|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  *pouze elektronicky (IS CESTa):*  Správa železnic, státní organizace  SSV  Ing. Pavlína Bařinková  [barinkova@spravazeleznic.cz](mailto:barinkova@spravazeleznic.cz) | Email IS CESTa |  |  |
| Ze dne | 14. 8. 2020 |  |  |
| Naše zn. | 59214/2020-SŽ-GŘ-O14 |  |
| Listů/příloh | 3/0 |  |
|  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Tomáš Mádr |  |
| Telefon | +420 972 741 187 |  |
| Mobil | +420 608 600 360 |  |
| E-mail | madr@spravazeleznic.cz |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 2. září 2020 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Připomínky O14 k projektové dokumentaci akce „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Ostružná“

K předložené projektové dokumentaci máme následující připomínky:

**Ing. Aleš Cipris**, tel. 972 741 041, [Cipris@spravazeleznic.cz](mailto:Cipris@spravazeleznic.cz)

**A Průvodní zpráva**

A. 2 Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

Nesprávně je zatříděno mezi zabezpečovací zařízení elektronické zabezpečení stavby. Zde by bylo uvažováno staniční, traťové a případně přejezdové zabezpečovací zařízení drážní, do kterého, předpokládám, se nezasahuje a musí být umožněna jeho obsluha a údržba. Elektronické zabezpečení stavby se mezi toto zařízení nepočítá, u drážního zařízení je součástí sdělovacího zařízení.

**B Souhrnná technická zpráva**

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

b) architektonické řešení …

Do bouracích prací (objekt výpravní budovy), část POZN.: doplňte, resp. upřesněte uvedený text:

Vzhledem k tomu, že rekonstrukce výpravní budovy (VB) bude probíhat za plného drážního provozu, musí být prováděna tak, aby na toto byl brán ohled při zásahu do napájení železničního zabezpečovacího zařízení (ZZ), do osvětlení a slaboproudých rozvodů v dopravní kanceláři a technologických místností, do kabelových tras pro ZZ a aby byl zajištěn stálý přístup obsluhy ZZ (kolejové desky) a údržby ZZ, včetně splnění pracovních podmínek pro uvedené činnosti.

**Výkresová část**

Do půdorysných výkresů budovy znázorněte, na které straně budovy je kolejiště. Zde vyznačte traťové směry, viz TNŽ 34 2602.

Obecná připomínka, doplňte na výkresy půdorysů místnosti 1.NP:

Veškeré práce prováděné v místnostech, kde je umístěno ZZ (obslužné pracoviště, technologická místnost) musí být prováděny tak, aby nedošlo k zaprášení, příp. k poškození prvků ZZ, které je nutno proti tomuto zabezpečit.

**Ing. Tomáš Mádr**, tel: 608 600 360, email: [madr@spravazeleznic.cz](mailto:madr@spravazeleznic.cz)

Chybí informace o projektantech jednotlivých částí předložené projektové dokumentace. Z kontextu předložené části dokumentace vyplývá, že nebyla předložena kompletní dokumentace, namátkou chybí PBŘ a silnoproud.

Kabelová trasa ke všesměrové anténě na fasádě – chránička nesmí mít ostré ohyby, koaxiální kabel by nebylo možné bez poškození protáhnout. Na rozdíl od silnoproudých kabelů, koaxiální kabel neumožňuje malé opakované ohyby.

Antény systému TRS na stožáru – novou kabelovou trasu na stožár je nutné vytvořit s rezervou pro možnou instalaci dalšího kabelu, pro případ budoucí výměny koaxiálního kabelu, aby toto bylo možné bez dlouhé výluky provozu systému TRS. Pokud CTD (dříve TÚDC) nebude požadovat po přemístění antén akceptační měření pomocí měřicího vlaku, je třeba toto do dokumentace uvést, v opačném případě je třeba počítat s náklady na měření. Součástí stožáru musí být prvky (stupačky, kotevní body), které umožní přístup k anténnímu systému pro jeho údržbu a opravy. Vzhledem k horskému terénu je třeba počítat i s nutností opravy v případě nepříznivých klimatických podmínek. Přístup k anténnímu systému je nutné zajistit již od jeho přemístění na nový stožár na střeše budovy, a to jak pro jeho instalaci, tak pro případné opravy.

Rozhlas, informační systém pro cestující, hromosvod – toto je v dokumentaci pouze lehce zmíněno, pokud vůbec, ve výkresové části je pouze naznačeno umístění některých prvků, bez jakéhokoliv alespoň blokového schématu. Silnoproudé rozvody a strukturovaná kabeláž nejsou řešeny vůbec. U hromosvodu chybí jakákoliv výkresová dokumentace, je pouze zmíněno řešení, včetně zdůvodnění nutnou vzdáleností od kabelů zabezpečovacího zařízení.

Kamerový systém – kabeláž – kabely musí být v trubkách vyměnitelné, instalace kabelů současně s instalací trubek toto nesmí znemožnit.

EZS – pro ovládání budou soužit klávesnice se čtečkami služebních průkazů SŽ. Služební průkazy SŽ se dají sice považovat za RFID čipy, ale je třeba počítat s jejich použitím, nikoliv s používáním nějakých dalších RFID čipů.

Organizace výstavby – v souhrnné zprávě je uvedeno následující:

**B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

**b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu výstavby**

Není předmětem řešení.

Toto naopak musí být součástí navrhovaného řešení, a to ať už z pohledu BOZP pracovníků realizujících stavbu, pracovníků, kteří v budově vykonávají jinou činnost (např. výpravčí, údržba a opravy technologických zařízení, …) tak z pohledu cestujících. V další části dokumentace je to i popsáno. Chybí a je třeba navrhnout a popsat technická opatření, která zajistí ochranu stávajících zabezpečovacích, sdělovacích a dalších zařízení, která jsou nutná pro zachování bezpečného a plynulého železničního provozu. Konstatování, že budou tato opatření provedena, je nedostatečné. Je třeba doplnit jejich konkrétní návrh (dočasné stěny, zaplachtování,….), včetně postupu instalace a demontáže. Je třeba si uvědomit, že zabezpečovací a sdělovací zařízení, a s nimi související napájení, a dále práce výpravčího, mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost železničního provozu. Řádné podmínky musí být zajištěny jak pro technologická zařízení, tak pro výpravčího. Ve výkresech řešících tato ochranná opatření je třeba alespoň schematicky znázornit jednotlivá chráněná zařízení a technologie, a v textové části je popsat, včetně uvedení správců a kontaktní údajů na zaměstnance správců, pro případ řešení plánovaného nebo neplánovaného zásahu do zařízení.

Silnoproudé rozvody nejsou v předložené dokumentaci vůbec řešeny, i když se dá očekávat, že vzhledem ke stáří a stavu budovy na straně jedné, a požadavku na rekonstrukci budovy a změnu systému vytápění na straně druhé budou výrazně dotčeny. Při jejich úpravách je třeba počítat s nutností zachování železničního provozu a tedy i provozu technologických zařízení po celou dobu stavby, není tedy možné jednoduše elektřinu vypnout.

**Z pohledu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je dokumentace nedostatečná, je třeba ji doplnit a předložit k novému posouzení. Z pohledu kompletnosti dokumentace se tato jeví jako nekompletní.**

S pozdravem

**Ing. Martin Krupička**

ředitel odboru zabezpečovací a

telekomunikační techniky