

Připomínky SŽG (p. Václav Mráz, DiS.) a jejich vypořádání:

- Na začátku úseku je krátký oblouk  $R=308\text{m}$ , jeho délka je  $9,373\text{m}$  - pro  $V=50\text{ km/h}$  nebo  $V<50 \dots L_{s,\text{lim}}=0,25V$  (tj. min.  $12,5\text{m}$ ),  $L_{s,\text{min}}=0,2V$  (tj. min.  $10\text{m}$ ) a alespoň  $6\text{m}$  (vztahuje se ale na případ, kdy je nízká rychlost, např.  $25\text{km/h}$ , atp., kde by byla délka při dodržení  $0,25V$  a  $0,2V$  menší než  $6\text{m}$ ) – nešlo by pokračovat poloměrem z výhybky ( $R=300\text{m}$ )?

*Dosažení délky  $L_{s,\text{lim}}$ ,  $L_{s,\text{min}}$  (případně  $L_{s,\text{min}}=6\text{ m}$ ) není v tomto případě sledovanou hodnotou, neboť se nejedná o prvek oddělující dvě místa náhlé změny křivosti. Náhlá změna křivosti je pouze jedna a to v místě ZV. Sledovanou hodnotou je vzájemný vztah vzesupnice a výhybky dle ČSN 73 6360-1, čl. 8.4.3*

*Při zpracování návrhu bylo prověřeno větší množství různých variant uspořádání složeného oblouku.*

*Pro prověřované složené oblouky s druhým poloměrem  $R=292\text{m}$  platí, že čím větší je první poloměr, tím kratší je délka jeho kružnicové části. Dále platí, že:*

- *pro  $R=305/292\text{m}$  lze využít jen  $L_{k,m}=40\text{m}$ , což při  $D=100\text{m}$  dává maximální sklon  $1:400 \dots$*
- *pro  $R=307/292\text{m}$  lze využít jen  $L_{k,m}\leq 47\text{m}$ , což při  $D=100\text{m}$  dává sklon  $1:470$  a strmější*
- *pouze pro  $R=308/292\text{m}$  a  $R=309/292\text{m}$  a  $R=310/292$  lze využít  $L_{k,m}=L_{d,m}=50\text{m}$  se sklonem  $1:500$*

*Při budoucí kompletní rekonstrukci tohoto traťového úseku včetně trakčního vedení, kdy projektant nebude limitován hodnotami příčných posunů v určitých bodech trasy a polohami stávajících výhybek, bude možné pokusit se navrhnout jiné parametry tohoto složeného oblouku.*

- Začátek úseku v oblasti výhybky č.3 musí být napojen (směr i výška) na návazný projekt „Odstranění propadu rychlosti na trati Lužná u Rakovníka-Chomutov, v úseku Žatec-Chomutov“ (H-PRO spol. s r.o. duben 2015), tedy směr odbočné větve výhybky č.3 musí navazovat na hlavní (přímý) směr výhybky č.5 ze zmiňovaného stavebního projektu (pokud je tomu tak, berte tuto poznámku za bezpředmětnou – je však nutné toto popsat).

*V projektu „Odstranění propadu rychlosti na trati Lužná u Rakovníka-Chomutov, v úseku Žatec-Chomutov“ jsme narazili na zásadní problém : tečny tvořící dvojice výhybek 2-4 a 3-5 nejsou rovnoběžné, přestože tyto výhybky tvoří DKS,*

*jejíž sestavení tuto rovnoběžnost vyžaduje (osová vzdálenost musí být buď  $4,75\text{m}$  nebo  $5,00\text{m}$ ). Vzhledem k tomu, že zároveň s akcí „Rekonstrukce mostu v km 204,506 trati 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo)(vč. Obrnice)“,*

*řešíme i návrh GPK v akci „Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha - Bubny - Chomutov (most přes Ohři v Žatci)“, který je zapojen do stejné DKS (konkrétně výhybky č.2) byli jsme nuceni najít řešení těchto výhybek tak, aby jejich*

*vzájemná poloha splňovala podmínku rovnoběžnosti obou tečen v osové vzdálenosti pevně stanovené pro konstrukci DKS. Tento náš návrh byl s Vámi již vykomunikován kolegou ing. Haškem. V příložené situaci jsou obě výhybky DKS*

*zaneseny i s návazným obloukem trati Lužná - Chomutov (modře).*

- Staničení je napojeno na stavební projekt „Odstranění propadu rychlosti na trati Lužná u Rakovníka-Chomutov, v úseku Žatec-Chomutov“? Není nijak popsáno. Na PPK staničení nenavazuje.

*Staničení je vztaženo ke stávajícímu hektometru 204,400. Toto řešení se nám vzhledem k „bodovému“ charakteru akce (jedná se o rekonstrukci mostu, ne o rekonstrukci úseku trati), jeví jako výhodnější než staničení navázat na projekt PPK. Staničení projektu PPK je totiž vztaženo ke stávajícímu abnormálnímu hektometru 204,6, který je však posunut oproti ostatním stávajícím hektometrům o cca 23 metrů. Staničení mostního objektu, který je hlavním předmětem rekonstrukce by se tak zcela nesmyslně posunulo o cca 23 metrů, neseděly by polohy příčných řezů vůči stávajícímu stavu, zkrátka by to vneslo do projektu nežádoucí aspekty.*

- Výškové napojení na projekt PPK na konci úseku – sjednoťte sklonové poměry projektu s projektem PPK.
- Výškově i směrově je náš konec úseku napojen na projekt PPK (viz. zanesení projektu PPK v příložené situaci a podélném profilu (zeleně) včetně staničení lomů sklonů PPK oběma staničeními.
- Směrové napojení na projekt PPK na konci úseku bez připomínek.