

Váš dopis zn. IS C.E.Sta  
Ze dne  
Naše zn. 35673/2021-SŽ-GŘ-013  
Listů/příloh 2/0  
  
Vyřizuje Ing. Hana Boubertlová  
Telefon 972 244 498  
Mobil +420 725 530 539  
E-mail boubertlova@spravazeleznic.cz  
  
Datum 19. 5. 2021

Správa železnic, státní organizace  
OŘ Ústí nad Labem  
Otakar Wilfert  
(pouze elektronicky IS C.E.Sta)

## 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 stávajících 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](mailto: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))

### 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 zařazena do řádu 6, postačí tedy pražce délky 2,4 m s rozdělením „c“, pod přejezdovou konstrukcí s rozdělením „u“ a s upevněním v antikorozi úpravě. Pod přejezdovou konstrukci jsou v současné době pražce B91S, je předpoklad jejich opětovného užití nebo zde budou pražce nového stejného typu?

### Situace

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

### Podélný profil

- Proveďte 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  $y_v = 0,005$  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 zídou a čelem pražce musí být min. 200 mm.
- Doplňte řezy v přechodech přes koleje a v místě maximálního snížení nivelety.

**Železniční spodek** (zpracoval Ing. Petr Břešťovský, Ph.D., tel. 972 244 275, 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)