořádání připomínek požadujeme zaslat v předstihu před závěrečným projednáním na emailové adresy jednotlivých zpracovatelů.

Z projednání připomínek požadujeme zaslat záznam ke kontrole. Bez jeho ověření nelze proces projednání připomínek uzavřít.

### A08 SŽDC s.o., GŘ O14, ., č.j. 28821/2018-SŽDC-GŘ-O14

#### 1. Zabezpečovací zařízení:

##### **PS 01 SZZ**

#### Technická zpráva D.1.1

Doporučujeme prověřit možnost zřízení vazby povolujících návěstí odjezdových návěstidel (mimo přivolávací návěstí) na volnosti mezistaničního úseku pro všechny dotčené dopravní, tj. včetně dopraven Jičín a Kopidlno.

*Starmon - Doplněno do TZ, v ŽST Kopidlno nelze, nejsou odjezdová návěstidla.*

*Kap. 2.1 – Skutečnost, že nejsou požadovány posunové cesty pro zabezpečený posun, požadujeme odsouhlasit zástupci úseku řízení provozu OR Hradec Králové.*

*Starmon - Sel a zabezpečené posunové cesty doplněny dle připomínky GR-O12*

*Kap. 2.1 – Zkratku „APN“ doporučujeme rozepsat, neboť je použita v celém dokumentu pouze jednou. Pozn. předpokládáme, že se jedná o funkčnost automaticky rozsvěcované přivolávací návěsti.*

*Starmon - doplněno*

*Kap. 2.1 a kap. 2.2 – Není zřejmé, jakým způsobem jsou plněny podmínky, že vazba SZZ na přejezdová zabezpečovací zařízení bude splňovat ustanovení TNŽ 34 2620 čl. 13.3 (zejména čl. 13.3.3 pro přejezdy PZS 3I), když v kapitole 2.2 je uvedeno, že návěstní znak odjezdových návěstidel NEBUDE závislý na stavu traťových PZZ.*

*Starmon - Upraveno v TZ - vazba SZZ na přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu B1 bude splňovat ustanovení TNŽ.....*

*Kap. 2.4 – Požadujeme doplnit, že v rámci instalace počítačů náprav budou také provedena opatření pro snížení vlivu atmosférického přepětí na tato zařízení. Konkrétně provedeno propojení kolejnicových pasů a uzemnění kolejnic v oblasti 20 metrů až 40 metrů před počítacím bodem, přičemž hodnota uzemnění bude max. 40 Ω.*

*Starmon - doplněno*

*Kap. 2.6 – Z obsahu kapitoly 2.6 a textu k SO112 nelze posoudit, zda jsou splněny požadavky kap. 19 TNŽ 34 2620 na zajištění dodávky elektrické energie pro SZZ. V případě použití akumulátorové baterie jako jediného náhradního zdroje je nezbytné získat souhlasné stanovisko provozovatele dráhy (viz čl. 19.1.3 předmětné normy).*

*Starmon -Zaslána žádost o souhlas, bude upraveno v TZ dle posouzení*

#### Výkresová část

*Situační schéma D.1.1.3 - Doporučujeme doplnit km polohy kolejových čidel, houkaček akustické signalizace VNPN a popřípadě dalších nově budovaných zařízení a prvků v kolejišti.*

*Starmon - doplněno*

*Situační schéma D.1.1.3 a D.1.1.4 – Na předložených výkresech se neshoduje poloha vjezdového návěstidla L a předvěsti PřL výhybny Bartoušov (km 31,844 versus km 31,824; resp. km 32,544 versus km 32,524).*

*Starmon - opraveno*

*Situační schéma D.1.1.3 a D.1.1.5 – Na předložených výkresech se neshoduje poloha předvěsti PřS výhybny Bartoušov (km 29,804 versus km 29,910).*

*Starmon - opraveno*

*Schéma kabelů D.1.1.6* – Nově zřizované kabely by měly být vyznačeny červenou barvou. Vzhledem k převládajícímu množství nově zřizovaných kabelů lze řešení, kdy je stávající kabelizace označena přerušovanou čarou (viz legenda na výkresu), akceptovat.

*Starmon - ponecháno*

**2. Sdělovací zařízení:** (Zpracoval: Ing. Jiří Kapička, tel. 972 244 495) **Starmon**

- K PS 02 - nahradit citovaný výnos OK aktuálním výnosem č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 a při ukončování vláken a návrhu obsazení se jím řídit.

*STARMON/Krejsar/12.7.2018 – Opraveno.*

- Požadujeme doplnění schémat a popis použitých zařízení, dle pokynu generálního ředitele SŽDC č. 21/2017. Současná dokumentace je nedostatečná a žádáme doplnění v souladu s pokynem.

*STARMON/Krejsar/13.7.2018 – Doplněno dle požadavku a upřesnění z jednání na O14 dne 13.7.2018 (Ing. Kapička, Ing. Kříž).*

## **A09 SŽDC s.o., GŘ O30, ., č.j. 28038/2018-SŽDC-GŘ-O30**

### **Zřízení výhybny Bartoušov**

Po prostudování předložené dokumentace pro územní řízení na výše uvedenou stavbu má odbor 30 následující připomínky:

V části E.2.3 je zpracováno Požárně bezpečnostní řešení (PBŘ). Následně jsou podmínky zapracovány do části B.4.1.1 **K některým ustanovením PBŘ máme výhrady a doplnění.**

#### **Připomínky k částem projektu:**

##### **Doplnění v části E.2.3 Požárně bezpečnostní řešení:**

V části h) jsou řešeny odstupové vzdálenosti. Požadujeme vyhodnotit, zda se nový technologický objekt nenachází v požárně nebezpečném prostoru jiných objektů.

*SGJW Hradec Králové – Nenachází*

V části „Elektrická energie“ je řešeno napájení nového objektu elektrickou energií. Není zde řešen vstup kabelů do prostoru objektu. Pokud do technologického objektu budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny 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.



Nově stanovené podmínky v PBŘ je nutno zpracovat do příslušných částí projektu zejména části B.4.1.1 Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany a části E.2.3. TZ bodu 4.16 Prostupy.

*SGJW Hradec Králové – Do TZ E.2.3. zpracováno, v případě zpracování připomínek do PBŘ ve stupni DUR, by bylo nutné vydat nové stanovisko HZS Královéhradeckého kraje – z těchto a časových důvodů budou připomínky kompletně zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace pro stavební povolení (DSP), a předloženo opětovně na HZS k vyjádření.*

#### **Doplnění v části B.4.1.1 Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany:**

Na str. 37 na konec odstavce „Při svařování a dělení kovů ...“ požadujeme doplnit text:

*„Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.“*

*SGJW Hradec Králové – V případě zpracování připomínek ve stupni DUR, by bylo nutné vydat nové stanovisko HZS Královéhradeckého kraje – z těchto a časových důvodů budou připomínky kompletně zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace pro stavební povolení (DSP), a předloženo opětovně na HZS k vyjádření.*

Na str. 46 část „Podmínky požární bezpečnosti“ na konec odstavce „Při řezacích a svářecích pracích ...“ požadujeme doplnit text:

*„Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.“*

*SGJW Hradec Králové – V případě zpracování připomínek ve stupni DUR, by bylo nutné vydat nové stanovisko HZS Královéhradeckého kraje – z těchto a časových důvodů budou připomínky kompletně zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace pro stavební povolení (DSP), a předloženo opětovně na HZS k vyjádření.*

### **A10 SŽDC s.o., GŘ O24 č.j. 31552/2018-SŽDC-GŘ-O24**

„Zřízení výhybny Bartoušov“

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro územní řízení výše uvedené stavby nemá připomínek

### **A11 SŽDC s.o., GŘ O28 č.j. 34105/2018-SŽDC-GŘ-O28**

#### **Zřízení výhybny Bartoušov“ – vyjádření O28 k DÚR**

Sdělujeme, že k předložené dokumentaci (datum na rozpisce 04/2018) pro územní řízení výše uvedené stavby, kterou zpracovala společnost SGJW Hradec Králové spol. s r.o., nemá odbor správy majetku z hlediska náplně své činnosti žádné připomínky.

## A12 SŽDC s.o., GŘ O28 č.j. 34105/2018-SŽDC-GŘ-O28

### **Zřízení výhybny Bartoušov“ – vyjádření O28 k DÚR**

Sdělujeme, že k předložené dokumentaci (datum na rozpisce 04/2018) pro územní řízení výše uvedené stavby, kterou zpracovala společnost SGJW Hradec Králové spol. s r.o., nemá odbor správy majetku z hlediska náplně své činnosti žádné připomínky.

## A13 SŽDC s.o., GŘ O29

Za SŽDC, s.o., Odbor stavební (O29) Vám sdělujeme, že nemáme žádné připomínky k DÚR na stavbu „Zřízení výhybny Bartoušov“ (Vaše Zn. 12924/2018 – SŽDC – SSV – U1/Be).

S pozdravem,

Ing. Václav Kubišta

## A14 SŽDC s.o., SŽE Hradec králové, č.j. 17051/2018-SŽDC-SŽE-HKR

Věc: „Zřízení výhybny Bartoušov“ – vyjádření k PD

Dobrý den,

K předložené PD v současném stupni projektové dokumentace NEMÁME PŘIPOMÍNEK

## A15 SŽDC s.o., Správa železniční geodzie Praha č.j. 12038/2018-SŽDC-SŽG PHA - RP

**Věc: Vyjádření UOZI k přípravné dokumentaci stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“**  
Zhotovitelem přípravné dokumentace stavby je firma SGJW Hradec Králové spol. s r.o. Geodetickou část vyhotovila firma GON Hradec Králové, a.s., zodpovědný UOZI Ing. Petr Dittrich.

### ***Zhotovitel odevzdal dle tyto části geodetické dokumentace:***

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Geodetické a mapové podklady

### **Připomínky:**

Technická zpráva (TZ) není ověřena ÚOZI zhotovitele.

V TZ není zmínka o použitém železničním bodovém poli (ŽBP) a ani o jeho vývoji. ŽBP bylo doděláváno v lokalitě z důvodu této stavby a nyní je již v celém rozsahu stavby vybudováno. Z důvodu neexistence ŽBP nebylo provedeno zaměření mapového podkladu v celém rozsahu stavby, ale byly předány dostupné mapové podklady a nově doměřeny v místech vybraných přejezdů. **Na vstupním jednání bylo domluveno, že v místech kabelizací kde mapový podklad chybí, bude doměřen v rámci dalšího stupně stavby (DSP) – viz. zápis ze vstupní porady ze dne 26.6.2017 a také část DÚR A. Průvodní zpráva odst. 2.4 a.**

Jedná se o geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu železniční tratě Jičín - Nymburk město v km 25,000 - km 29,800, v km 32,700 - km 36,300, v km 36,400 - km 37,300 a v km 37,400 - km 40,000 = 4,8km + 3,6km + 0,9km + 2,6km = celkem 11,9km - časová náročnost 3-5 měsíců.

Majetkoprávní část je bez připomínek, nicméně přesné umístění kabelové trasy lze zhodnotit až po zaměření stávajícího stavu. Takto je kabel navržen pouze do katastrální mapy bez ohledu na terénní souvislosti. Celá stavba by měla být v obvodu dráhy. Dotčené pozemky včetně přehledné mapy a bilance ploch je součástí této přílohy.

**Závěr:** Geodetická část obsahuje všechny požadované přílohy s výše uvedenými připomínkami. V další fázi stavby (DSP) požadujeme doměření chybějících částí mapového podkladu, který bude napojen na již dostupné mapové podklady. Pro další fázi je důležité, že je v celém rozsahu stavby vybudováno nové železniční bodové pole a předané dostupné mapové podklady splňují TKP staveb státních drah a lze je pro projekt využít.

*GON Hradec Králové, a.s. - děkujeme za kontrolu dokumentace. Technickou zprávu jsem ověřoval a předal (viz příloha části I), zřejmě někde zapadla. Co se týká železničního bodového pole - pokud je již vybudováno v celém úseku, navrhuji, že ho popíšeme v dalším stupni projektové dokumentace (projekt), kde (na rozdíl od přípravné dokumentace) je na bodové pole a vytyčovací síť vymezena celá část dokumentace.*

## A16 SŽDC s.o., GŘ O15 č.j. 43059/2018-SŽDC-GŘ-O15

### **Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Zřízení výhybny Bartoušov“ DUR**

Z předložené dokumentace se naše pozornost soustředila na části týkající se Vlivu stavby na životní prostředí. K výše uvedené dokumentaci konstatujeme, že problematice ochrany životního prostředí (ŽP) byla zpracovatelem věnována přiměřená pozornost, K předkládané dokumentaci (DŮR) uvádíme, že i vzhledem k charakteru stavby nemáme připomínky.

## A17 SŽDC s.o., GŘ O14 - napájení č.j. 43251/2018-SŽDC-GŘ-O14

Stanovisko provozovatele dráhy ke koncepci napájení definitivního zařízení Dopisem zn. KE/16/18-Ch ze dne 23. července 2018 jste v rámci řešení stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ požádali o souhlas provozovatele dráhy s navrhovaným způsobem napájení definitivního železničního zabezpečovacího zařízení ve smyslu článku 19.1.3 TNŽ 34 2620, s čímž souvisí i případné stanovení doby dle článku 19.1.8 téže normy. Uvedený souhlas je žádán pro napájení definitivního staničního zabezpečovacího zařízení výhybny Bartoušov. Požadujeme dimenzovat baterie tak, aby zajistily plný provoz zařízení po dobu 6 hodin. Na základě vyjádření Odboru základního řízení provozu GŘ SŽDC a vyjádření místně příslušného OŘ Hradec Králové souhlasíme s navrženou koncepcí napájení a použitím akumulátorové baterie s automatickým dobíječem a měničem — jako jediného náhradního zdroje definitivního železničního zabezpečovacího zařízení výh. Bartoušov, včetně zřízení zásuvky

pro možnost připojení mobilního zdroje, ve výše uvedeném smyslu s tím, že musí být splněny podmínky:

« akumulátorová baterie definitivního zabezpečovacího zařízení bude dimenzována na dobu 6 hodin plnohodnotného provozu,

« bude zřízena přípojka pro náhradní (mobilní) zdroj se spalovacím motorem,

« články akumulátorových baterií použitých ve staničním zabezpečovacím zařízení musí mít garantovanou životnost minimálně 15 let.

*Starmon – dokumentace PS 01 je v souladu s uvedenými podmínkami*

Zpracoval:

Jiří Novosad DiS.

SGJW Hradec Králové spol. s r.o.