|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Váš dopis zn.  Správa železnic, státní organizace  OŘ Ústí nad Labem  Otakar Wilfert  *(pouze elektronicky IS C.E.Sta)* | IS C.E.Sta |  |  |
| Ze dne |  |  |  |
| Naše zn. | 35673/2021-SŽ-GŘ-O13 |  |  |
| Listů/příloh | 2/0 |  |  |
|  |  |  |  |
| Vyřizuje | Ing. Hana Bouberlová |  |  |
| Telefon | 972 244 498 |  |  |
| Mobil | +420 725 530 539 |  |  |
| E-mail | bouberlova@spravazeleznic.cz |  |  |
|  |  |  |  |
| Datum | 19. 5. 2021 |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Doplnění závor na přejezdu P3340 trati Lovosice – Česká Lípa

K předložené projektové dokumentaci (stupeň DUSP) od zhotovitele MONZAS, spol. s.r.o. Ústí nad Labem, máme z hlediska našeho odboru následující připomínky.

**Zásadní připomínka k dokumentaci**

* V současné době není splněna podmínka dle čl. 5.5.1 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, tj. křižovatka musí být umístěna tak, aby vzdálenost nejbližší hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu byla nejméně 10 m. Není-li u stávávajících přejezdů možné dosáhnout vzdálenosti 10 m, musí být bezpečnost zajištěna odpovídajícím dopravním opatřením. Ve stávajícím stavu jsou na obou stranách přejezdu v bezprostřední vzdálenosti křižovatky včetně přechodů pro pěší. Vzhledem k současné dopravní intenzitě této křižovatky nelze řešit bezpečnost změnou trvalého dopravního značení. Z tohoto důvodu doporučujeme zřídit světelné signalizační zařízení se závislostí na PZS.

**Připomínky k jednotlivým částem a objektům**

#### Koordinační situace (zpracoval Ing. Josef Bednář, tel. 972 244 564, BednarJo@spravazeleznic.cz)

* Požadujeme její zpracování dle Směrnice č. 11/2006. Předložená příloha neobsahuje ani základní náležitosti.
* Ve vazbě na navržené dopravní opatření v oblasti přejezdu je potřeba prověřit vlečné křivky zejména pro pravé odbočení, které musí být pro všechna vozidla bezkolizní.

#### Železniční svršek (zpracovala Ing. Ludmila Chudějová, tel. 722 962 013, [Chudejova@spravazeleznic.cz)](mailto:Chudejova@spravazeleznic.cz)%20)

#### Technická zpráva

* V technické zprávě popište zřízení rozšíření rozchodu vč. jeho výběhu.
* V úseku úpravy GPK, kde bude docházet ke snížení nivelety, požadujeme úpravu PTŽS s požadovanou únosností a tloušťkou KL 350 mm.
* Trať je podle provozního zatížení zařazená do řádu 6, postačí tedy pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“, pod přejezdovou konstrukcí s rozdělením „u“ a s upevněním v antikorozní úpravě. Pod přejezdovou konstrukci jsou v současné době pražce B91S, je předpoklad jejich opětovného užití nebo zde budou pražce nové stejného typu?

#### Situace

* Proč bylo sníženo převýšení ve směrovém oblouku R=240 m? Obecně se snažíme nenavrhovat maximální nedostatky převýšení I130=130 mm, při původně navrženém převýšení by I130=125 mm což preferujeme.
* Oblouk R=20 000 m neodpovídá standartní délce kružnicové část pro rychlost V130=60 km/h (0,25V130 = 15 m), prověřte zvětšení poloměru tak, aby byla zachována délka kružnicové části min. 15 m.
* Upravte měřítko čáry směrové a výškové úpravy.

#### Podélný profil

* Prověřte zmenšení poloměru zaoblení v km 43,570 889 tak, aby zaoblení nezasahovalo do přejezdové (přechodové) konstrukce. Obecně platí požadavek ČSN 73 6360-1 čl. 9.3.5, kdy se doporučuje dodržet hodnotou maximální pořadnice vrcholu zaoblení yv = 0,005 m resp. ji minimalizovat.
* U nového svršku nelze uvádět konkrétní názvy výrobků (B91S2), pouze obecně požadavky na kol. rošt dle S3 díl VII.

#### Řezy

* Mezi závěrnou zídkou a čelem pražce musí být min. 200 mm.
* Doplňte řezy v přechodech přes kolej a v místě maximálního snížení nivelety.

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

* Jak bude řešen stávající stav železničního spodku, vzhledem k tomu, že dojde k poklesu nivelety o více než 15 cm? Jaký je stav železničního spodku a návazného odvodnění?

#### Technická zpráva

* Při skloněné pláni tělesa železničního spodku je nutné provést obnovu odvodnění. V předloženém návrhu nemá voda kam odtéct.

#### Situace

* Je nutné doplnit další součásti tratě. Vyznačení osy je nedostatečné.
* Je nutné dořešit všechny plochy pro chodce v prostoru přejezdu.
* U levého přechodu pro chodce vpravo od koleje upravte polohu zábradlí tak, aby zábradlí nebylo umístěno za břevnem.
* Je nutné vyřešit úpravu prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace u všech přechodů. Pravý přechod je přímo do pozemní komunikace. Není zde vyřešen čekací prostor chodců před přechodem.
* Pravý signální pás nelze takto zatáčet, je nutné napojit ho na druhou stranu. Okolo této plochy je nutné doplnit varovné pásy.

**Závěr**

S předloženou dokumentací nesouhlasíme do zapracování zásadní připomínky. Ostatní připomínky požadujeme řádně vypořádat dle SM62.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

Ředitel odboru traťového hospodářství

*(podepsáno elektronicky)*