




Autorizovaný projekt.	Vedoucí projektu	Technický projektant	Dokladový projektant	Projekční kancelář:	
Ing. Irena Hrnčířová	Ing. Irena Hrnčířová	Bc. Vladimír Nový	Romana Lněničková	 TECHNICA s.r.o.	
Kraj: Středočeský		Stavební úřad: DÚ Praha		Klatovská 100/863, 301 00 Plzeň	
Objednatel:		Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		DIČ: CZ-62618911	
Název stavby:		Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka		tel.: 378 023 411	
				e-mail: kta@ktatechnika.cz	
				www: http://www.ktatechnika.cz	
				ID datové schránky: fw3g5xh	
Doklady				Číslo zakázky	Z20-033
				Datum	06/2021
				Účel	DUSP
				Měřítko	-
				Číslo výkresu	H

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. - Stará Paka

Obsah části H1 - Seznam a vyjádření všech složek ČD a SŽDC

1	Plná moc k úkonům týkajícím se projednávání projektu stavby				
2	Záznam a projednání z místního šetření, vstupního jednání a pochůzky po trati konané dne 05.05.2020				
3	ČD -Telematika a.s..	vyjádření k sítím	Pernerova 2819/2a	130 00	Praha 3
4	Správa železnic, Oblastní ředitelství H. Králové	vyjádření k sítím	U Fotochemy 259	501 01	Hradec Králové
5	Správa železnic, státní organizace	centrum telematiky a diagnostiky	Nemanická 438	370 10	České Budějovice
6	Souhrnné stanovisko projektanta k připomínkám				
7	České dráhy, a.s.,Generální ředitelství Praha	souhrnné stanovisko + RSM H.Králové	Nábřeží L.Svobody 1222	110 15	Praha 1
8	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor řízení provozu	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
9	Drážní úřad Praha	změna rozsahu zabezpečení přejezdu	Wilsonova 300/8	121 06	Praha 2
10	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor traťového hospodářství	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
11	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor zabezpeč. a telekomunik. technik	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
12	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor provozuschopnosti	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
13	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor elektrotechniky a energetiky	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
14	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor bezpečnosti a krizového řízení	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1
15	Správa železnic, Oblastní ředitelství H. Králové	souhrnné stanovisko	U Fotochemy 259	501 01	Hradec Králové
16	Správa železnic, státní organizace	správa železniční geodézie	Václavkova 169/1	160 00	Praha 6
17	Výzkumný ústav železniční, a.s.		Novodvorská 1698	142 01	Praha 4
18	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor pro techniku - Ing. Křemen Josef	Dlážděná 1003/7	110 00	Praha 1

Obsah části H2 - Seznam organizací a správních orgánů a jejich vyjádření

1	Městys Březno u Mladé Boleslavi	stavební úřad	Březno č.p. 13	294 06	Březno
2	Magistrát města Mladá Boleslav	koordinované stanovisko ŽP	Komenského náměstí 61	293 01	Mladá Boleslav
3	Magistrát města Mladá Boleslav	oddělení památkové péče	Komenského náměstí 61	293 49	Mladá Boleslav
4	Správa a údržba silnic Středočeského kraje	oblast Mnichovo Hradiště	Zborovská 11	150 21	Praha 5
5	Národní památkový ústav	územní odborné prac.středních Čech	Sabinova 373/5	130 11	Praha 3
6	Krajská hygienická stanice Středočeského kraje	územní pracoviště Mladá Boleslav	Ditrichova 329/17	120 00	Praha 2
7	Městys Březno		Březno 13	294 06	Březno
8	Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje	územní odbor Mladá Boleslav + PBR	Laurinova 1370	293 05	Mladá Boleslav
9	Obec Židněves		Židněves 13	294 06	Březno
10	Povodí Labe s.p.		Víta Nejedlého 951/8	500 03	Hradec Králové
11	Policie České republiky, KŘ Středočeského kraje	územní odbor Mladá Boleslav,DI+DIO	Štefánikova 1304	293 06	Mladá Boleslav
12	Státní pozemkový úřad	odbor vodohospodářských staveb	Husinecká 1024/11a	130 00	Praha 3
13	Magistrát města Mladá Boleslav	odbor dopravy a silničního hospodářství	Havlíčková 1307	293 01	Mladá Boleslav
14	Krajský úřad Středočeského kraje	odbor život.prostředí - NATURA	Zborovská 11	150 21	Praha 5
15	Ústav archeologické památkové péče S.Č.	příspěvková organizace	Nad Olšinami 3/448	100 00	Praha 10
16	Podložka souhrnného životního prostředí				
17	Krajský úřad Středočeského kraje	odbor život.prostředí - EIA	Zborovská 11	150 21	Praha 5
18	NIPI ČR, o.p.s.	bezbariérové prostředí	Karlínské náměstí 59/12	186 00	Praha 8

Obsah části H3 - Seznam a vyjádření správců sítí

1	ČEZ Distribuce, a.s.	oddělení dokumentace + OP	Guldenerova 2577/19	326 00	Plzeň
2	Telco pro Services, a.s.	oddělení Poskytování sítí	Duhová 1531/3	140 00	Praha 4
3	ČEZ ICT Services, a.s.	oddělení Poskytování sítí	Duhová 1531/3	140 53	Praha 4
4	CETIN a.s.	dokumentace sítě	Českomoravská 2510/15	190 00	Praha 9
5	Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s.		Čechova 1151	293 22	Mladá Boleslav

6	GasNet, s.r.o.	Plynárenská 499/1	602 00	Brno
7	České Radiokomunikace a.s.	Skokanská 2117/1	169 00	Praha 6
8	FiberNet, a.s.	Českosobotské nám. 132	293 01	Mladá Boleslav
9	Vodohospodářské služby RT, s.r.o.	Horní Lánov 61	543 41	Lánov
10	Vodafone Czech Republic a.s.	náměstí Junkových 2	155 00	Praha 5
11	T-Mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1	148 00	Praha 4

Obsah části H4 - Geodetické podklady

Tabulka dotčených pozemků

Výpisy z katastru

OBSAH ČÁSTI H1

SEZNAM a vyjádření všech složek ČD a SŽDC

Výstaba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. - Stará Paka

1	Plná moc k ukončení týkajícím se projednávání projektu stavby				
2	Záznam a projednání z místního šetření, vstupního jednání a pochůzky po trati konané dne 05.05.2020				
3	ČD - Telematika a.s.	vyjádření k sítím	Pernerova 2819/2a	130 00	Praha 3
4	Správa železnic, Oblastní ředitelství H. Králové	vyjádření k sítím	U Fotochemy 259	501 01	Hradec Králové
5	Správa železnic, státní organizace	centrum telematiky a diagnostiky	Nemanická 438	370 10	Ceské Budějovice
6	Souhrnné vyjádření projektanta k připomínkám				
7	České dráhy, a.s., Generální ředitelství Praha	souhrnné stanovisko + RSM Hradec Králové	Nábřeží L. Svobody 1222	110 15	Praha
8	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor řízení provozu	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
9	Dražní úřad Praha	změna rozsahu zabezpečení přejezdů	Wilsonova 300/8	121 06	Praha 2
10	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor traťového hospodařství	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
11	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
12	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor provozuschopnosti	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
13	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor elektrotechniky a energetiky	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
14	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor bezpečnosti a krizového řízení	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1
15	Správa železnic, Oblastní ředitelství H. Králové	souhrnné stanovisko	U Fotochemy 259	501 01	Hradec Králové
16	Správa železnic, státní organizace	správa železniční geodézie	Václavkova 169/1	160 00	Praha 6
17	Výzkumný ústav železniční, a.s.		Novodvorská 1698	142 01	Praha 4
18	Správa železnic, Generální ředitelství Praha	odbor pro techniku - Ing. Křemen Josef	Dlažděná 1003/7	110 00	Praha 1



PLNÁ MOC

Podle ustanovení § 33 odst. 2, písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., Správní řád, v platném znění zmocňuji obchodní společnost:

KTA technika, s.r.o., se sídlem Plzeň, Klatovská 100/863, PSČ 301 00, zapsaná v Obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Plzni, spisová značka C 6070, IČO: 62618911, zastoupena: Ing. Irenou Hrnčířovou, jednatelkou společnosti (dále jen zmocněnec),

aby za **Správu železnic, státní organizaci**, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, zapsanou v Obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384, IČO: 70994234, organizační jednotku Stavební správu západ, jednala s orgány státní správy, orgány územní samosprávy, právníckými a fyzickými osobami ve věcech souvisejících se řízením o umístění stavby a stavebním řízením týkající se staveb:

**„Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“
„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“**

Zmocněnec je oprávněn jednat s vlastníky pozemků a staveb, které budou dotčeny výše uvedenou stavbou včetně sousedních pozemků, předkládat veškeré žádosti, návrhy a podání podle ustanovení stavebního zákona, správního řádu, případně jiných dotčených právních předpisů, účastnit se veškerých řízení, místních šetření, žádat o poskytnutí jakýchkoliv vyjádření, posudků, stanovisek a provádět další úkony nutné k získání pravomocných povolení.

Plná moc se vztahuje na vyzvedávání a přebírání všech písemností včetně správních rozhodnutí, umožňuje vzdát se práva na odvolání proti těmto rozhodnutím, vzdát se práva vznést námitky proti oznámení a zahájení řízení, získávat vzdání se práva odvolání od účastníků příslušného řízení a na jednání v rámci odvolacího řízení.

Plná moc je platná až do nabytí právní moci příslušného územního rozhodnutí respektive stavebního povolení.

Tuto plnou moc vydávám na základě „Podpisového řádu“ a mého pověření č. 2448 ze dne 2. 5. 2018 vydaného generálním ředitelem Správy železnic, státní organizace.

V Praze dne 16.09.2020

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel Stavební správy západ

Plnou moc přijímám v plném rozsahu.

V Plzni dne: 23.9.2020

Ing. Irena Hrnčířová
jednatelka společnosti
KTA technika, s.r.o.

ev. č. PM: 83/2020



Kabelová, telekomunikační, automatizační technika

PROJEKTY A STAVBY V DOPRAVĚ

PARTNER V OBORU PODLE VAŠICH PŘEDSTAV



ZÁPIS

z místního šetření, vstupního jednání a pochůzky po trati staveb

Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

Místní šetření, vstupní jednání a pochůzka po trati se konala dne 5. 5. 2020 na místě přejezdů P4642 a P4646. Zástupci firmy KTA technika s.r.o. jako projektanti seznámili přítomné s návrhem řešení nových přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ) a řešením rozsahu stavebních úprav, které souvisí s rekonstrukcí PZZ na obou přejezdech.

Přítomní dle prezenční listiny se dohodli na následujícím:

Členění projektové dokumentace:

Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati
Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

- PS 11 – 01 – 31 PZZ přejezdu P4642 v km 22,145
- PS 11 – 02 – 11 Sdělovací zařízení – místní kabelizace
- SO 11 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P4642 v km 22,145
- SO 11 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P4642 v km 22,145
- SO 11 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P4642 v km 22,145
- SO 11 – 21 – 01 Železniční propustek v evid. km 22,150
- SO 11 – 76 – 01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4642 v km 22,145

Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati
Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

- PS 21 – 01 – 31 PZZ přejezdu P4646 v km 24,300
- PS 21 – 02 – 11 Sdělovací zařízení – místní kabelizace
- SO 21 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P4646 v km 24,300
- SO 21 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P4646 v km 24,300
- SO 21 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P4646 v km 24,300
- SO 21 – 21 – 01 Železniční propustek v evid. km 24,306
- SO 21 – 76 – 01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4646 v km 24,300

Zápis k jednotlivým PS/SO:

**Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati
Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka**

PS 11 – 01 – 31 PZZ přejezdu P4642 v km 22,145

Přejezd bude doplněn přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3ZBI. Budou doplněny stojany závor a výstražníky se světelnými skříněmi a nasměrovány podle místní situace tak, aby byly pokryty všechny přístupové cesty na přejezd. Technologie bude umístěna do betonového zatepleného reléového domku, který bude umístěn v blízkosti přejezdu z ohledem na rozhledové poměry na přejezdu.

Součástí přejezdové technologie bude také traťový telefon a skříňka místního ovládání přejezdu, umístěné ve společné přístrojové skříně.

Indikace a ovládání přejezdu bude z JOP v ŽST Dolní Bousov. Bude využita stávající kabelizace, dle kabelového schématu kabel TCEKPFLEY 12P1. Přenos bude zajišťovat zařízení REMOTE, které bude umístěné na přejezdech P4642 (km 22,145), P4645 (km 23,823), P4646 (km 24,300) a v ŽST Dolní Bousov.

Pro diagnostiku bude využito zařízení MEDIS.

Monitor JOP bude v dopravní kanceláři umístěn do matice společně se stávajícími monitory na stůl.

V reléové místnosti v ŽST Dolní Bousov bude doplněn stojan pro technologii přenosového zařízení.

Pro zjišťování volnosti traťových úseků bude využito počítačů náprav ACS2000, jejichž vnitřní technologie bude umístěna na přejezdech P4642 (km 22,145) a P4646 (km 24,300).

Projektant požaduje vyjádření OŘ HKR k možnosti zrušení nákladiště Kolomuty (výhybky č. 1 a č. 2, kolej č. 2 a zabezpečovací zařízení), které je trvale nevyužíváno. Tím by došlo ke zrušení závislosti zabezpečení PZS při obsluze nákladiště, jejichž zřizování je s ohledem na využívání nákladiště neúčelné (značná úspora finančních prostředků).

PS 11 – 02 – 11 Sdělovací zařízení – místní kabelizace

V rozsahu výkopových prací zabezpečovacího zařízení budou položeny dvě nové trubky HDPE a bude proveden výpich z dálkového kabelu pro traťový telefon. Napájení bude provedeno z místní baterie PZS doplněné o samostatný jistič a měnič. Technologický domek bude doplněn o EZS s čtečkou karet, podporující čip mifare a s napojením na centrální databázi uživatelů.

SO 11 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P4642 v km 22,145

V rámci tohoto stavebního objektu bude provedena výměna železničního svršku v rozsahu cca 50m.

Pro železniční svršek budou použity nové kolejnice 49E1, stávající pražce SB8 a nové pražce SB8. Nové pražce SB8 budou použity namísto stávajících dřevěných pražců, které se nacházejí v prostoru mezi přejezdovou konstrukcí a výhybkou č.1. Typ upevnění bude K, na všech pražcích budou nové svřkové komponenty ŽS4, které budou v místě přejezdové konstrukce s antikorozní úpravou.

Dále bude provedena směrová a výšková úprava GPK v celém rozsahu úprav železničního svršku. Úprava GPK bude navržena tak, aby nezasahovala do prostoru stávajícího nástupiště.

Staničení navržených úprav bude vztaheno ke staničení začátku stávající výhybky č.1 km 22,168.

Návrh úprav železničního svršku bude koordinován s projektovou dokumentací obce Kolomuty, kterou zpracovává p. Dittrich z firmy CR Project s.r.o.

SO 11 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P4642 v km 22,145

Bude provedena rekonstrukce železničního spodku v nutném rozsahu v závislosti na přejezdové konstrukci. Železniční spodek a ZKPP bude navržen na základě geotechnického průzkumu, požadovaného modulu přetvárnosti a bude vyhovovat z hlediska ochrany před nepříznivými účinky mrazu. Konstrukce železničního spodku a ZKPP bude navržena dle přílohy 24, předpisu SŽDC S4. Spodní stavba bude odvodněna novým trativodem PEHD DN150.

Návrh úprav železničního spodku bude koordinován s projektovou dokumentací obce Kolomuty, kterou zpracovává p. Dittrich z firmy CR Project s.r.o.

SO 11 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P4642 v km 22,145

V rámci tohoto stavebního objektu bude stávající přejezdová konstrukce demontována a nahrazena novou polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí včetně polymerbetonových závěrových zídek. Vnější panely přejezdové konstrukce budou navrženy takové délky, aby bylo možné strojní čištění šterkového lože bez demontáže závěrných zídek. Nová přejezdová konstrukce bude mít modul 0,6m. Přejezd bude odvodněn systémem příčných a podélných sklonů pozemní komunikace. Bude upravena stávající silnice v nutném rozsahu. V rámci této stavby bude řešena silniční část přejezdové konstrukce.

Návrh úprav přejezdové konstrukce bude koordinován s projektovou dokumentací obce Kolomuty, kterou zpracovává p. Dittrich z firmy CR Project s.r.o.

SO 11 – 21 – 01 Železniční propustek v evid. km 22,150

V rámci tohoto stavebního objektu bude stávající trubní propustek DN600 v evid. km 22,150 odstraněn a bude vybudován nový trubní propustek. Vnitřní průměr nového trubního propustku bude určen na základě hydrotechnického výpočtu, případně bude určen na základě průtočné plochy stávajícího propustku. Propustek bude navržen dle MVL 649 Železobetonové trubní propustky.

Návrh úprav železničního propustku bude koordinován s projektovou dokumentací obce Kolomuty, kterou zpracovává p. Dittrich z firmy CR Project s.r.o.

SO 11 – 76 – 01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4642 v km 22,145

Přípojně místo bude zřízeno ze stávajících rozvodů ČEZ pro osvětlení zastávky. Bude požádáno o změnu přípojněho místa z 1 fázového na 3 fázové. Bude prověřena úprava vzdušného vedení a jeho ukončení blíže k přejezdu. V rámci zřízení přípojky pro PZZ přejezdu, a případného přemístění přípojněho místa, bude provedena úprava napájení stávajícího osvětlení zastávky.

**Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati
Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka**

PS 21 – 01 – 31 PZZ přejezdu P4646 v km 24,300

Přejezd bude doplněn přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3ZBI. Budou doplněny stojany závor a výstražníky se světelnými skříněmi a nasměrovány podle místní situace tak, aby byly pokryty všechny přístupové cesty na přejezd. Technologie bude umístěna do betonového zatepleného reléového domku, který bude umístěn v blízkosti přejezdu z ohledem na rozhledové poměry na přejezdu.

Součástí přejezdové technologie bude také traťový telefon a skříňka místního ovládání přejezdu, umístěné ve společné přístrojové skříně.

Indikace a ovládání přejezdu bude z JOP v ŽST Dolní Bousov. Bude využita stávající kabelizace, dle kabelového schématu kabel TCEKPFLEY 12P1. Přenos bude zajišťovat zařízení REMOTE, které bude umístěné na přejezdech P4642 (km 22,145), P4645 (km 23,823), P4646 (km 24,300) a v ŽST Dolní Bousov.

Pro diagnostiku bude využito zařízení MEDIS.

Pro zjišťování volnosti traťových úseků bude využito počítačů náprav ACS2000, jejichž vnitřní technologie bude umístěna na přejezdech P4642 (km 22,145) a P4646 (km 24,300).

Součástí stavby bude výměna kolejových obvodů za počítač náprav na přejezdu v km 23,823 (P4645).

PS 21 – 02 – 11 Sdělovací zařízení – místní kabelizace

V rozsahu výkopových prací zabezpečovacího zařízení budou položeny dvě nové trubky HDPE a bude proveden výpich z dálkového kabelu pro traťový telefon. Napájení bude provedeno z místní baterie PZS doplněné o samostatný jistič a měnič. Technologický domek bude doplněn o EZS s čtečkou karet, podporující čip mifare a s napojením na centrální databázi uživatelů.

SO 21 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P4646 v km 24,300

V rámci tohoto stavebního objektu bude provedena výměna železničního svršku v rozsahu cca 50m.

Pro železniční svršek budou použity nové kolejnice 49E1, nové pražce SB8 s novými svérkovými komponenty ŽS4, které budou v místě přejezdové konstrukce s antikorozní úpravou. Stávající dřevěné pražce budou odstraněny v celkovém počtu cca 53ks, dojde k propojení stávajících úseků s betonovými pražci SB5.

Déle bude provedena směrová a výšková úprava GPK v celém směrovém oblouku. Úprava GPK bude navržena tak, aby byl minimalizovaný zásah do prostoru stávajícího nástupiště.

Staničení navržených úprav bude vztaženo ke stávajícímu hektometru v km 24,2.

V rámci tohoto SO dojde ke zrušení stávajících izolovaných styků v km 23,250, km 23,809, km 23,840 a km 24,284.

SO 21 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P4646 v km 24,300

Bude provedena rekonstrukce železničního spodku v nutném rozsahu v závislosti na přejezdové konstrukci. Železniční spodek a ZKPP bude navržen na

základě geotechnického průzkumu, požadovaného modulu přetvárnosti a bude vyhovovat z hlediska ochrany před nepříznivými účinky mrazu. Konstrukce železničního spodku a ZKPP bude navržena dle přílohy 24, předpisu SŽDC S4. Spodní stavba bude odvodněna novým pravostranným trativodem PEHD DN150, který bude vyústěn u výtoku z propustku v evid. km 24,306.

SO 21 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P4646 v km 24,300

V rámci tohoto stavebního objektu bude stávající přejezdová konstrukce demontována a nahrazena novou polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí včetně polymerbetonových závěrových zídek. Vnější panely přejezdové konstrukce budou navrženy takové délky, aby bylo možné stojní čištění šterkového lože bez demontáže závěrných zídek. Nová přejezdová konstrukce bude mít modul 0,6m. Přejezd bude odvodněn systémem příčných a podélných sklonů pozemní komunikace. Bude upravena stávající silnice v nutném rozsahu.

SO 21 – 21 – 01 Železniční propustek v evid. km 24,306

V rámci tohoto stavebního objektu bude stávající trubní propustek v evid. km 24,306 na výtoku prodloužen o cca 3m, tak aby vznikla opora pro nový výstražník se závorou. Vnitřní průměr bude totožný se stávajícím DN500. Prodloužení propustku bude ukončeno šikmým čelem dle MVL 649 Železobetonové trubní propustky. Na vtoku do propustku bude provedena sanace čela a římsy, pročištění vtoku do propustku a na římsu bude umístěno nové zábradlí s nátěrem finální barvy DB 703. Zábradlí bude do římsy propustku kotveno chemickými kotvami.

SO 21 – 76 – 01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4646 v km 24,300

Přípojně místo bude zřízeno ze stávajících rozvodů ČEZ pro osvětlení zastávky. Bude zažádáno o změnu přípojněho místa z 1 fázového na 3 fázové. Podružný elektroměr bude umístěn ve společné přístrojové skříni umístěné u RD.

Přílohou tohoto zápisu je prezenční listina.

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový a Ing. Vladimír Košan



KTA technika, s.r.o., Kabelová, telekomunikační a automatizační technika
Klatovská 863/100, 301 00, Pízeň, DIČ: CZ 626 189 11

PROJEKTY A STAVBY V DOPRAVĚ, PARTNER V OBORU PODLE VAŠICH PŘEDSTAV

PREZENČNÍ LISTINA

místní šetření, vstupní jednání a pochůzka po trati konané dne 5. 5. 2020 se srazem v 9:00 hod na přejezdu P4642 s přesunem na přejezd P4646

„Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

Jméno	Organizace	Telefon	Email	Podpis
VLADIMÍR KOVÁČ	KTA TECHNICA s.r.o.	77405134	VLADIMIR.KOVAC@KTA-TECHNIKA.CZ	
PAVEL HOLAS	SŽ, s.o., OŘ HKD, ST	602 882 857	holas.p@szdc.cz	
PAVEL KOPPELT	SŽ, s.o., P. Trmav	606 622 033	copmrtz220.cz	
Daniel Vojtů	CŽ, s.o., SŽ, OŘ HL	724 357 134	VOJTA@SZDC.CZ	
Anna Hrabková	SŽ, s.o., ST LBC	727 800 313	Hrabkova@szdc.cz	
Alena Tudiš	SŽ, s.o., ST LBC	724 150 441	Tudiš@szdc.cz	
Vladimír Dušek	SŽ, s.o., OŘ HK SEE	601 576 839	dusek@szdc.cz	
Jan Fessmann	OD - T	606 463 626	jan.fessmann@odt.cz	
Zdeněk Kříž	SŽ, s.o., OŘ HKD, ST	602 593 906	KRIZ@SZDC.CZ	
Devi Filo	SŽ, s.o., OŘ HK SEE	604 354 081	Filo@szdc.cz	
Karel Kováč	SŽ, s.o., OŘ HK, NT	602 456 922	KOVACEK@SZDC.CZ	
DAVID VESELY	SŽ, s.o., OŘ HK, NT	722 113 362	VESELYDA@SZDC.CZ	
JIŘÍ ŠECHTA	OBEC KOLONUTY	602 220 890	jsechta@obecokolnuty.cz	



PROJEKTY A STAVBY V DOPRAVĚ, PARTNER V OBORU PODLE VAŠICH PŘEDSTAV

„Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

[illegible]



ČD-TELEMATIKA

H1-3

KTA technika,s.r.o.
Bc. Petra Marhoulová
Klatovská třída 863/100
301 00 Plzeň

Číslo jednací 1202003477

Datum 24.2.2020

Vyřizuje Stanislav Hrbek

telefon +420 724 644 050

e-mail Stanislav.Hrbek@cdt.cz

Věc: **Souhrnné stanovisko k existenci komunikačního vedení a zařízení ve správě ČD - Telematika a.s. ke sloučenému územnímu a stavebnímu řízení.**

Název stavby: **Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 21,300 trati Mladá Boleslav hl.n. - Stará Paka**

Při realizaci výše uvedené stavby **DOJDE** ke styku se sítí elektronických komunikací, která je chráněna ochranným pásmem dle §102 zák. č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

Toto vyjádření platí pouze pro dokumentaci ověřenou společností ČD - Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených.

Vyjádření je platné pouze pro zájmové území vyznačené žadatelem včetně důvodu stanoveného žadatelem.

Vyjádření pozbývá platnosti dne 24.2.2022

Všeobecné podmínky ochrany:

Toto vyjádření neopravňuje žadatele provádět jakoukoliv činnost nebo ochranu na síti elektronických komunikací. Dotčenou síť elektronických komunikací je žadatel povinen nechat u ČD - Telematika a.s. vytyčit.

Vytyčení sítě elektronických komunikací bude provedeno na základě písemné objednávky zaslané nejméně 14 dnů před požadovaným termínem vytyčení. Na objednávce ve dvojím vyhotovení musí být uvedeno jednací číslo vyjádření a datum vydání vyjádření. V případě, že žadatelem je právnická osoba, musí být na objednávce uvedeno navíc IČO, DIČ a bankovní spojení objednatele.

Termín, způsob a formu vytyčení je nutné řešit individuálně s kontaktní osobou (kontakty na adrese www.cdt.cz/ vytyčení) po telefonické dohodě, a to nejlépe 7 dnů před požadovaným termínem vytyčení. Je-li vytyčení požadováno do tří dnů od data vaší žádosti na vytyčení, bude do celkové částky za vytyčení připočten expresní příplatek ve výši 30% z celkové částky.

Žadatel nese veškeré náklady na provedení vytyčení, a to včetně případných prací geodetické kanceláře, pokud to situace vyžaduje.

Po vytyčení je žadatel povinen předložit k odsouhlasení vystavovateli tohoto vyjádření další stupeň dokumentace, ve kterém budou zakresleny sítě elektronických komunikací podle skutečnosti, popsány rozsah a způsob provedení činností a zajištění ochrany dotčené sítě elektronických komunikací. V případě, že projekční či realizační práce související se stavbou budou prováděny na pozemcích dráhy či v jejím ochranném pásmu anebo na síti elektronických komunikací v majetku Správy železnic, musí tyto práce provádět organizace, která má příslušné

www.cdt.cz

odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení udělené Správou železnic.
Případné rozpory nebo výjimky z jednotlivých ustanovení řeší Správa železnic, Technická ústředna dopravní cesty se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363.
Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a zákona 266/1994 Sb., o drahách.

Specifické podmínky Správy železnic:

Stavební objekty a provozní soubory zpracované do stupně dokumentace pro územní řízení týkající se sítě elektronických komunikací v majetku Správy železnic musí být v dalším stupni projektové dokumentace zpracovány v rozsahu daném vyhláškou č.146/2008Sb. a upřesněnou směrnicí Správy železnic 11/2006.

Činnosti na majetku Správy železnic uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení musí být v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah.

V případě prodeje, pronájmu drážního pozemku, objektu, je žadatel povinen požádat o vyjádření Správu železnic, Technickou ústřednu dopravní cesty se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363. Přílohou podané žádosti musí být toto vyjádření, a to včetně všech příloh.

Počet příloh: 1

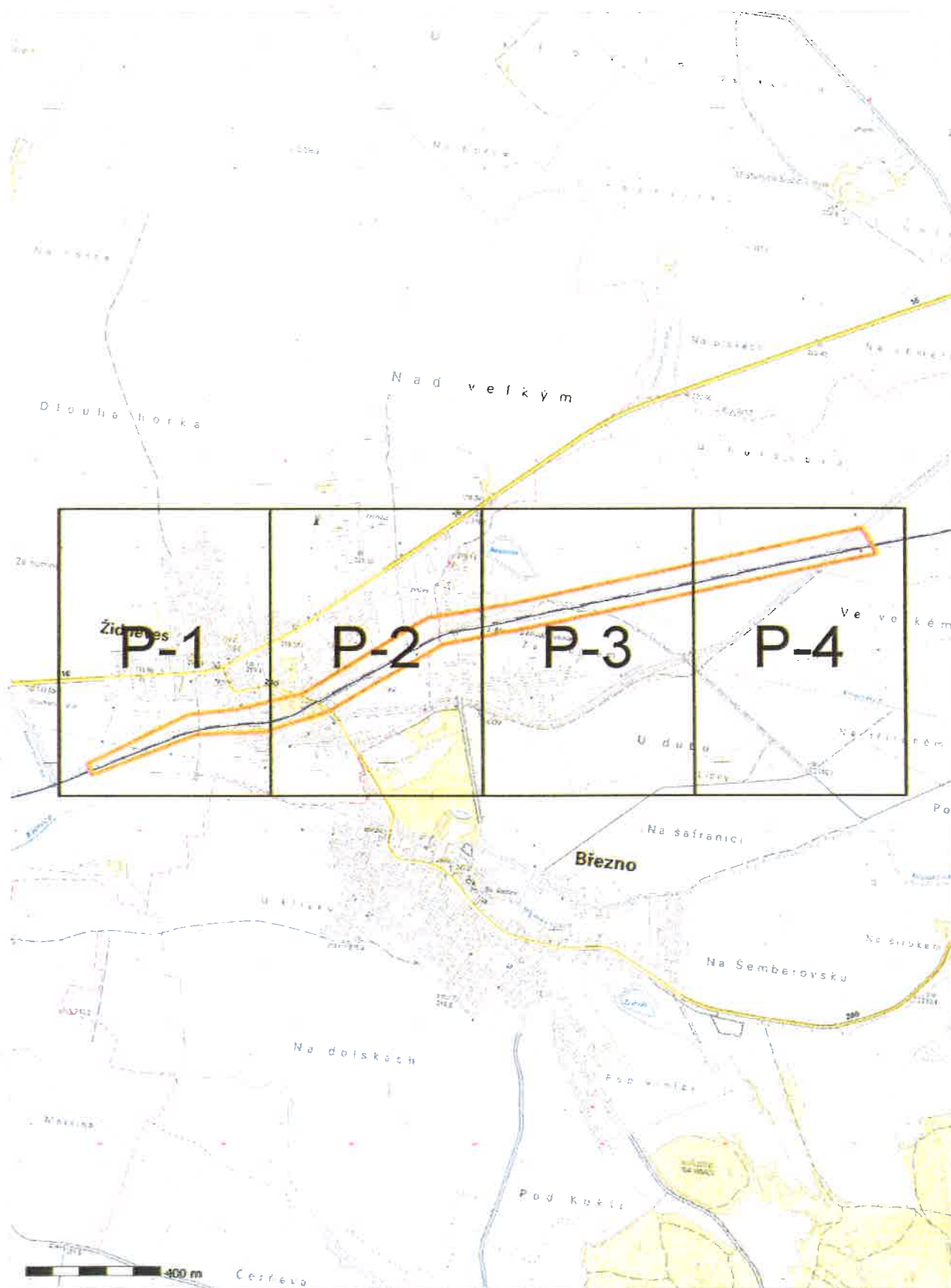
H1-3

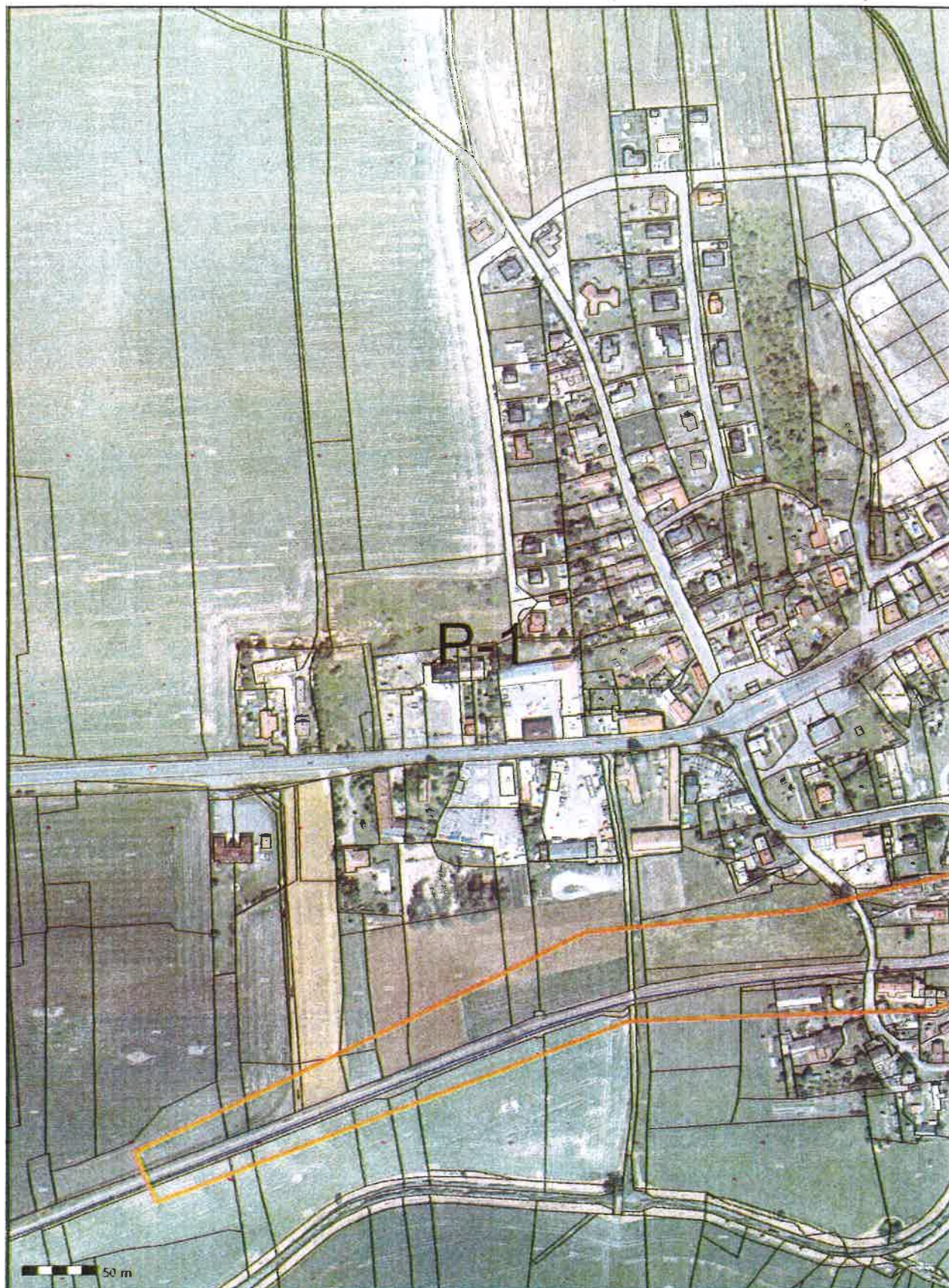
ČD - Telematika a.s.
Pernerova 2819/2a
130 00 Praha 3

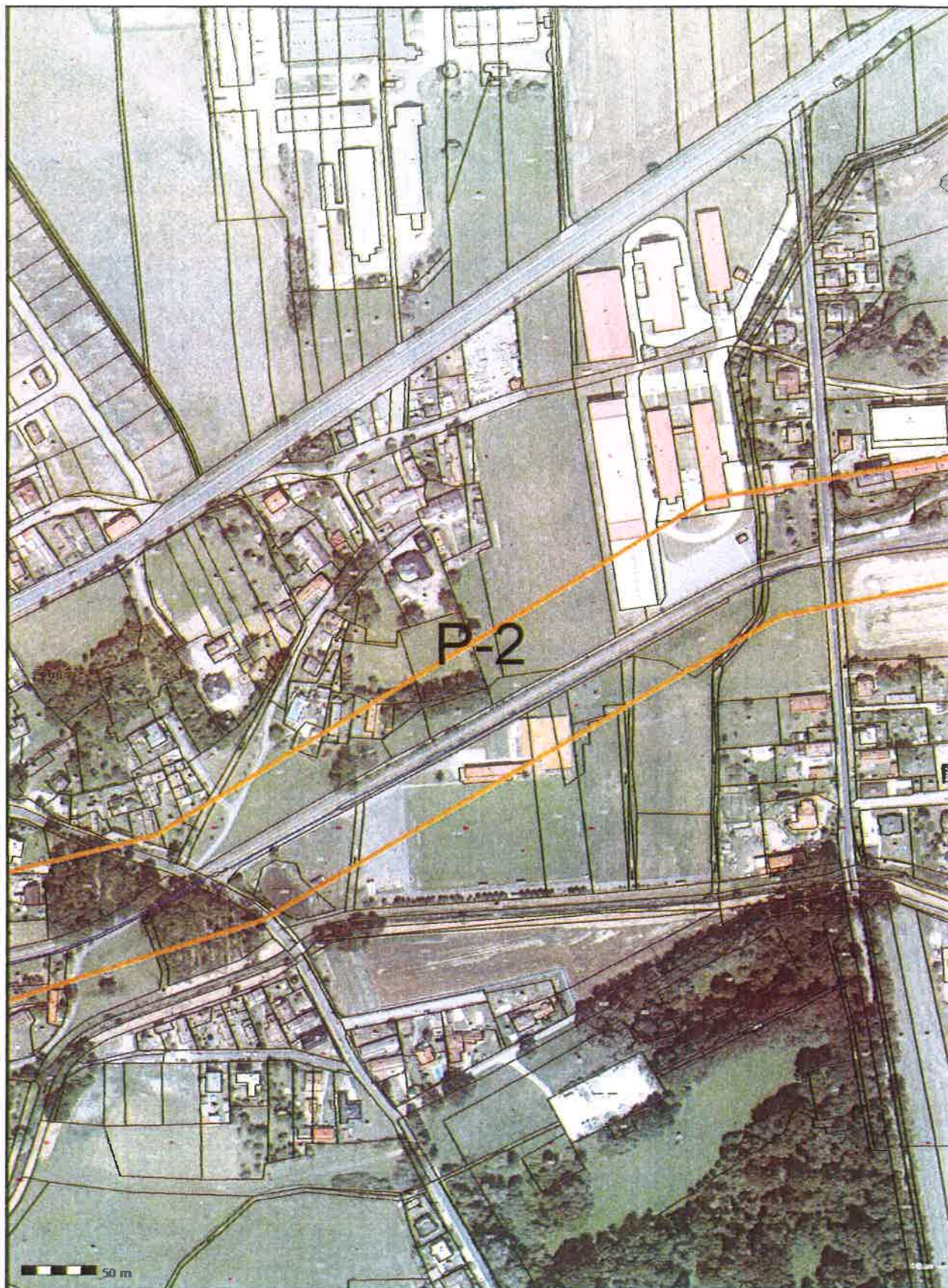
www.cdt.cz

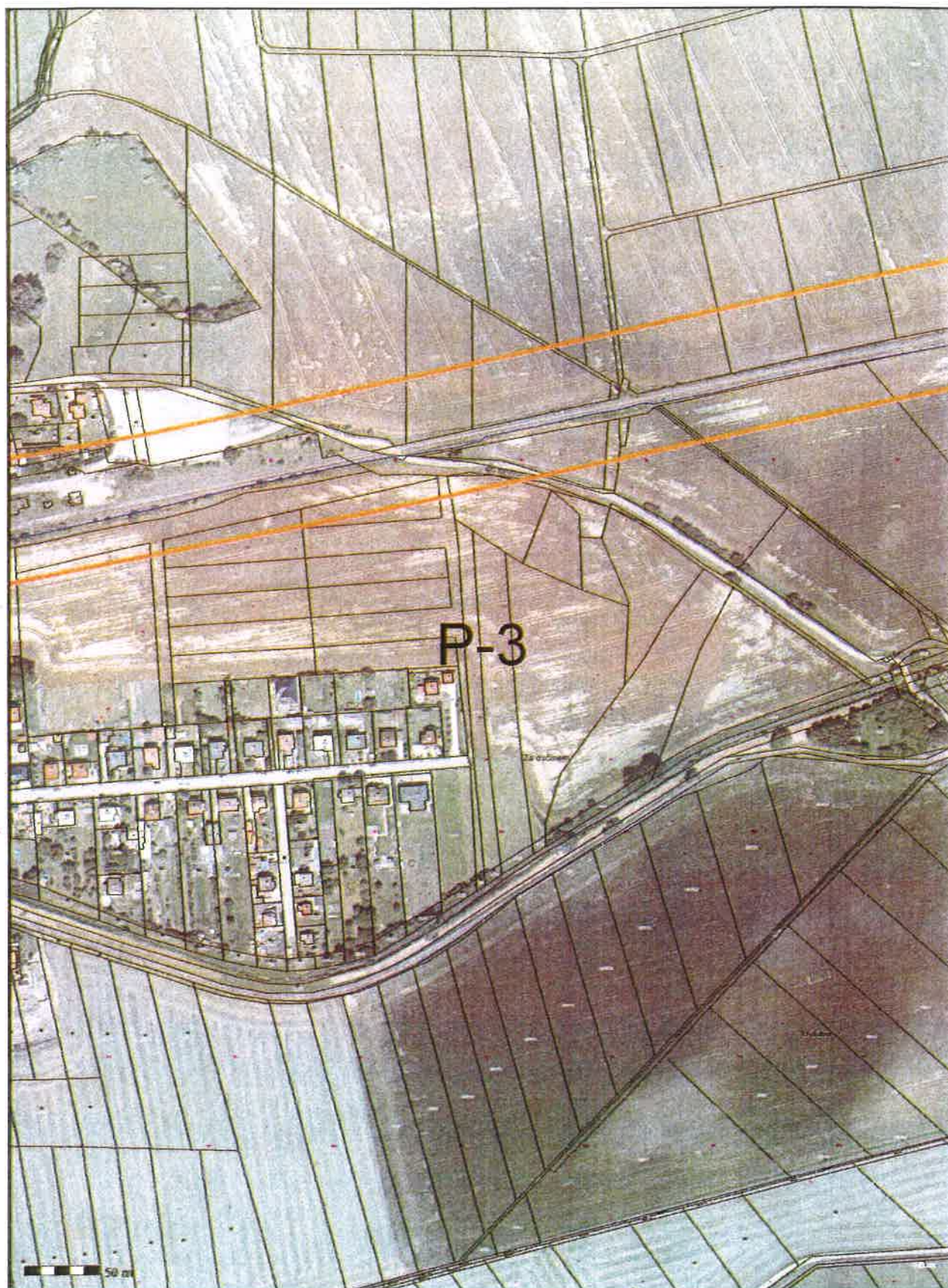
ČD - Telematika a.s. | akciová společnost | Korespondenční adresa: Pod Tábořem 369/8a | 190 00 Praha 9 | tel.: +420 972 225 555

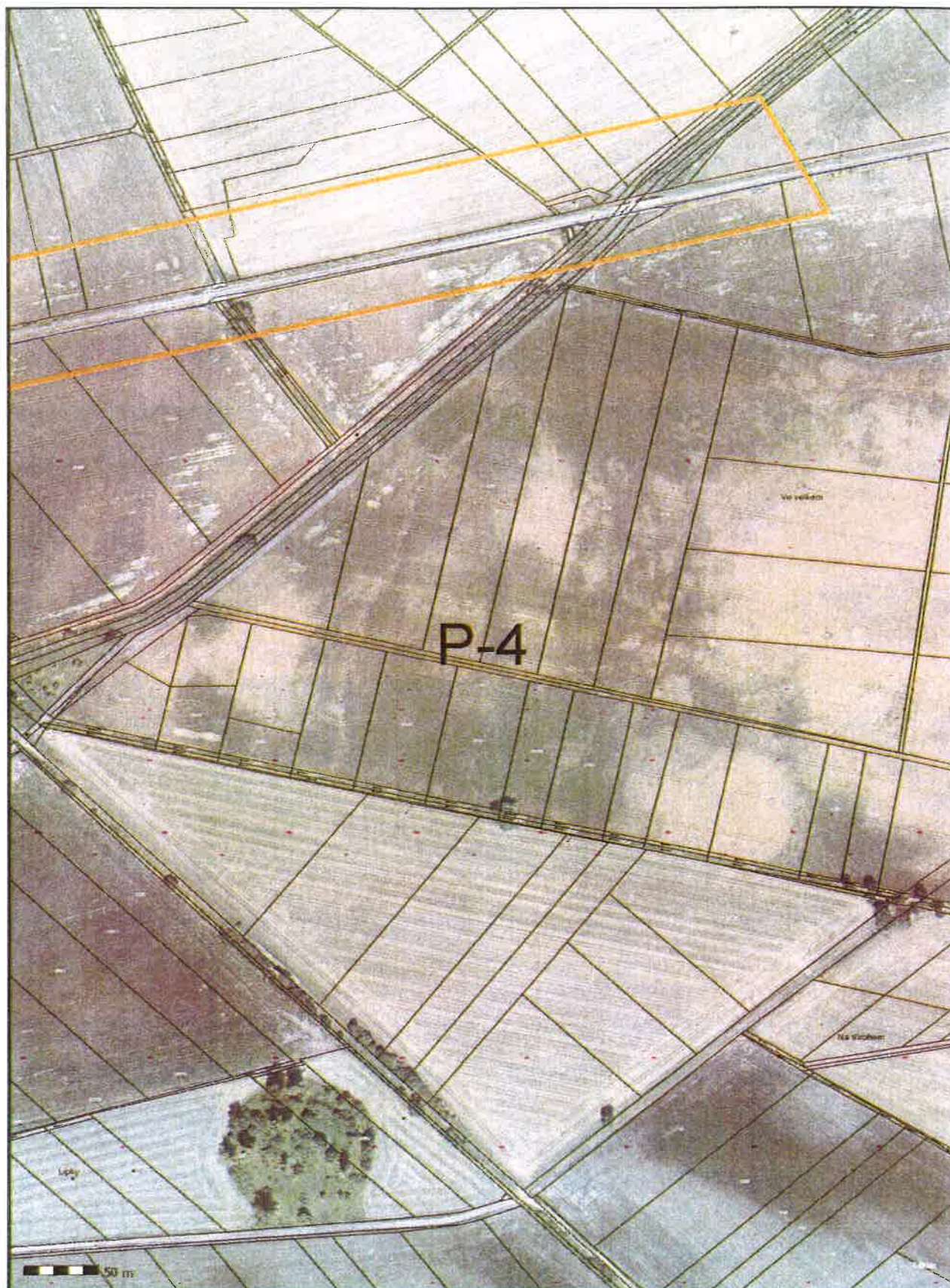
Sídlo společnosti: Pernerova 2819/2a | 130 00 Praha 3 | IČ: 61459445 | DIČ: CZ61459445 | Vedená u Městského soudu v Praze, spisová značka B 8938













Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 10241/2020-SŽDC-OR HKR-NT

Listů/příloh 1/1

Marhoulová Petra, Bc.
Klatovská třída 100/863
301 000 Plzeň

Vyřizuje Ing. David Veselý

Telefon +420 972 342 025

Mobil +420 722 113 362

E-mail Veselyda@szdc.cz

Datum 25. března 2020

Odesláno prostřednictvím emailu

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka

Vyjádření k existenci sítí

V území dotčeném stavbou se nachází podzemní vedení ve správě Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

SSZT LBC:

V zájmovém území se nacházejí kabelové trasy ve správě SSZT. Kabelové trasy musí být vytyčeny a na základě toho zakresleny do projektové dokumentace.

Vytyčení kabelových tras a technologický postup prací musí být projednán s VM SZT p. Bílkem tel.: 972 366 505, 602 653 279.

ST LBC:

Bez připomínek

SEE:

Ve vyznačeném zájmovém území se nachází venkovní osvětlení a kabelové rozvody NN železniční zastávky Březno u Mladé Boleslavi a přípojka pro PZS v km 23,823 - viz přiložené orientační zákresy sítí SEE.

Bližší informace k sítím podá a jejich vytyčení zajistí mistr OE Liberec, pracoviště Turnov – p. Florián (972366494, 724357082). Zemní práce nesmí být prováděny v ochranném pásmu kabelového vedení (tj. v blízkosti menší než 1 m). V případě menší vzdálenosti požadujeme dozor pracovníka SEE. Případné opravy nebo přeložky kabelových tras budou provedeny na náklady investora.

SMT:

V zájmovém území se nachází drážní propustek v km 24,306.

SPS:

Bez připomínek

Ing. Jiří Vencel
náměstek ředitele pro techniku



Správa železnic
státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové
IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234
{15}

Přílohy

Příloha 1 – SEE – orientační zákres sítí SEE, Příloha 2 – SEE – Situace přípojky PZS v km 23,823

nový kabel AYKY 4-Jx16 v kabel.
průstupu KOPODUR 0110/94

H1-4

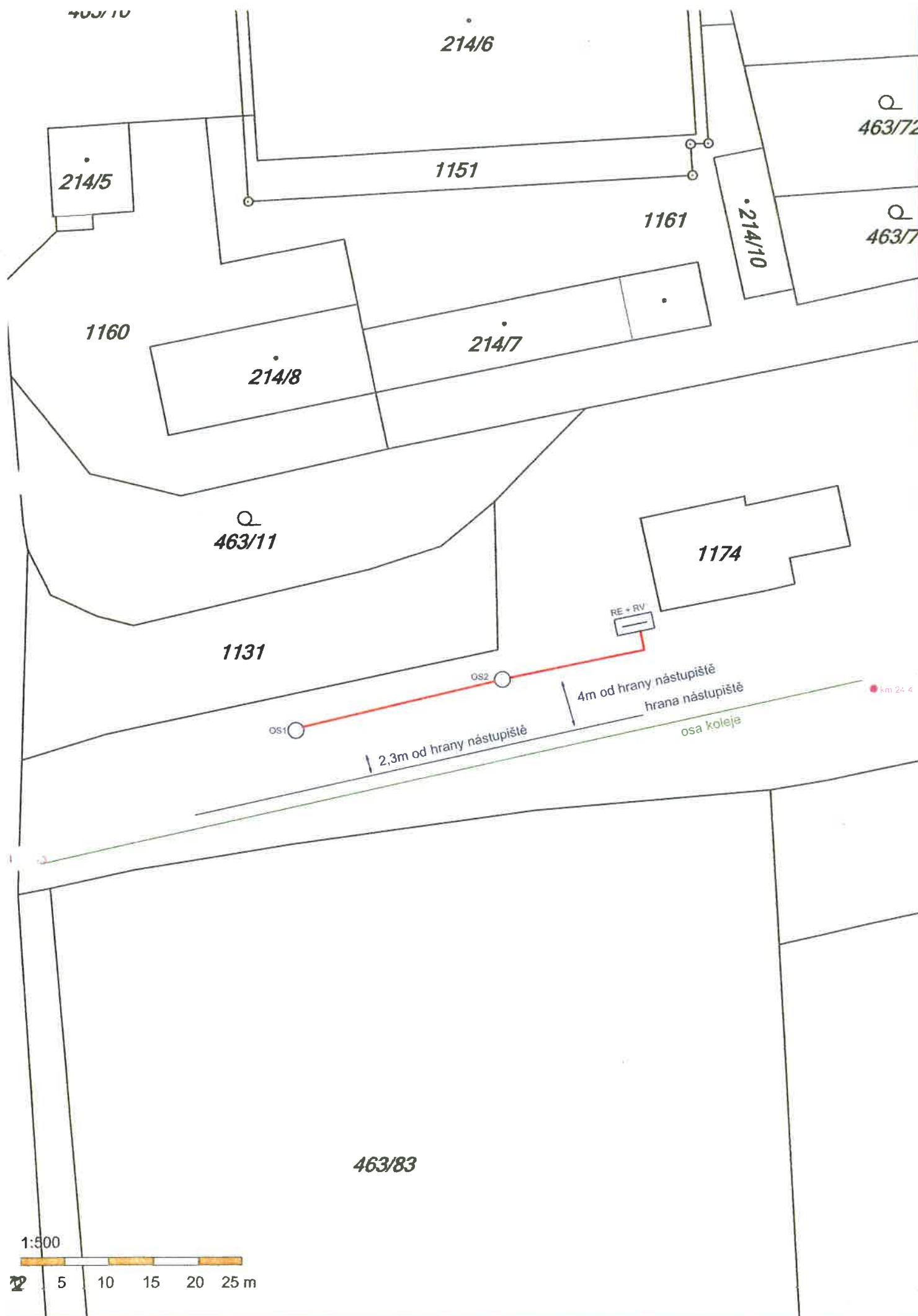
ZMENŠENO NA 50%



VD-ZDS
ZVS
B5

Soubadnicav evafim: JTSK
Vgakeav evafim: Bpv

[illegible][illegible]



Řez kabelovou rýhou - jeden kabel, volný terén

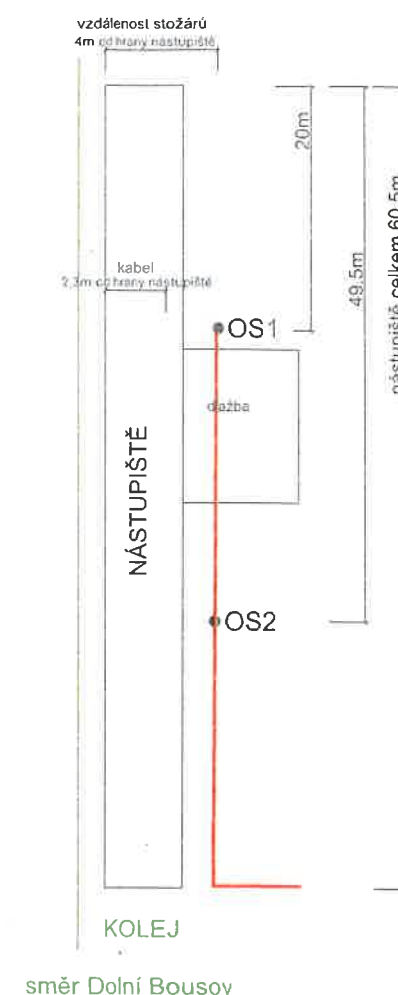


LEGENDA:

- svítidla
PHILIPS MINILUMA
- stožáry výšky 8m, vetknutím
- rozdávěč elektroměrový + rozváděč osvětlení
- kabel CYKY 3Cx4
- svítidlo se stožárem
- hektometrická síť

DETAIL UMÍSTĚNÍ STOŽÁRKÚ
směr Mladá Boleslav

H1-4



SŽDC, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové Správa elektrotechniky a energetiky		ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT SO/PS ROMAN ŠVEJDA <i>Švejda</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL PETR KOVÁŘ <i>Kovár</i>	KONTROLOVAL MILAN DOSTÁL <i>Dostál</i>
KRAJ/MÚ/OÚ: STŘEDOČESKÝ, BŘEZNO U MLADÉ BOLESLAVI		ÚČEL DPS		
NÁZEV AKCE: OPRAVA OSVĚTLENÍ ZASTÁVKY PS 912 227 - zastávka Březno u Mladé Boleslavi		DATUM 8/2019		
ČÁST:		FORMÁT A4		
POLOHOPISNÝ PLÁN		MĚŘÍTKO ČÍS. VÝKR.		
		PŘÍLOHA PR4		

DATUM REVIZE: 13.8.2018

Vyjádření za: Centrum telematiky a diagnostiky

k žádosti:

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka**- připomínky k DSP**ze dne: **07.08.2020**

Č.j.:

souhlasím / nesouhlasím**Nutno splnit podmínky: ano****Č.j.:****Poznámka:**

Při realizaci akce Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka - připomínky k DSP, dojde ke styku s telekomunikačním vedením (TK Mladá Boleslav - Dolní Bousov) v majetku Správy železnic, státní organizace, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika ze dne 24. 8. 2020.

Požadujeme před započítím stavby objednat u ČD Telematika vytýčení tohoto kabelu a v případě, že by stavbou došlo k přiblížení k jeho trase, je nutné projednat způsob jeho ochrany s majitelem tj. Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky Praha dle platných všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic, státní organizace.

Dále požadujeme doplnění do PD přípoložení vyhledávacího kabelu TCEPKPFLE 5XN0,8 k HDPE trubkám, který bude ukončený v romoldu. Polohy spojek a rezerv je nutné označit sdělovacími ballmarkery oranžové barvy.

Vypracováno dne: **18.09.2020**podpis: **Sládek Jirí****H1-5**

Vyjádření projektanta k připomínkám

Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav – Stará Paka

Datum: 21. 5. 2021

Zpracoval: Ing. Vladimír Košan, Bc. Vladimír Nový

1) Centrum Telematiky a diagnostiky

Vyřizuje: Jiří Sládek

Při realizaci akce Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka - připomínky k DSP, dojde ke styku s telekomunikačním vedením (TK Mladá Boleslav - Dolní Bousov) v majetku Správy železnic, státní organizace, které je chráněno ochranným pásmem dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích, viz vyjádření ČD Telematika ze dne 24. 8. 2020.

Požadujeme před započítáním stavby objednat u ČD Telematika vytýčení tohoto kabelu a v případě, že by stavbou došlo k přiblížení k jeho trase, je nutné projednat způsob jeho ochrany s majitelem tj. Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky Praha dle platných Všeobecných podmínek pro kabely Správy železnic, státní organizace.

Dále požadujeme doplnění do PD připolohování vyhledávacího kabelu TCEPKPFLE 5XN0,8 k HDPE trubkám, který bude ukončený v romoldu. Polohy spojek a rezerv je nutné označit sdělovacími ballmarkery oranžové barvy.

KTA: kabel byl přidán do projektu

2) České Dráhy a.s.

Vyřizuje: Josef Urbanský

Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

Zpracování projektu stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2020. Investorem stavby je Správa železnic, státní organizace, stavební správa západ.

V rámci akce dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P4646 v km 24,300 a nové elektrické přípojky pro napájení technologického zařízení.

Projekt stavby byl projednán:

- Regionální správou majetku Hradec Králové – bez připomínek
- Odborem dálkové dopravy O16 – bez připomínek
- Odborem provozu osobní dopravy O18 – bez připomínek

Odbor správy a prodeje majetku souhlasí s předloženou projektovou dokumentací.

3) Odbor řízení provozu (O11) a odbor plánování a koordinace výluk (O12)

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka, vyjádření k projektové dokumentaci pro stavební povolení

K předložené dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) V celé dokumentaci uvádějte správné a přesné názvy organizačních jednotek Správy železnic, státní organizace. K dnešnímu dni neexistuje opakovaně popisovaná „Hasičská záchranná služba Správy železnic“. Celou dokumentaci opravte.

KTA: Bylo revidováno a opraveno

- 2) V celé dokumentaci se nelze odvolávat na TKP staveb Českých drah, jak je v dokumentaci mnohokrát uvedeno. V jednotlivých profesích požadujeme uvádět aktuální Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah. Celou dokumentaci v oblasti interních předpisů Správy železnic, státní organizace – nutno aktualizovat.

KTA: Bylo revidováno a opraveno.

- 3) B.1 Souhrnný technická zpráva na straně 4 popisuje „výluky na tati v celkové době 1N“. Toto je podle rozsahu stavby nereálné. Profese B.2 v předložené dokumentaci příslušné výluky vůbec neřeší/nenavrhne ani nepopisuje. Profese F. ZOV požaduje pro stavbu „kolejovou výlukou 9N“. Dokumentaci požadujeme zkoordinovat a upřesnit.

KTA: Bylo dáno do souladu a upraveno v B.2 a B.9

- 4) Z navrhovaného rozsahu stavby je evidentní, že výluky traťové koleje bude stavba opakovaně vyžadovat. Z tohoto důvodu **požadujeme** řádně zpracovat část dokumentace s názvem „Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie“. Z dokumentace musí být jednoznačně zřejmé, jaké dopady bude mít stavba do oblasti provozní práce osobních a nákladních dopravců ve všech svých fázích. V této části dokumentace pro ostatní profese též zdůrazněte, že jako výlukou zabezpečovacího zařízení (ZZ) se provádí také aktivace ZZ. Část B2 předložené dokumentace je nedostatečně zpracovaná. Dokumentaci nutno dopracovat a upřesnit, požadavky jednotlivých profesí zkoordinovat.

KTA: Bylo dáno do souladu a upraveno v B.2 a B.9

Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 725 805 797)

- 1) B.8 Graf dynamického průběhu rychlosti: V prostoru řešeného přejezdu je dle TTP trvale omezená traťová rychlost z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů na přejezdu. Požadujeme v rámci výstavby nového PZS odstranění trvalého omezení traťové rychlosti, včetně úpravy výstroje trati a doplnění grafu dynamického průběhu rychlosti.

KTA: Odstranění trvalého omezení rychlosti v předmětném úseku nebylo zadáním projektové dokumentace. Omezení netýká pouze přejezdů P4645 a P4646, ale také přejezdů P4644 a P4647, které jsou zabezpečené pouze výstražnými kříži.

- 2) B.9 Dopravní opatření: Návrh chybí, včetně návrhu NAD, kapitolu je třeba dopracovat.

KTA: Bylo dopracováno do B.9

- 3) C.2: Není řešen přístup na nástupiště. Je třeba upravit přístup na nástupiště tak, aby byl zaústěn mimo nebezpečné pásmo přejezdu a následně prověřit, zda např. nebude třeba doplnění další světelné skříně nebo celého výstražníku pro chodce přicházející k přejezdu od nástupiště.

KTA: Bylo dopracováno do PD, přístup na nástupiště je řešen v SO 21-11-01

- 4) D.1, PS 21-01-32: S ohledem na to, že se jedná o přejezd silnice II. třídy (II/280) v intravilánu obce, doporučujeme v rámci úprav přejezdu v km 23,823 (P4645) též doplnění závor.

KTA: Na přejezdu dojde pouze k výměně kolejových obvodů za počítače náprav. Úprava stávající konfigurace přejezdu nebyla v zadání projektu požadována.

- 5) F, a) Charakteristika staveniště: Uvedené informace se netýkají řešené stavby, opravit.

KTA: Bylo dáno do souladu

- 6) F, j) Požadavky na výluky veřejné dopravy: Doplnit vymezení vyloučeného úseku (v jakém mezistaničním úseku je výluka navržena).

KTA: Bylo doplněno

- 7) Chybí návrh dopravně inženýrských opatření (DIO), nutno doplnit.

KTA: Bylo doplněno do dokladové části projektové dokumentace - část „H“

- 8) Požadujeme realizovat stavbu současně se stavbou „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“, ve společné výluce.

KTA: Bylo doplněno do projektové dokumentace

4) Odbor traťového hospodářství (O13)

Vyřizuje: Ing. Hana Boubelová

Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka

K předložené projektové dokumentaci (stupeň DUSP) od zhotovitele KTA technika, s.r.o. Píseň, máme z hlediska našeho odboru následující připomínky.

Zásadní připomínky

- V těsné blízkosti přejezdu P4646 je zastávka Březno u Mladé Boleslavi. V rámci PD je nutné doplnit řešení přístupu na nástupiště. Přístupová komunikace na nástupiště musí být až za výstražníky (viz Vzorový list železničního spodku Ž 8.5, čl. 9).

KTA: svedení cestujících novým zábradlím bylo doplněno do SO 21-11-01 Železniční spodek na přejezdu P4646 v km 24,300

- Na začátku úprav výškového řešení koleje je navržen zdvih 8 cm. Buď je nutné zde navrhnout výškový výběh, nebo zde projekt PPK nepoužít, protože se jedná o lokální úpravu.

KTA: PPK bylo upraveno dle připomínky

- Nesouhlasíme s umístěním lomu sklonu do vzestupnice a to ještě v parametrech menších než limitních. Lom sklonu požadujeme vymístit za vzestupnici.

KTA: lom sklonu byl, po dohodě s p. Bednářem, umístěn do KP.

Ostatní připomínky

Železniční spodek (zpracoval Ing. Josef Bednář, Ph.D., tel. 972 244 546, Bednarjo@spravazeleznice.cz)

- V tomto úseku není zpracován SRP, proto je potřeba stanovit výhledovou rychlost, která bude zohledněna v návrhu technické části.

KTA: Bylo doplněno do projektové dokumentace

- V podélném profilu požadujeme zakreslit výškově všechny chráničky. Doplňte další náležitosti dle směrnice č. 11/2006.

KTA: Bylo doplněno do projektové dokumentace

- Nový železniční svršek požadujeme na celou délku vzestupnice/přechodnice. Požadujeme vyjasnit, co je myšleno svažením koncových styků. Kolej je dnes stykovaná. Pokud se uvažuje se svažením do délek delších než dle S3 díl XI čl. 60, je potřeba doložit požadované náležitosti. V řezech neuvádějte názvy konkrétních prachů. Ověřte skutečnou hodnotu rozšíření rozchodu ve stávajícím oblouku, protože navržená sestava upevnění hodnotu dle ČSN 73 6360-1 neumožňuje. Doplňte popis délky výběhů rozšíření rozchodu.

KTA: Rozsah železničního svršku byl upraven dle připomínky, kolej bude i nadále stykovaná s rozšířením rozchodu 4mm

Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@spravazeleznice.cz).

- Nesouhlasím s výškou zaústění trativodu do propustku (cca 150 mm nad dnem propustku). Propustek se zanášá a odvodnění se velmi brzo stane nefunkční.

KTA: Trativod bude nově vyústěn k výtoku z prodlouženého propustku

- ZKPP prodlužte na vzdálenost min. 5,0 m za propustek. Není vhodné měnit tuhost trati v blízkosti umělých staveb.

KTA: Bylo zpracováno do projektové dokumentace

- Z jakého důvodu je v místě propustku zapuštěné kolejové lože? Voda z lože nemůže odtéct.

KTA: zapuštěné kolejové lože je z důvodu dostatečné opory proti posunu nového výstražníku se závorou

- V části pozemní komunikace musí být doložen příčný řez silnicí.

KTA: příčný řez byl doplněn do projektové dokumentace

Propustek (zpracovatel Ing. Miloš Novák, tel. 972 244 004, novakmilo@spravazeleznic.cz).

- Požadují doplnit příčný řez stávajícím a novým potrubím propustku.

KTA: příčné řezy byly doplněny do projektové dokumentace

Závěr:

S dokumentací souhlasíme pouze za předpokladu předložení vypořádání připomínek s popisem, jak byly připomínky zpracovány.

5) Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)

Vyřizuje: Ing. Martin Musil

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“ vyjádření k dokumentaci pro stavební povolení (DSP)

Předkládám celkové vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky k dokumentaci pro stavební povolení (DSP) výše uvedené stavbě:

Zabezpečovací zařízení

- Náklady na zabezpečení přejezdu (PS) ve výši 14 058 815,- Kč jsou příliš vysoké a je nutné je snížit, případně doplnit podrobný rozpočet, který v dokumentaci chybí.

KTA: Výše částky odpovídá navrženému stavu. Součástí stavby je i výměna kolejových obvodů za PN na přejezdu P4545.

- V žádosti je uveden stupeň dokumentace DSP (dokumentace pro stavební povolení), ale ve vlastní dokumentaci je uvedeno DUSP (dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení) .

KTA: Dle SoD je stupeň dokumentace DUSP.

- Odklad výstrahy musí být proveden tak, aby ho bylo možno změnit bez součinnosti s dodavatelem stavby.

KTA: V projektové dokumentaci respektováno.

- V části souhrnné technické zprávě B, v situačním schématu PS21-01-31-0201 a v kabelovém schématu PS21-01-31-1000 je uveden výstražník B s jednou výstražnou skříní, v ostatních částech dokumentace jsou 2 výstražné skříně – požadujeme opravit.

KTA: Opraveno

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

- Požadujeme u technologického domku zapojení do DDTS také EZS se čtečkou karet.

KTA: Do PD doplněno

- Při případné realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci

(ve správě Centra telematiky a diagnostiky)", schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

6) Odbor provozuschopnosti (O15)

Vyřizuje: Ing. Anna Šiklová

Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“

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 pro stavební povolení uvádíme následující připomínky:

1. Odpady a odpadové hospodářství

Uvést, že původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.

KTA: Bylo doplněno do B.3.3

2. Hluk a vibrace

Vzhledem k tomu, že se přejezd nachází v blízkosti rodinných domů, je nutné intenzitu vyzvánění nastavit na nejnižší možnou úroveň.

KTA: Intenzita vyzvánění se nastavuje při aktivaci zabezpečovacího zařízení, připomínka bude vyřešena při realizaci na místě stavby

7) Odbor pozemních staveb (O23)

Bez připomínek

8) Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)

Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka

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

9) Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)

Vyřizuje: Ing. Jakub Vaněk

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka

Po prostudování předložené dokumentace odbor 30 sděluje, že nemá zásadní připomínky k dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“.

10) Oblastní ředitelství Hradec Králové

Vyřizuje: Ing. David Veselý

„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

Souhrnné stanovisko Správy železnic, státní organizace, Oblastního ředitelství Hradec Králové - Připomínky k DSP

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové dává k předložené dokumentaci pro stavební povolení následující stanovisko:

Řízení provozu (ŘP):

- 1) Nesoulad v požadavcích na výluku. Doporučujeme realizovat současně s akcí „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“ při společné výluce.

KTA: bylo dáno do souladu včetně předpokladu na realizaci v souběhu se stavbou „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“

- 2) V dokumentaci chybí pohled na monitor JOP se stavem pro ovládání PZS.

KTA: Výkres byl doplněn do dokumentace

- 3) 0201 Situační schéma

- symbol samostatné předvěsti PŘS a PŘL upravit dle TNŽ 34 5542 **KTA: Opraveno**
- Kolomuty nz
- doplnit označení výhybek **KTA: Opraveno**
- doplnit námezníky výhybek **KTA: Opraveno**
- doplnit na kolej č. 1 dopravní program **KTA: Opraveno**
- doplnit tabulku výhybek a výkolejek **KTA: Opraveno**

- 4) 0001 Technická zpráva

Doplnit i stručný popis ovládacích a indikačních prvků, včetně informace o výměně SW v ŽST Mladá Boleslav město a doplnění stavu PZS do součtové hlásky v ŽST Mladá Boleslav město.

KTA: Popis byl doplněn do technické zprávy

- 5) PS 21-01-32

Není řešena úprava ovládacích a indikačních prvků PZS v km 23,823 v ŽST Dolní Bousov. Jestliže budou ovládací a indikační prvky PZS v km 22,145 a 24,300 umístěny v JOP, tak by měly být stávající ovládací a indikační prvky PZS v km 23,823 ve stávající kolejové desce zrušeny a přemístěny na JOP.

KTA: Řešení bylo doplněno do technické zprávy a výkazu výměr

- 6) ZOV

V textu uvedeny zavádějící informace (České Budějovice, Jihočeský kraj). Není řešena výměna SW SZZ v ŽST Mladá Boleslav město s ohledem na doplnění stavu PZS do součtové hlásky.

KTA: Opraveno

Správa tratí Liberec (ST LBC):

- 1) Technická zpráva - č. výkresu 0001
 - na str.8,píše: "...v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min.1,2 m pod plání." K tomu - kabely lze převádět z jedné strany koleje na druhou pouze protlakem. Překop dráhy není pro Správu tratí přijatelný. (Ve výkresech překop kreslený nikde není, proč ho zmiňuje TZ?)Krytí chráničky musí být však nejméně 1,5 m od pláň železničního spodku, nikoliv 1,2 m jak píše TZ, tj. tedy zhruba v hloubce 2 m od horní viditelné plochy pražce.

KTA: Opraveno

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT):

a) Sdělovací část

- 1) Technická zpráva uvádí zapracování dveřního kontaktu do DDTS, upřesnil bych, že dveřní kontakt je součástí EZS a do DDTS se budou přenášet všechny stavy EZS dle TS 2/2008.

KTA: Opraveno

- 2) Na to navazuje i upřesnění způsobu napojení na TDS, ve VV i v Technické zprávě chybí způsob napojení EZS do TDS. Předpoklad připojení modemem po metalickém kabelu.

KTA: Do TZ a VV bylo doplněno řešení napojení EZS

- 3) Do Kabelového schématu v.č.1000 je třeba doplnit připojení dle bodu výše

KTA: Doplněn výkres 0601 zapojení EZS

- 4) v.č.0500 Dispozice RD - není zapracované umístění skříně EZS včetně periferií.

KTA: Umístění prvků EZS bylo doplněno do výkresu

b) Zabezpečovací část

- 1) Souhrnná technická zpráva - Str.3_(*požadujeme žlutě označené chybné údaje v dokumentaci nahradit červeným textem)
 - Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného reléového domku (dále jen RD) se sedlovou s valbovou střechou umístěného v blízkosti přejezdu s ohledem na rozhledové poměry dle ČSN 73 6380.

KTA: Opraveno

- Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně.

KTA: Opraveno

- Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.

KTA: Opraveno

- 2) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.7

- Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD) umístěného vlevo vpravo před přejezdem ve směru staničení tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380 v platném znění.

KTA: Opraveno

- Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně. Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.

KTA: Opraveno

3) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.8

- Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky – není řešeno přejezdníky.

KTA: Opraveno

4) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.9

- Překopy a protlaky pod komunikacemi budou provedeny v min. hloubce 1m a v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min. 1,2m pod plání. Neodpovídá normě a předpisům SŽ.

KTA: Opraveno

- Vpřípadě souběhu zabezpečovacích kabelů a napájecího kabelu budou kabely pokládány min. do vzdálenosti 10cm dle norem ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 - oddělení cihlou. Požadujeme oddělení v chráničkami.

KTA: Opraveno

- V rámci montáže zabezpečovacího zařízení bude provedeno zapojení pasivních ochran proti atmosférickým vlivům dle v. č. 0215. Pospojení výstražníků požadujeme vést v samostatné chráničce mimo kabelizaci.

KTA: Opraveno

- 1) Dále požadujeme, aby kabely CYKY k závorovým stojanům byly vedeny v ochranných trubkách, jedná se o jednoplášťové kabely.

KTA: Opraveno

- 2) Výkr. 0201 Situační schéma - Provéřit značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBPBD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.

KTA: Opraveno. Situační schéma odsouhlaseno DLZT

- 3) Výkr. 0500 - Nepostačoval by domek 2x3m, jsou nutné dva reléové stojany??

KTA: Je uvažováno s umístěním technologie počítače náprav do druhého stojanu.

4) Výkr. 1000 - U PZS v km 23,823 uveden km 28,823. Kabel 803 není uveden.

KTA: Opraveno

5) Technická zpráva PS 21-01-32., Str.4

- Z výkresů vyplývá, že technologie počítačů náprav bude umístěna na PZS v km 24,300, technická zpráva uvádí umístění technologie PN i na PZS v km 23,823.

KTA: Skříň počítače náprav bude umístěna pouze na přejezdu P4646 v km 24,300. Dokumentace byla na tento stav aktualizována.

6) Výkr. 0201 Situační schéma

- Provéřit značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBBD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.

KTA: Opraveno

7) Výkr. 0300 Tabulku přejezdu upravit dle nového umístění PN.

KTA: Opraveno

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE):

1) Dokumentace neřeší jištění přívodního kabelu ze stávajícího rozváděče RV1 – doplnit

KTA: Opraveno

2) V rámci stavby je nutné navýšení jističe před elektroměrem v rozváděči RE1, stávající jistič před elektroměrem LTN-25B-1.

KTA: O navýšení / změnu hlavního jističe bylo požádáno

3) Přívodka pro připojení musí být v provedení 3+PEN, navržená přívodky by vybavovala chránič na připojeném náhradním zdroji.

KTA: Opraveno

4) Ve schématu zapojení rozváděče NZ je nutné požadujeme přehodit pořadí jističe a přepínače. První musí být přepínač sítě x náhradní zdroj, pak teprve jistič s pomocným kontaktem, jinak by stop tlačítkem z reléového domku nešel odpojit připojený agregát. Hranice mezi SEE a SSZT pak bude na vstupních svorkách jističe, přepínač včetně přívodky bude ve správě SEE.

KTA: Opraveno

5) V článku „1.6. Stavebně montážní postupy“ technické zprávy je uvedeno „Montážní práce dále budou koordinovány se stavebními pracemi na zřízení chodníku v rámci stavby Chodník podél silnice III/27515, Kolomuty. Investorem této stavby je obec Kolomuty.“ - vypustit, přípojky pro PZS Březno se to zřejmě týkat nebude.

KTA: Nadbytečná věta byla odstraněna

Správa mostů a tunelů (SMT):

Bez připomínek.

Odbor energetiky:

- 1) Energetická bilance odpovídá stávajícímu RP, nebude nutné navýšení.
- 2) Před zahájením stavby je nutné podat k ČEZ Di. žádost o rozplombování elektroměrového rozvaděče.
- 3) Odpovědný energetik: pan P.Krejčíř, +420 607 502 465, e-mail: Krejcir@spravazeleznice.cz

11) Správa železniční geodézie

Vyřizuje: Ing. Jiří Vančura

Vyjádření k DUSP , Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka,“

Dne 3. 8. Byla dodavatelem zaslána ke kontrole výše uvedená dokumentace.

K dokumentaci mám za SŽG tyto připomínky:

I.1 Technická zpráva

Hlavička technické zprávy je špatně čitelná.

„I.3 Návrh vytyčovací sítě Pro primární vytyčovací síť byly převzaty body ŽBP (Železničního bodového pole), jejichž údaje byly zaslány Správou železniční geodézie Olomouc s platností k 2018.“ ... bodové pole je potřeba získat od UOZI objednatel stavby nebo SŽBP dané oblasti.

I.5 Obvod stavby Za obvod stavby je považována vyšetřená hranice pozemků ve vlastnictví SŽ státní organizace vedených v evidenci katastru nemovitostí k 07.2020 dotčené PS a SO. ...

Obraz hranice pozemků v daných lokalitách neodpovídá skutečné poloze hranice pozemku. Pokud by byl obvod stavby vyšetřen, muselo by dojít k zpřesnění hranic, nebo aspoň k transformaci hranic na skutečný stav.

I.2.4 Předběžný výkres výkupu pozemků. Jako mapový podklad byly použity katastrální mapy. Zobrazené hranice parcel KN jsou v katastrech Bahno a Předměřice ve třetí třídě přesnosti, v katastru Týniště u Malešova, k - stavba se nenalézá v těchto katastrech.

U ověření UOZI chybí celá citace dle odst.4 § 12 zák. č.200/1994 Sb.

I.2 Majetkoprávní část

V km 21,550 _ 21,7 je trasa vedena ve skutečnosti po cizím pozemku (i když dle obrazu v katastrální mapě by to mělo být v pořádku.) Je potřeba v této oblasti katastrální mapou transformovat na skutečnou polohu a vedení trasy dle transformované hranice upravit.

V předběžném výkresu výkupu pozemků chybí označení názvů a čísel SO a PS vyvolávajících trvalý zábor nemovitostí a jiné dotčení nemovitostí.

I.4 Koordinační vytyčovací výkres

Vytyčovací výkres musí být ověřen UOZI.

KTA: Opraveno v rámci zpracování geodetické dokumentace

12) České dráhy a.s. – RSM Hradec Králové

Vyřizuje: Bc. Tereza Sporková

Dílčí stanovisko Českých drah, a.s. vydané Regionální správou majetku Hradec Králové k projektové dokumentaci pro společné řízení

Stavba: **Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka**

Investor: **Správa železnic, státní organizace**

Zhotovitelem PD: **KTA technika, s.r.o.**

ČD, a.s. – Regionální správa majetku Hradec Králové sděluje, že s provedením stavby dle předložené projektové dokumentace pro společné řízení **SOUHLASÍ bez připomínek.**

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Výstavba v ochranném pásmu dráhy dle §9 odst. 1 zák. č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění, možná po vydání souhlasu od Drážního úřadu, sekce stavební.

Výše uvedená stavba neprobíhá na pozemcích v majetku ČD, a.s.

Toto stanovisko má platnost 2 roky ode dne vydání a je podkladem pro souhrnné vyjádření ČD, a.s., které vydává odbor O32 GŘ.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření ČD – Telematiky, a.s., která spravuje kabelové zařízení v ochranném pásmu dráhy.

13) Stavební správa západ

Vyřizuje: Ing. Josef Křemen

Souhrnné stanovisko SSZ ke stavbě:

Životní prostředí (Zpracovatel Mgr. Lubomír Peterka, tel: +420 702 028 747)

- Str. 1. - B.1.2: prosíme doplnit biologický průzkum, a kdy byl uskutečněn

KTA: Biologický průzkum je součástí PD v samostatné příloze

- Str. 6. - SO-21-21-1: označit přesně místo možné mezideponie (mapa, souřadnice, parcela), doplnit podle jaké metodiky (AOPK 1995, Hlaváč 2008. 2011) bude propustek z hlediska migrační propustnosti rekonstruován

KTA: KTA: Propustek bude složit k převedení vody z jedné strany koleje na druhou, tak jak je tomu doposud. Propustek je zpracován dle MVL 649. Místo mezideponie bylo doplněno do TZ příslušného SO.

- Str. 13. - B.3.1: do poslední věty prvního odstavce prosíme doplnit - „...žádného zvláště chráněného území.“

KTA: Bylo doplněno do STZ

- Str. 16. - bod 2: prosíme doplnit - „...dodavatel stavby zajistí, po konzultaci S KHS, dodržení limitů...“

KTA: Bylo doplněno do STZ

- Str. 16. - ochrana vod: prosíme doplnit vyjádření povodí a žádáme doplnit ohledně nutnosti povodňového plánu

KTA: Bylo doplněno do dokladové části „H“

- Str. 18. - B.4 prosíme do začátku kapitoly, že zhotovitel po konzultaci s vodoprávním úřadem vypracuje možný havarijný plán

KTA: Bylo doplněno do STZ

- H. Dokladová část - úřady - chybí stanovisko OOP (kraj) podle § 45i) zákona č.114/1992Sb.

KTA: Stanovisko bylo doplněno do „H“

Souhrnný rozpočet a ekonomické hodnocení (Zpracovatel: Ing. Josef Křemen, +420 725 963 524)

SR

- konzultovány v průběhu přípravy

KTA: Jedná se o konstatování

EH

- doporučujeme vytvoření společného ekonomického hodnocení pro Stavby: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka; Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka; Výstavba PZS na přejezdu P4675 v km 40,770 a P4676 v km 41,720 trati Mladá Boleslav město – Stará Paka a Výstavba PZS v km 48,108 (P4689) a v km 49,382 (P4691) trati Mladá Boleslav - Stará Paka

KTA: Bylo předáno zpracovateli EH k zapracování

Váš dopis čj. _____

Ze dne _____

19.8.2020

Naše čj. _____

3624/2020-O32

Datum _____

28. 8. 2020

Vyřizuje _____

Josef Urbanský

Odbor správy a prodeje majetku | stavební oddělení

T 725 851 837

Správa železnic, s.o.

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

E urbanskyj@gr.cd.cz

**Souhrnné stanovisko GR ČD, a.s. k dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení
„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“**

Zpracování projektu stavby je zahrnuto v Plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2020. Investorem stavby je Správa železnic, státní organizace, stavební správa západ.

V rámci stavby dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) přejezdu P4646 v km 23,400 a nové elektrické přípojky pro napájení technologického zařízení.

Projekt stavby byl projednán:

- regionální správou majetku Hradec Králové – **bez podmínek**
- odborem dálkové dopravy O16 – bez připomínek
- odborem provozu osobní dopravy O18 – bez připomínek

Odbor správy a prodeje majetku souhlasí s předloženou projektovou dokumentací.

Odpovědný projektant: KTA technika, s.r.o.

S pozdravem



Ing. Šárka Cidlinská

ředitelka odboru správy a prodeje majetku

Příloha

Stanovisko RSM Hradec Králové, č.j. 1576/2020, ze dne 26.8.2020



H1-7

Na vědomí (organizačním složkám)

České dráhy, a. s. – GR 032
Josef Urbanský
Nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Vyřizuje

Bc. Tereza Sporková
Regionální správa majetku Hradec Králové | TO
T 972 341 453, 725 687 090
E sporkovat@rsm.cd.cz

Číslo jednací **1576/2020**
Datum **26. 8. 2020**
Odpověď na čj.

Dílčí stanovisko Českých drah, a.s. vydané Regionální správou majetku Hradec Králové k projektové dokumentaci pro společné řízení

Stavba: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka

Investor: Správa železnic, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město: Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitelem PD: KTA technika, s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň

ČD, a.s. – Regionální správa majetku Hradec Králové sděluje, že s provedením stavby dle předložené projektové dokumentace pro společné řízení **SOUHLASÍ bez připomínek**.


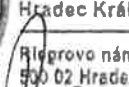
Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Výstavba v ochranném pásmu dráhy je dle § 9 odst. 1 zák.č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění, možná po vydání souhlasu od Drážního úřadu, sekce stavební.

Výše uvedená stavba neprobíhá na pozemcích v majetku ČD, a.s.

Toto stanovisko má platnost 2 roky ode dne vydání a je podkladem pro souhrnné vyjádření ČD, a.s., které vydává odbor 032 GR.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření ČD – Telematiky, a.s., která spravuje kabelové zařízení v ochranném pásmu dráhy.

S pozdravem

 Regionální správa majetku
Hradec Králové
Riegrovo náměstí 914
530 02 Hradec Králové  14

Václav Fikr
ředitel Regionální správy majetku Hradec Králové



Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 56053/2020-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Pavel Říha

Telefon +420 972 325 863

Mobil +420 602 762 249

E-mail ríha@spravazeznelic.cz

Datum 25. srpna 2020

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

(pouze v elektronické podobě)

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka, vyjádření k projektové dokumentaci pro stavební povolení

K předložené projektové dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) V celé dokumentaci uvádějte správné a přesné názvy organizačních jednotek Správy železnic, státní organizace. K dnešnímu dni neexistuje v dokumentaci opakovaně popisovaná „Hasičská záchranná služba Správy železnic“. Celou dokumentaci opravte.
- 2) V celé dokumentaci se nelze odvolávat na „TKP staveb Českých drah“, jak je v dokumentaci mnohokrát uvedeno. V jednotlivých profesích požadujeme uvádět aktuální Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah. Celou dokumentaci v oblasti interních předpisů Správy železnic, státní organizace – nutno aktualizovat.
- 3) B.1 Souhrnná technická zpráva na straně 4 popisuje „výluky na trati v celkové době 1N“. Toto je podle rozsahu stavby nereálné. Profese B.2 v předložené dokumentaci příslušné výluky vůbec neřeší/nenavrhne ani nepopisuje. Profese F. ZOV požaduje pro stavbu „kolejovou výlukou 9N“. Dokumentaci požadujeme zkoordinovat a upřesnit.
- 4) Z navrhovaného rozsahu stavby je evidentní, že výluky traťové koleje bude stavba opakovaně vyžadovat. Z tohoto důvodu **požadujeme** řádně zpracovat část dokumentace s názvem „Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie“. Z dokumentace musí být jednoznačně zřejmé, jaké dopady bude mít stavba do oblasti provozní práce osobních a nákladních dopravců ve všech svých fázích. V této části dokumentace pro ostatní profese též zdůrazněte, že jako výluka zabezpečovacího zařízení (ZZ) se provádí také aktivace ZZ. Část B.2 předložené dokumentace je z našeho pohledu naprosto nedostatečně zpracovaná. Dokumentaci nutno dopracovat a upřesnit, požadavky jednotlivých profesí zkoordinovat.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 725 805 797)

- 1) B.8 Graf dynamického průběhu rychlosti: V prostoru řešeného přejezdu je dle TTP trvale omezena traťová z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů na přejezdu. Požadujeme v rámci výstavby nového PZS **odstranění trvalého omezení traťové rychlosti**, včetně úpravy výstroje trati a doplnění grafu dynamického průběhu rychlosti.
- 2) B.9 Dopravní opatření: Návrh chybí, včetně návrhu náhradní dopravy (NAD), kapitoly je třeba dopracovat.
- 3) C.2: Není řešen přístup na nástupiště. Je třeba upravit přístup na nástupiště tak, aby byl zaústěn mimo nebezpečné pásmo přejezdu a následně prověřit, zda např. nebude třeba doplnění další světelné skříně nebo celého výstražníku pro chodce přicházející k přejezdu od nástupiště.

- 4) D.1, PS 21-01-32: S ohledem na to, že se jedná o přejezd silnice II. třídy (II/280) v intravilánu obce, doporučujeme v rámci úprav přejezdu v km 23,823 (P4645) též doplnění závor.
- 5) F, a) Charakteristika staveniště: Uvedené informace se netýkají řešené stavby, opravit.
- 6) F, j) Požadavky na výluky veřejné dopravy: Doplnit vymezení vyloučeného úseku (v jakém mezistaničním úseku je výluka navržena).
- 7) Chybí návrh dopravně inženýrských opatření (DIO), nutno doplnit.
- 8) Požadujeme realizovat stavbu současně se stavbou „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“ ve společné výluce.



Ing. Miroslav Jasenčák
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu



Toto rozhodnutí nabylo právní moci	
dne:	22. 5. 2021
Vyznačeno dne:	31. 5. 2021
Vyznačil:	

H1-9

**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2****Sekce infrastruktury - územní odbor Praha**

Sp. zn.: MP-SDP0210/21-3/Lh

Č. j.: DUCR-24420/21/Lh

Oprávněná úřední osoba: Linhart Petr Ing.

V Praze dne 3. května 2021

Telefon: +420 602 6863781

E-mail: linhart@ducr.cz

ROZHODNUTÍ

Drážní úřad jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“),

rozhodl

ve věci stávajícího křížení P4646 jednokolejné neelektrifikované trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka v km 24,300, umístěného na p.p.č. 1072 v k.ú. Březno u Mladé Boleslavi, křížícího komunikaci III. třídy č. 2801 podle § 6 odst. 2 zákona na základě provedeného řízení

o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí takto:

1. Křížení bude označeno dopravní značkou (dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný.
2. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed. 2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se 3 stožáry výstražníků se 4 výstražníky, s doplněním o celé závory.
3. Stožáry výstražníků budou umístěny takto:
Nově je navrženo osadit přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu PZS 3ZBI s doplněním o závorová břevna přes celou šíři PK a pozitivní signalizaci. Výstražníky A a B jsou umístěny vpravo PK, výstražník F je umístěn vstřícně do PK vedené rovnoběžně s dráhou k železniční zastávce.

Účastník řízení: (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“)

- Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha, IČ 70994234 zastoupenou na základě plné moci společností KTA technika, s. r. o., Klatovská 100/, 30100 Plzeň, IČ 62618911.

Odůvodnění

Žádost o vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí podal žadatel Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha, IČ 70994234 zastoupenou na základě plné moci společností KTA technika, s. r. o., Klatovská 100/, 30100 Plzeň, IČ 62618911 dne 17. března 2021. Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 správního řádu zahájeno správní řízení.

Dne 12. dubna 2021 oznámil Drážní úřad účastníkům řízení a dotčeným orgánům zahájení řízení.

Traťová rychlost v daném úseku trati je 60 km/h.

O změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí bylo rozhodnuto v souladu s § 6 odst. 2 zákona a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Označení přejezdu bylo stanoveno v souladu s § 6 odst. 1 zákona a § 77 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených dokladů, vyjádření účastníků řízení, dotčených orgánů Drážní úřad rozhodl o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat odvolání, podle § 81 odst. 1 správního řádu, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy České republiky, podáním učiněným u Drážního úřadu, Sekce infrastruktury - územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 správního řádu **nepřípustné**. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je Drážní úřad na náklady účastníka.



„Otisk úředního razítka“

Ing. Miroslav Hron
ředitel územního odboru Praha

Žadatel uhradil správní poplatek za vydání rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu stanovený podle sazebníku správních poplatků zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, položky 58 písm. i), kolkovou známku ve výši **500,- Kč**.

Upozornění: Toto rozhodnutí nenahrazuje stavební povolení podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Rozdělovník:

Účastník řízení:

- **Správa železnic, s.o., zastoupená Stavební správou západ** zastoupenou na základě plné moci společností **KTA technika, s. r. o., Klatovská 100/, 30100 Plzeň**

Dotčené orgány:

- Policie České republiky - Krajské ředitelství Středočeského kraje, územní odbor Mladá Boleslav, Dopravní inspektorát, Štefánikova 1304/, 29305 Mladá Boleslav 5
- Magistrát města Mladá Boleslav, odbor dopravy a silničního hospodářství, Havlíčkova 1307/, 29349 Mladá Boleslav

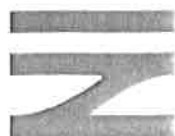
Na vědomí:

- Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259/, 50101 Hradec Králové
- Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 19000 Praha

Spis

ODESLÁNO

- 6. 05. 2021



Váš dopis zn., IS C.E.Sta
Ze dne 12. 8. 2020
Naše zn. 57981/2020-SŽ-GR-O13
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Hana Boubelová
Telefon 972 244 498
Mobil +420 725 530 539
E-mail boubelova@spravazeleznic.cz

Datum 31. srpna 2020

Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové
Ing. David Veselý
(pouze elektronicky IS C.E.Sta)

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

K předložené projektové dokumentaci (stupeň DUSP) od zhotovitele KTA technika, s.r.o. Plzeň, máme z hlediska našeho odboru následující připomínky.

Zásadní připomínky

- V těsné blízkosti přejezdu P4646 je zastávka Březno u Mladé Boleslavi. V rámci PD je nutné doplnit řešení přístupu na nástupiště. Přístupová komunikace na nástupiště musí být vedena až za výstražníky (viz Vzorový list železničního spodku Ž 8.5, čl. 9).
- Na začátku úprav výškového řešení koleje je navržen zdvih 8 cm. Buď je nutné zde navrhnout výškový výběh, nebo zde projekt PPK nepoužít, protože se jedná o lokální úpravu.
- Nesouhlasíme s umístěním lomu sklonu do vzestupnice a to ještě v parametrech menších než limitních. Lom sklonu požadujeme vymístit za vzestupnici.

Ostatní připomínky

Železniční svršek (zpracoval Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, Bednarjo@spravazeleznic.cz).

- V tomto úseku není zpracován SRP, proto je potřeba stanovit výhledovou rychlost, která bude zohledněna v návrhu technické části.
- V podélném profilu požadujeme zakreslit výškově všechny chráničky. Doplněte další náležitosti dle směrnice č. 11/2006.
- Nový železniční svršek požadujeme na celou délku vzestupnice/přechodnice. Požadujeme vyjasnit, co je myšleno svařením koncových styků. Kolej je dnes stykovaná. Pokud se uvažuje se svařením do délek delších než dle S3 díl XI čl. 60, je potřeba doložit požadované náležitosti. V řezech neuvádějte názvy konkrétních pražců. Ověřte skutečnou hodnotu rozšíření rozchodu ve stávajícím oblouku, protože navržená sestava upevnění hodnotu dle ČSN 73 6360-1 neumožňuje. Doplněte popis délky výběhů rozšíření rozchodu.

Železniční spodek (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, Brestovsky@spravazeleznic.cz).

- Nesouhlasím s výškou zaústění trativodu do propustku (cca 150 mm nad dnem propustku). Propustek se zanáší a odvodnění se velmi brzo stane nefunkční.
- ZKPP prodlužte na vzdálenost min. 5,0 m za propustek. Není vhodné měnit tuhost tratě v blízkosti umělých staveb.

- Z jakého důvodu je v místě propustku zapuštěné kolejové lože? Voda z lože nemůže odtéct.
- V části pozemní komunikace musí být doložen příčný řez silnicí.

Propustek (zpracovatel Ing. Miloš Novák, tel. 972 244 004, novakmilo@spravazeleznic.cz).

- Požaduji doplnit příčný řez stávajícím a novým potrubím propustku.

Závěr

S dokumentací souhlasíme pouze za předpokladu předložení vypořádání připomínek s popisem, jak byly připomínky zapracovány.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.
Ředitel odboru traťového hospodářství

(podepsáno elektronicky)



Váš dopis zn. IS C.E.Sta
Ze dne 12.8.2020
Naše zn. 58624/2020-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Martin Musil
Telefon +420 972 244 567
Mobil +420 602 711 755
E-mail musilm@spravazeleznice.cz

Datum 1. září 2020

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Elektronicky cestou
IS C.E.Sta

**„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“
vyjádření k dokumentaci pro stavební povolení (DSP)**

Předkládám celkové vyjádření odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky k dokumentaci pro stavební povolení (DSP) výše uvedené stavbě:

Zabezpečovací zařízení

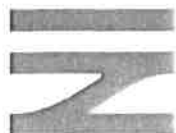
- Náklady na zabezpečení přejezdu (PS) ve výši 14 058 815,- Kč jsou příliš vysoké a je nutné je snížit, případně doplnit podrobný rozpočet, který v dokumentaci chybí.
- V žádosti je uveden stupeň dokumentace DSP (dokumentace pro stavební povolení), ale ve vlastní dokumentaci je uvedeno DUSP (dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení).
- Odklad výstrahy musí být proveden tak, aby ho bylo možno změnit bez součinnosti s dodavatelem stavby.
- V části souhrnné technické zprávy B, v situačním schématu PS21-01-31-0201 a v kabelovém schématu PS21-01-31-1000 je uveden výstražník B s jednou výstražnou skříní, v ostatních částech dokumentace jsou 2 výstražné skříně – požadujeme opravit.

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

- Požadujeme u technologického domku zapojení do DDTS také EZS se čtečkou karet.
- Při případné realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra telematiky a diagnostiky)“, schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

V. z. 

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky



Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 54887/2020-SŽ-GŘ-O15
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Anna Šiklová
Telefon +420 972 244 252
Mobil +420 702 194 289
E-mail siklova@spravazeleznic.cz

Datum 1. září 2020

Správa železnic, s.o.
Stavební správa západ
Ing. Veselý

**Stanovisko k dokumentaci z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí
„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“**

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 pro stavební povolení uvádíme následující připomínky:

1. Odpady a odpadové hospodářství

Uvést, že původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.

2. Hluk a vibrace

Vzhledem k tomu, že se přejezd nachází v blízkosti rodinných domů, je nutné intenzitu vyzvánění nastavit na nejnižší možnou úroveň.

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
ředitel odboru provozuschopnosti

digitálně podepsáno

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1075659

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: e6836f27-bfef-44b1-8ac4-08c423b7fb20

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

Systém ERMS (zpracovatel dokumentu Anna ŠIKLOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 01.09.2020 16:29:00



b1a2f46a-123c-4cd0-8478-361435d117e3



Váš dopis zn. e-mail bez č. j.
Ze dne 12. 8. 2020
Naše zn. 57910/2020-SŽ-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

Datum 31. srpna 2020

Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

IS C.E.Sta

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka

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


Ing. Jaromír Hrubý
ředitel odboru elektrotechniky a energetiky



Váš dopis zn. IS C.E.Sta.
Ze dne 12.08.2020
Naše zn. 56653/2020-SŽ-GŘ-O30
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jakub Vaněk
Telefon +420 972 765 005
Mobil +420 727 950 463
E-mail VanekJak@spravazeleznic.cz

Datum 26.08.2020

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278
190 00 Praha 9

Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka

Po prostudování předložené dokumentace odbor 30 sděluje, že nemá zásadní připomínky k dokumentaci pro stavební povolení stavby „Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka“.

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA
ředitel
Odbor bezpečnosti a krizového řízení
Ing. Vladimír Čech v.z.

26.8.2020
NNA



Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 22862/2020-SŽ-OŘ HKR-OPS

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. David Veselý

Telefon +420 972 342 025

Mobil +420 722 113 362

E-mail Veselyda@szdc.cz

Správa železnic, s.o.

Stavební správa západ

Sokolovská 1955,

190 00 Praha 9

Pouze emailem

Datum 17. září 2020

„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

Souhrnné stanovisko Správy železnic, státní organizace, Oblastního ředitelství Hradec Králové - Přípomínky k DSP

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové dává k předložené dokumentaci pro stavební povolení následující stanovisko:

Řízení provozu (ŘP):

- 1) Nesoulad v požadavcích na výluky. Doporučujeme realizovat současně s akcí „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“ při společné výluce.
- 2) V dokumentaci chybí pohled na monitor JOP se stavem pro ovládání PZS.
- 3) 0201 Situační schéma
 - symbol samostatné předvěsti PŘS a PŘL upravit dle TNŽ 34 5542 Kolomuty nz
 - doplnit označení výhybek
 - doplnit námezníky výhybek
 - doplnit na kolej č. 1 dopravní program
 - doplnit tabulku výhybek a výkolejek
- 4) 0001 Technická zpráva
 - Doplnit i stručný popis ovládacích a indikačních prvků, včetně informace o výměně SW v ŽST Mladá Boleslav město a doplnění stavu PZS do součtové hlásky v ŽST Mladá Boleslav město.
- 5) PS 21-01-32
 - Není řešena úprava ovládacích a indikačních prvků PZS v km 23,823 v ŽST Dolní Bousov. Jestliže budou ovládací a indikační prvky PZS v km 22,145 a 24,300 umístěny v JOP, tak by měly být stávající ovládací a indikační prvky PZS v km 23,823 ve stávající kolejové desce zrušeny a přemístěny na JOP.
- 6) ZOV
 - V textu uvedeny zavádějící informace (České Budějovice, Jihočeský kraj). Není řešena výměna SW SZZ v ŽST Mladá Boleslav město s ohledem na doplnění stavu PZS do součtové hlásky.

af

Správa tratí Liberec (ST LBC):

- 1) Technická zpráva - č. výkresu 0001
 - na str.8,píše: "...v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min.1,2 m pod plání." K tomu - kabely lze převádět z jedné strany koleje na druhou pouze protlakem. Překop dráhy není pro Správu tratí přijatelný. (Ve výkresech překop kreslený nikde není, proč ho zmiňuje TZ?)Krytí chráničky musí být však nejméně 1,5 m od pláne železničního spodku, nikoliv 1,2 m jak píše TZ, tj. tedy zhruba v hloubce 2 m od horní viditelné plochy pražce.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT):**a) Sdělovací část**

- 1) Technická zpráva uvádí zapracování dveřního kontaktu do DDTS, upřesnil bych, že dveřní kontakt je součástí EZS a do DDTS se budou přenášet všechny stavy EZS dle TS 2/2008.
- 2) Na to navazuje i upřesnění způsobu napojení na TDS, ve VV i v Technické zprávě chybí způsob napojení EZS do TDS. Předpoklad připojení modemem po metalickém kabelu.
- 3) Do Kabelového schématu v.č.1000 je třeba doplnit připojení dle bodu výše.
- 4) v.č.0500 Dispozice RD - není zapracované umístění skříně EZS včetně periferií.

b) Zabezpečovací část

- 1) Souhrnná technická zpráva - Str.3>(*požadujeme žlutě označené chybné údaje v dokumentaci nahradit červeným textem)
 - Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného reléového domku (dále jen RD) se sedlovou s valbovou střechou umístěného v blízkosti přejezdu s ohledem na rozhledové poměry dle ČSN 73 6380.
 - Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně.
 - Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. *Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.*
- 2) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.7
 - Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD) umístěného vlevo vpravo před přejezdem ve směru staničení tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380 v platném znění.
 - Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně. Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. *Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.*
- 3) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.8
 - Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky – *není řešeno přejezdníky.*
- 4) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.9
 - Překopy a protlaky pod komunikacemi budou provedeny v min. hloubce 1m a v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min. 1,2m pod plání. *Neodpovídá normě a předpisům SŽ.*
 - Vpřípadě souběhu zabezpečovacích kabelů a napájecího kabelu budou kabely pokládány min. do vzdálenosti 10cm dle norem ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 - oddělení cihlou. *Požadujeme oddělení v chráničkami.*
 - V rámci montáže zabezpečovacího zařízení bude provedeno zapojení pasivních ochran proti atmosférickým vlivům dle v. č. 0215. *Pospojení výstražníků požadujeme vést v samostatné chráničce mimo kabelizaci.*
- 1) Dále požadujeme, aby kabely CYKY k závorovým stojanům byly vedeny v ochranných trubkách, jedná se o jednoplášťové kabely.

- 2) Výkr. 0201 Situační schéma - Provéřit značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBBD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.
- 3) Výkr. 0500 - Nepostačoval by domek 2x3m, jsou nutné dva reléové stojany??
- 4) Výkr. 1000 - U PZS v km 23,823 uveden km 28,823. Kabel 803 není uveden.
- 5) Technická zpráva PS 21-01-32., Str.4
 - Z výkresů vyplývá, že technologie počítačů náprav bude umístěna na PZS v km 24,300, technická zpráva uvádí umístění technologie PN i na PZS v km 23,823.
- 6) Výkr. 0201 Situační schéma
 - Provéřit značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBBD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.
- 7) Výkr. 0300 Tabulku přejezdu upravit dle nového umístění PN.

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE):

- 1) Dokumentace neřeší jištění přírodního kabelu ze stávajícího rozváděče RV1 – doplnit
- 2) V rámci stavby je nutné navýšení jističe před elektroměrem v rozváděči RE1, stávající jistič před elektroměrem LTN-25B-1.
- 3) Přívodka pro připojení musí být v provedení 3+PEN, navržená přívodky by vybavovala chránič na připojeném náhradním zdroji.
- 4) Ve schématu zapojení rozváděče NZ je nutné požadujeme přehodit pořadí jističe a přepínače. První musí být přepínač síť x náhradní zdroj, pak teprve jistič s pomocným kontaktem, jinak by stop tlačítkem z reléového domku nešel odpojit připojený agregát. Hranice mezi SEE a SSZT pak bude na vstupních svorkách jističe, přepínač včetně přívodky bude ve správě SEE.
- 5) V článku „1.6. Stavebně montážní postupy“ technické zprávy je uvedeno „Montážní práce dále budou koordinovány se stavebními pracemi na zřízení chodníku v rámci stavby Chodník podél silnice III/27515, Kolomuty. Investorem této stavby je obec Kolomuty.“ - vypustit, přípojky pro PZS Březno se to zřejmě týkat nebude.

Správa mostů a tunelů (SMT):

Bez připomínek.

Odbor energetiky:


- 1) Energetická bilance odpovídá stávajícímu RP, nebude nutné navýšení.
- 2) Před zahájením stavby je nutné podat k ČEZ Di. žádost o rozplombování elektroměrového rozváděče.

3) Odpovědný energetik: pan P.Krejčíř, +420 607 502 465, e-mail:
Krejcir@spravazeleznic.cz

S pozdravem

Ing. Jiří Vencel
náměstek ředitele pro techniku



 **Správa železnic**
státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové
IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234
(180)



Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 22862/2020-SŽ-OR HKR-OPS

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. David Veselý

Telefon +420 972 342 025

Mobil +420 722 113 362

E-mail Veselyda@szdc.cz

Správa železnic, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 1955,
190 00 Praha 9

Pouze emailem

Datum 8. října 2020

„Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka“

Souhrnné stanovisko Správy železnic, státní organizace, Oblastního ředitelství Hradec Králové - Připomínky k DSP

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové dává k předložené dokumentaci pro stavební povolení následující stanovisko:

Řízení provozu (ŘP):

- 1) Nesoulad v požadavcích na výluky. Doporučujeme realizovat současně s akcí „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“ při společné výluce.
- 2) V dokumentaci chybí pohled na monitor JOP se stavem pro ovládání PZS.
- 3) 0201 Situační schéma
 - symbol samostatné předvěsti PŘS a PŘL upravit dle TNŽ 34 5542 Kolomuty nz
 - doplnit označení výhybek
 - doplnit námezníky výhybek
 - doplnit na kolej č. 1 dopravní program
 - doplnit tabulku výhybek a výkolejek
- 4) 0001 Technická zpráva
 - Doplnit i stručný popis ovládacích a indikačních prvků, včetně informace o výměně SW v ŽST Mladá Boleslav město a doplnění stavu PZS do součtové hlásky v ŽST Mladá Boleslav město.
- 5) PS 21-01-32
 - Není řešena úprava ovládacích a indikačních prvků PZS v km 23,823 v ŽST Dolní Bousov. Jestliže budou ovládací a indikační prvky PZS v km 22,145 a 24,300 umístěny v JOP, tak by měly být stávající ovládací a indikační prvky PZS v km 23,823 ve stávající kolejové desce zrušeny a přemístěny na JOP.
- 6) ZOV
 - V textu uvedeny zavádějící informace (České Budějovice, Jihočeský kraj). Není řešena výměna SW SZZ v ŽST Mladá Boleslav město s ohledem na doplnění stavu PZS do součtové hlásky.

Správa tratí Liberec (ST LBC):

- 1) Technická zpráva - č. výkresu 0001
 - na str.8,píše: "...v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min.1,2 m pod plání." K tomu - kabely lze převádět z jedné strany koleje na druhou pouze protlakem. Překop dráhy není pro Správu tratí přijatelný. (Ve výkresech překop kreslený nikde není, proč ho zmiňuje TZ?)Krytí chráničky musí být však nejméně 1,5 m od pláň železničního spodku, nikoliv 1,2 m jak píše TZ, tj. tedy zhruba v hloubce 2 m od horní viditelné plochy pražce.

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT):**a) Sdělovací část**

- 1) Technická zpráva uvádí zapracování dveřního kontaktu do DDTS, upřesnil bych, že dveřní kontakt je součástí EZS a do DDTS se budou přenášet všechny stavy EZS dle TS 2/2008.
- 2) Na to navazuje i upřesnění způsobu napojení na TDS, ve VV i v Technické zprávě chybí způsob napojení EZS do TDS. Předpoklad připojení modemem po metalickém kabelu.
- 3) Do Kabelového schématu v.č.1000 je třeba doplnit připojení dle bodu výše.
- 4) v.č.0500 Dispozice RD - není zapracované umístění skříně EZS včetně periferií.

b) Zabezpečovací část

- 1) Souhrnná technická zpráva - Str.3>(*požadujeme žlutě označené chybné údaje v dokumentaci nahradit červeným textem)
 - Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného reléového domku (dále jen RD) *se sedlovou s valbovou střechou* umístěného v blízkosti přejezdu s ohledem na rozhledové poměry dle ČSN 73 6380.
 - Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně.
 - Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. *Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.*
- 2) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.7
 - Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD) umístěného *vlevo vpravo před přejezdem* ve směru staničení tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380 v platném znění.
 - Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné ve RD stavědlové ústředně. Přenos bude realizován po novém kabelu č. 810 a dále po stávajícím metalickém kabelu č. 803. *Kabel 803 není uveden v kabelovém schéma v.č. 1000.*
- 3) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.8
 - Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny *na nové přejezdníky – není řešeno přejezdníky.*
- 4) Technická zpráva PS 11-01-31 – str.9
 - Překopy a protlaky pod komunikacemi budou provedeny v min. hloubce 1m a v případě překopu a protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min. *1,2m* pod plání. *Neodpovídá normě a předpisům SŽ.*
 - Vpřípadě souběhu zabezpečovacích kabelů a napájecího kabelu budou kabely pokládány min. do vzdálenosti 10cm dle norem ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 - oddělení *cihlou. Požadujeme oddělení v chráničkami.*
 - V rámci montáže zabezpečovacího zařízení bude provedeno zapojení pasivních ochran proti atmosférickým vlivům dle v. č. 0215. *Pospojení výstražníků požadujeme vést v samostatné chrániče mimo kabelizaci.*
- 1) Dále požadujeme, aby kabely CYKY k závorovým stojanům byly vedeny v ochranných trubkách, jedná se o jednoplášťové kabely.

- 2) Výkr. 0201 Situační schéma - Provéřít značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBPD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.
- 3) Výkr. 0500 - Nepostačoval by domek 2x3m, jsou nutné dva reléové stojany??
- 4) Výkr. 1000 - U PZS v km 23,823 uveden km 28,823. Kabel 803 není uveden.
- 5) Technická zpráva PS 21-01-32., Str.4
 - Z výkresů vyplývá, že technologie počítačů náprav bude umístěna na PZS v km 24,300, technická zpráva uvádí umístění technologie PN i na PZS v km 23,823.
- 6) Výkr. 0201 Situační schéma
 - Provéřít značení výstražníků. Výstražník A přejezdu P4642 má být u silnice. Chybí umístění PN pro PB B1,B9 v SÚ Dolní Bousov. Vzhledem k tomu, že bude muset být měněn SW na P4645 bylo by možné PBBD9 zrušit a spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy nebo ještě lépe spouštět P4645 od PBBD8 s odložením výstrahy a PBPD9 nerušit a přemístit ho k P4643, pro budoucí využití při zabezpečení přejezdu P4643. Počítací bod PBBD14 přesunout k přejezdu P4647 pro budoucí využití při jeho případném zabezpečení.
- 7) Výkr. 0300 Tabulku přejezdu upravit dle nového umístění PN.

Správa elektrotechniky a energetiky (SEE):

- 1) Dokumentace neřeší jištění přívodního kabelu ze stávajícího rozváděče RV1 – doplnit
- 2) V rámci stavby je nutné navýšení jističe před elektroměrem v rozváděči RE1, stávající jistič před elektroměrem LTN-25B-1.
- 3) Přívodka pro připojení musí být v provedení 3+PEN, navržená přívodky by vybavovala chránič na připojeném náhradním zdroji.
- 4) Ve schématu zapojení rozváděče NZ je nutné požadujeme přehodit pořadí jističe a přepínače. První musí být přepínač sítě x náhradní zdroj, pak teprve jistič s pomocným kontaktem, jinak by stop tlačítkem z reléového domku nešel odpojit připojený agregát. Hranice mezi SEE a SSZT pak bude na vstupních svorkách jističe, přepínač včetně přívodky bude ve správě SEE.
- 5) V článku „1.6. Stavebně montážní postupy“ technické zprávy je uvedeno „Montážní práce dále budou koordinovány se stavebními pracemi na zřízení chodníku v rámci stavby Chodník podél silnice III/27515, Kolomuty. Investorem této stavby je obec Kolomuty.“ - vypustit, přípojky pro PZS Březno se to zřejmě týkat nebude.

Správa mostů a tunelů (SMT):

Bez připomínek.

Odbor energetiky:

- 1) Energetická bilance odpovídá stávajícímu RP, nebude nutné navýšení.
- 2) Před zahájením stavby je nutné podat k ČEZ Di. žádost o rozplombování elektroměrového rozvaděče.

- 3) Odpovědný energetik: pan P.Krejčíř, +420 607 502 465, e-mail: Krejcir@spravazeleznic.cz

S pozdravem

Ing. Jiří Venci
náměstek ředitele pro techniku



Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 3373/2020-SŽ-SŽG-RP UNL
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jiří Vančura
Telefon +420 972 422 161
Mobil +420 724 064 098
E-mail vancura@szdc.cz

Datum 12. srpna 2020

Správa železnic
OŘ Hradec Králové, ÚTN, odb. příp.
stav., odd. investiční
U Fotochemy 259
Hradec Králové
501 01

Vyjádření k DUSP , Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka,“

Dne 3. 8. Byla dodavatelem zaslána ke kontrole výše uvedená dokumentace.

K dokumentaci mám za SŽG tyto připomínky:

I.1 Technická zpráva

Hlavička technické zprávy je špatně čitelná.

„I.3 Návrh vytyčovací sítě Pro primární vytyčovací síť byly převzaty body ŽBP (Železničního bodového pole), jejichž údaje byly zaslány Správou železniční geodézie Olomouc s platností k 2018.“ ... bodové pole je potřeba získat od UOZI objednatel stavby nebo SŽBP dané oblasti.

I.5 Obvod stavby Za obvod stavby je považována vyšetřená hranice pozemků ve vlastnictví SŽ státní organizace vedených v evidenci katastru nemovitostí k 07.2020 dotčené PS a SO. ... Obraz hranice pozemků v daných lokalitách neodpovídá skutečné poloze hranice pozemku. Pokud by byl obvod stavby vyšetřen, muselo by dojít k zpřesnění hranic, nebo aspoň k transformaci hranic na skutečný stav.

I.2.4 Předběžný výkres výkupu pozemků. Jako mapový podklad byly použity katastrální mapy. Zobrazené hranice parcel KN jsou v katastrech Bahno a Předměřice ve třetí třídě přesnosti, v katastru Týniště u Malešova, k - stavba se nenalézá v těchto katastrech.

U ověření UOZI chybí celá citace dle odst.4 § 12 zák. č.200/1994 Sb.

I.2 Majetkoprávní část

V km 21,550 _ 21,7 je trasa vedena ve skutečnosti po cizím pozemku (i když dle obrazu v katastrální mapě by to mělo být v pořádku.) Je potřeba v této oblasti katastrální mapou transformovat na skutečnou polohu a vedení trasy dle transformované hranice upravit. V předběžném výkresu výkupu pozemků chybí označení názvů a čísel SO a PS vyvolávajících trvalý zábor nemovitostí a jiné dotčení nemovitostí.

I.4 Koordinační vytyčovací výkres

Vytyčovací výkres musí být ověřen UOZI.

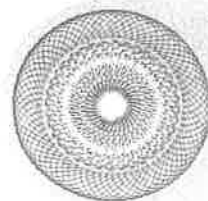
Za oddělení inženýrské geodézie

Ing. Jiří Vančura v.r.



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.

H1-17



Dílčí stanovisko o ověření ES Ověření

Číslo certifikátu: **1714 / 8.6 / SG / 2020 / CCT / CS / 3819 / V01**

V souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016
(ve znění pozdějších předpisů).

Předmět posouzení: **Subsystém Traťové řízení a zabezpečení, fáze Celkový návrh
Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. –
Stará Paka**

Žadatel: **KTA technika, s.r.o.
se sídlem: Klatovská 100, 301 00 Plzeň**

Požadavky posouzení: **TSI CCS 2016/919 ve znění prováděcích nařízení Komise (EU) 2019/776 a
2020/387**

Vynětí z posouzení: **Žádné**

Použitý modul: **SG dle rozhodnutí Komise 2010/713/EU**

Výsledek posouzení: **Výše uvedený předmět posouzení splňuje požadavky, viz NoBo-File, čl. 6.
Základní požadavky byly posouzeny jako vyhovující pouze
prostřednictvím splnění požadavků příslušných TSI**

Omezení/Podmínky: **Bez omezení**

NoBo-File: **1714 / 8.6 / SG / 2020 / CCT / CS / 3819 / V01-T ze dne 01.10.2020**

Platnost: **od: 01.10.2020 do: neomezena**
**Tento certifikát je platný pro předmět posouzení, jak je uvedeno výše, a
tak dlouho, dokud předmět posouzení a příslušná technická
dokumentace nejsou změněny.**



Datum vydání:
01.10.2020

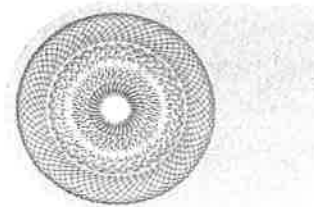
Podpis:

Jméno: **Ing. Ondřej Fanta, Ph.D.** Funkce: **vedoucí NoBo**
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká republika
ES-Identifikační číslo oznámeného subjektu "NoBo": 1714



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.

H1-17



NoBo-File

Č. 1714 / 8.6 / SG / 2020 / CCT / CS / 3819 / V01-T

Související certifikát:

Název: Dílčí stanovisko o ověření
ES Ověření

Kód: 1714 / 8.6 / SG / 2020 / CCT / CS / 3819 / V01

Datum vydání: 01.10.2020

Platnost: neomezena

Vydal: Výzkumný Ústav Železniční, a.s.,
jako oznámený subjekt.

Předmět posouzení: „Subsystem Traťové řízení a zabezpečení“
**Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá
Boleslav hl.n. - Stará Paka**



Datum vydání:
01.10.2020

Podpis:

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: vedoucí NoBo
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká
republika

ES Identifikační číslo oznámeného subjektu: 1714

Přehled změn

Vydání	Datum změny	Číslo článku	Popis změny

H1- **17**

OBSAH

1.	ÚČASTNÍCI	4
1.1	Oznámený subjekt	4
1.2	Žadatel	4
2.	CERTIFIKÁTY VYDANÉ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM	4
3.	OMEZENÍ / PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ SUBSYSTÉMU INTEROPERABILITY	4
4.	ROZSAH PROJEKTU A DEFINICE	4
4.1	Všeobecné informace o výrobku	4
4.2	Technický rozsah a rozhraní	4
4.3	Historie projektu	4
4.4	Výjimky dle článku 7 směrnice	4
4.5	Seznam zvláštních případů	4
5.	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE	4
5.1	Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení	4
5.2	Doklady týkající se fáze celkového návrhu	5
5.3	Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení	5
5.4	Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů	5
	Není relevantní	5
5.5	Ustanovení pro provoz	5
5.6	Ustanovení pro údržbu	5
5.7	Prvky interoperability	5
6.	INFORMACE O PROCESU ES OVĚŘENÍ	5
6.1	Popis posouzení shody	5
6.1.1	Základní údaje o postupu posouzení	5
6.1.2	Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu	5
6.1.3	Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení	5
6.1.4	Plán dozorů a související dokumenty	5
6.1.5	Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy	5

Příloha 1:	Technický popis subsystému
Příloha 2:	Použitá technická dokumentace
Příloha 3:	Neobsazeno
Příloha 4:	Vlastnosti subsystému
Příloha 5:	Neobsazeno
Příloha 6:	Použité technické předpisy, dokumenty a normy
Příloha 7:	Neobsazeno

H1-17

1. ÚČASTNÍCI

1.1 Oznámený subjekt

Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (zkráceně VUZ)
se sídlem Praha 4, Braník, Novodvorská 1698, PSČ 142 01, Česká republika
jako oznámený subjekt 1714

1.2 Žadatel

KTA technika, s.r.o. se sídlem Klatovská 100, 301 00 Pízeň

2. CERTIFIKÁTY VYDANÉ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

Žádné

3. OMEZENÍ / PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ SUBSYSTÉMU INTEROPERABILITY

Bez omezení

4. ROZSAH PROJEKTU A DEFINICE

4.1 Všeobecné informace o výrobku

Viz Příloha 1

4.2 Technický rozsah a rozhraní

Viz Příloha 1

4.3 Historie projektu

Dodavatel návrhu subsystému	KTA technika, s.r.o.
Datum zhotovené návrhové dokumentace	08/2020
Projektový stupeň	Projekt
Zhotovitel subsystému	Není relevantní
Provozovatel subsystému	Správa Železnic, s.o.

4.4 Výjimky dle článku 7 směrnice

Žádné

4.5 Seznam zvláštních případů

Žádné

5. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

5.1 Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení

Viz Příloha 6

Technické normy a specifikace byly použity v relevantním rozsahu požadavků TSI

5.2 Doklady týkající se fáze celkového návrhu

Viz Příloha 2

H1-17

5.3 Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení

Není relevantní

5.4 Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů

Není relevantní

5.5 Ustanovení pro provoz

Není relevantní

5.6 Ustanovení pro údržbu

Není relevantní

5.7 Prvky interoperability

Ve fázi posouzení celkového návrhu subsystému nebyly k dispozici detailní informace o použitých prvcích interoperability (vč. certifikátů).

6. INFORMACE O PROCESU ES OVĚŘENÍ

6.1 Popis posouzení shody

6.1.1 Základní údaje o postupu posouzení

Fáze	Žádost	Datum přijetí žádosti	Žadatel
Celkový návrh	ZDA20159CCT	11.09.2020	KTA technika, s.r.o.

Důvod pro vydání dílčího ověření:

Posouzení pouze ve fázi Celkového návrhu subsystému

6.1.2 Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu

Výstupy z posouzení fáze celkového návrhu popsal oznámený subjekt v interním dokumentu „Zpráva o zjištěních“ č. ZZA20159CCT-0 ze dne 01.10.2020. Zpráva o zjištěních je uložena u oznámeného subjektu.

6.1.3 Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení

Není relevantní

6.1.4 Plán dozorů a související dokumenty

Není relevantní

6.1.5 Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy

Je zajištěno v rámci příslušných TSI kap. 4.3.

* * *

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení P4646 ležícího v km 24,300 trati č. 542A Mladá Boleslav – Stará paka, která je součástí dráhy regionální. Platí, že požadavky TSI CCS se vztahují na celý železniční systém v Evropské unii.

V rámci stavby bude komplexně rekonstruováno PZZ. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků bude použito nově budovaných počítačů náprav.

Rozsah posouzení je vymezen následovně:

- Přejezd P4646 ležící v km 24,300 a počítačí body PBBD7, PBBD9, PBBD10, PBBD11, PBBD12, PBBD13, PBBD14 a PBBD15 ležící na trati č. 542A.

Provozní soubory, které jsou předmětem posouzení:

- **PS 21-01-31** PZZ přejezdu P4646 v km 24,300

H1-17

P.č.	Číslo (označení) dokumentu, počet listů, název firmy	Název dokumentu	Datum vydání	Datum poslední revize	Poznámka: Např.: výkres, protokol, výpočet, oprávnění apod.
1.	Typové výkresy a technické popisy				
[1.1]	A, KTA technika, s.r.o.	Průvodní zpráva	08/2020	-	zpráva stupeň DUSP
[1.2]	B, KTA technika, s.r.o.	Souhrnná část	08/2020	-	zpráva stupeň DUSP
[1.3]	D, KTA technika, s.r.o.	PS 21-01-31, Technická zpráva PZZ přejezdu P4646 v km 24,300	10/2020	-	zpráva stupeň DUSP
[1.4]	D, KTA technika, s.r.o.	PS 21-01-31, Situační schéma PZZ přejezdu P4646 v km 24,300	10/2020	-	výkres stupeň DUSP
2.	Návody na obsluhu a údržbu – řeší relevantní obchodně technická dokumentace (především Návody pro obsluhu a údržbu) instalovaných zabezpečovacích zařízení				

H1-17

VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

Pro posouzení bylo využito nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, PNK (EU) 2020/387 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii, dále již jen TSI CCS.

Rozsah posouzení – požadavky TSI				
č.	Technická specifikace TSI CCS odd.	Zkoumaná hodnota	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1.	6.3.4	Použití prvků interoperability.	Zkontrolovat, zda jsou všechny prvky interoperability, které mají být zabudovány do subsystému, pokryty ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Zkontrolovat podmínky a omezení používání prvků interoperability podle vlastností subsystému a prostředí. U prvků interoperability, které byly certifikovány podle verze TSI „Řízení a zabezpečení“, která se liší od verze uplatňované pro ES ověření subsystému, a/nebo podle souboru specifikací, který se liší od souboru specifikací uplatňovaných pro ES ověření subsystému, zkontrolovat, že certifikát stále zajišťuje soulad s požadavky TSI, která platí v současné době.	Ano
2.	4.2.5 4.2.7	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že vnitřní rozhraní subsystému byla náležitě nainstalována a náležitě fungují. (Nepoužije se pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
3.	6.3.4	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že doplňkové funkce (nespecifikované v této TSI) nemají vliv na povinné funkce.	Není relevantní
4.	4.2.9	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že hodnoty identifikátorů (ID) systému ETCS jsou v rámci přípustného rozmezí, a pokud tak požaduje tato TSI, že vykazují jedinečné hodnoty – základní parametr 4.2.9 (Nepoužije se pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
5.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1	Minimální délka úseku kontroly volnosti počítače náprav je 20 m. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Ano
6.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4	Minimální vzdálenost počítačového bodu od námezníku přilehlé výhybky je 5m. Platí pro vysokorychlostní tratě. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
7.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5	Minimální vzdálenost počítačového bodu od námezníku přilehlé výhybky je 4,2 m. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní

VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

8.	6.3.4	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat správnou instalaci zařízení a podmínek uvedených výrobcem a/ nebo provozovatelem infrastruktury. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
9.	4.2.15	Viditelnost traťových objektů traťového subsystému řízení	Zkontrolovat, že jsou splněny požadavky na návětní tabule uvedené v této TSI (vlastnosti, kompatibilita s požadavky na infrastrukturu (rozchod...), kompatibilita s výhledovým polem strojvedoucího)	Není relevantní
10.	4.2.3	Zabudování do infrastruktury	Funkce traťového zařízení ERTMS/ETCS.	Není relevantní
11.	4.2.4	Zabudování do infrastruktury	Funkce mobilní komunikace pro železnice – GSM-R.	Není relevantní
12.	4.2.16	Zabudování do infrastruktury	Kontrola, že nově instalované zařízení je slučitelné s traťovým prostředím.	Ano
13.	4.2.3	Zabudování do staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení	Zkontrolovat, že všechny funkce vyžadované aplikací jsou prováděny v souladu se specifikacemi, na které odkazuje tato TSI. Zkontrolovat správnou konfiguraci parametrů (telegramy zařízení Eurobalise, zprávy RBC, umístění návětních tabulí, atd.). Zkontrolovat, že rozhraní jsou správně instalována a náležitě fungují. Zkontrolovat, že traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ správně funguje podle informací na rozhraní se staničními, traťovými a přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (např. náležité vytváření telegramů zařízení Eurobalise jednotkou LEU nebo zpráv RBC).	Není relevantní
14.	4.2.4	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Kontrola pokrytí GSM-R	Není relevantní
15.	4.2.3 4.2.4 4.2.5	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Provedení scénářů provozních zkoušek systémů ERTMS	Není relevantní
16.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1	Minimální délka úseku kontroly volnosti kolejového obvodu 20 m.	Není relevantní
17.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4	Minimální vzdálenost izolovaného styku od námezníku přilehlé výhybky je 5 m. Platí pro vysokorychlostní tratě.	Není relevantní
18.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5	Minimální vzdálenost izolovaného styku od námezníku přilehlé výhybky je 4,2 m.	Není relevantní

VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

19.	4.2.10 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1, 3.1.2.5, 3.1.7.2.3.2.1, 3.1.2.3, 3.1.4.1, 3.1.6, 3.1.7.1, 3.1.9, 3.2.2.2, 3.2.2.4 ¹ , 3.2.2.6 ²	Použití perspektivních resp. preferovaných kolejových obvodů zavedených pro provoz na síti SŽDC s.o.	Není relevantní
20.	4.2.10 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.7.2, 3.2.1	Použití vhodného systému vozidlových smyček.	Není relevantní
21.	6.3.4	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav)	Správná instalace a podmínky.	Není relevantní
22.	4.2.1.1	Bezporuchovost, pohotovost, udržitelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Soulad s bezpečnostními požadavky <ul style="list-style-type: none"> • Splnění požadavků na technickou a funkční bezpečnost. 	Ano
23.	4.5.2	Bezporuchovost, pohotovost, udržitelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Soulad s požadavky týkajícími se údržby.	Ano
24.	4.2.10 4.2.11 4.2.16	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel: zkoušky za podmínek představujících předpokládaný provoz	Ověření zkouškou funkce systémů detekce vlaků Ověření zkouškou, že je traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ slučitelný s traťovým prostředím	Není relevantní
25.	4.2.17	Kompatibilita systému ETCS a rádiového systému	Potřebnou definici kontrol ESC a RSC má k dispozici agentura	Není relevantní

¹ Pro jiné rozsahy pracovních frekvencí, než je uvedeno v tabulce 13, je požadavek otevřený bod² Pro jiné pracovní frekvence, než je uvedeno v tabulce 15, je požadavek otevřený bod

Rozsah posouzení – požadavky TSI / otevřené body (vnitrostátní požadavky)				
č.	Technická specifikace	Posuzovaný parametr	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.4.2, 3.1.5, 3.1.10, 3.2.2.1, 3.2.2.2 ³ , 3.2.2.6 ⁴	ČSN 34 2613 ed. 3 ČSN 34 2614 ed. 3 ČSN CLC/TS 50238-2	Není relevantní
2.	TSI CCS, odd. 4.2.1.2	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	ČSN EN 50 126-1 ed.2 ČSN EN 50 126-2 TNŽ 34 2620 ⁵ ČSN 34 2650 ed. 2 ⁶	Ano

H1-17

³ Týká se jen v případě použití stejnosměrných napájecích systémů

⁴ Souvisí s body 3.2.2.1, 3.2.2.2

⁵ definuje funkční požadavky SZZ a TZZ

⁶ definuje funkční požadavky PZZ

**POUŽITÉ TECHNICKÉ
PŘEDPISY,
DOKUMENTY A NORMY**

1714 / 8.6 / SG / 2020 / CCT / CS / 3819 / V014

ze dne 01.10.2020

Příloha 6

Strana 1 (celkem 2)

P. č.	Označení	Název	Ze dne
1. Použité Směrnice a TSI			
1.1	směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797	O interoperabilitě železničního systému ve Společenství	11.05.2016
1.2	směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700	kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu	25.05.2020
1.3	Nařízení Komise (EU) 2016/919	O technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii	27.05.2016
1.4	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776	kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474	16.05.2019
1.5	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387	kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází	09.03.2020
1.6	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6	O Evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu	05.01.2017
1.7	rozhodnutí Komise 2010/713/EU	O modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES	09.11.2010
2. Závazné normy nebo jiné dokumenty uvedené v TSI			
Povinné normy dle Přílohy A, Tab. A3			
Povinné specifikace dle Přílohy A, Tab. A 2.3 (Soubor specifikací č. 3)			
2.1	ČSN EN 50 126-1 ed. 2	Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) – Část 1: Generický proces RAMS	01.03.2019
2.2	ČSN EN 50 126-2	Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) – Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti	01.03.2019
2.3	ČSN EN 50 128 ed. 2	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro drážní řídicí a ochranné systémy	01.04.2012
2.4	ČSN EN 50 129	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Elektronické zabezpečovací systémy	01.12.2003
2.5	ČSN EN 50 159	Drážní zařízení – Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat – Komunikace v přenosových zabezpečovacích systémech	01.08.2011
2.6	ERA/ERTMS/033281 (ver. 4.0) (index 77)	Interfaces between control-command and signalling trackside and other subsystems	20.09.2018

3. Doporučené normy nebo jiné dokumenty neuvedené v TSI

3.1	ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení. Přejezdové zabezpečovací zařízení.	01.03.2010
-----	-------------------	--	------------

Při posuzování byly použity harmonizované české technické normy, které plně přejaly požadavky stanovené evropskou normou. Normativní část obou norem je identická.

H1-17

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 20142/2020-SŽ-SSZ-ÚT1

Listů/příloh 2/0

mailem:

VeselyDa@spravazeleznic.cz

Vyřizuje Ing. Josef Křemen

Telefon +420 972 244 850

Mobil +420 725 963 524

E-mail kremenjo@spravazeleznic.cz

Datum 2. září 2020

Souhrnné stanovisko SSZ ke stávbám:

**„Výstavba PZS přejezdů P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“
„Výstavba PZS přejezdů P4642 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“**

K dokumentaci pro společné povolení (DUSP) výše uvedených staveb má Správa železnic, státní organizace (dále SŽ), Stavební správa západ (dále SSZ), úsek technický Praha následující připomínky:

Životní prostředí (zpracovatel Mgr. Lubomír Peterka, tel: +420 702 028 747)

Výstavba PZS přejezdů P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

- Str. 1. – B.1.2: prosíme doplnit biologický průzkum, a kdy byl uskutečněn
- Str. 6. – SO-21-21-1: označit přesně místo možné mezideponie (mapa, souřadnice, parcela), doplnit podle jaké metodiky (AOPK 1995, Hlaváč 2008. 2011) bude propustek z hlediska migrační propustnosti rekonstruován
- Str. 13. – B.3.1: do poslední věty prvního odstavce prosíme doplnit – „...žádného zvláště chráněného území.“
- Str. 16. – bod 2: prosíme doplnit – „...dodavatel stavby zajistí, po konzultaci s KHS, dodržení limitů...“
- Str. 16. – ochrana vod: prosíme doplnit vyjádření povodí a žádáme doplnit ohledně nutnosti povodňového plánu
- Str. 18. – B.4: prosíme do začátku kapitoly, že zhotovitel po konzultaci s vodoprávním úřadem vypracuje možný havarijný plán
- H. Dokladová část – úřady – chybí stanovisko OOP (kraj) podle § 45i) zákona č.114/1992 Sb.

Výstavba PZS přejezdů P4642 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka

- Str. 1. – B.1.2: prosíme doplnit biologický průzkum, a kdy byl uskutečněn
- Str. 8. – SO-11-21-01: označit přesně místo možné mezideponie (mapa, souřadnice, parcela), doplnit podle jaké metodiky (AOPK 1995, Hlaváč 2008. 2011) bude propustek z hlediska migrační propustnosti rekonstruován
- Str. 13. – B.3.1 – poslední věta, prvního odstavce : prosíme doplnit – „...žádného zvláště chráněného území.“
- Str. 16. – bod 2: prosíme doplnit – „...dodavatel stavby zajistí, po konzultaci s KHS, dodržení limitů...“
- Str. 16. – ochrana vod: prosíme doplnit vyjádření povodí a žádáme doplnit ohledně nutnosti povodňového plánu
- Str. 18. – B.4: prosíme do začátku kapitoly, že zhotovitel po konzultaci s vodoprávním úřadem vypracuje možný havarijný plán
- H. Dokladová část – úřady – chybí stanovisko OOP (kraj) podle § 45i) zákona č.114/1992 Sb.

Souhrnný rozpočet a Ekonomické hodnocení (zpracovatel: Ing. Josef Křemen, +420 725 963 524)

SR

- konzultovány v průběhu přípravy

EH

- doporučujeme vytvoření společného ekonomického hodnocení pro stavby: Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka; Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka; Výstavba PZS na přejezdu P4675 v km 40,770 a P4676 v km 41,720 trati Mladá Boleslav město – Stará Paka a Výstavba PZS v km 48,108 (P4689) a v km 49,382 (P4691) trati Mladá Boleslav – Stará Paka



Ing. Jakub Bazgler
náměstek ředitele pro techniku