


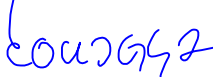



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

ZADAVATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
ZPRACOVATEL: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz			
VYPRACOVAL: Bc. Michal Munzar 	ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY: Ing. Martin Koudelka 	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Bc. Michal Munzar 	
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ OKRES: JIČÍN OÚ: JEŘICE		Č. ZAKÁZKY:	ZAK-2016-14
AKCE: VÝSTAVBA PZZ V KM 23,855 (P5399) V TRATI HRADEC KRÁLOVÉ - TURNOV H.3 Doklady o projednání		STUPEŇ:	PD
		DATUM:	12/2016
		MĚŘÍTKO:	-
		FORMÁT:	-
OBSAH: VYJÁDŘENÍ PROJEKTANTA		ČÁST: H.3	Č. SLOŽKY: 4

„Výstavba PZZ v km 23,855 (P5399) v trati Hradec Králové – Turnov“

Vyjádření projektanta k připomínkám

Obsah

1.	OŘ Hradec Králové.....	1
2.	Odbor operativního řízení a výluk (O11).....	2
3.	Odbor základního řízení provoz (O12)	3
4.	Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)	3
5.	Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)	4
6.	Správa železniční energetiky HK (SŽE)	4
7.	Správa železniční geodzie (SŽG).....	4
8.	Odbor traťového hospodářství (O13).....	5
9.	Odbor přípravy staveb (O6)	6
10.	Odbor provozuschopnosti (O15)	6
11.	České dráhy	6
12.	ČD-Telematika	7

Reakce projektanta na připomínky je vyznačena červeně.

1. OŘ Hradec Králové

ST HK (správa tratí):

- 1) Technická zpráva – v kapitolách je rozdílně uveden typ pražců (bod 2 - dřevěné, bod 8.2 - betonové), požadujeme pražce betonové.
○ **Munzar: Bylo opraveno.**
- 2) TZ bod 6.7 – odstraněné izolované styky požadujeme nahradit kol. vložkami (min. délky 10 m).
○ **Munzar: Bylo opraveno.**
- 3) Vzorový příčný řez – v řezu přejezdovou konstrukcí jsou chybně zakresleny příkopy přerušující komunikaci, v popisu je uvedena výplň rýhy trativodu (odvodnění bude vsakovacím žebrem).
○ **Munzar: Bylo opraveno.**
- 4) Podélný profil komunikace – chybí zakres vsakovacího žebra.
○ **Munzar: Bylo opraveno.**
- 5) Výkaz výměr – požadujeme užití nového materiálu včetně kolejnic (pol. 36 - kolej regenerovaná), stávající přejezdová konstrukce je živičná (pol. 50 - rozebrání přejezdu z dílců).
○ **Munzar: Bylo opraveno.**

SSZT HK (správa sdělovací a zabezpečovací techniky):

- 6) Do TZ část 3.3.1 Obecně doplnit – RD se sníženou valbovou střechou vhodné velikosti a požární odolnosti. Domek bude uložen na základ ze ztraceného bednění se základovým zemničem a bude vybaven topením a ventilací s termoregulací, stolkem se schránkou v nehořlavém provedení pro dokumentaci, židlí a hliníkovým žebříkem. V bezprostřední blízkosti domku a sdruženého plastového

rozvaděče, šíře cca 1m, budou provedeny terénní úpravy (betonová dlažba okolo RD, případně přístupová stezka upravená štěrkem, uloženým na fólii - textilií bránící prorůstání vegetace). Vložka zámku vstupních dveří domku, bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky. V obvodových stěnách domku nebudou zřizovány žádné nové prostory a z vnější strany žádné úchyty.

○ Král: Bylo doplněno.

7) V TZ část 3.3.6 Kabelizace - případné spojky na kabelech budou označeny Markery kulového tvaru, fialové barvy (frekvence 66,35 kHz).

○ Král: Bylo doplněno.

8) V TZ není uvedeno náhradní napájení – požadujeme náhradní napájení alkalickou baterií se sintrovanými elektrodami (typ TLX). Baterie bude umístěna na stojanu.

○ Král: Bylo doplněno.

9) U počítacích bodů bude zřízena ochrana proti atmosférickým vlivům.

○ Král: Bylo doplněno.

10) VTO u PZS je nutné napájet místně z baterií zabezpečovacího zařízení. Napájecí část VTO je třeba od baterií zab. zař. oddělit měničem a vedení k měniči i do VTO je nutné jistit trubičkovými pojistkami v odpovídajících nosnících. Měnič i pojistky je třeba umístit mimo stojany zab. zař. - například na stěnu technologického domku do samostatného rozvaděče či krabice. VTO se předpokládá zapojit do linky VT, nikoli do telefonního zapojovače jak je uvedeno v projektu.

○ Král: Konkrétní řešení připojení napájecího vedení k VTO a zapojení do linky VT bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

11) V předložené PD není výkres Dispozice RD, schéma kabelů, pohled na kolejovou desku (monitor JOP žst. Hořice v Podkrkonoší) a výkaz výměr.

○ Král: Dle směrnice č.11/2006 budou výkresy dispozice RD, schéma kabelů a pohled na kolejovou desku doplněny v následujícím stupni PD. Tabulka přejezdů a výkaz výměr bude dodán až po připomínkách.

SMT (správa mostů a tunelů):

12) Neodkazovat se na zrušenou služební rukověť SR5(S) – nahrazeno Metodickým pokynem pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (2015).

○ Verner: Bylo doplněno.

Nedoloženy přílohy uvedené v TZ – Tabulka zatížitelnosti, statický výpočet, hydrotechnický výpočet.

○ Verner: Bylo doplněno.

2. Odbor operativního řízení a výluk (O11)

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

V průvodní zprávě (A.11) je uvedeno, že délka nepřetržité výluky bude 7 dní, s tím, že výluky PZZ budou v zákrytu s nepřetržitou výlukou. V souhrnné technické zprávě je předpokládán počet dní pro „vypnutí stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu do doby aktivace nového zařízení bude 8 pracovních dnů“, to ovšem generuje výlukou PZZ minimálně 10 dní a délka nepřetržité výluky není v organizaci výstavby uvedena. Žádáme o uvedení těchto částí dokumentace do souladu.

○ Munzar: Bylo doplněno a opraveno.

3. Odbor základního řízení provoz (O12)

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

B. Souhrnná část, B.4.1

Nepopisujte předpisy „SŽDC (ČD) Op 16 ani OP 16/3 či OP 16/4 nebo Op 16/8“. Investorem stavby je SŽDC a zhotovitele stavby je nutné již projektovou dokumentací zavázat k dodržování (mimo jiné) i těchto interních předpisů SŽDC:

SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

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

SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

○ Munzar: Bylo opraveno.

Vše v aktuálním znění.

Dle tohoto bobu STZ opravte v celé dokumentaci i jednotlivé Technické zprávy (TZ) projektantů-specialistů, neboť prakticky všechny TZ obsahují nepřesné až zavádějící údaje (E.1.4).

○ Verner: Bylo doplněno.

Technická zpráva, D.1.3, stránka 11

Text “Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení ČD, železničních předpisů, PTPŽ a zvláště předpisů o bezpečnosti práce“ opravte. Upozorňujeme zpracovatele této části dokumentace, že „ČD“ jsou jedním z mnoha dopravců a investorem stavby je SŽDC.

○ Král: Bylo opraveno

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

V části B.1, Souhrnná technická zpráva a části D.1, Technická zpráva, je v textu nesprávně použito ŽST Hořice. Požadujeme uvádět názvy podle Služební rukověti SŽDC SR70 – Číselník železničních stanic a ostatních tarifně a dopravně zajímavých míst.

○ Munzar: Bylo opraveno.

4. Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)

Zabezpečovací zařízení (zpracovatel Ing. Martin Musil)

Situční náčrtek D.1.3.04:

Je zde uveden ostrý úhel křížení, ve skutečnosti se jedná o tupý úhel křížení dle

ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, Příloha A, Obrázek A.2.

○ Král: Bylo opraveno

Odchylně od ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, článek 6.2.7 nejsou závorová břevna umístěna rovnoběžně s krajními kolejemi, ani kolmo k ose pozemní komunikace.

- Král: Závorová břevna nemohou být umístěna vodorovně s osou koleje, protože aby překryly celou šířku komunikace, musela by jejich délka být více jak 10m.
- Munzar: Umístění závorových břeven bylo zvoleno z důvodu koncepce odvodnění. Jelikož základy pro výstražníky vycházely do dna zpevněných příkopů, došlo by k zahrazení příkopu, odvodnění by tím pádem bylo nefunkční.

Výstražné kříže u přejezdů požadujeme zvýraznit žlutým reflexním orámováním.

○ Munzar: Bylo zapracováno.

Elektrotechnika a energetiky (zpracovatel Ing. Plocek, tel. 972 244 491)

- K předložené přípravné dokumentaci nemáme připomínek.

5. Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

(zpracovatelé Ing. Jiří Šimánek, tel. 602 289 611, Bc. Monika, tel. Trpišovská 602 289 039)

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby, B.4.1 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce jsou uvedeny odkazy na neplatné právní a normativní předpisy: vyhl.č 324/1990 Sb., která byla zrušena 1.1.2007, ČSN 34 3100 a ČSN 34 3109 byly zrušena 31.12.2005, ČSN 34 3105 byla zrušena k 1.10.1992, místo ČSN 34 3085 platí ČSN 34 3085-ed.2 a neexistující ČSN 34 5000. Text Technické zprávy je zavádějící, pokud se takto stanovují bezpečnostní požadavky.

- Munzar: Bylo opraveno.

V bodě B.6 Není provedeno jeho zhodnocení technologického domku se střechou z hlediska požární bezpečnosti. Bod B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby nereaguje se na to, že součástí stavby je v PS 01 PZS v km 11,175.

- Munzar: Bylo doplněno.

Ve 3. odstavci bodu B.6 doporučuje text „V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.“ nahradit následujícím textem ... „V případě požáru v místě stavby při provozování železniční dopravy by požár likvidovala místně příslušná JPO HZS SŽDC.“

- Munzar: Bylo doplněno.

Doporučujeme do části B. Souhrnné technické zprávy, B.12. Organizace výstavby vložit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.“

„Zhotovitel zajistí, že po dobu prací nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“

- Munzar: Bylo doplněno.

6. Správa železniční energetiky HK (SŽE)

(zpracovatel Vladislav Hroneš, tel. 602 655 291)

Bez připomínek.

7. Správa železniční geodezie (SŽG)

(zpracovatel Ing. Očenáš, tel. 724 765 397)

Část I.1 - Technická zpráva není ověřena „Úředně oprávněným zeměměřičským inženýrem“ zhotovitele přípravné dokumentace.

- Munzar: Bude doplněno při finálním odevzdání dokumentace.

Část I.2 – Do výkresu výkupů doplnit parcelní čísla a natočit, aby byla čitelná, odmazat BPEJ a doplnit hranici katastrálních území s popisem, pokud se tam vyskytuje.

- Munzar: Bylo opraveno.

Část I.3 – Geodetické a mapové podklady

- Přehled kladu mapových listů JŽM a bodového pole, popř. měřických náčrtů
- Munzar: Bylo doplněno.

8. Odbor traťového hospodářství (O13)

- 1) Podkladní vyrovnávací beton pod závěrovou zídou musí mít úložnou plochu v příčném řezu výdy vodorovnou a pokud možno ve stejné výšce.
 - Munzar: Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 2) Jedná se o přejezd na silnici III. třídy a stávající úhel křížení je již dnes nedostatečný. Dle pasportu přejezdu je úhel 50°! PD navrhuje ještě zhoršení a to na 40°. Nutno prověřit! Dle ČSN 73 6380, čl. 5.2.3 se mají přejezdy při rekonstrukci upravit tak, aby úhel křížení byl nejméně 75°.
 - Munzar: Stávající úhel křížení v pasportu je chybný, bylo domluveno ponechání stávajícího úhlu křížení dle aktuálního zaměření a rekonstrukce komunikace v minimálním rozsahu. Z pohledu zadání a stavby malého rozsahu není možné upravit úhel křížení v rozmezí 75 – 105°.

(zpracovatel Ing. Radek Bernatík, tel. 972 762 485)

- 3) Průzkum zjistil v podloží nepropustné jíly, přesto se navrhuje vsakovací žebro pro odvodnění zemní pláň. S ohledem na přilehlé mělké propustky asi nepřipadá v úvahu jiné řešení, přesto ještě zvažte a doplňte následující:
 - Návrh trativodu pod přejezdem v takové hloubce, aby se dalo protlačit svodné potrubí pod propustkem a vést vodu z pod přejezdu do vsakovacího objektu (studny) mimo přejezd.
 - Ověřte blízkým archivním vrtem skladbu podloží, zda se v blízkosti terénu nachází propustné zeminy.

- Munzar: Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.

(zpracovatel Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564)

- 4) V rozsahu úprav GPK prověřte dosažení stezek
 - Munzar: Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 5) V rámci úpravy GPK bychom preferovali navrhnout ji pro V130=80 km/hod
 - Munzar: Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 6) U přejezdu nejsou zakresleny přechody stezek – může mít vliv na délku propustků.
 - Munzar: Bude zakresleno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 7) Přejezd je ve stykované koleji, nejsou zakresleny stávající styky. V TZ je uvedeno snesení KP v rozsahu rekonstrukce přejezdu, koresponduje to se stávajícími styky.
 - Munzar: Bude dáno do souladu v dalším stupni projektové dokumentace.
- 8) Jestliže je v podloží jíl, tak vsakovací žebro nebude fungovat, navrhnete jiné řešení. Nejlépe zahloubit propustky a trativod vyústit do nich
 - Munzar: Vzhledem ke stávajícím silničním příkopům, které na propustky navazují nelze propustky zahloubit. Řešení problematiky bude řešeno v dalším stupni viz připomínka č. 2 (Ing. Bernatík).
- 9) Zatěžovací zkouška na základě dyn. Penetrace není relevantním podkladem pro návrh ZKPP dle S4
 - Munzar: V TZ bude opraveno v dalším stupni projektové dokumentace.
- 10) Přechody na ZKPP musí být dle S4 a Ž4.2 min. 5 m, v dokumentaci chybně.
 - Munzar: ZKPP bude prodlouženo za železniční propustky.
- 11) V dokumentaci prokažte, že výšková poloha navržených propustků umožní zaústění příkopů po realizaci výhledové sanace železničního spodku.
 - Munzar: Bude prokázáno v dalším stupni projektové dokumentace.

12) Doložte posouzení konstrukce ZKPP dle S4. Popište požadované moduly přetvárnosti na jednotlivých vrstvách konstrukce dle výpočtu. Místo KSC požadujeme šterkodrt' stabilizovanou cementem dle S4 + dodržení všech parametrů.

○ Munzar: Bude doloženo v dalším stupni projektové dokumentace a bude použita ŠD stabilizovaná cementem.

13) U podélného profilu doplňte náležitosti dle směrnice č. 11 a TNŽ 01 3468. Podkladní vrstvu prodlužte na celou délku vyjímání KP.

○ Munzar: Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

14) Stávající propustky jsou kolmé, toto řešení požadujeme z důvodu žel . svršku zachovat

○ Munzar: Na poradách a místním šetření bylo odsouhlaseno použití šikmých propustků, z důvodu lepších odtokových poměrů, kde na propustky navazující silniční příkopy. U stávajícího stavu docházelo ke špatnému odtoku a ucpávání. Proto není vhodné v tomto místě mít kolmé propustky.

15) Do vzorového řezu zakreslete KS s geologií.

○ Munzar: Bude doplněno v dalším stupni projektové dokumentace.

9. Odbor přípravy staveb (O6)

(zpracovatel Ing. Petr Mazour, tel. 725 944 204)

1) V situačním schématu je PZZ v km 24,826 s číslem přejezdu P5401 zabezpečen celými závorymi kategorie PZS 3ZBI, ale ve stavbě „Rekonstrukce PZZ v km 24,826 (P5401) a v km 25,338 (P5402) trati Hradec Králové – Jičín“ je tento přejezd bez závor kategorie PZS 3SBI. Požadujeme opravit zabezpečení přejezdu v situačním schématu.

○ Munzar: Bude opraveno v dalším stupni projektové dokumentace.

2) V Sjednotit traťovou rychlost v úseku ŽST Hněvčevy – ŽST Hořice v Podkrkonoší. V situačním schématu je uvedená traťová rychlost 80 km/h, zatímco v průvodní a souhrnné technické zprávě 70 km/h.

○ Munzar: Bude sjednoceno v dalším stupni projektové dokumentace.

10. Odbor provozuschopnosti (O15)

(zpracovatel Ing. Rudolf Zelinka, tel. 724 076 530)

Bez připomínek.

11. České dráhy

(zpracovatel Ivana Pospíšilová, tel. 724 030 430)

Bez připomínek.

12. ČD-Telematika

(zpracovatel Pavel Rejmont, tel. 602 631 694)

1) Dopis č.j. 12582/2016-SŽDC-SSV-U1/Be

- Munzar: Bude respektováno v dalším stupni projektové dokumentace.